

TIE & Liikenne 5-6/2008

Suomen Tieyhdistyksen ammattilehti



Mobiliassa avattiin
liikennepuisto sivu 24

Matkakeskus
on liikenteen
solmupiste sivu 6





3rd EUROPEAN ROAD CONGRESS

“Making Roads Ready for the Future”

Brussels, 25 June 2008



Following the successful accomplishment of the “1st European Road Congress” (Lisbon – November 2004) and the “2nd European Road Congress” (Brussels – November 2006), the third edition of the European Road Congress comes at a moment of paramount importance in the European agenda. Major challenges such as climate change, urban congestion, traffic safety and increasing demand for passenger and freight transport require adequate and innovative solutions.

The third edition of the European Road Congress will provide a unique opportunity for sector leaders – both public and private – to identify the strategies, measures and trends which will be essential in addressing the future needs of the road sector. The Congress will offer a state-of-the-art overview of European road policy issues, through interactive sessions with high-level specialists.

Programme Outline

Key Note Addresses

Thematic Session on Safer Roads
Thematic Session on Smarter Roads
Thematic Session on Greener & Cleaner Roads
Thematic Session on Fairer Roads

Closing Session

Organised by:



Brussels Programme Centre

European Union Road Federation (ERF)
International Road Federation (IRF)
Brussels Programme Centre

Place Stephanie, 6/B
B-1050 Brussels
(Belgium)
Tel: +32 2 644 58 77
Fax: +32 2 647 59 34
E-mail:

info@europeanroadcongress.com
www.europeanroadcongress.com

Julkaisija

Suomen Tieyhdistys
Kansainvälisen Tieliiiton
IRF:n jäsen

Osoite

Malminkaari 5, 00700 Helsinki
PL 131, 00701 Helsinki
Telefax (09) 351 1181
77. vuosikerta

Ilmestyy

kahtentoista numerona
vuodessa, joista kolme
kaksoisnumeroa

Painopaikka

Forssan Kirjapaino Oy, Forssa

Päätoimittaja

Jaakko Rahja
(09) 7001 0881
0400 423 871
jaakko.rahja@tieyhdistys.fi

Julkaisupäällikkö, ilmoitukset

Liisi Vähätalo
(09) 7001 0883
040 503 6669

Toimittaja

Jouko Perkkiö
(09) 7001 0882
040 548 0915
jouko.perkkiö@tieyhdistys.fi

Erikoistoimittaja

Esko Hämäläinen
0400 661 088
esko.hamalainen@yksityistiepalvelu.fi

www.tieyhdistys.fi

Ulkoasu/taitto

FKP Oy:n Taittopalvelu

Toimisto, tilaukset/osoitteet

(09) 7001 0884
Tarja Flander
toimisto@tieyhdistys.fi
Tanja Pietarila-Juntunen
tanja.pietarila-juntunen@tieyhdistys.fi

Asiantuntijakunta

Kimmo Anttalainen
Miia Apukka
Marit Käla
Outi Ryyppö
Silja Siltala
Jarkko Valtonen

Kirjoitusten lainaus

Kirjoituksia ja otteita
lainattaessa pyydetään
Tie ja Liikenne mainitsemaan

Tilaushinnat

1/1 vsk. 50 €
1/2 vsk. 30 €

Ilmoitushinnat ja toimitustiedot

1.1.2008 alkaen €

	Mv.	2-väri	4-väri
1/4 s.	450	650	1050
1/2 s.	650	850	1250
1/1 s.	1000	1200	1600
2/1 s.	1600	1800	2200

Liitehinnat

2-sivuinen 1000 €
4-sivuinen 1600 €

Stifti- ja liimatäplämahdollisuus

ISSN 0355-7855

Sisältö

- 5** Pääkirjoitus
- 6** Matkakeskusverkko
Kari Korpela – Hannu Kivelä
- 10** KAMO auttaa
kaupunkiliikenteessä
Marja Rosenberg –
Petteri Alahuhta
- 14** Vuoden pyöräilykunta Porvoo
Hanna Linna-Varis
- 17** Väsymys liikenteessä voi tappaa
Pauli Velhonoja
- 20** Kolumni – Paha töyssy, hyvä töyssy
Eero Lehtipuu
- 21** Tieopasteet kautta aikojen
Erkki Lilja
- 24** Liikennepuisto avattiin Mobiliassa
Jaakko Rahja – Jouko Perkkiö
- 26** Mobilian tämän vuoden näyttely
kertoo tienpidon historiasta
- 27** Suuria tiehankkeita käynnissä eri
puolilla Suomea
- 29** Keskuslämmitys teillekin
Raili Seppänen
- 30** Väylät ja Liikenne 2008 on "must"
- 32** Älykkäämpi, vihreämpi ja
turvallisempi tieliikenne
Euroopassa
Jouko Perkkiö – Jaakko Rahja

- 36** Eurooppalaisten tunnelien
turvallisuus kyseenalaista
- 38** Tieisännöitsijät neuvottelumatkalla
Tallinnassa
Esko Hämäläinen
- 40** Yksityistietolaari
Esko Hämäläinen
- 41** Auto- ja Tieforumin järjestöistä
esittäytyy YTL
- 42** Toimitusjohtajalta lyhyesti
- 45** Nimityksiä
- 47** Uutisia
- 53** Liikehakemisto

Kannen pääkuva: Liisi Vähätalo




s. 7



s. 14



s. 24



Yhteistyö ja Osaaminen johtaa parempaan tulokseen.

Nynas, bitumiasiantuntija

www.nynas.com/bitumen
www.nynas.fi



23.5.2008

Nyt on menty metsään

Suomen teollisuuden selkärangat – metsä, metalli ja elektroniikka – ovat olleet aina vahvasti vientipainotteisia ja siksi tiivis osa kansainvälistä kauppaa. Niinpä elinkeinoelämämme onkin sopeutunut - ollut pakotettu sopeutumaan – kansainvälisen kilpailun tuomiin haasteisiin. Yleensä on niin, että mitä aikaisemmin rakenteellisiin ja olosuhteiden muutoksiin ryhdytään, sitä paremmin lopulta pärjätään.

Viime aikoina esillä olleisiin metsäteollisuuden rakenteellisiin ongelmiin on monia syitä, joista iso osa johtuu alasta itsestään. Eräs merkittävä tekijä on se, että ala itse ei ole osannut nähdä markkinoiden muutoksia ja eri tuotteiden kysyntävaihteluja. Ei ole reagoitu tarpeeksi ajoissa. Myöskään tuotekehitykseen ei ala ole satsannut siinä määrin kuin kehityksen eturivissä pysymiseksi olisi pitänyt.

Teollisuuslaitosten seisahtumiset ja naapurimaan puutullien tuomat uhat ovat saaneet poliittisetkin vaikuttajat liikkeelle. Menneinä vuosina infraan kohdistuneiden säästöjen raaka todellisuus on paljastunut. Erityisesti liikennemääriltään vähäiset, mutta metsäteollisuuden kannalta merkitykselliset väylät pehmenivät puukuormien alla. Puuta ei saada liikkeelle, vaikka omistaja sitä myisikin.

On harmi, että ongelmien ratkaisemiseen on havahduttu vasta nyt. Monelta vahingolta ja haitalta olisi välttytty, jos toimeen olisi tartuttu jo kymmenen vuotta sitten.

Maanteille päätettiin jo syksyllä osoittaa 20 miljoonaa euroa metsäteollisuuden puuhuollon turvaamiseksi. Tämän rahan käyttämiseen on erinomaisella tavalla löytynyt peruskorjauskohteita, joilla on kyetty jonkin verran vähentämään esimerkiksi kelirikko kohteita soratieverkolla. Korjauskohteiden hakeminen on tapahtunut hyvällä yhteistyöllä teollisuuden ja tieviranomaisen kesken. Voi huoletta todeta, että se raha on oikean paikkansa löytänyt.

Tänä vuonna päätetty reilu 40 miljoonaa euroa on tarkoitus jakaa samassa yhteistyöhengessä. Mahdollista kuitenkin on, että nyt kyettäisiin korjaamaan myös jonkin verran päällysteteitä sekä muutama

alemman tieverkon silta. Tämä onkin erittäin tärkeää, koska painorajoitettu tai peräti ajokiellossa oleva silta voi muodostaa erittäin hankalan pullonkaulan. Kaiken kaikkiaan siltojen kuntoon laittamiseen tarvittaisiin huomattavaa ja pitkäaikaista lisäpanostusta.

Se rahoitustaso, joka tänä vuonna on mahdollista suunnata puuhuollon kannalta tärkeisiin kohteisiin, tulisi ylläpitää ainakin viisi vuotta. Vasta silloin saataisiin aikaan kunnollisia vaikutuksia esimerkiksi kelirikon vähentämisessä. Toinen havainto on, että alemmalle tieverkolle osoitettu raha on käytännössä pois muusta perustienpidosta kuten päällysteiden korjaamisesta, turvallisuuden parantamisesta ja pienistä liittymäkorjauksista.

Yksityisteille osoitettu kymmenen miljoonaa euroa puukuljetusten varmistamiseen kolmen seuraavan vuoden aikana on kovasti tervetullut toimenpide. Nyt pitää kuitenkin kunnat ja ennen kaikkea tieosakkaat saada mukaan samaan peruskorjausbuumiin. Muutenhan ei valtion raha liiku.

KYMMENEN SANAA

Ajoitus on tärkeä: metsäteollisuuden ongelmien hoitamiseen olisi pitänyt ryhtyä ajoissa.





Jyväskylän matkakeskuksessa yhdistyy hyvä toiminnallisuus onnistuneeseen arkkitehtuuriin.

Matkakeskus – kymmenen vuoden projekti

Ylitarkastaja Kari Korpela, LVM
DI Hannu Kivelä, A-Insinöörit Oy

Matkakeskusverkko 2007 -projekti on saatu päätökseen. Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla perustettiin vuonna 1997 työryhmä, jonka tehtäväksi asetettiin hahmotella Suomeen toteutettavan matkakeskusverkon laajuutta ja laatia esitys valtakunnallisista matkakeskustaikakunnista. Toteuttamisaikatauluksi asetettiin tuolloin 3–10 vuotta. Hanke oli silloin uusi ja tavoitteenasettelu haasteellinen.

Matkakeskusverkon rakenne ja toteutuminen vuoden 2007 lopussa on jonkin verran erilainen kuin työn alussa vuonna 1997 osattiin arvioi-

da. Tämän hetken tilanteessa valmiita matkakeskuksia on yhdeksän: Helsinki/Kamppi, Jyväskylä, Kouvolaa, Lahti, Lappeenranta, Mikeli, Pori, Seinäjoki ja Varkaus. Nämä edustavat yhdis-

tettyä matkakeskusta, lukuun ottamatta Poria, jossa matkakeskus on toteutettu terminaalien yhteistyöllä. Vaikka Porissa asemat jäivät omille tutuille paikoilleen, on ratkaisu matkustajan kannalta selkeä parannus entiseen verrattuna.

Seuraavat kohteet ovat vuonna 2008 valmistuvat Tampereen ja Vaasan matkakeskukset sekä vuonna 2009 valmistuva Riihimäen matkakeskus. Myöhemmin 2010-luvun alkupuolella valmistuvat Oulun ja Kuopion matkakeskukset. Työn kulussa esitti useampi paikkakunta halukkuutensa mukaan matkakeskusverkkoon. Ohjausryhmä päätti pitäytyä alkuperäisessä paikkakuntalistassa.

Matkakeskus on liikenteen solmupiste

Matkakeskuksen perusideana on yhdistää eri liikenne- muotojen asemat ja niihin liittyvät palvelut liikenteen solmukohtaksi, jossa vaihtaminen kulkumuodosta toiseen tapahtuu helposti ja miellyttävästi.

Onnistunut matkakeskus on sijoitettu keskeisesti kaupunkirakenteessa, houkuttelevaksi suunniteltu ja hyvin varusteltu. Matkakeskuksen toimivuutta ja merkitystä parannetaan ympäröivän maankäytön ja liikennejärjestelmän tuella. Matkakeskus on liikenteen solmupiste, jossa paikallinen, seudullinen ja valtakunnallinen liikenne yhdistyvät.

Henkilöautoistumista ja joukkoliikenteen markkinaosuuden vähenemistä vastaan haluttiin löytää uusia avauksia joukkoliikenteen markkinaosuuden kasvattamiseksi. Euroopan Unioni ehdotti 1990-luvun loppupuolella liikenteen ”valkoisessa kirjassa” yhtenä keinoena joukkoliikenteen terminaalien kehittämistä. Matkakeskukset olivat mukana myös Lipposen II hallituksen hallitusohjelmassa osana liikenteen kehittämishankkeita.

Matkakeskushankkeiden ongelmat

Nykyisten rautatieasemien ja linja-autoasemien ongelmana on vanha rakennuskanta. Matkakeskusverkon yhtenä lähtökohtana on suunnata myös julkista rahoitusta parantamaan sekä linja-autoasemien että rautatieasemien esteettömyyttä. Matkaköksillä voidaan varmistaa esteetön matkakettu paitsi itse terminaalirakennuksessa, myös terminaalin ja liikennevälineen välillä.

Matkakeskushankkeiden keskeisimmät ongelmakohdat, jotka oli ratkaistava ennen rakennuspäätöstä, ovat olleet:



Riihimäen matkakeskus valmistuu vuoden 2009 puolella.

- kaavoitusprosessilla on sidoksia matkakeskusalueen maankäytön suunnitteluun ja kaavoituksen pohjana olevan rakennusoikeuden hintaan
- suojelukohteet; useat nykyisistä rautatieasemista kuuluvat rakennushistoriallisesti arvokkaiden asemarakennusten piiriin. Ympäristöministeriö, Museovirasto, VR-Yhtymä Oy ja Ratahallintokeskus sopivat yhteisesti vuonna 1998 erikseen mainittujen kohteiden suojelusta.
- operaattoreiden yhteistyö; yhteistoiminnan pelisääntöistä ja toiminnan kustannuksista sopiminen
- rahoitus; laadukas matkakeskus on paljon muitakin kuin matkustajatilojen seinät. Kustannusjako eri toimijoiden ja kaupungin kesken on koettu epätasaiseksi.
- suunnittelu; matkaköksen yhteisen ilmeen ja tunnistettavuuden tulee olla yhtenäinen koko matkaköskuverkon osalta.

Eräs merkittävimmistä tekijöistä on ollut matkaköskusalueiden kaavoitus ja maanomistuksesta johtuvat tontinmuodostuksen vaikeudet. Asemanseutujen maa-alueiden omistus on suurmaksi osaksi jaettu siten, että rata-alueen ja junalaitureiden omistajana on Ratahallintokeskus ja asemarakennusten ja pysäköintialueiden omistajana VR-Yhtymä Oy. Lisäksi kolmantena osapuolena on yleensä kaupunki tai kaupungin omistuksessa oleva yhtiö.



Kampin matkaköskössä laiturialue on erotettu odotustiloista, kuvassa kulku laiturialueelle.

Kaupungit matkaköskushankkeiden moottoreina

Matkaköskupaikkakunnilla kaupunkien panostus hankkeeseen on ollut merkittävä. Kaupungit ovat vastanneet hankkeen projektinjohdosta, suunnittelusta, kunnallistekniikan sekä katujen ja kevyen liikenteen yhteyksien rakentamisesta. Kaupungit ovat myös yhteistyössä muiden osapuolien kanssa osin vastanneet asematunneleiden, ylikulkujen ja tarvittavien rakennusten kustannuksista.

Kaupunkien rooli matkaköskushankkeissa on perustunut paikallisten päätösten valmisteluun ja erityisesti hankkeiden kaavoituspro-

sessien läpiviemiseen. Kaupunki on ollut pääsopimus-kumppani matkakeskus-hankkeiden aiesopimuksissa, joilla on hankkeiden alkuvaiheessa pyritty sitouttamaan eri osapuolet yhteisen hankkeen taakse ja sopimaan kustannusjaon periaatteista.

Matkakeskuspaikkakunnilla hankkeen rahoitusvastuu on ollut pääosin kaupungilla. Kaupungin suuri osuus kustannusvastuusta juontaa kaupungin merkittävästä roolista koko hankkeen toteutuksessa. *Kampin ja Riihimäen* matkakeskukset ovat syntyneet ja todennäköisesti myös *Oulun* matkakeskus syntyy osin yksityisen rakennusliikkeen myötävaikutuksella. Näissä kohteissa itse matkakeskusten kustannukset ovatkin vain pieni osuus koko rakennushankkeen toteutuksesta. Vaasan matkakeskuksessa yksityinen investoija on ostanut nykyisen asemarakennuksen ja osallistuu huomattavalla panoksella koko hankkeen toteutukseen.

Seinäjoella, Kouvolassa ja



Vaasan matkakeskuksen barjannostajaisia vietettiin toukokuun alkupuolella, matkakeskus valmistuu tämän vuoden puolella.

Varkaudessa matkakeskusten toteuttaminen on käytännössä tarkoittanut 1960- ja 1970-lukujen "keskusliikenneaseman" muuntamista nykypäivän matkakeskukseksi. Matkakeskukseen on rakennettu moderni informaatiojärjestelmä, poistettu esteettömyyttä rakentamalla

hissejä, korkeita laitureita ja parantamalla matkustajien palvelua mm. odotustiloja ja lipunmyyntiä kehittämällä.

Mikkelissä ja Lappeenrannassa linja-autoasema on siirretty osaksi matkakeskusta. *Porissa* saneerattiin sekä linja-autoasema että rautatieasema erillisinä kokonai-

suuksina. *Tampereella* ja Hämeenlinnassa on päätetty edetä samalla tavalla.

Labdessa rautatieaseman raiteisto ja laiturit saneerattiin osana oikorata Kerava-Lahti -hanketta. Linja-autoaseman toimintojen siirrosta ei ole selkeää päätöstä. Myös Kuopiossa rautatieympäristön saneeraus toteutuu kuten Lahdessa viimeistään vuonna 2010.

Joensuussa rautatieaseman toiminnot on tarkoitus siirtää osaksi linja-autoaseman toimintoja. Matkakeskus ei kuitenkaan ole toteutunut lähinnä Ratahallintokeskukselle henkilöratapihan saneerauksesta ja tunnelirakentamisesta aiheutuvien korkeiden kustannusten takia.

Rovaniemellä paikallisten kuntien yhdistymiseen vedoten kaupunki totesi, että matkakeskusasia siirtyy myöhemmin toteutettavaksi. *Kajaanissa, Pieksämäellä ja Imatralla* matkakeskus on tarkoitus toteuttaa lähivuosina. Suurin este näissä kolmessa kunnassa on rahoituksen puuttuminen hankelta. *Kemissä* matkakeskusten suunnittelutyö eteni hankesuunnitelma-asteelle, mutta päätöksentekovaiheessa Kemin kaupungin



Porin linja-autoasema on saneerattu toimivaksi terminaaliksi.

muuttuneiden kannanottojen takia hankkeesta luovuttiin.

Vain Kokkolan ja Turun matkakeskusten toteuttamisasiota ei ole käsitelty matkakeskusverkkoprojektissa. Kokkolan kaupunki on tosin nyt toiminut aktiivisesti alkavassa Seinäjoki–Oulu ratahankkeessa ja käynnistänyt myös Kokkolan matkakeskusta koskevan yleissuunnitelmatasoisen suunnittelun.

Panostus joukkoliikenteeseen kannattaa

Jyväskylässä ja Helsingin Kampissa toteutettiin kokonaan uudet joukkoliikenteen terminaalit. Jyväskylän matkakeskus toimi myös merkittävänä pilottina muille matkakeskuspaikkakunnille. Molemmista matkakeskuksista on valmistunut vaikutusarvioanalyysit osana matkakeskusprojektia.

Näiden selvitysten mukaan joukkoliikenteellä matkustamiseen voidaan vaikuttaa positiivisesti parantamalla joukkoliikenteen palvelutasoa, informaatiojärjestelmää, lipunmyynnin järjestelyjä, esteettömyyttä ja järjestelmällä helpot vaihtomahdollisuudet liikennemuodosta toiseen. Vaikka myös operoinnin kustannukset uusissa terminaaleissa ovat korkeammat, kokonaistuotto liikenteen harjoittajillekin muodostuu positiiviseksi.

Joukkoliikenteen esteettömyys ja matkustajainformaatio

Samanaikaisesti matkakeskushankkeen kanssa liikenne- ja viestintäministeriön johdolla tehtiin kahta isoa joukkoliikenteen kehitysprojektia; esteettömyyttä ja matkustajainformaatiota. Molemmat hankkeet olivat osin kansainvälisiä tutkimus- ja kehitysprojekteja, joiden tuloksia sovellettiin matkakeskusprojekteissa.

Esteetön joukkoliikenne on kehitysprojekti, jota on selvitetty yleiseurooppalai-



Matkakeskusverkko, tilanne vuoden 2008 alkupuolella.

sena prosessina. Matkakeskusten suunnitteluun esteettömyys siirtyi heti kehitysprojektin alussa. Matkakeskusten suunnittelussa esteettömyyskriteerit otettiin yhdeksi tsekkauslistaksi; suunnitteluvaiheesta valmistuneeseen matkakeskukseen saakka esteettömyysvaatimukset tarkistettiin hankekohtaisesti.

Esteettömyyttä on käsitelty laajana koko matkakeskusalueen kattavana kevyen liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden näkökulmana. Se on kokonaisuus liityntäliikenteen yhteyksistä ja polkupyöräpysäköinnistä alkaen, ja siihen sisältyvät odotustilat, lipputoimistot ja laiturialueet kulkuyhteyksi-

neen. Junalaitureiden uusimisen lähtökohtana on ollut junakaluston uusiminen ja niiden edellyttämät korkeat laiturit.

Matkustajainformaatio on ollut mittava erillinen kehittämisprojekti, jossa on tarkasteltu joukkoliikenteen ja henkilöliikenteen tiedotuspalvelujen sekä internet-palveluiden kehittämistä, ajantasaista ja reaaliaikaista matkustajainformaatiota, terminaalien ja pysäkkien matkustajainformaatiota sekä matkapuhelinpalveluita.

Matkustajainformaatiojärjestelmien kehittäminen eteni Ratahallintokeskuksen toimesta muutamalla matkakeskuspaikkakunnalla erillishankkeena. Pääradoilla

reaaliaikainen informaatio otettiin käyttöön useimmalla paikkakunnalla.

Matkakeskusverkon kehittäminen jatkuu

Kaupunkiseuduilla haasteena on hyödyntää teknologian tuomat mahdollisuudet, saada joukkoliikenne, kävely ja pyöräily kasvuun ja tarjota kaikille esteetön ja turvallinen liikkumisympäristö.

Matkaketjujen toimivuuden turvaaminen ja matkaa koskevan informaation saatavuuden parantaminen yhdessä terminaalien ja matkakeskusten kehittämisen kanssa parantavat joukkoliikenteen asemaa liikennejärjestelmässä.

Matkakeskusverkko 2007-hankkeen päätyttyä kaupunkikohtaiset hankkeet etenevät oman aikataulunsa mukaan. Liikenne- ja viestintäministeriö on lupautunut kutsumaan koolle matkakeskusverkon ohjausryhmän vuosittaiseen koordinointi ja ohjauspalaveriin. Tavoitteena on, etteivät nyt vielä työn alla tai suunnitella olevat hankkeet jää ilman tukea.

Matkakeskushankkeiden rahoitusta voidaan harkita erikseen joukkoliikennemäärärahojen puitteissa, kuten tähänkin saakka on tehty.

Jatkossa tulee erikseen selvittää matkakeskusverkon laajentaminen niiden periaatteiden mukaan. Uusien paikkakuntien tulee täyttää matkakeskuksille asetetut lähtökohdat ja tavoitteet.

Lisätietoja: www.matkakeskus.fi



KAMO auttaa kaupunkiliikenteessä

Marja Rosenberg, asiakaspäällikkö VTT
Petteri Alahuhta, erikoistutkija VTT

VTT on kehittänyt matkapuhelimissa toimivan kaupunkilaisen mobiilioppaan Kamon, joka helpottaa liikkumista joukkoliikenteessä. Kamo on koekäytössä Helsingissä ja se toimii myös Oulussa. Kamon ominaisuuksia ovat matkan suunnittelu, pysäkkiaikataulut ja valitun vuoron seuranta pysäkki pysäkiltä, poikkeusinfo sekä kännykkälipun tilaaminen.

Kaupunkilaisen mobiiliopas (KAMO) on matkapuhelimeen tehty uusi sovellus, jolla voi hakea joukkoliikenteen reitin, pysäkkiaikataulut ja maksaa kännykkälipun. Suunnitellut ja valitut matkat voi myös tallentaa jatkokäyttöä varten. Kamosta voi seurata valitun bussin, junan, raitiovaunun tai metron kulkua reitillään reaaliajassa, mikäli kulkuväline on ajantasaisessa seurannassa paikannuksen välityksellä. Myös joukkoliikenteen poikkeusinfo näkyy Kamo-sovelluksessa.



Pysäkkiaikataulujen lisäksi Kamo tuo kännykkään muutakin liikkumista helpottavaa tietoa.

Perustana olemassa olevat infopalvelut

Kamo perustuu olemassa oleviin infopalveluihin, jotka on tuotu samaan helppokäyttöiseen matkapuhelimella toimivaan mobiilisovellukseen. Helsingissä Kamo näyttää YTV:n reittioppaan tietoja ja HKL:n Omat lähdöt -palvelun pysäkki-aikatauluja. Lisäksi sovellus näyttää avautuessaan voimassaolevat poikkeusinfotiedot, jotka tulevat HKL:n poikkeusinfopalvelusta. Oulussa Kamo saa reittitietonsa matka.fi-tietokannasta ja pysäkki-aikataulut Taskuinfopalvelusta.

Pysäkkietietoja voi hakea pysäkin numeron, nimen tai osoitteen perusteella. Kamo-palvelu näyttää pysäkki-aikataulut reaaliaikaisina, jos taustajärjestelmät paikantavat kulkuneuvon kulun ajantasaisesti. Muussa tapauksessa tieto perustuu aikataulun mukaisiin aikoihin. Pysäkki-aikatauluissa ja reitin seurannassa ero reaaliaikaisen informaation ja aikatauluihin pohjautuvan tiedon välillä on erotettu siten, että

reaaliaika näytetään minuuteina seuraavaksi saapuvaan vuoroon tai matkan seurannassa seuraavaan pysäkkiin (esim. 3 min). Aikataulun mukainen tieto esitetään kellonaikana (esim. 10:22).

Matkan suunnittelun voi tehdä kertamatkana tai vakioireittinä. Vakioireitti tarkoittaa jotain tiettyä usein kuljettua reittiä, esimerkiksi käyttäjä voi luoda vakioireitin nimeltä "Koti-Työ", joka sisältää lähtö- ja määränpää-osoitteet. Kertamatka tarkoittaa jotain tiettyä reittiä jonain tietynä aikana. Matkan voi suunnitella toivotun lähtö- tai perilläoloajan mukaan. Vakioireitit voi muuntaa kertamatkoiksi helposti valitsemalla ne Omat reitit/pysäkit -valikosta. Reitti näytetään matkaketjun osina, jotka alkavat ja päättyvät kävelyllä ja välissä on tarvittava määrä kulkuvälineessä tehtäviä matkan osia vaihtoihin.

Reittisuunnitelma omien toiveiden perusteella

Kamo-palvelun voi personoida käyttäjän tarpeiden ja

ominaisuuksien mukaan. Esimerkiksi matkan vaihtoaikojia, sallittuja liikennevälineitä, reitin optimointitapaa ja kävelynopeutta voi muuttaa parhaiten käyttäjälle soveltuvaksi. Nämä asetukset vaikuttavat sovelluksen esittämiin reittiehdotuksiin matkasuunnittelussa.

Matkan seurantaan voi valita hälytyksen, joka antaa valitun mukaisen merkin, kun lähestytään poistuspysäkkiä. Myös etukäteen suunniteltu ja tallennettu matka voidaan laittaa hälytykseen niin, että Kamo-sovellus avautuu ja hälyttää, kun matkan pitäisi alkaa.

NFC-ominaisuus helpottaa käyttöä

Kamo-palvelun kehittämisessä helppokäyttöisyys oli etusijalla. Rajattuja käyttäjätestejä tehtiin koko palvelun suunnittelun ajan. Tällä hetkellä kerätään palautetta käyttäjiltä, jotka ovat omaloitteisesti ottaneet Kamon käyttöön HKL:n internetsivujen kautta. Käyttäjiä on muutamassa kuukaudessa tullut noin 600, eikä suu-



rempiä moitteita palvelun käytettävyydestä ole ilmennyt.

Palvelua kehitettäessä oli tiedossa käyttöä helpottava matkapuhelimiin tulossa oleva teknologia Near Field Communication (NFC), jossa palvelun käytettävyyttä voidaan entisestään parantaa vähentämällä tarvetta puhelimen valikoiden ja ikonien selailuun. Jatkossa palvelu toimii myös NFC-ominaisuudella varustetuilla matkapuhelimilla älytarraa (NFC-tag) koskettamalla. Tällä tavalla sovellus avautuu esimerkiksi suoraan pysäkin aikataulunäyttöön.

Sovelluksesta on saatavissa versio, joka toimii NFC-matkapuhelimilla. Oulussa pilotoidaan tätä ominaisuutta linjan 19 pysäkeillä, joille on sijoitettu NFC-tagit. Tutkimukseen osallistuvien noin sadalla joukkoliikenteen käyttäjällä on käytössään Nokia 6131 NFC-puhelimet, joiden avulla pysä-



kin seuraavat saapuvat vuorot avautuvat suoraan kännykän näytölle vain viemällä puhelin lähelle pysäkin tagia. Toiminnon uskotaan helpottavan aikataulutiedon saantia ja lukemista. Se on erittäin kätevä myös matkalippua ostettaessa.

Helsingissä on tavoitteena asentaa tageja keskeisimmille pysäkeille. Se helpottaisi myös kännykkälipun ostamista, koska enää ei tarvitsisi näppäillä tekstiviestiä, vaan kertalippu olisi saatavissa suoraan Kamo-sovelluksen avulla tagia koskettamalla.

Kamossa on kehityspotentialia

Kamo on laajennettavissa myös muihin kaupunkeihin, joissa on käytössä joukkoliikenteen infojärjestelmiä. Suunnitelmissa on tehdä sovellukselle selainversio, jolloin sen käyttö ei olisi riippuvainen käyttäjän matkapuhelinmallista.

Sovelluksessa on varauduttu myös lisäpalveluihin ja joukkoliikenteen maksutoiminnon liittämiseen nykyistä kännykkälippua laajemmin esimerkiksi NFC-ominaisuutta hyödyntäen. Lisäpalveluihin etsitään esimerkiksi

paikkaan sidottua tietoa, jota sekä säännöllinen että satunnainen kulkija joukkoliikenteen reiteillä voisi hyödyntää.

Jatkossa kehittämistyöhön haetaan yhteistyökumppaneita niin joukkoliikenteestä kuin muistakin tahoista, jotka haluavat tarjota tietoa kaupunkiliikenteessä liikkujille. Tavoitteena on, että Kamo voisi olla valtakunnan kattava kaupunkilaisen mobiiliopas, jossa tieto joukkoliikenteen reiteistä ja aikatauluista tarjotaan kaikkialla samassa muodossa ja johon voi paikallisesti tarjota tarpeellista lisäinformaatiota.

Kamo on nykyiselläänkin helposti otettavissa käyttöön ainakin uusimpiin Java-pohjaisiin matkapuhelimiin. Kamon etuna on, että se hyödyntää jo käytössä olevia informaatiojärjestelmiä tarjoamalla niille uuden aina mukana kulkevan käyttöliittymän. Kamon käyttö maksaa vain datasiirron hinnan, mikä esimerkiksi yhtä hakua kohden on noin 0,05-1,5 senttiä teleoperaattorin hinnoittelusta riippuen.

Lisätietoja saa osoitteesta www.kamoon.fi, josta voi myös asentaa palvelun omaan matkapuhelimeen.



3rd EUROPEAN
ROAD
CONGRESS

BRUSSELS, 25 JUNE 2008

Kesäkuun lopussa Brysselissä 3rd European Road Congress

"Making Roads Ready for the Future" on pääotsake 25.6. pidettävässä tiekongressissa Brysselissä. Tapahtuma on jatkoa Lissabonissa vuonna 2004 ja Brysselissä vuonna 2006 pidetyille European Road Congress tapahtumille. Kaikissa näissä järjestäjänä on Kansainvälisen Tieliiton IRF:n Brysselin toimisto.

Tiekongressin teemoina ovat ajankohtaiset

- Safer Roads
- Smarter Roads
- Greener and Cleaner Roads
- Fairer Roads

Liikenneturvallisuus -sessiossa tarkastellaan mm. EU:n liikenneturvallisuuspolitiikkaa, teollisuuden innovaatioita, turvallisia tienkäyttäjää kuten moottoripyöräilijät sekä standardien merkitystä turvallisuustyössä. Älykäs tie tarkoittaa kongressissa mm. EU:n tutkimushanketta GIROADS ja GALILEO hanketta; haavetta vai realismia. Ympäristöystävällisyys tarkoittaa odotetusti kestävä kehityksen tietä ja tienpitoa sekä kansallisella tasolla havaittujen parhaiden käytäntöjen esiintuomista. Sessio Fairer Roads sisältää erityisesti erilaisten rahoitusmallien arviointia.

Lisätietoja ja ilmoittautumislomake löytyvät osoitteesta www.europeanroadcongress.com



Koko ala yhdessä näyttelyssä.



Yhdyskuntatekniikka Infratech 2009

Tampereen
Messu- ja Urheilukeskus
27.-29.5.2009

- Energiahuolto • Jätehuolto • Katu-, tie- ja liikennetekniikka • Konekalusto • Mittaustekniikka ja laboratoriopalvelut
- Satamat ja väylät • Informaatiotekniikka • Työmaavarusteet • Urheilu- ja virkistysalueet • Vesihuoltotekniikka
- Yhdyskuntasuunnittelu • Ympäristönsuojelu

Varaa osastosi heti syyskuussa 2008.

www.yhdyskuntatekniikka.fi



Vuoden pyöräilykunta sai voitonmerkiksi asiasta kertovan banderollin.

Vuoden pyöräilykunta Porvoo

Hanna Linna-Varis, liikenneinsinööri
Porvoon kaupunki

Suomi Pyöräilee yhdistys valitsi Porvoon vuoden 2008 pyöräilykunnaksi. Porvoo pääsi samalla kunniakkaaseen seuraan, sillä edellisvuosina tittelin ovat saavuttaneet mm. Oulu, Vaasa, Espoo ja Vantaa. Valinta oli iloinen yllätys, jonka fyysisen ilmentymän eli banderollin, viirin sekä kunniakirjan vastaanotimme helmikuussa Fillarimessuilla. Myönnetään kyllä, että vuoden 2007 aikana olimme ahkeria; saimme kaupunkiin pyöräilykartan, 4 km uutta kevyen liikenteen väylää sekä iloisen punaiset kaupunkipyörät lahjoituksena erältä kiinteistövälitykseltä.

Porvoossa on noin 80 km pyöräilyyn soveltuvia puistokäytäviä tai varsinaisia pyöräteitä, joista Tiehallinnon toteuttamia on noin 28 km.

Uudenmaan tiepiiri on ansainnut kiitosta, sillä viime vuonna Haikkooseen valmistui uusi pyörätie, ja tänä vuonna alkanee Hinthaaran keskustan kevyen liikenteen

teen järjestelyjen parantaminen.

Kaupunki on tehnyt puolestaan omia parannuksia ja täydennyksiä katu- ja kevyen liikenteen verkkoonsa.

Lähtökohta on hyvä, kuten keskisuudessa kaupungissa pitääkin olla

Perusedellytykset ekologiseen kulkutavanvalintaan ovat käden ulottuvilla - pienehkö, 47 000 asukkaan kaupungin toiminnot ovat saavutettavissa melkoisen hyvin pyörällä ja etäisyydet keskeisiin kohteisiin ovat pääsääntöisesti muutamia kilometrejä.

Itse kaupunkialueella pyörätieverkosto on suhteellisen kattava, toki muutamia ongelmakohtia on ja rakenteellisesti vaikeasti korjattavia, epätarkoituksenmukaisia ratkaisuja löytyy valitettavasti niitäkin. Vanhassa kaupunkirakenteessa on usein mahdotonta toteuttaa riittävän leveitä pyöräteitä ja uudemmillakin alueilla katutilaan kohdistuu monenlaisia, vastakkaisia tavoitteita.

Ongelmana yhteydet kasvaviin kyliin

Pyöräilyn edistämisen hankalin este on pyöräteiden puute kaupunkikeskustan ulkopuolella. Porvoossa on monia elinvoimaisia ja kasvavia kyliä. Tarkastelumittakaavasta riippuu, näyttäytykö ilmiö yhdyskuntarakenteen hajoamisena vai positiivisena monikeskisuutena.

Hinthaara, Ilola, Kerkkoo, Sannainen, Jakari ja Epoo sijaitsevat kaikki 7–14 km etäisyydellä kaupungista ja kaikista suunnista puuttuu yhtenäinen kevyen liikenteen väylä keskustan suuntaan sekä monista vielä turvalliset väylät kyläkouluihin. Hankkeet ovat kyllä Uudenmaan tiepiirin ns. sadan vuoden listalla, joten monet sukupolvet ehtivät tällä rakentamisvauhdilla varttua paatuneiksi autoilijoiksi ennen kuin helpotusta saadaan

aikaan.

Kasvavissa kylissä asukkaat, usein muualta muuttaneet, havahtuvat pian uuden asuinalueensa liikenneympäristön turvattuuteen. Maaseudun tonttien näennäinen edullisuus perustuu osin myös infran vaatimattomaan tasoon. Keskustojen tuntumaan rakentava saa yleensä kaupan päälle katuvalot ja pyörätiet, ja niiden puuttuminen haja-asutusalueella voi todellakin olla toivorikkaalle maallemuuttajalle yllätys.

Joskus liikennesuunnittelijan mieleen nousee huoli siitä, onko pyörätierakentaminen itse asiassa luomassa edellytyksiä yhdyskuntarakenteen hajautumiselle vai korjaako se jo syntyneitä vahinkoja. Yhtä vastausta ei ole. Tärkeintä on muistaa kuitenkin pyöräteiden merkitys elämänlaadulle. Lasten omatoiminen liikkuminen, turvallinen iltalenkki pimeään vuodenaikaan ja edes satunnainen liikkuminen ilman autoa mahdollistuvat pyöräteiden myötä.

Pyöräily koetaan sekä äärimmäisen tärkeäksi että epäkiinnostavaksi

Kevyen liikenteen hankkeet ovat asukkaiden ykköstoiveita kansalaisaloitteina tai yhteydenottojen määrässä mitattuna ja iloisena yllätyksenä kärjessä myös elinkeinoelämältä asiaa Itä-Uudenmaan liikennestrategiatyön yhteydessä kysyttäessä. Lisäksi kaupungin järjestämässä asukkaiden tyytyväisyyssmittauksessa kevyen liikenteen väylien tarve ohittaa kevyesti lukuisat muut yhteiskunnalliset ongelmat!

Valtion toimet pyörätierakentamisessa ovat olleet riittämättömät ainakin Itä-Uudellamaalla, jossa ihmisten kiukku tulee kipeästi paikallisen liikennesuunnittelijan iholle. Maanteiden varsien akuutti pyörätievaje on Porvoossa ainakin 60 km ja vähemmän kiireelliset hankkeet vielä päälle.

Uskallanpa vielä lausua näkemykseni pyörätierakentamisen vastuunjaosta. Kävely ja pyöräily ovat suomalais-

ten suosituimmat liikuntamuodot. Olisi upeaa, että pyörätiet nähtäisiin vastavasti kuntien tärkeimpänä liikuntapaikkana ja kunnissa jouduttaisiin miettimään, rakennetaanko vaikkapa jäähalli vai samalla rahalla 20 km pyörätietä. Kumpi luo enemmän ja tasa-arvoisemmin mahdollisuuksia eri ikäisille ja tasoille liikkujille?

Tämän kaltainen vastakainasettelu on tietysti epäreilua, mutta mielestäni on tärkeää, että pyöräteiden arvo nähdään eri konteksteissa, ei pelkkänä katu- tai tie-rakentamisena.

Kun jostakin asiasta hyötyvät kaikki, toivotaan jonkun toisen hoitavan asian! Pyöräilyä pidetään itsestään selvyytensä, jonka eteen ei tarvitse enää ponnistella. Väitänpä silti, että jos polkupyörä keksittäisiin nyt, keksijälle lankeaisi ainakin lääketieteen ja fysiikan Nobelpalkinnot eikä rauhanpalkintokaan olisi poissuljettu. Energiat ehokkaampaa ja terveellisempää kulkutapaa on vaikea kuvitella.



Haikkooseen valmistui uusi pyörätie 2007.

Pyöräily on myös matkailutuote

Polkupyöräily Porvooseen on varsin suosittua, sillä etäisyys pääkaupunkiseudulle on reipshenkiset 50 km. Toisen sivun voi laiskempi kulkea laivalla, bussilla tai hieman rajoitetummin junalla. Pyöräreitti on suhteellisen turvallinen, sillä Helsingin ja Porvoon väliltä pyörätie puuttuu vain noin 15 km osuudelta.

Perillä Porvoossa voi joko vuokrata pyörän tai onnekas voi löytää em. kaupunkipyörän. Saaristoon tai jokilaakson valtakunnallisesti merkittävään kulttuurimaisemaan voi tutustua tälläkin tavoin. Tälle vuodelle saamme kaupunkipyörät uudelleen käyttöön uuden sponsorin, Osuuskauppa Oslan tuella.

Kaupunkipyöräiden huolto, keräilyn asiattomista paikoista jne. hoitaa Porvoon Uusiokeskus, joka on kokenut tehtävän työllistä-

väksi, mutta antoisaksi. Ensimmäisen vuoden aikana hävikki oli noin 30 %, sillä osa pyöräiden lainoista osoitautui yllättävän pitkäaikaisiksi. On ilahduttanut, että vaikka pieni tuhoisa vähemmistö ei säästele vaivojaan pyörästä solmuun väännelessään, niin vastuuntuntoinen kansanosu mieluusti ilmoittelee hukkaiteille joutuneista pyörästä. Hyvän ja pahan taistelua käydään jatkuvasti tässä epätavanomaisessa muodossa.

Liikennepoliittinen selonteko herättää kummeksuntaa

Liikennepoliittinen selonteko sivuutti kevyen liikenteen todella kevyesti ja reaaliaikaisesti vieraantuneella painotuksella, jossa syyttävä sormi kohdistui kuntasektoriin ja niiden yhdyskuntasuunnitteluun. Kaupungit ja kunnat ovat pääsääntöisesti oman leiviskänsä tässä asiassa kohtuudella hoitaneet, ja

vieläpä kauan sitten! Pyörätievaje päinvastoin juuri valtion maanteiden varsilla on suuri.

On vaikea ymmärtää, ettei ihmisten arkielämän laatuun keskeisimmin vaikuttava liikenteellinen ongelma saavuta päättäjien tietoisuutta. Selonteko tarttui sen sijaan ponnekkaasti ja monisanaisesti esim. puuhuollon tietarpeisiin, joissa välitön intressitaho on erittäin marginaalinen.

Mitä uutta ideoidaan pyöräilyvuoden innoittamana

Viisautta lienee tosiasioiden tunnustaminen, vaikka kipeää tekeekin. Pyöräiden rahoitusmahdollisuudet Tiehallinnon kukkaron kautta ovat ratkaisemattomassa ristiriidassa ihmisten toiveiden kanssa.

Aiomme tämän kesän aikana selvittää ainakin muutamassa kohteessa vanhojen, kylien välisten oikopol-

kujen elvyttämistä, minkä avulla voitaisiin saada ainakin osittaista helpotusta kevyen liikenteen väylien kysyntään. Tähän tarvitaan toki maanomistajien myönteisyys. Kunnilla ei ole tukenaan tielakia, joka mahdollistaa suhteellisen kevyen kaavan kautta lunastukset.

Lisäksi tulemme osallistumaan jatkossa vahvemmassa panoksella tiepiirien hankkeiden rahoitukseen, mikäli poliitikot näin suovat.



Porvoonjoen maisemia voi ibailta myös pyörän selästä.

Väsymys liikenteessä voi tappaa!

Täristävät viivat varoittavat kuljettajia kaistalta poistumisesta

Pauli Velhonoja
Tiehallinto

Liikennettä on yhä enemmän ympäri vuorokauden ja väsymyksestä aiheutuvat onnettomuudet näyttävät lisääntyvän jatkuvasti. Kestää kuitenkin vielä pitkään ennen kuin autoissa on vakiovarusteena kuljettajaa kaistalta poistumisesta varoittavat järjestelmät. Täristävät viivat puolustavat paikkaansa halpana turvallisuuskeinona.

Väsymys ja rattiin nukahtaminen ovat pääsyy monien onnettomuuteen. Väsymyksestä aiheutuvien onnettomuuksien osuutta ei kovin tarkkaan tunneta, eri tutkimuksissa osuus on vaihdellut 10-30 %. Nukahtamisonnettomuudet ovat keskimääräistä selvästi vakavampia. Niitä tapahtuu kaikkina vuorokauden aikoina, joskin aamuyön ja il-

tapäivän tunnit ovat vaarallimmat.

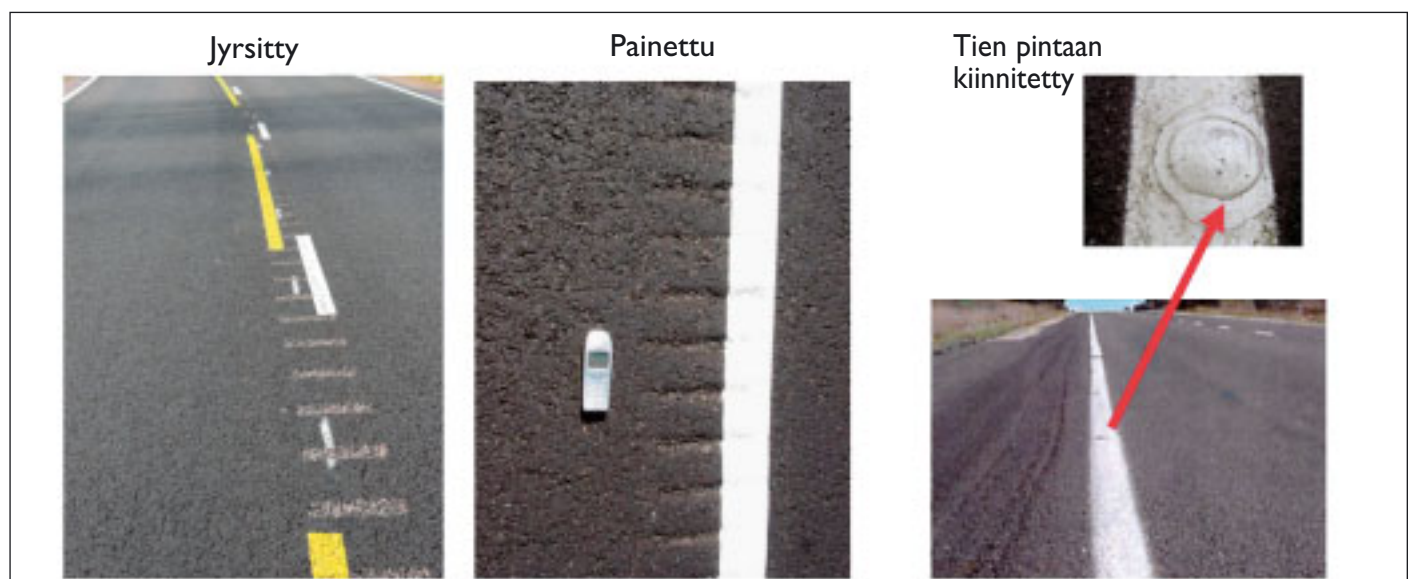
On arvioitu, että väsymys on yhtä vakava riskitekijä liikenteessä kuin alkoholi ja huumeet. Tarkkaavaisuuteen ja kaistalla pysymiseen vaikuttavat myös esim. puhelimen käyttö, cd-levyn vaihto ja muut kuljettajan "tavanomaiset" toimet ajan aikana.

Äskettäin valmistuneen amerikkalaisen tutkimuksen mukaan väsyneenä ajo lisää onnettomuusriskiä 4-6 -kertaiseksi. Vakavia läheltä piti -tilanteita on kymmenen kertaa enemmän kuin varsinaisia onnettomuustapauksia.

Miten väsymisonnettomuuksia voidaan vähentää

Erilaisia torjuntakeinoja on kehitelty ja kokeiltu 1990-luvun alusta lähtien, viime vuosina yhä intensiivisemmin. Onnettomuuksiin voidaan vaikuttaa mm. tienpitäjän keinoin, ajoneuvotekniikan avulla ja hallinnollisin määräyksin. Keskeisiä keinoja ovat

- täristävät keski- ja reunaviivat
- keski- ja reunakaiteet
- ammattikuljettajien työ- ja lepoaikasäädökset



Täristävien viivojen perustyyppit.

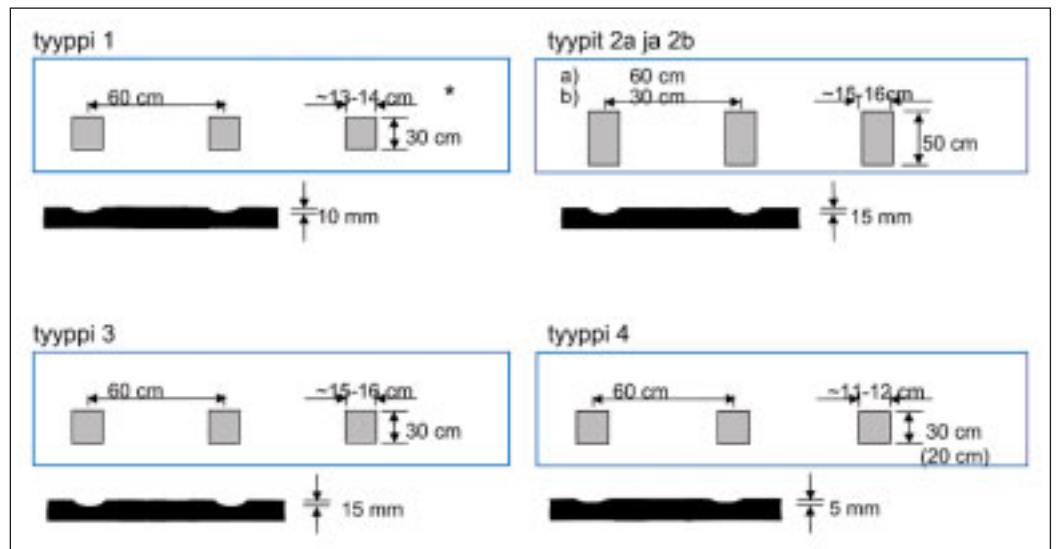
- tienkäyttäjille tiedottaminen väsyneenä ajamisen vaaroista

- ajoneuvoon asennettavat kaistakontrolli- ja paikannusjärjestelmät, jotka varoittavat kaistalta poistumisesta

- järjestelmät, jotka koko ajan tarkkailevat kuljettajan pää ja silmien liikkeitä ja tarvittaessa ravistavat istuinta ja kehottavat kuljettajaa pysähtymään.

Täristävien viivojen testaukset ja kokeilut

Täristävien viivojen kokeilut alkoivat 1990-luvulla USA:ssa, ensin moottoriteiden reunaviivoilla ja myöhemmin



Jyrsittyjen viivojen päätyypit.



Täristävien viivojen testauskenttä.



Kaksoistäryviiva (Norja).

myös kaksikaistaisten teiden keskiviivoilla. Suomessa ja muissa Pohjoismaissa täristävien viivojen kokeilut käynnistettiin vuosittain vaihteen tienoilla.

Täristävien viivojen vaikutusmekanismina ovat melu, värinä ja näköhavainto. Ensimmäiset täryviivaratkaisut tehtiin Savo-Karjalan tiepiirissä painamalla jyrällä uria kuumaan asfalttiin päällysteen teon yhteydessä. Tällä menetelmällä on kuitenkin vaikea saada aikaan riittävän järeitä uria, jotka aiheuttaisivat tehokkaan värinän ajoneuvoon. Tästä syystä viime vuosina on siirrytty käyttämään lähes yksinomaan jyrsimällä tehtyjä täryviivoja.

Sopivimman täryviivatyyppin löytämiseksi Tiehallinto on teettänyt suuren joukon erilaisia testauksia ja kenttäkokeita. Niissä on tutkittu mm. eri uratyyppien aikaansaamaa värinää, melua auton sisällä ja ympäristössä sekä soveltuvuutta eri ajoneuvotyypeille, mukaan lukien moottoripyörät ja polkupyörät.

Täristävät viivat ovat halpoja

Täristävä viiva on erittäin halpa turvallisuustoimenpide. Siksi sitä on kannattavaa käyttää pääteillä jo melko

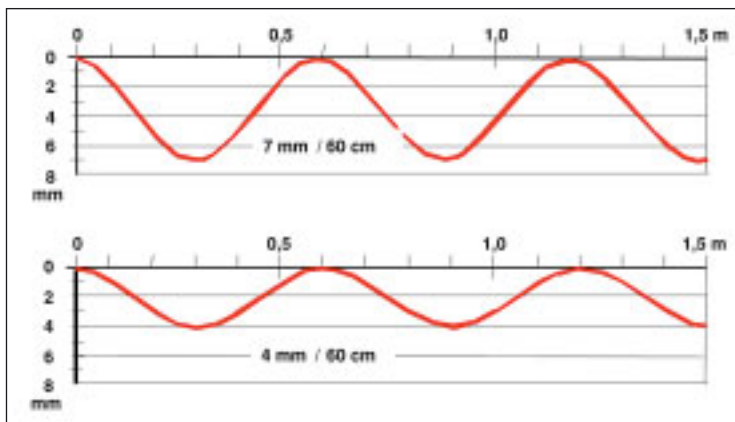
pienillä liikennemäärillä. Tiehallinnon nykykäytäntö on, että täristävä viiva kannattaa tehdä kaikkien moottoriteiden ja muiden kaksiajorataisten teiden ulko-reunalle ja sisäreunallekin jos keskialueen läpiajo on mahdollista. Kaksikaistaisten päätteille täristävä keskiviiva kannattaa tehdä kun liikennettä on yli 2 000 autoa/d ja reunoille kun liikennettä on yli 4 000 autoa/d.

Vuoden 2007 lopussa maan päätteillä oli täristäviä viivoja seuraavat määrät

- täristävää keskiviivaa 1 600 tiekm
- täristävää reunaviivaa 1 300 tiekm
- täristävää keski+reunaviivaa 400 tiekm
- yhteensä 3 300 tiekm

Viivojen vaikutusta tutkitaan, kuljettajat pitävät

Täristävien viivojen turvallisuusvaikutuksia ei toistaiseksi tiedetä Suomen olosuhteissa. Pohjois-Amerikassa on saatu melko suuriakin onnettomuusvähenemä, mutta tulokset eivät ole suoraan vertailukelpoisia Suomeen. Karkeasti voidaan arvioida, että onnettomuusvähenemä on 2-10 %. Käynnissä on ennen-jälkeen -tutkimus, jossa vaikutukset pyritään selvittämään.



Sinimuotoinen täräviiva.



Vaurioitunut täräviiva.

Haastattelututkimusten mukaan valtaosa (60-80 %) autoilijoista pitää täräviä viivoja erittäin hyvinä. Myös pääosa raskaan liikenteen kuljettajista kannattaa niitä, vaikka tärinä ei tunnukaan hytin sisälle, ainoastaan melu kuuluu. Moottoripyöräilijöille oikein tehdyt täräivät

viivat eivät muodosta merkittävää onnettomuusvaaraa.

Ongelmiakin on

Täräivistä viivoista aiheutuu mm. seuraavia haittoja

- häiritsevä melu tienvarren asukkaille
- ajolinjojen keskittyminen,

jolloin päällysteen kulutus lisääntyy

- päällystevauriot ja päällysteen kestoajan pieneneminen (saumakohtat)

- veden kertyminen jyräintäuriin

- pyöräliikenteen ongelmat

Päällystevauriot ja kestoajan lyheneminen on tällä hetkellä ehkä suurin ongelma. Erityisesti keskisauma näyttää olevan vaurioherkkä kohta. Kokemukset osoittavat, että jyräintöjä ei pidä tehdä vanhaan päällystekerrokseen, jossa jo on alkavaa vaurioitumista.

Meluhaittojen pienentämiseksi on käynnistymässä uudentyypisten jyräintäurien kokeilut. Ns. sinimuotoisten urien melutaso on todettu olevan selvästi pienempi, kuin tähän asti käytetty uratyypin.

Täräivät viivat tarpeen 24 h -yhteiskunnassa

Näyttää siltä, että väsymys-, alkoholi- yms. onnettomuudet lisääntyvät koko ajan. Elinkeinoelämä ja muikin yhteiskunta siirtyy yhä enemmän toimimaan 24 h -periaatteella, liikennettä on ympäri vuorokauden.

Kestää vielä pitkään, ennen kuin autoissa on vakiovarusteena elektroniset järjestelmät, jotka varoittavat kuljettajaa kaistalta ulos ohjautumisesta. Siksi täräivät viivat puolustavat paikkaansa halpana ja kustannus-hyötysuhteeltaan yhtenä parhaimmista turvallisuuskeinoista. Pääteille täräiviä viivoja on järkevää tehdä noin 5 000-7 000 km matkalle.



TIE PAIKALLAAN – KATU KOHDALLAAN 2008

-kilpailussa etsitään teitä ja katuja, joista on tehty luonteva osa ympäristöön. Kyseessä voi olla kokonaan uusi maantie, katu, yksityistie tai kevyen liikenteen väylä, tai olemassa olevan parantaminen.

men Tieyhdistykseen 16.6. mennessä. Tulokset julkistetaan Tampereella Väylät ja Liikenne 2008 -tapahtuman yhteydessä 8.10.2008.

KILPAILULOMAKKEEN JA TARKEMMAT

Ehdotuksen tekijöitä ei ole rajattu. Kilpailuehdotukset on jätettävä Suo-

OHJEET saa osoitteesta www.tiehallinto.fi/tiepaikallaan



Paha töyssy, hyvä töyssy

Useimmat autoilijat eivät taida ilahduttaa huomattavasti tutulla tiellä tai kadulla uuden hidastetöyssyn, yleensä suoja- ja yhteydessä tai erityisesti lasten kulkua turvaamassa. Harva liikennevaruste onkaan niin kaksijakoinen, haitallinen ja hyödyllinen samalla kertaa.

Nettikeskustelut eivät moitteita ujos-tele. - *Töyssyt on ihan hanurista.* - *Ärsytetään ihmisiä, rikotaan omaisuutta ja vaikeutetaan julkista liikennettä.* - *Noi patit ottaa hermoon.* Sopiva auto sentään joskus helpottaa: - *On hieno päästä cittarilla [city- maasturilla] kun ei tarvi turhia jarrutella hidasteissa.* *Toista oli vielä tavisfarkulla [tavallisel-la farmarilla] ajellessa.*

Jokin mielipide löytyy melkein jokaiselta. Jyväskylän kaupungin tutkimuksessa 2004 (Tietoykkönen Oy) haastateltiin 300 kadunkäyttäjää. Vastausvaihtoehtojen jatkoksi saatiin töyssyjen puolesta 102 kommenttia, mutta töyssyjen kritiikkinä 149 kommenttia. Inhottavaa, että ajorytmi kärsii. Samat hidasteet olivat toisten mielestä liian korkeita, toisten mielestä liian matalia.

Rauhallisestikin pohdiskellen hidastetöyssyt ovat ongelma, johon ei vanhoin eväin ole tyydyttävää ratkaisua. Päätarkoituksensa liian vauhdin leikkaajana tämä lääke yleensä toteuttaa, mutta ei-toivotut sivuvaikutukset ovat tuntuvia. Myös sallittua nopeutta ajava henkilöauto heilahtaa epämiellyttävästi ja haitta vain suurenee linja-autoissa tai ambulansseissa ja tavaraliikenteessäkin, milloin ne töyssyväylää käyttävät. Kiihdytysten meluhaitat ja tienpitäjän vaivannäkö lisääntyvät nekin.



Eero Lehtipuu

Tiehallinnon Savo-Karjalan piirin loivapiirteiset töyssyt sinikäyrineen ovat herättäneet kokeilijoissaan innostusta.

Konkreettisia haittoja kitkerämpi lie-nee se seikka, että kaikkein tunnollisinkin tienkäyttäjä joutuu kärsimään kaahareihin tähdätyistä varotoimista. Kysymyksessä on kollektiivinen rangaistus syyttömälle enemmistölle. Entisajan koululuokissa tai myöhemmin sotaväessä pantiin koko joukko kärsimään, jos syntipukki ei ilmaantunut. Nykyinen oikeusteoria ei tietääkseni hyväksy kollektiivisia rangaistuksia. Onko niitä pakko sietää liikenteessä?

Pohjaltaan kysymys on moraalinen. Nopeusrajoitusta osoittava liikenne-merkki on elegantti väline: jos näin ajat, et ole vaaraksi muille, pysyt itsel-kin tiellä, kulku on tasaista ja mukavaa. Tämä olisi vaaranpaikkojenkin paras vaihtoehto. Kukaan ei kärsisi. Kun me emme elä tarpeeksi moraalises-ssa maailmassa, joudutaan etsimään toiseksi parasta vaihtoehtoa. Nykyisiä hidasteita täytyy voida kehittää niiden haittoja vähentäen.

Uuden katulinjan mutkittelu – näkyvyydestä tinkimättä – ja kavennukset suoja- ja esteillä, lisäkilvet ja tolpat sekä selvästi erottuva päällystemateriaali ovat töyssyjä oikeudenmukaisempia, niissä kun säällisesti ajavat eivät joudu kärsimään. Mutta töyssyjäkin kannattaa kehitellä.

Tiehallinnon Savo-Karjalan piirin loivapiirteiset töyssyt sinikäyrineen ovat herättäneet kokeilijoissaan innostusta. Ylinopeudet pienentyvät edelleen, mutta sallitut nopeudet eivät töyssäytä kovinkaan pahasti. Hyvä, hyvä, alan miehet ja naiset Joensuussa ja muualla missä uusia ratkaisuja mietitään.

Mikä parantaisi liikenteen moraalial- ta? Yksittäistoimenpiteenä ei varmaan mikään, mitä ei olisi jo kokeiltu. Mutta jos yhteiskunnan arvopohja vahvistuisi, häiriökäyttäytyminen voisi vähentyä liikenteessä niin kuin muuallakin. Kaikkiin koteihin taannoin jaettu *Katekismus* selittää viidettä käskyä Älä tapa mm. näin: ”Emme saa tuottaa lähimmäisellemme vahinkoa emmekä kärsimystä. Meidän on suojeltava häntä kaikissa oloissa. Erityistä tukea on annettava kaikkein heikoimmille.”



Olavi Pakarisen kirja

Tieopasteet kautta aikojen

Erkki Lilja

Rakennusmestari evp. Olavi Pakarisen kirja "Tieopasteet kautta aikojen" julkaistiin Mikkelissä viime vuoden marraskuussa. Kirja kertoo mielenkiintoisella ja elävällä tavalla siitä, kuinka suomalaisia tienkäyttäjiä on opastettu määrämpäihin ja oikeaan liikennekäyttämiseen. Kirja kattaa aikavälin Kustaa Vaasan ajoista 1500-luvulta nykypäivään.

Mobilian museonjohtaja **Kimmo Levä** kirjoittaa Pakarisen kirjan Lukijalle-osiossa, että Olavi Pakarinen toteuttaa kirjallaan museoiden historiatutkimuksen perusteltävää. Kirjaan on koottu kattavasti matkan mittaamisen

ja merkitsemisen sekä tiellä kulkijoiden opastamisen historiaan liittyvä tieto. Sen avulla meidän on mahdollista tutkia ja tulkita tieliikennemaisemaa sekä siinä nykyisin olevia liikennemerkkejä, opastintauluja ja muita rakenteita vuosisataista kehitystä vasten.

Vuosien työ

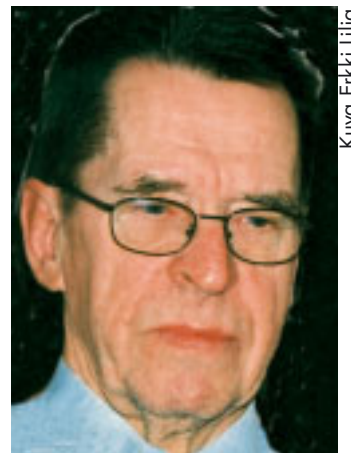
Olavi Pakarinen on työstänyt kirjansa vuosien varrella kokoamastaan aineistosta. Lisäksi hän on kerännyt tieperinnehenkilönä toimissaan lähes 400 esinettä, joiden joukossa oli tieopasteisiin kuuluvia tieviittoja ja liikennemerkkejä kaikkiaan viitisenkymmentä kappaletta. Kirjaksi asti hän alkoi jallostaa aineistoaan vasta, kun oli ensin käynyt läpi pykäläpykälältä kaiken liikennemerkkejä koskevan lainsäädännön.

- Kiinnostuin asiasta, sillä tiesin, että yleiselle tielle ei saa asettaa muita kuin sellaisia merkkejä tai opasteita, joista on asetus, Pakarinen kertoo.

Varhaisin tienviitta

- Kun jäin eläkkeelle vuoden 2002 alussa, oli tutkimukseen rajaamani aineiston perusteella tekemäni alustava käsikirjoitus valmiina. Varhaisin merkintä Suomen teiden viitoista löytyy Ruotsin Valtakunnan Laista vuodelta 1734. Sen Rakennuskaaren 25:n luvun 4§:ssä sanottiin, että ... siihen, mistä tie poikkeaa kaupunkiin, pitäjään, pajastoon, satamaan tahi muuhun tietävään paikkaan, pantakoon merkki osottamaan mihin paikkaan se tie menee.

- Lain mukaan riitti tienviitaksi, kunhan oli puutolp-



Kuva Erkki Lilja

Olavi Pakarinen kuvattu-
na talvella 2008.

pa ja siinä paikannimellä varustettu lauta.

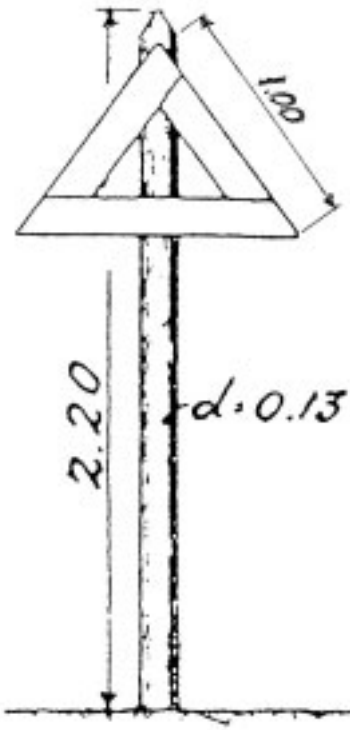
Ensimmäiset kilometripylvää ja liikennemerkit

Pakarisen kirja tuo julkisuuteen uutta tietoa Suomen tiestön mittaamisesta, virstan- ja kilometripylväistä, ensimmäisistä liikennemerkeistä sekä liikenneopastamisen nopeasta kehityksestä autoliikenteen aikana 1900-luvulla.

Vuoteen 1888 asti oli Venäjällä, Suomi mukaan lukien, tiet mitattu virstajärjestelmän mukaan (virsta = 1 066,8 m). Kyseisenä vuonna keisari Aleksanteri III

Pakarisen kirjan "Tieopasteet kautta aikojen" on taittanut Tuula Virtanen. Opus on myynnissä Kangasalla Mobiliassa.





Kuva 47. Ohjepiirros ensimmäisestä Suomen teille asetettavasta virallisesta liikennemerkestä. Kuva J. Miettinen: Maantien kunnossapitokäsikirja tiemiehille.

Ensimmäinen virallinen liikennemerkki vuodelta 1921.



Koska kaikki teillä ja kaduilla kulkijat eivät näyttäneet välittävän noudattaa vuonna 1937 vahvistettujen liikennemerkkien määräyksiä, oli 1930-luvun lopulla autokoulujen Ajokokelaan oppaaseen laitettu neuvo: "Autonkuljettaja, varo naista, jolla on uusi battu, sillä nainen, jolla on uusi battu, on kuuro ja sokea." Kertoja kanavavartija Kalle Pakarinen

vahvisti lain, jolla tiestö koko Venäjän maassa muutettiin kilometrijärjestelmään.

TVH:n määräys puisten ja kivisten kilometripylväiden asettamisesta teiden varsille tuli voimaan 1926. Pylväs pystytettiin suurimmasta asutuskeskuksesta katsoen tien oikealle puolelle.

Ensimmäisen kerran Suomen laissa säädettiin liikennemerkkejä koskeva laki vuonna 1921. Merkkejä oli yksi: valkoiseksi maalattu pylväs, jonka päässä oli valkoiseksi maalattu kolmio. Merkki edellytettiin pystytettävän noin 50 metrin etäisyydelle kohdasta, jossa au-

tolla on liikuttava erityisen varovasti.

Tällä hetkellä autoilijoita opastetaan noin 300 erilaisella liikennemerkillä.

Kevennyksiä

Aineiston painokuntoon saattamisen teki mahdolliseksi Suomen Kulttuurirahaston Etelä-Savon rahaston hoitokunnan myöntämä apuraha, joka myönnettiin Pakariselle ja taiteilija **Mari Liimataiselle** yhdessä, koska kymmenistä lakipykälästä ja tunnetusti kuivahkoista viirastojen kirjeistä koostuva leipäteksti kaipasi kevenystä.

- Mari Liimatainen on kuvittanut tositapahtumia, tarinoita ja sutkauksia kyseisiin aikakausiin liittyviksi ja niihin eläytyen, Pakarinen valottaa kirjansa sisältöä.

Lähteet:

Olavi Pakarinen: "Tieopasteet kautta aikojen", Teroprint Oy Mikkeli 2007.

Olavi Pakarisen haastattelu 2008/helmikuu Mikkeli.



Silta Vuoksen yli. Huomaa sillan yläosassa teksti: "Juosten ajosta sillalla seuraa 10 markan sakko". Kuvan on ottanut Matti Villanen vuonna 1925 ja se on Lapin tiepiirin evp. siltainsinööri Jorma Kaijan kokoelmassa.

Virstanpylväitä Olavi "Olli" Pakarisen elämänkaarelta

Kaakkois-Suomen tiepiirin tiensuunnittelijana ja tieperinnehenkilönä toiminut rakennusmestari Olavi Pakarinen jäi täysinpalvelleena eläkkeelle vuoden 2002 alussa. Hän valmistui Oulun teknillisestä koulusta vuonna 1967 ja aloitti pitkän päivätyönsä Mikkelin, sittemmin Kaakkois-Suomen, tiepiirissä.

Historiantaliointi verenperintönä

Vuonna 1939 syntyneen Olavi Pakarisen elämä muuttui täydellisesti, kun hän koki hengellisen herätyksen 1960-luvun alussa. Hän on pitänyt nuorille pyhäkoulua ja toiminut sotaveteraanien tukihenkilönä.

Koti, kirkko ja isänmaa ovat olleet hänen uuden elämänsä perustienviittoja. Lähellä sydäntä hänellä ovat silti tieperinneasiat, joista hän kiinnostui jo hyvin varhain. Hänen isänsä **Kalle Pakarinen** eli Kerman Kalle oli mainio vanhojen tarinointen kertoja, joka keräsi myös vanhoja kanavien rakentamiseen liittyvää esineistöä. Jo nuoruudessaan Olli Pakarinen oli kiinnostunut historiasta ja kuunteli vanhojen tiemiesten juttuja.

Ensimmäinen tieperinnehenkilö

Olavi Pakarinen alkoi jo suunnittelumestarina toimiessaan kerätä vanhaa tietön rakentamiseen liittyvää

esineistöä. Hänet nimitettiin tiensuunnittelumestarin toimen ohella tiemuseoyhdyshenkilöksi vuonna 1977. Tieperinnehenkilön tehtäviä Pakarinen hoiti päätoimeenaan viimeiset seitsemän vuotta, jona aikana hän työsti muun perinnetoimintansa ohessa kirjat "Suuri Savontie" ja "Kievarin tarinat" sekä tutkimuksen puusiltujen historiasta.

- Olen kokenut työelämäni erittäin myönteisenä, koska perinnetyötä on arvostettu etenkin piirin ylimmällä tasolla, Olavi muistelee.

Vuonna 2006 Pakarinen sai valmiiksi "Kerman kanava 100 vuotta" historiikin. Viime vuonna ennen liikennemerkkirjansa julkistamista häneltä valmistui

"Punkaharjun tien historiikki".

Tiekunnan puheenjohtaja

Olavilla on kakkoskoti Korpjärven rannalla vajaan 20 kilometrin etäisyydellä Mikkelistä. Hän on sinne johtavan 2,6 kilometrin pituisen Salmenrannan yksityistiekunnan puheenjohtaja. Samoin hänen Nuusniemellä asuva nuorin tyttärensä on Ilomäen yksityistiekunnan puheenjohtaja Kangasniemellä. Olavi Pakarinen on kuulunut Tiejhdistykseen 1960-luvun alusta lähtien ja on osallistunut Tiejhdistyksen järjestämiin yksityistielaisuuksiin.

Eltrip. Tarkkaa mittausta ja tiedonkeruuta.

Aina kun sitä tarvitset.



ELTRIP-45-sarjan mittarit katujen ja teiden tarkkuusmittauksiin

GPRS TIEDONSIIRTO

ELTRIP-45n-sarjan kitkamittareissa

ELTRIP-50 ajopäiväkirjassa

TELMU tiedonkeruujärjeslemässä



ELTRIP-50 – helppo ja luotettava tapa ajopäiväkirjaksi tai ajotietojen tallennukseen - yksinkertaisimmillaan työ- ja yksityisajojen erottelu automaattisesti ilman näppäilyä



ELTRIP-45ns - kaltevuusmittaus työn aikana
Lisäksi tarkka ajonopeuden ja matkan mittaus

Tilaa tai kysy lisätietoja:

puh. 08-6121 651 tai

seppo.rasanen@trippi.fi, P. 0440 383 151

toni.rasanen@trippi.fi, P. 044 5130 576

Valmistaja:
Hevossuontie 50, 87100 KAJAANI

TRIPPI Oy

Kokeile ELTRIP-50:n käyttöä lataamalla ohjelma sivuiltamme: www.trippi.fi ja lataa ELTRIP-50

Tieyhdistys lahjoitti nimikkoauton

Liikennepuisto avattiin Mobiliassa

(Kuvia ottivat ja huomiota paikalla tekivät Jaakko Rahja ja Jouko Perkiö)

Eivät edes synkeät pilvet ja ajoittain vihmova kevätsade pilanneet koululaisryhmän ja muun avajaisyleisön tunnelmaa, kun Mobiliassa Kangasalla avattiin uusi liikennepuisto käyttöön toukokuun alussa. Pikkukakkosesta tuttu Ransu apulaisenaan Juha-Antero juonsi avajaiset.

Liikennepuistojen kulta-ajasta on vierähtänyt muutama vuosikymmen ja monet puistot ovat jääneet pois käytöstä. Miksiköhän? Onko olemassa tietoa, että ne eivät ole riittävän tehokkaita liikennevalistuksen juurrutta-

misessa ja liikenteen pelisääntöjen opettelun alkuvaiheessa eikä niiden kunnossa- ja ylläpitoon siksi enää satsata vaan puistot päästetään monesti kesannolle? Eikö hinta/kustannussuhde ole paikallaan? Vai onko kyse vain kiinnostuksen ja talookohengen puutteesta, joita molempia tarvitaan tämän tapaisissa hankkeissa?

Joka tapauksessa täytyy onnitella Mobiliää sen profiiliin vallan mainiosti istuvasta hankkeesta. Pysyvän alalla vankasti toimivan organisaation kyljessä sillä on mitä parhaimmat mahdollisuudet menestyä ja vetää paikkakunnalla asuvia liikuvia lapsia opettelemaan liikenteen aakkosia ja sen mukana turvallista liikkumista.

Rahtarit satsanneet puistoon – ja myös Tieyhdistys

Avajaisissa puhui mm. Rahtarit ry:n puheenjohtaja **Kimmo Puntti**. Puistokin on nimetty Rahtarit – Liikennepuistoksi. Myös museonjohtaja **Kimmo Levä** ja LVM:n **Anna-Liisa Tarvainen** käyttivät puheenvuoron. Tarvainen toi tilaisuuteen ministeri **Vehviläisen** tervehdyksen.

Puistoon on hankittu alkuvaiheessa kymmenkunta autoa, yhden niistä on sponsoroimut Suomen Tieyhdistys. Tieyhdistyksen polkuauton



Jokisen perheen miehet saivat kunnian leikata liikennepuiston nauban museonjohtaja Kimmo Levän avustustamana.

Liikennepuisto on avoinna:
 10.5.-30.5. la-su klo 11-15
 1.6.-10.8. joka päivä klo 11-19
 11.8.-30.9. la-su klo 11-15

Lisätiedot Mobilian sivuilta www.mobilia.fi



Liikennepuiston viralliset avaussanat sanoi ja tilaisuuden juonsi Pikkukakko-sesta tuttu herra Ransu.

rekisteritunnus STY-90 tulee siitä, että yhdistys (STY) täytti viime vuonna juhlalliset 90 vuotta. Polkuauton hankinta on rahoitettu 90 -juhlavuoden rahastosta.

Liikennepuiston juhlanan nauhanleikkauksen suorittivat Jokisen veljekset isänsä Jarkon avustamina ja sitten päästiin varsinaiseen asiaan, koeajolle uusilla hienoilla polkuautoilla.

Innostus oli kova eivätkä alkuvaiheessa kaikki liikennesäännöt olleet päällimmäisenä mielessä.

Onkin varmaan tärkeää, että ajelu ja puiston käyttö tapahtuisi lähtökohtaisesti po-



Rabtarit ry on Mobilian liikennepuiston päätökijä. Puheenjohtaja Kimmo Puntin mielestä liikenneturvallisuuden edistäminen on raskaan liikenteen kuljettajien keskuudessa eräs tärkeimmistä asioista. Turvallisuustyö on aloitettava jo varhain.

liisiin tai liikenneopettajan valvovan ja opastavan katseen alla. Muussa tapauksessa: 'monta vaaraa omi eessä' ja autot ovat hyvin pian remonttikunnossa eikä turvallinen liikkumistapa juuru!

Mobilian Rahtarit-Liikennepuisto on tarkoitettu 4 - 12-vuotiaille lapsille. Siellä tullaan tarjoamaan

mahdollisuus myös "ajokortin" ajamiseen, jossa lapset vastaavat liikennemerkejä ja liikennekäyttäytymistä koskeviin kysymyksiin. Kokeen jälkeen kuljettajakokelaalle kirjoitetaan liikennepuiston ajokortti.

Mobilia odottaa puistoon erityisesti koululaisryhmiä Pirkanmaalta ja miksei kauempaakin.



Suomen Tieyhdistyksen lahjoittama polkuauto STY-90 ensiajon suoritti 7-vuotias Elli Nieminen. Hän asuu Kangasalalla ja aloittaa koulutiensä syksyllä.

Mobilian tämän vuoden näyttely kertoo tienpidon historiasta

Auto- ja tiealan valtakunnallisen erikoismuseon Mobilian vuoden 2008 näyttely on nimeltään TVH – valtion tiet. Näyttely tarkastelee tien rakentamisen ja kunnostamisen kehitystä vuodesta 1918 eteenpäin.

Vuonna 1918 toteutettiin Suomessa odotettu uudistus, jossa teiden kunnostamisvastuu siirrettiin maata omistavilta talonpojilta valtiolle. Valtio alkoi vuonna 1918 säädetyn lain pohjalta maksaa teiden hoidosta yksittäisille urakoitsijoille ja urakoitsijayhteisyyksille. Laki loi pohjan nykyiselle teiden ylläpitojärjestelmälle.

Vuonna 1948 lääninhallitus luopui tienpidosta ja vastuu maanteiden kunnossapidosta siirtyi nimismiehiltä TVH:lle ja tiemestareille.

Näyttelyssä on esillä teiden rakentamiseen, kunnossapitoon ja hallintoon liittyvää esineistöä hevosvetoisesta tiehöylästä tiejohtajan virka-autoon ja kuorma-autosta Vespaan. Esillä on muun muassa siirtotyömaan asunto-parakki, jollaisessa Suomen ensimmäisen moottoritien rakentajatkin vielä 1950-luvun työttömyystöiden aikana asuivat.

Suomessa tieliikenteelle omat haasteensa on aiheuttanut lukuisten vesistöjen ylittäminen. Näytteillä on aito kapulalossi 1900-luvun alkupuoliskolta sekä puisen riipusillan pienoismalli.



Varastonhoitajan huone. Esineiden sekä asuin- ja työtilojen lisäksi tienpidon historiaa esitellään karttojen ja valokuvien avulla.



Näyttely on avoinna yleisölle joka päivä kello 10-16 ja kesäkaudella 15.5.-14.8. kello 10-20. Museo sijaitsee Kangasalan Kisarannassa.

Ehdotusten jättöaika päättyy kesäkuussa

TIE PAIKALLAAN - KATU KOHDALLAAN 2008

Nyt jo neljännen kerran järjestettävä kilpailun ”Tie paikallaan - Katu kohdallaan” on herättänyt suurta huomiota. Ehdotusten jättöaika päättyy 16. kesäkuuta. Kilpailussa palkitaan sellainen tie tai katu, joka on äskettäin tienpitäjän toimin saatettu luontevaksi osaksi omaa ympäristöään. Kilpailun tulos julkistetaan 8.10. Tampereella Väylät ja Liikenne 2008 -tapahtuman avajaisissa. Kilpailun järjestävät Tiehallinto, Suomen Kuntaliitto ja Suomen Tieyhdistys.

Kilpailu Tie paikallaan – Katu kohdallaan koskee kaikkia ajoneuvoille tai kevyelle liikenteelle tarkoitettuja teitä ja katuja. Kyseessä voi olla kokonaan uusi väylä, olemassa olevan väylän tai sen osan parantaminen tai uusi tapa ylläpitää olemassa olevaa väylää.

Esimerkkeinä mainittakoon moottoritie, maantien parantaminen taajaman kohdalla, kevyen liikenteen väylä, kadun parantaminen, kävelykadun tekeminen ja yksityistien perusparantaminen. Uutuus tarkoittaa, että toimenpide on toteutettu edellisen kymmenen vuoden aikana. Ehdotusten tekijöitä ei ole rajattu, vaan niitä voi jättää kunta, tiepiiri, tiekunta, muu yhteisö tai myös yksityinen henkilö.

Kilpailu järjestetään kolmen vuoden välein. Ensimmäisellä kerralla vuonna

1999 voittajaksi arvioitiin maantien 317 parantaminen Asikkalassa. Seuraavalla kerralla parhaimmaksi arvioitiin maantien 5040 järjestelyt Kolin kylässä Lieksassa. Vuonna 2005 voittaja oli Jyväskylän kevyen liikenteen väylä Rantaraitti.

Kilpailun arvostelulautakunnan puheenjohtajana toimii liikenneinsinööri **Silja Siltala** Suomen Kuntaliitosta sekä muina jäseninä opettava tutkija **Jarkko Valtonen** edustaen Suomen Tieyhdistystä, yli-insinööri **Petteri Katajisto** ympäristöministeriöstä, johtaja **Outi Ryyppö** Tiehallinnosta ja osastopäällikkö **Raimo K. Saarinen** edustaen Suomen Kuntatekniikan yhdistystä. Lautakunnan asiantuntijasihteeristön muodostavat arkkitehti **Markku Axelsson** Suomen Kuntaliitosta, arkkitehti **Anders H.H. Jansson** Tiehallinnosta ja dipl.ins. **Jaakko Rahja** Suomen Tieyhdistyksestä.

Kilpailuehdotukset tulee toimittaa Suomen Tieyhdistykseen 16.6. mennessä.

Kilpailulomakkeen saa seuraavista paikoista: Tiehallinto, Pasilan palvelupiste, Opastinsilta 12 A 2.krs., 00520 Helsinki, puh. 0204 22 11, www.tiehallinto.fi/tiepaikallaan Suomen Kuntaliitto, www.kunnat.net/yty Suomen Tieyhdistys, www.tieyhdistys.fi

Tietyöt pyritään tekemään liikennettä kohtuuttomasti häiritsemättä

Tiehallinto suunnittelee ja ajoittaa teiden kunnostustyöt niin, että niistä olisi mahdollisimman vähän ja lyhytaikaista haittaa liikenteelle. Pääkaupunkiseudulla omat haasteensa asettaa se, että liikennemäärät ovat suuret ja töitä tehdään ahtaissa paikoissa, usein asutuksen keskellä.

Tietarkastaja **Kari Puumala** kertoo, että eniten haittaavat työt tehdään yötoina ja viikonloppuisin. Tavoitteena on pitää tien normaali välityskyky. Tänä kesänä

Tiehallinto pyrkii siihen, että urakoitsijat itse valvovat liikenteen sujumista. Kaistojen sulkeminen ruuhka-aikaan on kielletty ja alle 50 km/h-nopeusrajoituksiin ei juuri anneta lupaa. Ajokaistojen

minimileveys on myös määritely.

Maanteiden päällysteitä uusitaan 3 100 km

Päällysteitä uusitaan maanteilla tänä vuonna noin 3 100 km. Pääteiden päällysteet pyritään pitämään hyvässä kunnossa. Vähäliikenteisten teiden päällysteiden kunnan heikkenemistä torjutaan yhä useammin paikakuksin.

Maanteiden kunnan ylläpitämiseksi tarvittava vuosittainen päällystysmäärä olisi

yli 4 000 km, joka on viimeksi saavutettu vuonna 2005.

Uusien päällysteiden säänkestävyyden parantamiseen on panostettava entistä enemmän, jotta urautumista hyvin kestävä päällysteemme kestäisivät jatkossa myös leudot talvet reikiintymättä.

Suuria tiehankkeita runsaasti työn alla

Useita suuria tiehankkeita on käynnissä eri puolella Suomea. Turun ja Helsingin välisen moottoritien viimei-



Länsiväylän kiertotie rakenteilla Espoon Suomenojalla toukokuussa.



nen osuus Muurla-Lohja valmistuu marraskuussa. Sitä ennen liikennehaittoja on nykyisellä tiellä Muurlassa ja Lohjalla vanhan ja uuden tien liitoskohdassa.

Valtatien 2 parantamiseen välillä Vihti-Pori sisältyvissä 25 erillisessä kohteessa tehdään vuoden aikana päällystystöitä.

Valtatien 3 Tampereen läntisen kehän rakennustyöt valmistuvat syksyllä kuluvana vuonna, mutta liikennehaittoja aiheutuu hankkeen valmistumiseen saakka.

Valtatiellä 4 osuutta Lusi-Vaajakoski varustetaan ohituskaistoin. Kesän aikana työmaa häiritsee liikennettä Lusi-Hartola -välillä. Käytössä on 2–3 lyhyttä kiertotietä kerrallaan, ja sen lisäksi arkipäivisin suoritetaan louhintatöitä, joiden ajaksi liikenne joudutaan ajoittain pysäyttämään. Nopeusrajoitus on 50 km/h noin 10 km:n matkalla, muutoin 80 km/h. Rakennustöistä aiheutuva liikennehaitta on 10–20 minuuttia välillä Heinola-Jyväskylä.

Kemi-Tornio-moottoritien rakentaminen jatkuu valtatiellä 4 Kemin kohdalla aiheuttaen kiertotiejärjestelyjä mm. Ajoksen satamaan johtavan tien ja Veitsiluodontien kohdilla. Iso- ja Vähähaaran siltojen kohdilla ajorataa on osin kavennettu ja alennetut nopeusrajoitukset ovat käytössä. Rakennustyöt ovat käynnissä Kemijoen ja Maksniemen välisellä osuudella yhteensä 17 km:n matkalla.

Valtatien 6 parannustyöt Lappeenrannan ja Joutsenon välillä aiheuttavat kiertotiehaittoja kesällä neljässä kohteessa. Lyhytaikaisia liikennehaittoja aiheutuu yksittäisissä kohteissa louhintatöistä tien läheisyydessä kyseisellä välillä.

Pääkaupunkiseudun haasteelliset hankkeet

Uudenmaan tiepiirin uusista kohteista haastavin valtavienn liikennemäärien takia on Finnoonjoen silta Länsiväylä-



Toukokuun puolivälissä Hakamäenttiellä betonoitiin pääradan ylitse kulkevaa uutta siltaa. Työtä tehtiin vuorokauden ympäri ja nelipäiväisen urakan aikana sillan rakentisiin upotettiin peräti 3 350 kuutiota betonia.

ällä Espoon Suomenojan kohdalla. Työssä korvataan kesällä 2006 vaurioituneet ja tuolloin väliaikaisesti korjatut siltarummut uusilla betonisilloilla. Länsiväylän liikenne ohjataan rakennustyön ajaksi kiertotielle ennen Suomenojan eritasoliittymää Hangon suuntaan.

Kiertotien pituus on 750 metriä ja sillä on nopeusrajoitus 60 km/h. Kiertotie otetaan käyttöön kesäkuun loppupuolella 2008. Kiertotien rakentamisesta aiheutuu tilapäistä haittaa liikenteelle erityisesti siinä vaiheessa, kun kiertotie liitetään Länsiväylään. Liikenne siirretään kiertotieltä takaisin Länsiväylälle vuodenvaihteen jälkeen tammikuussa 2009. Työt Länsiväylällä jatkuvat ylimmän päällystekerroksen tekemisellä ja ajoratamerkinöillä vielä keväällä 2009.

Helsingin itäisiä ja läntisiä kaupunginosia yhdistävän Hakamäentien parannushanke on edennyt reilusti yli puolenvälin. Syksyllä 2009 valmistuvassa suurhankkeessa tehdään parhaillaan kiivaasti töitä muun muassa neljän uuden eritasoliittymän ja lukuisten siltojen rakentamisen parissa.

Mannerheimintien kohdalle rakennettavan 320

metriä pitkän tunnelin rakennustyöt ovat edenneet jo yli 180 metriä, ja Ilmalassa rakennetaan Hakamäentien alittavaa tieosuutta sekä uutta Keskuspuiston kevyen liikenteen siltaa. Myös Rantaradan ylittävää siltaa korjataan, ja sen rinnalle rakennetaan uutta siltaa. Koskelantiellä ja Hämeenlinnanväylän varressa ovat käynnissä melusteiden rakennustyöt.

Projektipäällikkö **Jukka Hietaniemi** kertoo, että Hakamäenttiellä on tähän mennessä tehty jo 150 liikennejärjestelysuunnitelmaa ja tänä vuonna tehdään vielä 10 isoa järjestelyä. Räjähetyksiä, joissa liikenne on pysäytetty on tehty 830.

Kehä I:llä Leppävaarassa on aloitettu uuden tunnelin ja eritasoliittymien rakennustyöt. Tiellä on 50 km/h nopeusrajoitus sekä kiertotiejärjestelyjä. Kaistoja joudutaan välillä sulkemaan ja räjäytystöiden vuoksi liikennettä pysäyttämään ruuhka-aikojen ulkopuolella.

Projektipäällikkö **Hannu Lehtikankare** laskee, että työnaikaisten liikennejärjestelyjen takia kehä joudutaan rakentamaan tavallaan kahden kertaan.

Tietyökartta vain internetissä

Tietyökarttaa ei tänä vuonna tehdä paperimuotoisena. Vuosittain toukokuun loppuun mennessä jaossa ollut kartta jäi päivitystilanteesta maaliskuussa varsin puutteelliseksi päällystyskohteiden ja niiden ajoituksen suhteen, sillä kohteiden aikataulut tapahtuu pääosin vasta huhtikuun aikana. Lisäksi osa kohteista valittiin vasta kevään kuntomittaus-

perusteella toukokuussa. Kartan ajantasaisuuden varmistamiseksi pääteiden päällystystöistä ja tienrakennuskohteista julkaistaan tänä vuonna vain internetissä A 3 -kokoinen kartta, josta on olemassa myös tulostettava A4 -pdf-versio. Internetissä julkaistava tietyökartta päivitetään vielä kesäkuussa ennen juhannusta. Tällöin myös Uudenmaan ja Turun tiepiirien alueiden päällystystöistä on aikataulumerkinnät.

Päivittäistieto tietöistä internet-sivulta <http://alk.tiehallinto.fi/alk/frames/tietyot-frame.html>. Lisäksi Tiehallinto tiedottaa aktiivisesti tietöistä YLE:n teksti-tv:n sivuilla 415–417.

Keskuslämmitys teillekin

Raili Seppänen, Lontoo

Britanniassa on saatu hyviä tuloksia kokeilusta, jossa kesän aikana tien pintaan imeytynyt lämpö otettiin talteen ja käytettiin talvella tien sulana pitämiseen. Suppean kokeilun hyvien tulosten innoittamana Britannian liikenneministeriö on aloittamassa aiheesta laajempaa tutkimusta.

Kysymys on IHT-teknologiasta (Interseasonal Heat Transfer), jossa kesähelteillä tien pinnalle muodostuvaa lämpöenergiaa siirretään erityiseen varaajaan, josta se johdetaan uudelleen vesiputkien kautta tien pintaan silloin, kun pinnan lämpötila laskee tietyn oletusarvon alapuolelle.

Päätös laajamittaisesta kokeilusta perustuu viime vuonna päättyneen suppeamman kokeilun positiivisiin tuloksiin. Sen aikana M1-moottoritien viereen Toddingtoniin rakennettua 30 metrin mittaista, 5 metriä leveää tienpätkää testattiin kahden vuoden ajan.

Lämpöeristetty varaaja on 875 mm syvyydessä, ja lämpöenergiaa siirtävä putkisto puolestaan 120 mm tien pinnan alla. Myös putkisto on eristetty polystyreenikerroksella.

Teknologian kehittäneen ICAX:in edustaja kertoo, että Britanniassa maan lämpötila seitsemän metrin syvyydessä on lähes vakio +10 °C, ja ICAX käytti tätä tietoa hyväkseen teknologiaa kehittäessään. Varaajan lämpötila on näin ollen normaalisti myös kymmenen asteen tienoilla, mutta varastoidun lämpöenergian ansiosta se nousee kesällä yli 25 asteeseen, kun tien pinnalta kerätty lämpöenergia siirtyy varaajaan. Teiden pintalämpötila puolestaan nousee helteillä helposti jopa 15 astetta ilman lämpötilaa korkeammaksi.

Lämpö säilyy varaajassa useita kuukausia

Testauksen aikana tehdyt mittaukset osoittivat, että varaajassa lämpötila pysyy 15 ja 20 asteen välillä useiden kuukausien ajan. Lämpöenergiaa ei mene hukkaan, koska sitä ei käytetä jatkuvasti. Toddingtonin koetiellä järjestelmä alkoi pumpata lämpöä varaajasta heti, kun tien pinnan lämpötila laski alle kahteen plusasteeseen vähintään 15 minuutin ajaksi. Pumppaus loppui, kun lämpötila pysyi vähintään kaksiasasteisena 15 minuutin ajan.

Testeissä havaittiin, että poikkeuksellisen kylmissäkin olosuhteissa ero lämmitetyn ja lämmittämättömän tienpinnan lämpötilassa oli keskimäärin kolme astetta. Vuoden 2006 kesän kuluessa lämpöenergiaa kerättiin niin runsaasti, että viime vuoden talvella testikaista pysyi sulana paria aamupäivää lukuun ottamatta.

Kaikkiaan lämpöenergiaa tallennettiin IHT:n avulla 6,5 MWh mikä vastaa 43 KWh/m². Tästä vajaan 40 %

kului tien pinnan lämmitykseen. Ylimääräistä lämpöenergiaa voidaan käyttää esimerkiksi lähetyvillä olevien rakennusten lämmittämiseen kuten kokeilun aikana tehtiinkin.

IHT:tä voidaan soveltaa myös esimerkiksi parkkipaikkojen, kaupunkien torien tai lentokenttien kiitoratojen sulana pitämiseen.

Sama laitteisto myös jäähdyttää

Teknologia toimii myös toisin päin. Talven aikana voidaan varastoida jäähdytysenergiaa, jota on mahdollisuus käyttää kesähelteillä tien pinnan jäähdytykseen sen laajenemisen ja repeilemisen estämiseksi. Myös tämä vaihtoehto tarjoaa mahdollisuuden käyttää ylimääräistä energiaa rakennusten jäähdytykseen mekaanisen ilmastoinnin sijaan.

Uusiutuvaan energiaan perustuvat teknologiat ovat tulevaisuudessa entistä tärkeämpiä. Britannian hallitus muun muassa on asettanut tavoitteekseen saada vähintään 20 % koko energiatarpeestaan uusiutuvista energialähteistä vuoteen 2010 mennessä.

Investointikustannukset toistaiseksi korkeat

IHT:n kaltaisen järjestelmän

investointikustannukset ovat kuitenkin toistaiseksi vielä sen verran korkeat, ettei erinomaisten tulosten pohjalta ole todennäköistä, että sitä sovellettaisiin ensi alkuun muualla kuin tunnetusti erityisen kylmillä tieosuuksilla.

TRL:n testauksen perusteella tehtyjen laskelmien mukaan IHT:n 30-vuotiset elinkaarikustannukset ovat 164 300 punttaa kaksikaistaisen, 100 metrin mittaisen tieosuuden osalta. Käyttökustannukset ovat noin 77 punttaa vuodessa ja huolto puolestaan 615 punttaa.

Sähköenergiaa hyödyntävän, tien pinnan alle asennetun lämmitysjärjestelmän elinkaarikustannukset ovat suurin piirtein samaa luokkaa kuin IHT:n, vaikka käyttökustannukset ovatkin yli 7-kertaiset IHT:hen verrattuna. Huoltokustannukset sen sijaan ovat jonkin verran alhaisempia.

Suolauskaluston käyttö on TRL:n selvityksen mukaan edullisinta, vain vajaat puolet IHT:n vastaavista kustannuksista. Lähtökustannukset saattavat kuitenkin tämänkin vaihtoehdon osalta nousta korkealle, mikäli joudutaan esimerkiksi hankkimaan uutta kalustoa, rakentamaan varastoja tai palkkaamaan lisää henkilöstöä.

Suolaus jatkuu siis edelleen, mutta sille haetaan elin-kelpoisia ja ympäristöystävällisiä vaihtoehtoja kuumeisesti.

STOP



Lämpöenergiaa keräävä putkisto asennettiin 120 mm tien pinnan alle. Ylimääräistä lämpöenergiaa voidaan käyttää myös lähetyvillä olevien rakennusten lämmittämiseen kuten kokeilun aikana tehtiinkin.

VÄYLÄT & Liikenne 2008

Väylät ja Liikenne on ”must”:

Liikenneinfran ja liikenteen asiantuntijat jälleen koolle Tampere-taloon lokakuussa

Väylät ja Liikenne 2008- tapahtuma järjestetään toisen kerran peräkkäin Tampere-talossa, ajankohta on 8.–9.10.2008. Lämmittelyohjelmaa on luvassa jo 7.10.

Tapahtuma sai alkunsa vuonna 1985. Silloin tosin – ja aina vuoteen 1998 asti se kantoi nimeä TIE JA LIIKENNE -päivät.

Vuoden 2006 VÄYLÄT JA LIIKENNE -tapahtumaan Tampere-talolle kokoontui peräti 920 alan asiantuntijaa kuulemaan kuudessa rinnakkaisessa salissa ajankohtaisia esitelmää.

Vuoropuhelu suomalaisesta liikennejärjestelmästä on muokannut VÄYLÄT JA LIIKENNE -tapahtuman oloissamme poikkeukselliseksi. Tapahtuma on yhtä aikaa uuden tiedon esittelyn foorumi ja alan asiantuntijoiden tapaamistilaisuus.

VÄYLÄT & LIIKENNE 2008 -tapahtuman ohjelma on runsas:

- Avajaiset
- 6 rinnakkaista luentosarjaa molempina päivinä
- Avainesitelmät istuntojen aluksi
- Liikenneväylänäyttely TransInfra
- Vastaanotto Tampereen kaupungin ja Tiedehdistyksen isännöidyssä 8.10.
- Väylät Open Golf ja ”Oktoberfest” 7.10.

Tampere-talossa toisen kerran

Tampere-talo sai kiitettävää palautetta viime Väylät ja Liikenne -tapahtuman jälkeen. Se on useammankin kerran valittu maamme parhaaksi kokoustaloksi.

Kongressihotelleista suuri osa on kävelymatkan päässä Tampere-talosta.

TransInfra-näyttely

TransInfra on Väylät ja Liikenne 2008-tapahtuman yhteydessä järjestettävä erikoisnäyttely. Siellä on mahdollista esitellä tuotteita, materiaaleja ja palveluja teiden, katujen, raide-, vesi- ja ilmaliiikenteen aloilta.

Erillinen näyttelyaineisto saatavana Suomen Tiedehdistyksestä – lähetämme sen mielellämme.

Näyttely on avoinna 8.10. klo 8.15 – 19.00 ja 9.10. klo 9.00 – 16.00.

Huom: keskiviikkona, 8.10. esitelmien päättyttyä klo 17.00 voivat näytteilleasettajat kutsua seminaarivieraat osastolleen ja osoittaa niin halutessaan vieraanvaraisuutta – eli antaa alkutahteja illanvietolle aina klo 18.30 asti. Viimeksi tästä järjestelystä tuli myönteistä palautetta.

Väylät Open Golf 7.10.

Väylät ja Liikenne 2008 -tapahtuman ainutlaatuinen tunnelma alkaa tiivistyä jo edeltävänä päivänä. Perinteinen Väylät Open Golf pelataan tiistaina, 7.10. klo 11.00 alkaen Golf Pirkkalan kentällä (säävaraus). Noin 40 ensiksi ilmoittautunutta mahtuu mukaan. Osallistumisoikeus on Väylät ja Liikenne -tapahtumaan tulevilla. Pistebogey, tasoitusvaatimus 36/40. Isäntinä Olavi Martikainen ja Arto Muukkonen.

7.10. ”Oktoberfest Väyläpäivien tapaan”

Jo edeltävänä iltana on ainakin osa tapahtuman osanottajista saapunut paikalle. Tampereella toimivien liikennekonsulttiyritysten isännöidyssä ovat kaikki paikalla olijat kutsuttu yhteiseen illanviettoon Panimoravintola Plevnaan, Itäinen katu 8 (Keskustorin laidalla). Klo 19.00 alkavassa ”Oktoberfestissä” on luvassa viimekertaiseen tapaan mukava yhdessäoloa. – Päivän kilpailussa kunnostautuneet golffarit palkitaan.

- Ennakoilmoittautuminen on välttämätön.

8.10. Kaupungin ja Tiedehdistyksen vastaanotto museokeskus Vapriikissa

Tampereen kaupunki ja Suomen Tiedehdistys järjestävät Väylät ja Liikenne 2008 -tapahtuman osanottajille 8.10. vastaanoton museokeskus Vapriikissa, osoite Alaverstaanraitti 5. (Tampellan alue)

Klo 19.00 alkavassa tilaisuudessa on myös mahdollisuus tutustua avoinna oleviin näyttelyihin. – Tilaisuus päättyy noin klo 21.30.

Isä Mitroa kuullaan avajaisissa

Musiikin ja palkintojenjaon ohella avajaisten kohokohta lienee tällä kertaa Isä Mitron puhe, joka on otsikoitu monimerkityksellisesti ”Matkalla vai tiellä?” Suositulla ja lämminhenkisellä esiintyjällä on aina tärkeää sanottavaa. Kannattaa tulla paikalle ajoissa – puheen aikana ei kannata olla ”matkalla eikä tiellä”.

Ilmoittautuminen

Väylät ja Liikenne 2008 -tapahtumaan ilmoittautaan internetissä (www.tieyhdistys.fi) tai ilmoittamalla internetlomakkeen tiedot puhelimitse Suomen Tieyhdistykseen. Ilmoittautumisivu aukeaa viimeistään kesäkuussa.

Osallistumismaksut

	Maksaja Suomen Tieyhdistyksen jäsen	Maksaja ei-jäsen
Normaalimaksu	560,- (+ALV)	620,- (+ALV)
Esitelmöijät	280,- (+ALV)	310,- (+ALV)
Opiskelijat (riippumatta jäsenyydestä)	80,- (+ALV)	

Osallistumismaksuun sisältyy:

- osanotto-oikeus Väylät Open Golf-kisaan 7.10. (osanottomäärärajoitus)
- sisäänpääsy ”Oktoberfestiin” 7.10.
- vastaanotto 8.10.
- koko esitelmäaineisto ja sisäänpääsy kaikkiin esitelmätilaisuuksiin
- ohjelmaan merkitty tarjoilu

Opiskelijahintaa sovelletaan päätoimisesti perustutkintoa varten opiskeleviin henkilöihin.

Majoitus

Päivien osanottajille on varattu majoitustilaa seuraavista Tampereen hotelleista:

Hotelli Victoria
Itsenäisyydenkatu 1, 33100 TAMPERE
puh. (03) 2425 111, www.hotellivictoria.fi

Hotelli Scandic City Tampere
Hämeenkatu 1, 33100 TAMPERE
puh. (03) 2446 111, www.scandic-hotels.fi

Holiday Inn Tampere
Yliopistonkatu 44
puh. (03) 245 5111, www.tampere.holidayinn@restel.fi

Cumulus Koskikatu
Koskikatu 5
33100 Tampere
Puh. (03) 242 4111, www.koskikatu.cumulus@restel.fi

Sokos Hotel Ilves
Hatanpään valtatie 1, 33100 Tampere
puh. 020 1234 631, www.sokoshotels.fi



”Matkalla vai tiellä”, kyselee Isä Mitro Väylät ja Liikenne -tapahtuman avajaisissa.

Sokos Hotel Villa
Sumeliuksenkatu 14, 33100 Tampere
Puh. 020 1234 633, www.sokoshotels.fi

Tehkää varaukset suoraan hotelleista (kiintiö: Väylät ja Liikenne) mahdollisimman pian.
Majoitus ei sisälly osanottomaksuun.

Peruutukset

Järjestäjä palauttaa osallistumismaksun lukuunottamatta EUR 50,- (+ALV 11,-) peruutusmaksua, mikäli tieto peruutuksesta on tullut järjestäjälle 19.9.2008 mennessä. Tämän jälkeen osallistumismaksua ei palauteta, mutta peruuttajalle toimitetaan päivien kirjallinen aineisto. Ilmoittautumislomakkeessa mainittu osanottaja voi lähettää esteen sattua sijaisen.

Lisätiedot

Väylät ja Liikenne 2008 -tapahtumasta saa lisätietoja Suomen Tieyhdistyksestä, PL 131, 00701 HELSINKI. Sähköpostitse kätevimmin: jouko.perkkio@tieyhdistys.fi ja jaakko.rahja@tieyhdistys.fi

Tekniset istunnot – aiheet

- Liikenneinfrahankkeet ja niiden rahoitus
- Älykäs liikenne
- Matkat kaupungissa
- Väylät ja liikenneympäristö alueen vetovoima- ja kilpailukykytekijänä
- Kaupunkien pysäköintipolitiikka
- Turvallinen liikkuminen
- Väyläpalvelujen tuottaminen
- Väyläsuunnittelun uudet haasteet
- Liikennepolitiikan mahdollisuudet
- Tutkimus, koulutus, osaaminen – haasteet ja tarpeet
- Liikenneväylien rakenteet, niiden ylläpito ja hoito
- Väyläomaisuuden hallinta ja elinkaaritarkastelut
- Ympäristön laatu
- Liikennejärjestelmän palvelutaso
- Maaseudun liikenteen kipupisteet
- Joukkoliikenteen näkymät
- Liikennevirta, simulointi, mallit
- Suomi on Pohjolan perillä

Lisää ruutia haussa
liikennetutkimuksen katselmuksessa Ljubljanassa

Älykkäämpi, vihreämpi ja turvallisempi tieliikenne Euroopassa

Teksti ja kuvat: Jouko Perkkiö, Jaakko Rahja

Kaksi vuotta sitten lanseerattiin Göteborgissa uusi kongressi TRA (Transport Research Arena). Päätaustavoimana hankkeessa on Euroopan komissio ja yleisenä tavoitteena on parantaa yhteistyötä tieliikennetutkimuksen alalla. Huhtikuussa kongressi pidettiin toisen kerran, nyt Slovenian pääkaupungissa Ljubljanassa isäntämaan EU-tiedekomissaari Janez Potocnikin kutumana.

EU-komissaari Potocnik myös avasi kongressin. Hän otti puheessaan esille yksityisen ja julkisen sektorin yhteistyön välttämättömyyden tavoitteen saavuttamiseksi.

Potocnik näki haasteellisena tehtävänä, miten voimme taloutta vaarantamatta säilyttää liikkumisen vapauden ja samalla tehdä liikkumisesta turvallisemman, älykkäämmän ja ympäristöystävällisemmän. Tavoitteen saavuttamiseksi on olemassa vilpittömiä halua, joskin konkreettiset keinot ovat jossakin määrin hajanaisia.

”Paljon on taas tapahtunut”

Parin viime vuoden aikana ovat ilmastomuutos, energiakysymykset ja vaihtoeh-

toiset polttoaineet olleet kuumia puheenaiheita julkisessa keskustelussa. Kansan syvien rivien lisäksi myös tutkijat ja poliitikot ovat olleet äänessä. Yleisellä tasolla tavoitteista on oltu verraten yksimielisiä – keinoista, aikatauluista ja maksajista sen sijaan on vaihtoehtoja riittänyt.

Kongressin pääteemat – samat kuin kaksi vuotta sitten – ovat sen verran ajattomia (greener, safer, smarter road transport...), että EU oli saanut niiden ympärille rakennettua taas täysipainoisen tapahtuman kongresseineen, näyttelyineen ja sosiaalisine ohjelmineen. Osanottajia oli mukana jo noin 1 200, kun Göteborgissa lukumäärä oli 900.

Näyttää siltä, että EU:n isällisessä huolenpidossa ”Euroopan Väylät ja Liiken-

ne” tai ”Euroopan TRB” on vakiinnuttamassa paikkansa tärkeänä alan tutkimuksen keskustelufoorumina.

Näyttelyssä oli listan mukaan vain 36 näytteilleasettajaa, mutta osastot olivat suuria. Euroopan komission osasto lohkaisi pinta-alasta varmaan neljäsosan. Alue olikin varsin mielenkiintoinen, kun etäiseksi moitittu EU:n tieliikennealan moninaisia hankkeita esiteltiin yksityiskohtaisesti ja näyttävästi.

Suomalaistenkin liput liehuivat

Suomi ja Ruotsi nousivat esille mm. liikenneturvallisuuksistunnoissa. Etelä-Euroopan maiden edustajat hämmästelivät useaan otteeseen mm. Pohjoismaiden moottoriteiden liikenneturmien vähäistä määrää ja etsivät tekijöitä, joihin lukuja voisi suhteuttaa vertailulukujen tasoittamiseksi.

Kansainvälisissä kongresseissa puhujina tai puheenjohtajina esiintyminen on aina hatunoston arvoinen suoritus ja siksi seuraavassa ohjelmasta poimittua luetteloa siinä esiintyvistä suomalaisnimistä:

- Anders HH Jansson: The Nordic Road Transport Re-



Tieballinnon asiakkuusjohtaja Outi Ryyppö näki kongressin annissa paljon suomalaisia kiinnostavaa. - Harmi, että posteriosastot on sijoitettu niin abtaasti, että liikkuminen oli bankalaa, valitteli hän.

search Program enters its 5th year

- Tytti Viinikainen, Kati Kiiskilä: Mobility groups and their needs in the future

- Pekka Rätty, Markku Kivari: New tools for linking transport and land-use planning



World Higways-lehden toimittaja Manuel Battista tenttasi osanottajia "Green and Smart Transport" paneelissa.



Professori Timo Ernvall urakoi kongressissa pitämällä esitelmän ja toimimalla myös puheenjohtajana.



Lehdistön työskentelytilat ovat kongressissa esimerkilliset, toteaa myös päätoimittaja Jaakko Rahja.



Leimaa-antavaa on autoteollisuuden ja muunkin teollisuuden aktiivisuus ympäristön ja turvallisuuden puolesta.



Moottoripyöräilijöiden turvallisuuteen on panostettu viime aikoina voimakkaasti useassakin turvallisuusohjelmassa.

- Timo Ernvall: "Crash violation" within the traffic system. Timo toimi myös moderaattorina "Accident Prevention & Analysis 3"-sessiossa

- Vesa Männistö, Harri Spoof, Tero Ahokas, Anne Valkonen: Long-term service contracts for paved main roads in Finland

- Pekka Korhonen: Creating an innovative and cost-effective atmosphere in land acquisition for road contracts

- Ville Alatyppö, Jarkko Valtonen: Usability evaluation and theoretical examination of different types of rumble strips in Finland

Myös posteriosastolla suomalaisia oli esillä:

- Pasi Patrikainen, Ari Kallio-lahti: Interaction in road maintenance planning – from customer need to road maintenance





Slovenia on kaunis, kumpuileva maa beti Alppien takana. Tunneleita on runsaasti, tieverkko hyvässä kunnossa.



Kansainvälisissä tilaisuuksissa niin sanotut käytäväsessiöt ovat vähintään yhtä antoisia kuin itse luennot ja esitelmät.

- Pekka Mild, Ahti Salo: Multicriteria tools for asset management at the Finnish Road Administration

- Heikki Liimatainen: Utilization of fuel consumption data in ecodriving incentive systems

- Aki Lumiaho, Seppo Öörni, Antti Kalliomäki: Developing the roadmap for flexible transport system

Unohtaa ei sovi myös-

kään nuorten tutkijoiden voimakasta esiinmarssia. Heitä EU tuki siten, että kustansi karsinnan läpäisseitä tutkijoita kongressiin noin 50. Suomalaisia edusti Petri Varin, jonka kotipesä löytyy Tampereen teknillisestä yliopistosta. Varinin posterit oli otsikoitu 'Crushed Concrete and Crushed Brick as an Earth Construction Material'.



Ljubljanan vanha ydinkeskusta on rauhoitettu autoliikenteeltä muun muassa pollareilla. Ne luvallinen liikkujat sai laskettua alas kadun pinnan sisään naputtelemalla oikean koodin avainmekanismiin.



Liikenneväylien upottaminen tunneliin näyttää vain lisääntyvän ainakin keskisessä Euroopassa. Yksi tekninen tutustumiskäynti suuntautui Sentvik-Koseze moottoritielelle, jossa kuvan tunneli on tarkoitus avata kesäkuun lopussa.

NET, ALICE, IDEAL, MG-CHASSIS, MG-ENGINE jne.). Tarkempaa tietoa eri hankkeista löytyy esim. osoitteesta http://ec.europa.eu/research/transport/index_en.cfm.

Seuraavan kerran Transport Research Arenan merkeissä kokoonnutaan Brysselissä kesäkuun alkupuolella vuonna 2010.



Projektien määrä hengästyttää

EU:n ja sille töitä tekevien organisaatioiden piirissä vihereämpää, turvallisempaa ja älykkäämpää tieliikennettä tavoitellaan vakavalla asenteella. Ainakin mikäli on uskomista vireillä olevien tutkimushankkeiden ja muiden projektien määrään.

Hankenimien lyhennelmät saavat helposti pään sekaisin (BESTUFS, FIDEUS, HOST, NICHES, APROSYS, CHILD, HUMOS2, SAFETY-



Ainakin Slovenian pääkaupungissa ja sen lähiympäristössä tiet ja muukin infrastruktuuri näyttää olevan huomattavasti paremmassa kunnossa kuin meillä.

Roadscannerin osastolla riitti vipinää ja työkokouksia.

*Tämä slovenialainen tunneli
on turvallinen.*



Kuva Jaakko Rahja

Eurooppalaisten tunnelien turvallisuus kyseenalaista

Norjan ja Italian tunneleille huonoimmat arvosanat EuroTAP-testissä

Autoliiton julkaiseman EuroTAP 2008 - tunnelitestin (European Tunnel Assessment Program) mukaan joka kolmas Euroopassa testattu tunneli ei täytä tunnelin turvallisuuteen määriteltyjen direktiivien vähimmäissuosituksia. Tutkimuksessa oli mukana 31 tunnelia 11 Euroopan maasta. Tulokset ovat huonoimpia viiteen vuoteen.

Heikoiten testissä pärjäsivät edellisvuosien lailla norjalaiset ja italialaiset tunnelit, joiden joukossa on muun muassa suosittu E35-moottoritien 2,4 kilometriä pitkä Cernobbion tunneli Comon lähistöllä. Norjan tulos on suorastaan huolestuttava: kaikki kolme testattua tunnelia, Eikefet, Jernfjell ja Matreberg, saivat

arvosanan erittäin huono. Italiassa Cernobbion lisäksi heikot tulokset saivat Brevan ja uudehkon Marinason tunnelit.

Heikoiten menestyneiden tunnelien joukossa olivat myös Belgian Waasland-tunneli Antwerpenissä, Espanjan Pando Pola de Lenan lähellä sekä Saksan Universität Düsseldorf -tunneli.

Vaikka Norja on saanut ai-

empinakin vuosina heikkoja tuloksia tunneliensa turvallisuudesta, viranomaiset eivät näytä ottavan asiaa vakavasti eikä ryhdy tarvittaviin toimiin turvallisuuden parantamiseksi. Norjan tiehallinto on vastannut kritiikkiin perustelemalla, että tunneleiden käytömäärät ovat alhaisia ja ettei onnettomuuksia ole juurikaan tapahtunut. Tunneliliikenne on kuitenkin kasvanut vuosittain 3-4 prosenttia.

”Tunnelin turvallisuusdirektiivi (2004/54/EC) otettiin käyttöön 2004, mutta edelleenkin viranomaiset ja muut alan toimijat eivät tee tarpeeksi parantaakseen tunnelin turvallisuuseroja Euroopassa”, direktiivin esittelijä europarlamentaarikko **Reinhard Rack** sanoo.

Tämän vuoden tunnelitesteissä oli myös hyviä tuloksia: Itävallassa ja Sveitsissä kaikki yhdeksän testattua tunnelia saivat positiivisen arvosanan. Myös Italian A3-tiellä sijaitseva Serrone Tondo ja Leccon lähellä sijaitseva Valsassina saivat hyvät arvosanat. Parhaan arvosanan vei Andorran la Vellan vuonna 2006 avattu Pont Pla -tunneli.

Tutkijat myöntävät, että tunnelitestitulosten myönteisen kehityksen katkeaminen tähän vuoteen saattaa vaatia lisäselvitystä. Vuoden 2008 huonot tulokset voivat olla sattumaa tai johtua testin tunnelivalinnoista, mutta toisaalta tänä vuonna testattiin monta uutta tunnelia.

”Tosiasia on, että lukuisten eurooppalaisten tietunnelien turvallisuutta pitää parantaa, jotta ne täyttäisivät EU-direktiivin vähimmäisvaatimukset”, Autoliiton matkailupäällikkö **Susanna Suokonau-tio-Hynninen** tiivistää.

Eurooppalaisten autojärjestöjen ja kattojärjestö FIAN rahoittama EuroTAP 2008 -testi on jatkoa EuroTAP-projektille ja vuodesta 1999 tehdyille tunnelitesteille, jotka tähtäävät tunnelien turvallisuuden parantamiseen.

Lisää tietoa ja tarkat testitulokset löytyvät osoitteesta www.eurotap.eu.

Autoliiton suositukset tunneleissa ajamiseen

Miten tunnelissa pitää ajaa?

- Tarkasta, että polttoainetta on riittävästi
- Riisu pois aurinkolasit
- Säädä radio liikennetiedotteita lähettävälle taajuudelle
- Käytä lähivaloja
- Pidä riittävä etäisyys edellä ajavaan (henkilöautot 50 m, kuorma-autot 100 m)
- Noudata liikennemerkkejä ja -valoja
- Tarkkaile hätäuloskäyntien sijainteja, palosammuttimien paikkoja ja muita turvamerkintöjä
- Aja ajokaistan oikeanpuoleisella reunalla – ei keskellä ajokaistaa
- Älä koskaan tee u-käännöstä tai peruuta tunnelissa
- Älä pysähdy muutoin kuin hätätilanteessa tai jos liikenne pysähtyy
- Älä jätä autoa muutoin kuin hätätilanteessa.

Miten toimia hätätilanteessa?

- Jos joudut pysähtymään, jätä vähintään 5 metrin turvaväli edellä olevaan autoon ja sammuta moottori
- Jos joudut poistumaan auton luota, kytkä hätävilkut päälle ja jätä avain virtalukkoon
- Jos oma ajoneuvosi palaa, jätä se mahdollisimman oikealle ajokaistan reunan ja sammuta moottori. Poistu ajoneuvon luota ja yritä sammuttaa palo sammuttimella. Usein sammutin löytyy hätäpuhelimien luota. Jos sammuttaminen ei onnistu, mene heti lähimmälle hätäuloskäynnille. Soita välittömästi hälytyspuhelu.
- Jos edessä ajavan ajoneuvo syttyy tuleen, pysähdy oikeaan reunan ja jätä riittävä etäisyys (vähintään 50 m).
- Käytä avun hälyttämiseen tunnelin hätäpuhelin, jos näet sellaisen lähellä – muutoin matkapuhelinta
- Kuuntele radion liikennetiedotteita ja seuraa opastetauluja
- Jos näkyy savua ja tulenliekkejä, poistu nopeasti lähimmän hätäuloskäynnin tai portaiden kautta

Autoliitolta kattava Via Baltica -internetsivusto automatkailijoille

Autoliiton järjestämän huhtikuisen testiajon perusteella Via Baltica on entistä sujuvampi reittivaihtoehto automatkailijoille. E67-tie vastaa nyt lähes kauttaaltaan vähintään suomalaista keskivertovaltatie-tä, rajamuodollisuudet ovat helpottuneet Schengen-sopimuksen laajenemisen myötä ja majoituskapasiteetti reitin varrella on lisääntynyt. Tiedot löytyvät Autoliiton laajennetuilta ja päivitettyiltä Via Baltica -internetsivuilta.

Via Baltica -sivuilta löytyy perustietojen lisäksi käytännönläheistä ja käytännön kokemukseen perustuvaa tietoa muun muassa tiestön kunnosta, turvallisuudesta, rajamuodollisuuksista ja majoitusvaihtoehtoista.

Lisätietoja osoitteesta www.autoliitto.fi/viabaltica

Tieisännöitsijät neuvottelumatkalla Tallinnassa

Yksityistiehankeiden toteuttamisessa paljon kehitettävää

Teksti: Esko Hämäläinen

Kuvat: Liisi Vähätalo ja Jouko Perkiö

Viitisenkymmentä tieisännöitsijää osallistui Tieyhdistyksen järjestämälle neuvottelumatkalle Tallinaan 3.-5.4.2008. Tieisännöitsijöiden matkakassaa kartuttivat Tieyhdistyksen lisäksi yhteistyökumppanit Oy ViaPipe Ab ja Tetra Chemicals Europe Oy, joiden kaikkien edustajat olivat matkalla mukana esitellen oljankohtaisimmat asiat omalta alaltaan.

Keskusteluissa tärkeimmiksi aiheiksi nousivat yksityisteiden perusranshankkeiden suunnittelu, tarjouskilpailun järjestäminen sekä hankkeiden valvon-

taan liittyvien tehtävien hoitaminen. Kaikilla näillä osaluilla todettiin tarvittavan paljonkin kehitystyötä sekä yleisesti että tieisännöitsijöiden toiminnan kannalta erityisesti. Tieyhdistys on yhteis-



TI Mervi Laitinen kertoi suuren, parinsadan tuhannen euron parantamishankkeen suunnitteluun, kilpailuttamiseen ja toteuttamiseen liittyvistä erityispiirteistä.

män kuin tarpeelliseksi.

työssä Tiehallinnon kanssa suunnitellut opaskirjan laatimista yksityisteiden parantamisesta. Se todettiin enem-

Puuhuollon turvaamiseen tarkoitetut lisämiljoonat yksityisteille vuosina 2009–2011 merkitsevät lisähankkeita ja varmastikin keskimäärin nykyistä suurempia hankkeita. Tieisännöitsijät ovat omalta osaltaan valmiita vastaamaan



Kokousväellä oli, kiitos TI Heikki Piblamäen ja Legistum Oy:n, lämpimät ja kuivat tilat WTC Tallinn'ssa.



Matkan kulttuuriosuudesta vastasi korutaiteilija, arkkitehti Jaan Pärn, joka esitteli toimintaa Tallinnan Mestarien Pibassa ja sen rakennusten entisöintiä.



Tieyhdistyksen tunnustuspalkinto teiesännöitsijätoiminnan kehittämisestä myönnettiin TI Olli Yliselle (kuvasa sillä toisella puolella kuin oikealla).

haasteeseen. Tiekuntien oma aktiivisuus on kuitenkin ratkaisevaa. Tieyhdistys ja teiesännöitsijät kannustavatkin tiekuntia nyt hyödyntämään tätä rahoitustilaisuut-

ta. Kunnilta toivotaan myös varautumista hankkeiden osarahoitukseen.

Ennenkin esillä ollut ajatus oman ammatillisen teiesännöitsijäyhdistyksen

perustamisesta otti keskusteluissa uudelleen tulta niin, että paikalla olleet teiesännöitsijät kokosivat toimikunnan asiaa valmistelemaan.

Seuraavan kerran teiesän-

nöitsijöitä on enemmänkin koolla omalla messuosastollaan Farmari-näyttelyssä Lahdessa 31.7.–3.8.2008. Kannattaa käydä tutustumassa ja keskustelemassa.

Tapatumien aatelia – konealan kohtaamispaikka



finn 2008
Metko
Jämsänkoski 28.–30.8.
www.finnmetko.fi

Katso osallistuja- ym. näyttelytiedot tapahtuman kotisivuilta.
Ryhmälippujen tilaukset: Mirva Revontuli, puh. 040 9009 418.

FinnMETKO on Suomen suurin ja tärkein raskaskonealan ammatti- ja myyntitapahtuma. Vuoden 2008 tapahtuman näyttelyalueena toimii entiseen tapaan Jämsänkosken Metsäoppilaitos lähiympäristöineen.

Laajat työnäytökset ja koneiden koeajot takaavat näyttelyvieraille mahdollisuuden vertailla ja testata Pohjoismaiden markkinoilla olevia metsä-, maarakennus-, siirto- ja nostokonemalleja sekä hyötöajoneuvoja todellisissa olosuhteissa. Näyttävästi ovat esillä myös raskaskonealaan liittyvät lisälaitteet, varusteet, komponentit ja palvelut.

Päänäyttelyalueen ulkoalueilta löytyvät mm. siirtokoneet, trukit, hyötöajoneuvot, kuljetuskalusto, bioenergiatuotteet, traktorit, renkaat, öljyt, lisälaitteet ja tarvikkeet sekä FinnMETKO-hallin sisäosastoilta mm. hydraulikka- ja komponenttutuotteet, varaosat, mitta- ym. laitteet sekä palvelu- ja oheistuotteet.

Maarakennuskoneiden ja -laitteiden työnäytös- ja esittelyalueena toimii kuuden hehtaarin soranottoalue päänäyttelyalueen välittömässä läheisyydessä. Siellä ovat koeajettavissa ja testattavissa mm. maansiirto-, tienhoito-, louhinta- ja murskauskoneet ja -laitteet.

Näyttelyaluetta on kokonaisuudessaan tällä kertaa noin 120 hehtaaria, joten varaa aikaa tapahtumaan tutustumiseen.

Tule ja tutustu tuoreeseen konemaailmaan raikkaassa luonnossa!

FinnMetko Oy, Sitratie 7, 00420 Helsinki Puh. 040 9009 410, fax (09) 5630 329, email: info@finnmetko.fi



Esko Hämäläinen

NOPEUSRAJOITUS SOPIMUSTIELLE

Kysymys:

Tieosakas haluaisi laittaa pihansa nopeusrajoitusmerkit. Tie on viralliselta yksityiseltä erkaneva pistotie, jossa ei ole pysyviä tieoikeuksia. Osakas kysyy, pitääkö nopeusrajoitusmerkeihin saada kunnalta lupa, vai voiko ne laittaa ihan omalla päätöksellä?

Vastaus:

Tiellä tarkoitetaan tieliikennelaisissa ”yleistä ja yksityistä tietä, katuja, rakennuskaavatietä, moottorikelkkailureittiä, toria sekä muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua tai yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta”. Yksityistien osalta ei siis ole merkitystä tieoikeuksien pysyvyydellä, vaan tien luonteella. Jos tietä yleisesti käytetään eli jos sen varrella on useampia kiinteistöjä, ovat tieliikennelain liikennemerkkisäänökset voimassa.

Toki tieliikennelakia on noudatettava yksityistieverkolla laajemminkin, mm. väistämisvelvollisuuden osalta tullessa tielle polulta, tilustieltä tai muulta vähäiseltä tieltä. Samoin on moottorikäyttöistä ajoneuvoa tieliikennelaisissa tarkoitettujen tien ulkopuolellakin kuljettamassa noudatettava olosuhteiden edellyttämää varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi.

Tieliikennelain 51 §:n mukaan yksityistielle liikenteen ohjauslaitteen asettaa tienpitäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen, jota ei kuitenkaan saa ilman pätevää syytä evätä. Eli vastaus riippuu vähän siitä, minkälainen tie tarkkaan ottaen on kysymyksessä. Voisi päätellä, että tienpäässä on asutus-

ta tai kesämökkejä ja hurjastelijoita kysyjän pihan läpi kulkee, kun nopeusrajoitus kerran laittaa halutaan. Tällöin on ilman muuta syytä kunnan suostumus hankkia. Hieman oudoksuttaa kyllä, ettei näille kiinteistöille olisi pysyviä tieoikeuksia vahvistettu, mutta se onkin jo eri juttu.

TOIMITUSKULUJEN MAKSAMINEN

Kysymys:

Tieosakas valitti tielautakuntaan mm. tieyksiköinnistä. Tielautakunta hylkäsi valituksen ja määräsi toimituskulut, n. 400 euroa, valittajan maksettavaksi. Tieosakas lähetti laskun tiekunnan maksettavaksi. Miten asia pitää tielautakunnassa käsitellä?

Vastaus:

Ei mitenkään. Lasku pitää palauttaa aiheettomana. Tiekuunta ei tietenkään ole velvollinen vastapuolensa kuluja maksamaan. Vapaaehtoisestikaan tiekunnan ei tule niitä maksaa, koska silloin muut tieosakkaat kärsivät yhden aiheuttamista kuluista.

Tieosakkaalla olisi ollut mahdollisuus valittaa päätöksestä ja/tai toimituskuluista maa- ja liikenneoikeuteen.

LIIKENTEEN RAJOITTAMINEN LÄPIAJOTIELLE

Kysymys:

Tiekunta saa kunnan avustusta. Tiellä on runsaasti läpiajoliikennettä. Tiekunta haluaa vähentää läpiajoliikennettä edes jonkin verran suosittamalla liikennemerkin lisäksi lähiseinän maantien käyttöä. Antaako

kunta tällaiseen merkkiin suostumuksen?

Vastaus:

Asiaa on tietysti parempi kysyä kunnasta. Mutta tässä asiassa liittyvät pelisäännöt tiivistetyksi:

Kunnalla on yksityistielain 96 §:n perusteella oikeus avustuksistaan huolimatta antaa suostumus läpiajoliikenteen rajoittamiseen tai jopa kieltämiseen. Tämä kuitenkin edellyttää, että liikenteestä aiheutuu huomattavaa haittaa kiinteistönomistajille eli tieosakkaille. Kyseeseen tulevat lähinnä pöly-, melu-, turvallisuus- ym. haitat. Lisääntyvät kunnossapitokustannuksethan tulevat katetuiksi kunnan avustuksilla.

Tulkitsen kyllä ehdotetun lisäkilven liikenteen rajoittamiseksi, vaikka se suosituksen muotoon on kirjoitettu. Niinpä kunnan on mahdollinen suostumuksensa perustettava tuohon huomattavaan haittaan. Jos rajoittamissuostumus annetaan, annetaan YksTL 101a §:n perusteella samalla tieliikennelain mukainen suostumus liikennemerkkien asettamiseen.

Kuntahan voisi yrittää hoitaa asian lisäämällä kunnanavustuksia, mutta siinä on syytä huomioida kaikkien teiden tasapuolinen kohtelu. Samantyyppisiä hakemuksia saattaa tulla heti lisää.

TIETOISKU, TIEYKSIKÖINTIOHJE NYT NETISSÄ

Maanmittauslaitos on laittanut tieyksiköintiohjeensa, Käsikirja yksityisteiden tienpidon osittelusta pdf-muodossa nettijakeluun. Ohje

löytyy etenemällä polkua www.maanmittauslaitos.fi -> Julkaisut ja asiakirjat -> MML:n julkaisusarja.

Ohjeen uusin painos on vuodelta 2007. Ainoa muutos ohjeessa aiempaan verrattuna koskee maksimikustannustarkastelua. Yksiköinnin korjaamista maksimikustannustarkastelun perusteella ei suositella tehtäväksi, mikäli tiellä on huomattavasti erityisliikennettä. Tällaisissa tapauksissa korjailu voidaan tehdä kohtuullisuusharkintaan perustuen.

Tarkempaa ohjeistusta tästä kohtuullisuusharkinnasta ei ole. Eräissä maa- ja liikenneoikeuden päätöksissä harkittiin kohtuulliseksi alentaa runsaasti erityisliikennettä harjoittavan tieosakkaan yksiköitä 30 %:lla. Mikään sääntö tai harkintaa ohjaava tämä prosenttiluku ei ole, mutta kuvaa maksimikustannustarkastelun siirtymistä joissain tapauksissa matemaattikasta stetson-menettelymään.

Sinänsä on perusteltua käsitellä erityisliikenteitä maksimikustannustarkastelussa aiemmasta ohjeistuksesta poiketen. Useissa tapauksissa matemaattikka antoi liian suuria alennusprosentteja. Harkinta oikein tehtynä on oikeudenmukaisempi. Käytäntö muotoutuu käytännössä. Jäämme seuraamaan.

Auto- ja Tieforumin järjestöt esittäytyvät - vuorossa YTL

Yleisessä Teollisuusliitossa uskotaan, että kansantalouden ja liike-elämän tarpeiden yhteensovittamisessa tarvitaan kaikkia kuljetusmuotoja. Liitolla onkin mm. yhdistettyjä kuljetuksia edistävä projekti.

Sujuva tieliikenne ja turvallinen tiestö ovat yhteiskunnan toiminnan perusedellytys. Pitkien etäisyyksien ja harvan asutuksen Suomessa kansalaisten hyvinvoinnin kehittyminen ja elinkeinoelämän kilpailukyky on mahdollista vain toimivien liikenneyhteyksien avulla. Tiestö ja tieliikenne ovat tässä aivan keskeisiä.

Kaikkiaan 25 yhteiskunnallisen järjestön muodostama Auto- ja Tieforum haluaa osaltaan olla mukana kehittämissä maamme tiestön tilaa sekä tieliikenteen verotuksen tasoa ja rakennetta.

Auto- ja Tieforum edustaa laajasti palkansaajia, elinkeinoelämää sekä teiden käyttäjiä. Tie ja Liikenne esittelee järjestöjä muutaman kysymyksen avulla. Tällä kertaa esittelyvuorossa on Yleinen Teollisuusliitto YTL.

Tie ja Liikenteen kysymyksiin vastasi YTL:n asiamies **Alpo Julkunen**.

1. Minkälaista tienkäyttäjryhmää järjestönne edustaa? Mitkä ovat jäsenistönne erityistarpeet tiestöllä?

Yleinen Teollisuusliitto YTL on lopputuotepohjaisesti järjestäytynyt Elinkeinoelämän keskusliiton EK:n jäsenliitto. Se on samalla myös kokoomaliitto, johon kuuluu palvelu-, kulutus-, tuotantoteollisia ja logistiikkayrityksiä. Jaamme muun teollisuuden kanssa suurehkon, harvaan asutun maan korkeat logistiikkakustannusten haitat. Jäsenistön pääosa sijaitsee ”ruuhka-Suomessa”, jossa on tiheä tieverkko. Paperin ja pahvin jatkojalostajat ja kuormalavojen valmistajat kuten muutkin ovat riippuvaisia logistiikasta ja siten myös kuljetuksista. Ajoneuvonvalmistajat tuottavat työkaluja liikenteelle.

Ilmastonmuutoksen torjunnasta kumpuavat uudet vaatimukset kustannusten hillinnän lisäksi ovat yhteisiä koko talouselämälle. Sujuva liikenne ja riittävä infra ovat yhteisiä tarpeitamme.

Eräissä projektissa edistämme yhdistettyjä kuljetuksia. Uskomme, että ruuhkat, kuljettajapula, energiansäästö ja päästö-

jen rajoittaminen ynnä muut ympäristövaateet aiheuttavat suorastaan sosiaalisen tilauksen hankkeelle. Jokainen tonnikielometri pois tiestöltä sataa laariin. Kansantalouden ja liike-elämän tarpeiden yhteensovittamisessa tarvitaan kaikkia kuljetusmuotoja.

2. Mikä on käsityksenne tiestön nykykunnosta? Missä ovat pahimmat ongelmat? Mikä on hyvällä mallilla?

Tiet ovat ylisummaan hyvässä kunnossa ja verkko on kattava. Mutta muutoksen suunta on huolestuttava verkon kehittämisen ja kunnossapidon osalta. Ruuhka-Suomessa tarvitaan uusia ja parempia yhteyksiä. Perustienpitoon käytetään tarpeeseen nähden liian vähän rahaa. Koko infra ei voida kehittää ja pitää yllä tasapuolisesti. On pystyttävä priorisoimaan toimintaa.

Vaihtelevat vuodet ja ilmaston muuttuminen aiheuttavat muutoksia teiden kunnossapitoon. Toimiva liukkauden torjunta ja muu talvikunnossapito ovat raskaan liikenteen elinehto ubiikkiyhteiskunnassamme. Edelleen meillä on liikaa keli-rikkoisia teitä eivätkä sillatkaan ole nuoremmassa.

Liikenteen ja varsinkin kuljetusten jatkuvaa kasvua ei ole pystytty ennakoimaan. Vuosaaren sataman vaikutukset kehä III:lle ja Venäjän transitoliikenteen ongelmat Kaakkois-Suomessa ovat hyviä ”huonoja” esimerkkejä.

3. Aiheuttaako tiestön nykykunto jäsenistönne toiminnassa lisäkustannuksia? Kuinka paljon? Mitä muita vaikutuksia tiestön kunnolla on?

Ei suoranaisesti. Lämpötilahallitut elintarvikukuljetukset ovat ongelma. Lehmät lypsävät joka päivä ja maitoauton pitää päästä perille. Tilasäiliöihin ei voida varastoida teknisistä syistä liian pieniä eikä suuria tuotantomääriä. Ja jossain päin Suomea sataa lunta ja on liukasta aamulypsyn jälkeenkin.

4. Pitäisikö liikenneturvallisuuden parantamiseksi erityisesti tehdä jotakin ja mitä?

Tarttis tehdä jotakin! Yhtä yksittäistä konstia ei ole. Rakenneelliset ratkaisut kuten kevyen liikenteen erottaminen omille väylilleen ja keskikaiteet ovat toimivia ratkaisuja.

Nolla kuolemaan johtavaa onnettomuutta on hyvä tavoite. Pelkään, että Suomessa tähän päästään vain kansaa vaihtamalla. Monissa länsimaissa työturvallisuuteen suhtaudutaan vakavammin kuin meillä. Alkoholilla aiheuttaa aivan turhia tiekuolemia.

5. Tarvitaanko tienpitoon lisärahoitusta ja kuinka paljon? Mistä raha?

Lisärahoitusta tarvittaisiin 100, mieluummin 200 milj. € vuodessa. Nehän nipistettiin lamatalkoissa silloisen Tielaitoksen kehyksestä. Sijoitukset tulevat takaisin kannattavista hankkeista koko yhteiskunnalle. Elinkaarimalli on eräs vaihtoehto, mutta kyllä joudumme priorisoimaan. Pitkäjärjestyksessä ja suunnitelmallisuus ovat välillä hukassa.



YTL:n asiamiehen Alpo Julkunen mielestä perustienpitoon käytetään tarpeeseen nähden liian vähän rahaa. ”Koko infra ei voida kehittää ja pitää yllä tasapuolisesti. On pystyttävä priorisoimaan toimintaa.”



Tieyhdistys ja liikennepoliittinen selonteko

Hallitus antoi liikennepoliittisen selonteon maalis- ja huhtikuun vaihteessa eduskunnalla. Aikanaan Tieyhdistys oli yhtenä evästämässä selonteon tekemisessä. Valmiin selonteon eduskuntakäsittelyn yhteydessä yhdistys oli kuultavana mm. valtionvarainvaliokunnan liikennejaostossa. Kirjallinen lausunto annettiin maa- ja metsätalousvaliokunnalle. Mainitu lausunto tässä hiukan lyhennettynä;

Maantieverkon perustienpito

Tieyhdistys katsoo, että hälyttävien uutinen on perustienpidon rahoituksen tosiasiallinen laskeminen. Perustienpidon rahoitusta lisätään ko. kaudella 72 miljoonalla eurolla, mutta tämä lisäys on verrattuna aiempaan kehyspäätökseen. Todelliseen, toteutuneeseen tilanteeseen verrattuna määrärahat tulevat laskemaan.

Samaan aikaan kunnossapitokustannukset kasvavat 25–30 miljoonaa euroa/v. Näin ollen tiestön rakenteellinen ja toiminnallinen kunto väistämättä jatkaa heikkenemistään tarkoittaen, että päällystys- ja siltatöitä ei voida tehdä tarpeen mukaista määrää.

Olemassa olevan tiestön ylläpitovelka on yli 1 miljardia euroa. Tämä vaje kasvaa arviomme mukaan ainakin 100 miljoonaa euroa vuodessa.

Perustienpidon haasteita on koko tieverkolla. Puukuljetusten varmistaminen on oikeansuuntainen ja pitkään odotettu toimenpide, jolla voidaan korjata kelirikko-kohteita ja huonoja siltoja alemmalla tieverkolla. Se palvelee kaikkea perustuotantoa ja myös asumista. Kuitenkin tämä raha on käytännössä pois jostakin muusta perustienpidosta.

Hoidon kilpailutuksesta ei ole enää saatavissa uusia säästöjä. Olettavaa on sen sijaan kustannusten nousu em. 25–30 M €/v jo pelkästään öljyhinnan nousun takia. Niinpä tavallisten hoitotoimien lisäksi ei käytännössä muuta juurikaan kyetä tekemään. Odotettavissa on huonokuntoisten päällysteiden määrän kasvu. Siltojen yleiskunto heikkenee (painorajoitettuja tai tehostetussa tarkkailussa n. 250) ja siltoja kyetään korjaamaan vähemmän kuin mitä tulee korjausikään. Korjaustarpeessa ovat siltojen ns. suuret ikäluokat, jotka on rakennettu 1960- ja 1970-luvuilla.

Pieniä, turvallisuutta tai muita liikenneoloja parantavia toimia ei kyetä toteuttamaan. Tällaisia kohteita ovat muun muassa kuntakeskusten taajamatiet sekä teollisuuden tarvitsemat liittymä- ym. kohteet.

Huomion arvoista on, että vuodesta 1994 lähtien perustienpidon rahoitus on vähentynyt neljänneksen, mutta liikenne sekä kustannukset lisääntyneet viidenneksen.

Maanteiden kehittäminen

Investointien rahoituksessa rabaliikenne todellisuudessa siirtyy seuraaville hallitus- ja eduskuntakausille. Maksujen siirtäminen tulevaisuuteen tapabtuu siten, että hanke aloitetaan vasta kauden viimeisenä vuotena tai lainataan kunnalta ja maksetaan laina takaisin myöhemmin tai tehdään niin sanotulla elinkaarimallilla, jolloin maksuliikenne tapabtuu vasta kaukana tulevaisuudessa.

Sinänsä on erittäin myönteistä, että tarpeelliset hankkeet ylipäätensä etenevät.

Valtaosa tiebankkeista on eräänlaista 'paikkaamista'. Esimerkiksi valtatie 8 väli Oulu-Vaasa on pituudeltaan 320 km

ja siihen osoitetaan 110 milj. euroa eli 30 000 €/km. Tuo raha vastaa esimerkiksi riista-aitojen rakentamiskustannuksia tien molemmin puolin.

Rahoituksessa tulisi ottaa huomioon myös kustannustason nousu. Esimerkiksi valtatie 4 Lusi-Vaajakoski kustannusarvo on vuoden 2006 hintatasossa ja työ kuitenkin tehdään vuoden 2010 loppuun. Kustannustason nousu ko. ajalla on 75 miljoonasta noin 92 miljoonaan euroon, mitä ei kuitenkaan ole otettu huomioon selonteossa.

Selontekoa varten annetuissa evästyksissä ja lausunnoissa oli noin 100 erilaista tiebanketta osoittaen, että sujuva ja turvallinen tieliikenne on kaiken yhteiskunnallisen toimeliaisuuden elinehto. Kuitenkin investointien painopiste liikennemääriin ja tarpeeseen verrattuna on muualla kuin tiestössä.

Olisi pitänyt linjata, että ensin laitetaan ne väylät kuntoon, jotka ovat ihmisten ja tavaroiden liikkumisen kannalta aivan välttämättömiä ja jotka ovat yhteiskunnallisesti kaikkein kannattavimmat. Investoitavalla eurolla pitäisi saada parasta tulosta ja vaikuttavuutta.

Yksityistiet

Viimeisen noin 15 vuoden aikana on hyväkuntoisiksi luokiteltujen yksityisteiden osuus puoliintunut. Samaan aikaan liikenteen kuormitus on lisääntynyt sen takia, että raskaiden ajoneuvojen määrä on lisääntynyt. Esimerkiksi maidon keruu tapabtuu lähes poikkeuksetta suurilla autoilla. Puuhuollossa pyritään entistä enemmän ajamaan maksimikuormilla ja uutena tekijänä on tullut hakuujätteiden kuljetus. Myös raskaan liikenteen asettamat vaatimukset ovat lisääntyneet. Tällainen uusi tekijä on esimerkiksi luukkauten torjunta, jota mm. meijerit ja kansainväliset öljy-yhtiöt edellyttävät.

Varsinkin kahtena viime vuotena yksityisteiden rakenteellinen kunto on ollut talvellaikin heikko. Pääsyy on talven ilmasto, mutta tierakenteen kannalta taustalla ovat huonot tierakenteet ja huono kuivatus. Havaintomme mukaan näiden, huomattavaa rahoitusta vaativien töiden tekemisen laiminlyöntiin on vaikuttanut yksityisteiden valtiontuen vähyys.

Edellä olevaan viitaten selonteossa oleva yksityistiemäärärahan nostaminen 23 milj. euroon/v (tänä vuonna 18 milj. euroa) kolmen vuoden aikana on oikeansuuntainen toimenpide. Tulee kuitenkin varmistua siitä, että tämän kolmivuotisjakson jälkeen saavutettaisiin pysyvästi noin 30 miljoonan euron taso, jolloin voitaisiin sitä käyttää myös tien kunnossapitoon eikä vasta sitten, kun tie tai silta on mennyt rikki.

Vertailun vuoksi mainittakoon, että Ruotsissa vastaava avustus on 75 milj. euroa/v yksityistieverkolle, joka on noin viidenneksen suurempi kuin Suomessa.

Puuhuollon turvaamiseen tarkoitettuna 10 milj. euroa/v (2009–2011) kohdentaminen on haasteellista eritoten vuoden 2009 osalta. Ensi vuotta varten avustushakemukset tulee jättää nykyohjeen mukaan elokuun loppuun mennessä. Sitä ennen tulee parantamishanke suunnitella tai suunniteltua, bankkia kunnan tuki ja muu rahoitus, tehdä asianomaiset päätökset tiekunnissa, hakea tarvittava tietoisuus jne.

PTL:n kongressin ovet aukeavat aivan pian

Jos on nopea, ehtii vielä mukaan Pohjoismaisen Tieteellisen Liiton eli PTL:n kongressiin. Se pidetään Messukeskuksessa 9.-11. kesäkuuta.

Tarkempia tietoja ja ohjeita löytyy sivulta www.ptl.fi ja myös www.vianordica.fi.



Väylät ja Liikenne Tampereella lokakuussa

Viime kerralla vuonna 2006 Väylät ja Liikenne -tapahtuma pidettiin Tampere-talossa. Paikka osoittautui erinomaisella tavalla soveltuvaksi tämän kaltaisen kongressin pitopaikaksi. Niinpä järjestelytoimikunta päätti, että vuoden 2008 tapahtuma pidetään samoin Tampere-talossa.

Kongressin ajankohta on keskiviikko-torstai 8.-9.10., mutta jo edeltävänä päivänä tiistaina 7.10. on lämmittelyohjelmaa. Tiistaina päivällä on perinteinen Väylät Open Golf, johon kongressin osallistujia voi osallistua veloitusetta. Ilalla kaupungissa toimivat konsulttiyritykset ja Tieyhdistys kutsuvat Plevnaan pienen iltapalan ääreen vapaan yhdessäolon merkeissä.

Kongressin avajaiset pidetään keskiviikkona 8.10. klo 9.30. Sen jälkeen tapahtuma jakautuu kuuteen saliin. Kahden päivän aikana pidetään yli sata esitelmää, joissa saadaan läpileikkaus periaatteesta kaikkeen, mitä väylä- ja liikennealalla tässä maassa tapahtuu.



Poimintoja kansainvälisistä tietapahtumista

PTL kongressi **Via Nordica 2008**, 9–11 June 2008, Helsinki, www.vianordica2008.fi

3rd European Road Congress, 25 June 2008, Brussels, Belgium. www.irfnet.eu

IRF World Meeting 2009, 2–5 June, Lisbon, Portugal

XXVII Baltic Road Conference, 24–26 August 2009, Riga, Latvia

Yhdistyksen hallitus piti kokouksen 29.4. FCGn tiloissa hallituksen jäsenen Kari Kotron isännöimänä.

Kokouksessa hyväksyttiin uusiksi henkilöjäseniksi **Hatakka Lea, Hirvonen Hilkka, Järvinen Kristian, Niemi Ahti, Peltomaa Juho, Piironen Mikko, Tiilikainen Perttu ja Westerlund Erik** sekä opiskelijajäseneksi **Oijala Eero**.

Uusimmat yhteisöjäsenet ovat muun muassa tieisännöintiä harjoittava Veerti Oy sekä parikymmentä tiekuntaa;

Halkovaarantien yksityistien tiekunta
Hanhijoen-Hanisaaren yksityistie
Hanhisten yksityistiekunta
Honkamäen yksityistie
Isoniityntie tiekunta
Karsturannan yksityistie
Lahnajoen yksityistie
Leppäniemen yksityistie
Lipiäläntien yksityistie
Luomanrannan tiekunta
Meskenlahden yksityistie
Niemenkylän-Viljamaan yksityistie
Pistoniemen yksityistie
Sammakon yksityistie
Sipilä-Vaskisalon yksityistie
Soinin yksityistie
Säyhteenpolun yksityistien tiekunta
Vanhanradan yksityistie

Hallituksen kokouksen muut asiat käsittelevät ensi vuoden toimintaa kuten toimintasuunnitelma, talousarvio ja hallituksen kolmen jäsenen valinta erovuoroisten sijaan. Nämä asiat päätetään lopullisesti yhdistyksen vuosikokouksessa, joka pidetään tämän lehden ilmestymisen aikoihin 4.6.2008 Destia Oy:n uusissa toimitiloissa.



Yhdistyksen hallituksen kokoukseen 29.4. osallistuivat Kari Kotro (FCG), Risto Pelttari (Destia), Harri Rumpunen (Metsäteollisuus), Matti Ruottu (Elpac), Olavi Martikainen (STY), Jouko Perkkiö (STY), Jarkko Valtonen (TKK), Erkki Peltomäki (NCC Roads), Outi Ryyppö (Tiehallinto), Jaakko Rahja (STY).

*Ottakaa te nuo siliät potut, mulle käy nämä rupiset, sano kulkumies kun lihapullat lautaselleen kahmi.
Suomalainen sananlasku.*



Tieyhdistys haastaa Valmiina...paikoillanne – moottoritiele!

Suomen Tieyhdistys haastaa kaikki henkilöjäsenensä ja tieisännöitsijä-jäsenensä mukaan liikkumaan!

Tieyhtiö Ykköstie järjestää yhteistyössä Kisakallion urheiluopiston kanssa lauantaina 4.10.2008 Helsinki-Turku E 18 -moottoritien uudella Lohja – Muurla -osuudella ainutlaatuisen tapahtuman, jonka aikana on mahdollisuus tutustua uuteen moottoritiehen ja sen viiteen tunneliin ilman autoa. Tie avataan liikenteelle marraskuussa.

Moottoritieillä voi liikkua kilpailuhengessä juosten, kävellen, pyörällä, pyörätuolilla, rullasuksilla tai –luistimilla. Kannustusjoukot pääsevät myös ihailemaan tunneleita.

Lähde mukaan! Tieyhdistys maksaa henkilö- ja tieisännöitsijäjäsenensä osallistumismaksun!

Tapahtuman tuotot käytetään Suomen pisimmän maantietunnelin päällä sijaitsevan erämaa-alueen, Karnaisten korven, kunnostamiseen ulkoilukäyttöön. Kannustusjoukoilla ja perheillä on mahdollisuus tutustua alueeseen tapahtuman yhteydessä.



Viiden tunnelin liikuntatapahtumaan voi harjoitella vaikkapa rikkavaelluksella pohjoisen tunturiylängöillä. Kuvassa Jaakko Rahja matkalla Haltille.

Tieyhdistyksen toimitusjohtaja Jaakko Rahja juoksee puolimaratonin, mutta valittavana on liuta erilaisia sarjoja

- maraton, puolimaraton (yleinen, 40 v, 50 v, 60 v)
- kunto (J10)
- rullaluistelumaraton ja –puolimaraton
- rullaluistelumaraton ja –puolimaraton sauvoilla
- rullahiihto puolimaraton ja kunto 10 (yleinen, 40 v)
- pyörätuolikelaus puolimaraton ja kunto 10
- kickbike maraton ja puolimaraton
- pyöräily maraton ja puolimaraton
- sauvakävely puolimaraton ja kunto 10

Ilmoittaudu viimeistään 28.8.2008 Liisi Vähätalolle

- sähköpostitse liisi.vahatalo@tieyhdistys.fi tai
- puhelimitse 040 503 6669

Ilmoittautuessasi kerro nimesi ja valitsemasi sarjan lisäksi paitasi koko (S, M, L, XL), postiosoitteesi, sähköposti-osoitteesi ja syntymävuotesi.

Lisätietoja tapahtumasta löytyy osoitteesta www.ykkostie.net

Kohotetaan kuntoa porukalla!

Elina Kasteenpohja Tieyhdistyksen yksityistieasiantuntijaksi

DI *Elina Kasteenpohja* on aloittanut työt Suomen Tieyhdistyksen toimialajohtajana 1.5.2008. Koulutukseltaan Kasteenpohja on maanmittausinsinööri. Aikaisemmin hän on ollut töissä Maanmittauslaitoksessa, missä työtehtäviin on kuulunut mm. ohjeiden laatiminen maa- ja metsätaloushaittojen ja vahinkojen korvaamisesta sekä yksityisteiden yksiköinnistä. Tieyhdistyksessä tulevia tehtäviä on mm. yksityistieasioissa neuvominen ja koulutustilaisuuksien järjestäminen.



Matti Räinen Tiehallinnon Oulun tiepiirin tiejohtajaksi

Tiehallinnon johtokunta on nimittänyt diplomi-insinööri *Matti Räinen* Tiehallinnon Oulun tiepiirin tiejohtajaksi. Räinen viisivuotiskausi alkaa elokuun 2008 aikana. Oulun tiepiirin tiejohtaja Erkki Myllylä jää eläkkeelle syyskuussa 2008.

Vuonna 1954 syntynyt Matti Räinen on koulutukseltaan diplomi-insinööri ja toimii tällä hetkellä Oulun kaupungininsinöörinä.



Tiehallinnon Oulun tiepiiri on yksi Tiehallinnon yhdeksästä tiepiiristä. Se vastaa Pohjois-Pohjanmaan sekä Kainuun maakuntien alueella maanteiden liikennekelpoisuudesta ja kehittämisestä sekä tienkäyttäjille tarjottavista viranomaispalveluista. Oulun tiepiirin vastuulla on noin 13 000 kilometriä maanteitä ja sen vuosibudjetti on 67 miljoonaa euroa. Työntekijöitä tiepiirissä on 60.

Anneli Tanttu liikenneneuvoksen virkaan

Diplomi-insinööri *Anneli Tanttu* on nimitetty liikenne- ja viestintäministeriön liikenneneuvoksen virkaan. Valtioneuvosto nimitti Tantun 15. toukokuuta.

Tanttu on toiminut ministeriön yli-insinöörinä vuodesta 1994 lähtien. Aiemmin hän on työskennellyt insinööritoimisto LTT:n suunnittelijana ja osastopäällikkönä.

Anneli Tantusta tulee ministeriön liikenneturvallisuusyksikön päällikkö. Yksikön vastuualueeseen kuuluvat tieliikenteen turvallisuutta, kuljettajaa ja ajoneuvoja, vaarallisten aineiden kuljetusta sekä Ajoneuvohallintokeskusta ja Liikenneturvaa koskevat asiat.

FCG Planeko Oy

Insinööri *Pirkka Hartikainen* on nimitetty Tietekniikan toimialapäälliköksi 1.3.2008. Hän toimii myös Lapin aluepäällikkönä toimipaikkanaan Rovaniemi.



Ramboll Finland Oy

DI *Ari Sirkiä* on nimitetty projektipäälliköksi Espoon Liikenne-yksikköön 1.3.2008 alkaen.

Arkkitehti *Jari Mäkynen* on nimitetty maankäytön ja maisemasuunnittelun johtavaksi konsultiksi Espooseen 1.3.2008 alkaen. Aiemmin Mäkynen toimi Sito Oy:n kaupunkisuunnitteluosaston päällikkönä.

FM *Mari Karjalainen* on nimitetty suunnittelijaksi Espoon Ympäristökonsultointi-yksikköön 1.3.2008 alkaen.

FM *Jenni Takala* on nimitetty suunnittelijaksi Hollolan Ympäristökonsultointi-yksikköön 1.3.2008 alkaen.

KTM *Juha-Matti Kantanen* on nimitetty controlleriksi Control-yksikköön Espoossa 10.3.2008 alkaen.

DI *Tommi Rissanen* on nimitetty konsultiksi Espoon Silat-yksikköön 26.3.2008 alkaen.

DI *Antti Larkela* on nimitetty suunnittelijaksi Espoon Geotekniikka-yksikköön 10.3.2008 alkaen.

Tekn. yo *Maija Saarinen* on nimitetty suunnittelijaksi Tampereen Infra-yksikköön 17.3.2008 alkaen.

DI *Juha Siipo* on nimitetty yksikön päälliköksi 1.4.2008 alkaen Liikenneväylät-yksikköön Espoossa. Siipo on aiemmin työskennellyt Rambollissa projektipäällikkönä ja kehittämistehtävissä. Yksikön päällikkönä aiemmin toiminut DI Martti Lehtinen jatkaa suunnittelupäällikkönä samassa yksikössä.

Ekonomi, DI, M. Sc *Yrjö Orispää* on nimitetty yksikön päälliköksi 1.3.2008 alkaen Energia-yksikköön Espoossa Teollisuus ja energia -toimialalle. Orispää on aiemmin työskennellyt johtavana konsulttina Energia-yksikössä. Energiayksikön päällikkönä aiemmin toiminut Vesa Hurskainen jatkaa projektointin kehittämisen vastuuhenkilönä.

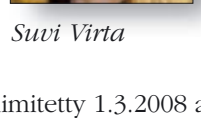
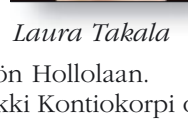
Ins. AMK *Kimmo Heiniäho* on nimitetty 1.4.2008 alkaen suunnittelupäälliköksi GEO, TKA ja jätehuolto -yksikköön Hollolaan.

RI *Kimmo Nikama* on nimitetty 14.4.2008 alkaen toimialapäälliköksi RambollFM-yksikköön Espooseen.

Ins. AMK *Laura Takala* on nimitetty 14.4.2008 alkaen suunnittelijaksi Maisema-yksikköön Helsinkiin.

Ins. AMK *Suvi Virta* on nimitetty 28.4.2008 alkaen suunnittelijaksi Vesihuolto-yksikköön Hollolaan.

Vuorimestari Erkki Kontiokorpi on nimitetty 1.3.2008 alkaen työmaavalvojaksi Rakennuttamispalvelut-yksikköön Espooseen.



Ramboll Analytics Oy

FM *Minna Ruokolainen* on nimitetty ympäristöasiantuntijaksi Ramboll Analyticsiin 31.3.2008 alkaen.

Fil. yo *Eerik Järvinen* on nimitetty tutkimuspäälliköksi Ramboll Analyticsiin 1.3.2008 alkaen.

Nissan Nordic Europe Oy

Stana Porvali on nimitetty Nissan Nordic Europe Oy:n Suomen maaorganisaation viestintäpäälliköksi 1.4.2008 alkaen. Samalla Porvali hoitaa 1.4.-31.5.2008 välisenä aikana Nissan Nordicin viestintäyksikön käytännön asioita, kunnes 31.3.2008 Nissanin jättäneelle viestintäjohtaja Fredrik Heinosen rekrytoidaan seuraaja. Porvali on aiemmin toiminut Nissan Nordicin PR- ja viestintäkoordinaattorina.

Hanna Immonen on nimitetty Nissan Nordic Europe Oy:n viestintäkoordinaattoriksi 1.4.2008. Aiemmin hän on toiminut Nissan Nordicissa viestintäassistenttina.

Taro Nakayama on nimitetty Nissan Nordic Europe Oy:n toimitusjohtajaksi 1.4.2008 alkaen. Aiemmin hän toimi Nissan Motor Company:ssa yritysuunnittelujohtajana.

Antti Jokela on nimitetty Nissan Nordic Europe Oy:n Suomen maajohtajaksi 1.4.2008 alkaen. Aiemmin hän toimi Nissan Nordicin yritysmyyntin ja vaihtoauto toiminnan päällikönä.

Vilakone Oy

Ins. *Juba Kumlander* on nimitetty Vilakone Oy:n uudeksi toimitusjohtajaksi sekä Wihurin Teknisen Kaupan johtoryhmän jäseneksi 2.6.2008 alkaen. Kumlander on aiemmin työskennellyt teknisenä johtajana Auramarine Oy:ssä.



Volvo Truck Corporation

Markku Olkinuora on nimitetty Volvo Truck Corporationin Euroopan kuorma-automyynnistä vastaavaksi johtajaksi sekä Euroopan divisioonan johtajan Claes Nilssonin varamieheksi.

Markku Olkinuora toimii tällä hetkellä Volvo Trucksin Ison-Britannian ja Irlannin toimitusjohtajana. Hän aloittaa uudessa tehtävässään kesäkuun 2. päivänä. Olkinuoran sijaintipaikka tulee olemaan Göteborg.

Martti Merilinna Autoliiton puheenjohtajaksi

Martti Merilinna on valittu Autoliiton puheenjohtajaksi seuraavaksi kaksivuotiskaudeksi.

Merilinna aloittaa Autoliiton puheenjohtajana heti ja seuraa tehtävässä Risto Tuoria, joka toimi Autoliiton puheenjohtajana vuodesta 2000 lähtien. Tuori ei asettunut enää ehdolle puheenjohtajaksi.

Diplomi-insinööri Martti Merilinna on Autoliiton Helsingin osaston johtokunnan jäsen ja toimii Tekniikan Maaailman päätoimittajana.

Anders Östergård Tiehallinnon Vaasan tiepiirin tiejohtajaksi

Tiehallinnon johtokunta on nimittänyt hankintapäälliköksi *Anders Östergårdin* Tiehallinnon Vaasan tiepiirin tiejohtajaksi. Östergårdin viisivuotiskausi alkaa 1.8.2008. Tiepiirin nykyinen tiejohtaja Mauri Kimpimäki jää eläkkeelle 1.9.2008.



Vuonna 1961 syntynyt Anders Östergård on koulutukseltaan diplomi-insinööri. Hän on lähtöisin Vaasasta ja opiskellut Helsingissä.

Anders Östergård aloitti työt vuonna 1987 silloisessa Tie- ja vesirakennuslaitoksessa. Sen jälkeen hän on toiminut Vaasan tie- ja rakennuspiirissä mm. suunnittelupäällikkönä sekä Tielaitoksen Vaasan alueyksikön konsultoinnin päällikkönä. Tiehallinnossa hän on toiminut ensin suunnittelupäällikkönä ja vuodesta 2005 hankintapäällikkönä. Östergård on osallistunut aktiivisesti myös pohjoismaiseen yhteistyöhön.

Vaasan tiepiirin vastuulla on yli 8 700 kilometriä maanteitä, sen budjetti on vuosittain noin 60 miljoonaa euroa ja henkilöstöä on noin 60.

Pöyry CM Oy

TkL, FM *Jukka Saarenpää* on nimitetty infratoiminnan johtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi 1.5.2008 alkaen.



Liikenneministeri Vehviläinen palkitsi moottoriliikenneväkeä

Moottoriliikenteen ansiomitalit on myönnetty kahdeksalle tieliikenteen edistäjälle. Mitalit jakoi liikenneministeri *Anu Vehviläinen* 16. toukokuuta.

Mitalin saivat toiminnanjohtaja *Lasse Vuori* (Helsingin Taksiautoilijat ry), rehtori *Matti Pursula* (Teknillinen korkeakoulu), toiminnanjohtaja *Esko Nummi* (SKAL Pohjanmaa ry), hallituksen puheenjohtaja *Antti Norrlin* (Oy Matkahuolto Ab), kanslianeuvos *Yrjö Tuokko*, hallituksen puheenjohtaja *Jorma Haapamäki* (Suomen rakennusinsinöörien liitto), puheenjohtaja *Matti Pörhö* (Autoalan keskusliitto) ja opetusneuvos *Leena Lubtanen*.

Moottoriliikenteen ansiomitali myönnetään vuosittain ansiokkaasta valtakunnallisesta työstä moottoriliikenteen hyväksi. Vaihtoehtoisesti se voidaan luovuttaa henkilölle, joka on pitkäaikaisesti ja tuloksekkaasti edistänyt tieliikennettä.

Tiehallinnon hoidon ja ylläpidon vuoden 2008 alueurakat ratkaistu

Tiehallinto kilpailutti tänä vuonna kahdeksan hoidon ja ylläpidon alueurakkaa. Destia Oy voitti seitsemän urakkaa ja NCC Roads Oy yhden urakan.

Kaikki urakat oli kilpailutettu jo aikaisemmin vähintään kerran. Kilpailutetut alueurakat ovat viisi- ja seitsemänvuotisia. Destia Oy:n voittamat urakat olivat Parkano, Virrat, Juva, Ilomantsi, Lapua, Pudasjärvi-Taivalkoski ja Kittilä. Pudasjärvi-Taivalkosken osuutta hoiti aikaisemmin Koillistie Määttä Oy ja Pudasjärven osuutta Destia Oy. Virtain urakkaa hoiti aiemmin YIT Rakennus Oy ja Ilomantsin NCC Roads Oy. NCC Roads Oy voitti aiemmin Destia Oy:n hoitaman Suomussalmen alueurakan.

Hoidon ja ylläpidon alueurakoissa vaativuusluokitus

Tänä vuonna urakat olivat toista kertaa jaettu luokkiin vaativuutensa perusteella. Perusurakoihin jätti tarjouksen keskimäärin 5,8 tarjoajaa ja vaativiin 5,5 tarjoajaa. Tänä vuonna kilpailussa ei ollut yhtään erittäin vaativaa urakkaa. Hyväksytyjä tarjouksia saatiin perusurakoihin keskimäärin 5,25 tarjousta/urakka ja vaativiin vain 3,5 tarjousta. Puutteellisen toiminta- ja laatusuunnitelman vuoksi hylättiin myös kokeneita urakoitsijoita.

Alueurakoista kiinnostuneiden urakoitsijoiden määrä on vakiintunut noin 15–20 urakoitsijaan.



Hintataso on laskenut koko kilpailuttamisen ajan. Tiehallinnon asettama kustannusarvio alittui tänäkin vuonna kaikissa urakoissa keskimäärin 16 % lukuun ottamatta Ilomantsia, jossa tarjoushinta ylitti Tiehallinnon kustannusarvion. Joissakin urakoissa hintataso laski edelleen huomattavasti. Siitä huolimatta kilpailu oli jopa hieman aikaisempia vuosia kireämpää. Ero toiseen tarjoukseen oli keskimäärin vähän yli 5 %, kun se edellisenä vuonna oli noin 8 %. Kittilän urakassa hintakilpailu oli erittäin tiukkaa. Urakka ratkaistiin laatupisteiden perusteella.

Hoidon ja ylläpidon alueurakka ratkaistaan kokonaistaloudellisilla perusteilla. Valintaan vaikuttavat hinnan lisäksi monet laadulliset ja toiminnalliset tekijät, jotka urakoitsija esittää jo tarjouksen tekemisen yhteydessä. Laatuarviointi tehdään ennen urakan hintakuoren avaamista.

Kaikkien urakoiden yhteishinnaksi muodostui 92 miljoonaa euroa. Se alitti tilaajan laskeman kustannusarvion noin 16 prosentilla (viime vuonna 17 %). Tämä tarkoittaa noin 3 milj. euroa suunniteltua vähemmän kustannuksia vuodessa ilman kustannustason nousun huomioon ottamista.

Kokonaismarkkinaosuudet 1.10.2008 alkaen ovat vuosihinnoilla laskettuna seuraavat: Destia Oy 67 %, YIT Rakennus Oyj 18 %, NCC Roads Oy 5 %, Koillistie Määttä Oy 3 %, Savon Kuljetus Oy 1 % ja As Teho 6 %.

Hoidon ja ylläpidon alueurakat laatuvaatimuksia

Tiehallinto määrittelee tiestöllä tarjottavan palvelutason. Urakoitsija puolestaan vastaa tilatun palvelutason tuottamisesta ja raportoinnista Tiehallinnolle. Tiehallinto seuraa urakoitsijan laa-

tujärjestelmän toimivuutta ja varmistaa pistokokein tilatun laadun toteutumisen. Mahdollisiin laatuvaatimuksiin Tiehallinto puuttuu sanktioin, joita ovat suulliset ja kirjalliset huomautukset sekä sakot.

Urakoitsijoita kannustetaan tienkäyttäjien parempaan palveluun asiakastytyväisyyssuunnitelmilla. Uudenlaisessa toimintamallissa bonusta maksetaan toteutuneesta hyvästä laadusta tai palvelutasosta, ei vain luvatussa laadusta tai luvatussa toiminnasta.

Tiehallinto tekee vuosittain tienkäyttäjätyytyväisyystutkimuksia ja kerää suoraa asiakaspalautetta. Akuutteihin ongelmiin pyritään mahdollisuuksien mukaan puuttumaan välittömästi. Esiin tulleita asiakastarpeita huomioidaan palvelutasoa suunniteltaessa sekä täsmähoitokohteita valittaessa.

WSP Finland huolehtii yli 1300 sillan ylläpidosta Oulun alueella

WSP Finland ja Skanska Infra ovat solmineet seitsemän vuoden sopimuksen Oulun tiepiirin pohjoisen alueen siltojen ylläpidosta vuosille 2008–2015. Ylläpidettäviä siltoja on yhteensä 641. Nyt tehty sopimus on toinen Skanskan kanssa tehty siltojen ylläpitosopimus, edellinen sopimus kattoi 674 sillan ylläpidon vuosille 2007–2012 Oulun eteläisellä alueella.

Vastaavia siltojen kunnossapitosopimuksia ei ole Suomessa aiemmin tehty. Urakat ovat uudenlaisia haasteita, joissa Oulun tiepiiri toimii edelläkävijänä ja pilottikohteena. Ensimmäisen vuoden kokemukset ylläpitopalvelusta ovat hyviä.

Ylläpitourakoiden tavoitteena on, että siltojen kunto ei heikkene sovitulla sopimuskaudilla. Sopimukset sisältävät siltojen tarkastukset, korjausten suunnittelua, korjaustoimenpiteiden ohjelmointia, siltarekisterin ylläpitoa, hoitourakoitsijan siltoihin liittyvien toimenpiteiden valvontaa ja avustavia viranomaistehtäviä.

Siltojen tarkastukset sisältävät vuosi-, yleis- ja erikoistarkastuksia. WSP tekee vuositarkastusten lisäksi yleistarkastuksen noin 250 sillalle vuosittain. Erikoistarkastukset, kuten sukellustarkastukset, tehdään tarpeen mukaan ennen sillan peruskorjausta.

Korjaussuunnittelu tehdään noin 20 sillalle vuosittain. Korjausmenetelmät ja -tavat sovitaan urakoitsijan kanssa. Korjaustoimenpiteiden ohjelmoinnissa määritellään vuosittain seuraavan vuoden korjauskohteet kiireellisyysjärjestyksessä. Lopullisen korjausohjelman hyväksyy Oulun tiepiiri.

WSP:n tehtäviin kuuluu myös siltarekisterin pitämisen sopimusalueiden sillaston osalta ja uusien siltojen tietojen kirjaus siltarekisteriin. Avustavat viranomaistehtävät sisältävät muun muassa erilaisten lausuntojen valmistelua ja yksityistiesiltoihin liittyvää neuvontapalvelua sekä suunnitelmien tarkastamista.

WSP on myös sitoutunut siltojen ylläpidossa uuden teknologian kehittämiseen ja käyttöönottoon. Siltojen tarkastuksissa on mahdollisuus testata uusia tekniikoita, kuten laserkeilausta, siltojen monitorointia sekä siltatutkauksia. Lisäksi siltojen tarkastuksiin kehitetään mobiilia tiedonhallintaa, jonka tavoitteena on reaaliaikainen kuntotilan hallinta.

Punainen Risti vaatii ensiaputaitoja ajokortin ehdoksi



Kuva: Eso Juntunen, Suomen Punainen Risti

Helposti opittavilla taidoilla, kuten hengitysteiden avaamisella, voidaan vähentää liikennekuolemia.

Viime vuonna Suomen tieliikenteessä menehtyi 379 henkilöä. Oikein annettu ensiapu olisi pelastanut heistä kymmeniä. Esimerkiksi tilanteessa, jossa uhrin hengitystiet ovat tajuttomuuden vuoksi tukkeutuneet, yksinkertainen toiminta voi pelastaa hengen.

– Jos paikalle sattunut ihminen ymmärtää nostaa retkottavan pään pystyyn, hengitys kulkee taas. Tällaisilla helposti opittavilla taidoilla voidaan vähentää kuolemia liikenteessä, sanoo ensiavun asiantuntija **Kristiina Myllyrinne** Punaisesta Rististä.

Hätäilmoituksen tekeminen, hengityksen turvaaminen ja tarvittaessa potilaan siirtäminen ovat perustaitoja, jotka kaikkien ajokortin saajien tulisi todistettavasti hallita. Suomen Punainen Risti on asiasta yhteydessä liikenneministeriöön.

Suomen Punainen Risti

on kehittänyt autokouluille kaksituntisen ensiapuharjoituksen, jossa tulevat kuljettajat harjoittelevat auttamista liikenneonnettomuuspaikalla. Kevään aikana Punaisen Ristin vapaaehtoiset ovat järjestäneet maksuttomia harjoituksia kymmenissä autokouluissa ympäri Suomen. Järjestö on myös kehittänyt nettisovelluksen, jolla kuka tahansa voi harjoitella toimimista onnettomuustilanteessa. Sovellus löytyy osoitteesta www.punainenristi.fi/ensiapu/liikenneturvallisuus.

Vuosittain noin 60 000 ihmistä saa Suomessa ajokortin. Punaisen Ristin aktiivisuudesta huolimatta valtaosa uusista autonkuljettajista jää vaille ensiaputaitoja. Useissa EU-maissa, kuten Virossa, laki vaatii ensiapukurssin suorittamista ennen ajokortin myöntämistä.

– Näin sen pitäisi meilläkin olla, Myllyrinne toteaa.

TAPAHTUMAKALENTERI

Väylät ja Liikenne 2008
Tampere-talo, 8.-9.10.2008

Alueelliset Yksityistiepäivät 2009
Helmi-maaliskuussa 15 paikkakunnalla

YT 09 – Yhdyskuntatekniikka – Infratec 2009
Tampereen Messukeskus 27.-29.5.2009

28. Talvitiepäivät - Winter Road Congress
in Finland Lahti, 27.-28.1.2010

Nyt kannattaa satsata yksityisteiden parantamiseen

Tiekuntien mahdollisuudet saada valtionavustusta yksityistien parantamishankkeisiin paranevat merkittävästi. Vuonna 2009 aloitettavaksi suunniteltujen hankkeiden avustushakemukset pyydetään toimittamaan tiepiireihin 31.8.2008 mennessä.

Tiekuntien kannattaa nyt olla aktiivisia, koska valtionavustuksiin on käytettävissä entistä enemmän määrärahoja. Hallituksen päättämät lisäsatsaukset tieverkkoon mm. puunhankinnan edistämiseksi tuovat merkittävän lisäyksen myös valtion yksityistieavustuksiin, jotka nousevat 23 miljoonaan euroon vuosille 2009 - 2011.

Muutaman viime vuoden aikana valtion yksityistieavustuksiin käytettävissä ollut määräraha on ollut 14 - 18 miljoonan euron tasolla.

Tyypillisiä yksityisteiden parantamishankkeita ovat esim. siltojen ja rumpujen peruskorjaukset, tien roudavaurioiden korjaaminen, tien kantavuutta ja kuivastusta parantavat hankkeet sekä liikenneturvallisuusperusteella tehtävä parantaminen. Myös tulvavahingoista tai muusta poikkeuksellisesta olosuhteesta johtuvan hankkeen avustaminen on mahdollista. Hankkeet ovat laajuudeltaan ja kustannuksiltaan hyvin erilaisia. Viime vuosina Tiehallinto on avustanut noin 700 - 850 hanketta vuosittain.

Tiehallinto kannustaa yksityisten teiden tiekuntia aloittamaan hankkeiden suunnittelun hyvissä ajoin.

Lisätietoja valtionavustusten hakemisesta ja parantamisen valtionavustushakemuslomakkeista saa tiepiireistä tai internetistä www.tiehallinto.fi/yksityistiet tai Tiehallinnon asiakaspalvelusta
puh. 0206 90 303.

Rattijuopon aiheuttamat nokkakolarit lisääntyivät viime vuonna

Tieliikenteen viime vuoden kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista 27 % oli sellaisia, joissa jokin osallisista kuljettajista oli yli 0,5 promillen humalassa. Kehityssuunta on nouseva.

Niistä suurin osa on edelleen yksittäisonnettomuuksia, mutta viime vuonna rattijuoppo oli mukana aikaisempaa huomattavasti useammassa nokkakolarissa, ilmenee liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien aineistosta laaditussa ennakkoraportissa. Tutkijalautakunnat tutkivat 79 alkoholionnettomuutta, joista 50 oli yksittäisonnettomuuksia ja 29 yhteenajoja.

Lähes aina rattijuoppo oli tuhdissa humalassa. Kuljettajista 93 % ylitti törkeän rattijuopumusrajan ja näistä puolet 2 promillen rajan. Kolmanneksella oli aikaisempia rattijuopumustuomioita.

Huumausaineen vaikutuksen alaisena ajoi 7 kuljettajaa. Heistä neljä oli nauttanut myös alkoholia.

Alkoholionnettomuuksissa korostuu kuljettajan nuori ikä: kolmannes heistä oli alle 25-vuotiaita.

Tyypillisesti alkoholionnettomuudet keskittyvät vuoden kesäpuoliskoon, vii-

konloppuun ja öiseen aikaan. Yli kaksi kolmannesta onnettomuuksista ajettiin huhti-syyskuussa.

Yksittäisonnettomuudet ajettiin valtatietä alempi-luokkaisilla teillä (68 %), mutta yhteenajoista kaksi kolmasosaa valtateillä.

Menehtyneistä jalankuljoista joka neljäs (yhteensä 9) oli onnettomuushetkellä alkoholin vaikutuksen alaisena. Polkupyöräilijöiden alkoholionnettomuudet ovat pysyneet samalla, matalla tasolla. Viime vuonna niissä menehtyi 3 pyöräilijää. Lisäksi kolmessa jalankulkija ja yhdessä pyöräilijäonnettomuudessa moottoriajoneuvon kuljettaja oli humalassa.

Rattijuopon aiheuttaman kuolonkolarin uhri on lähes aina hän itse tai hänen ajoneuvonsa matkustaja. Viime vuonna alkoholionnettomuuksissa kuolleista 82 henkilöstä 79 matkusti rattijuopon ajoneuvossa. Alkoholia nauttinut kuljettaja kuoli itse 78 %:ssa onnettomuuksista.

Tutkijalautakuntien yleisimmät vastaavanlaisten onnettomuuksien estämisedotukset olivat valvonnan tehostaminen, alkolukko ja promillerajan alentaminen 0,2 promilleen.

Oulu palkittiin maa- ja tonttipolitiikastaan

Kuva © Oulun kaupunki



Oulun kaupunki sai rakennusalan huomionsoituksen. Kuvassa Kauppurienkatu.

Suomen Rakennusinsinöörien Liitto on myöntänyt RIL Mitalin Oulun kaupungille. Oulu on tunnettu onnistuneesta maa- ja kaavoituspolitiikastaan, jolla on taitavasti hallittu kaupunkirakenteen kehitystä, toteaa RILin puheenjohtaja **Jorma Haapamäki**.

Oulun kaupunki on vahvasti panostanut myös luonto- ja ympäristöasioiden sekä rakennushistoriallisten seikkojen selvittämiseen ja huomiointiin toiminnan suunnittelussa ja toteutuksessa.

Vetoauton ja perävaunun kytkentöjen yhteensopivuuden takeena standardit

Standardisoimisliitto on julkaissut vuoden 2008 alussa 14 standardia, jotka käsittelevät vetoautojen ja perävaunujen välisiä kytkentöjä. Standardeilla varmistetaan kytkentöjen yhteensopivuus.

Standardit ovat päivitettyjä kansainvälisiä ISO-standardeja, jotka on vahvistettu SFS-standardeiksi, ja ne on julkaistu suomen- ja englanninkielisinä. Joukossa on muutama täysin uusikin standardi.

Ajoneuvoalan standardit laaditaan pääasiassa kansainvälisessä ISON komiteassa ISO/TC 22, joka on laatinut nämäkin standardit. Suomessa komitean toimintaa seuraa Yleinen Teollisuusliitto. Komitea on perustettu vuonna 1947, ja se on ISON tuotteliaimpia komiteoita. ISO/TC 22 on laatinut mm. standardin nykyaikaiset liikenneturvallisuusvaatimukset täyttävälle lastenistuimelle. Standardi tunnetaan kaikkialla maailmassa ”ISOfix-järjestelmänä”.

Lisätietoja www.sfs.fi



Just sidottu



Tien pintakin vaatii jatkuvaa huolenpitoa.

Pölyn sitominen lisää liikenneturvallisuutta ja ympäristöhaitat vähenevät. TETRAn CC Road sitoo pölyn niin asfaltilla kuin sorapäälysteellä. Kalsiumkloridiliuos estää kuoppien ja kiharoiden muodostumisen sorateilla: tie pysyy hyvässä kunnossa. Ylä- ja alamäessä.

TETRA Chemicals Europe Oy, PL 551, 67701 KOKKOLA, puh. (06) 8282 111.

Liikennevirastoja tarkoitus yhdistää

Valtion liikennehallintoa aiotaan uudistaa niin, että alan virastoja olisi kuuden sijasta kaksi. Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt muutoksen valmistelun.

Uusista virastoista toinen hoitaisi väyläasioita, toinen turvallisuusasioita. Väylävirasto muodostuisi Tiehallinnon ja Merenkululaitoksen väylätoiminnoista sekä Ratahallintokeskuksesta. Turvallisuusvirastoon koottaisiin Ajoneuvohallintokeskus, Rautatievirasto ja Ilmailuhallinto sekä Tiehallinnon ja Merenkululaitoksen turvallisuustehtävät.

Suunnitelmien mukaan uudet virastot aloittaisivat vuoden 2010 alusta. Kokoamalla hajanaista hallintoa isompiin yksiköihin parannettaisiin toiminnan vaikuttavuutta. Yhdistäminen edistäisi myös tuottavuustavoitteisiin pääsyä.

Ministeriön työryhmät tekevät ehdotuksen siitä, millä tavoin uudistus voitaisiin toteuttaa.

Työn takaraja on maaliskuun loppu 2009.

Ylijohtaja **Juhani Tervalan** vetämään johtoryhmään kuuluvat virastojen pääjohtajat. Väylävirastojen selvitysryhmää johtaa ja selvitysmiehenä toimii ministeriön rakennusneuvos Mikko Ojajarvi. Turvallisuusviraston perustamista luotsaa selvitysmiehenä diplomi-insinööri **Reino Lampinen**.

Kullakin virastolla on lisäksi omat uudistusta seuraavat ryhmät. Niissä on myös henkilöstön edustus.

Selvityksessä otetaan huomioon myös valtion aluehallintoon tulossa olevat muutokset.

Liikennevirastojen budjettimäärärahat ovat yhteensä yli 1,5 miljardia euroa vuodessa. Työntekijöitä on noin 2200.

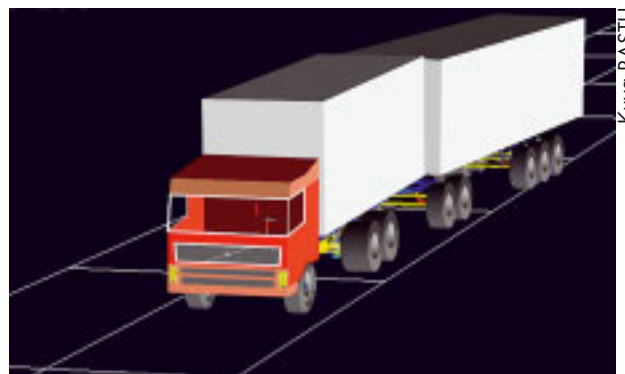
Destia ostaa ja ulkoistaa

Destia on ostanut oululaisen Maarakennus Jaara Oy:n. Yrityskaupalla Maarakennus Jaaran osakekannasta siirtyy 80 prosenttia Destian omistukseen. Maarakennus Jaara jatkaa maa- ja vesirakennusurakoitsijana Destia Oy:n tytäryhtiönä. Maarakennus Jaara Oy työllistää 130 työntekijää ja sen liikevaihto on lähes 20 milj. euroa. **Mika Jaara** jatkaa Maarakennus Jaara Oy:n toimitusjohtajana ja osakkaana. Rakennusneuvos **Raimo Jaara** jatkaa yrityksen hallituksen jäsenenä ja Tommi Jaara työpäällikkönä ja osakkaana. Myös yrityksen kommi muu henkilöstö jatkaa yhtiössä vanhoina työntekijöinä.

Destia Oy on ostanut myös rovaniemeläisen Lapin Tiemerikintä Oy:n. Yrityskauppa tukee Destian tiemerikintäliiketoimintaa kesto- ja pienmerkintöjen osalta. Lapin Tiemerikintä Oy:n liikevaihto vuonna 2007 oli noin 1 miljoonaa euroa.

Destia ja Enfo ovat solmineet mittavan ulkoistussopimuksen, jonka myötä koko Destian ICT-palveluprosessi siirtyy Enfon vastuulle. Sopimus allekirjoitettiin 12.5.2008 ja sen myötä 20 Destian työntekijää siirtyvät Enfon palvelukseen vanhoina työntekijöinä. Sopimus pitää sisällään noin 180 eri sovelluksen palvelullistamisen ja sovelluskonsolidoinnin. Enfo vastaa sovellusten operoinnista, ylläpidosta ja jatkokehittämisestä. Lisäksi Enfo vastaa yhteensä yli 2 000 työaseman ja palvelimen elinkaaresta pitäen sisällään niiden hankinnan, käytön ja tietoturvallisen hävittämisen. Sopimuksen vuotuinen arvo on noin viisi miljoonaa euroa.

Raskaan kaluston liikenneturvallisuus: Pidoltaan parhaat renkaat perävaunun viimeisille akseleille



Liukkaalla talvikelillä perävaunun liikkeet toistuvat jopa kaksi kertaa vetoautoa voimakkaammin.

Oikeanlaisella rengastuksella voidaan vähentää merkittävästi perävaunun heilahtelua. Turvallisuuden kannalta on suositeltavaa asentaa pitävät renkaat raskaan kaluston perävaunun kaikille akseleille. Jos on valittava, pidoltaan parhaat renkaat kannattaa asentaa viimeisille akseleille, mikä vakauttaa yhdistelmän kulkua ja estää heilahtelua. Suositus koskee sekä perävaunua että apuvaunua.

Olemme selvittäneet yhdessä Teknillisen korkeakoulun autolaboratorion kanssa, miten täysperävaunuyhdistelmien rengastus vaikuttaa ajovakauteen liukkaalla kelillä. Aikaisemmin vetoauton hyvää rengastusta on pidetty lähes itsestään selvytensä talviaikana, mutta perävaunun rengastus on jäänyt vähemmälle huomiolle, Nokian Renkaiden kuorma-autonrenkaiden tuotepäällikkö **Teppo Siltanen** sanoo. Hän viittaa syksyllä 2007 valmistuneeseen **Mikko Lehesaaren** diplomityöhön: Moduuliyhdistelmän stabiiliteetin parantaminen renkaiden avulla.

Liukkaalla talvikelillä perävaunun liikkeet toistuvat jopa kaksi kertaa vetoautoa voimakkaammin. Sivuttaisliike vahvistuu nopeudesta riippuvan kertoimen mukaan, joka on tyypillisesti 1,5–2,5. Seurauksena on, että perävaunu voi alkaa heilahdella aivan itsenäisesti ja yllättäen.

Perävaunun ja apuvaunun viimeisillä akseleilla tulee aina käyttää hyväkuntoisia renkaita. Viimeisille akseleille asennettavat renkaat voivat myös olla talvirenkaita. Rengastuksen minimisuositus kaikille akseleille talviaikana on 5 mm:n uransyvyys ja M+S-merkintä, joka kertoo että rengas soveltuu ympärivuotiseen käyttöön.

Oikea rengasvalinta ja säännölliset renkaiden paineiden tarkastukset alentavat oleellisesti rengaskustannuksia ja pienentävät onnettomuusriskiä.

Jopa 10 %:n pitoerot ovat merkittäviä rengastusta valittaessa. Kun muistetaan, että renkaiden väliset erot sivuttaispidossa voivat olla jopa 50 %:n luokkaa, voidaan oikeilla rengasvalinnoilla parantaa merkittävästi turvallisuutta talvisilla teillä.

Nokian Renkaat on ollut vahvasti mukana tutkimassa ja kehittämässä rengasvalintojen vaikutusten arviointia Valtion teknillisen tutkimuskeskuksen johtamassa raskaan liikenteen tutkimushankkeessa eli RASTU:ssa.

Liikenneturvan kunniakirja Lahden kaupungin kunnallistekniikalle

Liikenneturva on myöntänyt Lahden kaupungin kunnallistekniikalle kunniakirjan ansiokkaasta tiedotustoiminnasta Liikenneturvallisuuden hyväksi. Lahden kaupungin kunnallistekniikka on kuluneen talven aikana hyödyntänyt matkapuhelimen mahdollisuuksia innovatiivisella tavalla. Kaupunkilaisille järjestetyssä kokeilussa on käytetty tekstiviestejä liikenneturvallisuuden edistäjänä. Kokeilun tulokset ovat olleet erittäin myönteiset. Kolme neljästä on uskonut hyötyneensä varoituksesta.

Noin 400 lahtelaista jalankulkijaa, pääosa heistä naisia, on saanut liukkaudesta varoittavan tekstiviestin omaan

matkapuhelimeensa aikaisin aamulla. Varoitusmuotoja on ollut käytössä neljä: 'liukkaat kelit alkaneet', 'erittäin liukasta', 'pääkallokeli' tai vapaa-muotoinen teksti. Näin he ovat jo kotona voineet varautua liukkauteen muun muassa valitsemalla keliin sopivat jalkineet ja kävelemällä varovaisemmin. Kun osa heistä on edelleen välittänyt varoitustekstiviestiä omille tuttavilleen, joten liukkausvaroitusten piirissä on ollut kaikkiaan noin 700 kaupunkilaista. Lahdessa kannykkävaroitusten piiriin tavoitellaan lopulta noin 2 000 - 3 000 kaupunkilaista.

- Tänä talvena on varoitettu yhdeksän kertaa liukkaista keleistä", kunnallis-

tekniikan johtaja **Jorma Vaskelainen** kertoo.

Tekstiviestivaroitusten kulut arvioidaan talvikaudella 25 000 euroksi. Viestien tuomat säästöt hoito- ym. kuluissa voisivat olla Jorma Vaskelaisen mukaan vähintään 500 000, mutta jopa miljoona euroa. Tekstiviestit on koettu hyvin tarpeellisiksi ja palvelu suunnattu suoraan liikenteen loppukäyttäjille. "Yhtään vakavaa liukastumistapaturmaa ei talven aikana sattunut kokeilussa mukanaoleville", Jorma Vaskelainen summaa.

Vastuu yhä kaupungilla

Lahdessa sattuu tuhatkunta liukastumisonnettomuutta

vuodessa. Ne aiheuttavat kaupungille 4-5 miljoonan euron kustannukset. Vastuu liukkauden torjunnasta säilyy kaikesta huolimatta kaupungilla. Varoituksia vaikeuttaa se, että liukkaus voi olla hyvinkin paikallista.

Lahden kokeilu on kiinnostanut myös muita kuntia ja Lahdessa sitä aiotaan ensi talvena laajentaa. Viestinsääjien määrä lisääntyy ja viestit kohdistetaan entistä selvemmin sille ryhmälle, jonka kaatumisriski on suurin. Samalla mukaan otetaan terveyskeskukset, vanhainkodit ja palvelutalot.

Kunniakirja on myönnetty Liikenneturvan tiedotusalan neuvottelukunnan esityksestä.

Raskaalle liikenteelle ei tulossa tiemaksuja

Raskaan liikenteen tienkäyttömaksuja ei ainaakaan toistaiseksi oteta käyttöön. Liikenne- ja viestintäministeriö on lopettanut maksukokeilun suunnittelun.

Tarkoitus oli, että maksuja olisi kokeiltu Kaakkois-Suomessa. Siellä on paljon raskasta tavaraliikennettä ja ulkomaista liikennettä.

Kokeilua valmistellut työryhmä päätyi kuitenkin ehdottamaan, ettei alueelliseen

tiemaksujen kokeiluun ryhdytä. Kansliapäällikkö **Harri Pursiainen** johtama ryhmä totesi, ettei löydy sellaista toimeksiannossa peräänkukutettua alueellista maksujärjestelmää, joka ei lisäisi alueen yritysten kuljetuskustannuksia. Tienkäytön rahastaminen olisi heikentänyt Kaakkois-Suomen yritysten kannattavuutta ja haitannut yritysten sijoittumista sinne. Maksujen palauttamiseen kotimaisille yrityksille ei

myöskään ole kyseeseen tulevaa keinoa.

Itärajan tuntumaan mahdollisesti perustettavien rekkaparkkien hinnoittelua on niin ikään selvitetty. Työryhmän esityksen mukaisesti Vaalimaalle perustettavan rekkaparkin käyttö on tulosmaksulliseksi.

Liikenneministeri **Anu Vehviläinen** on työryhmän kanssa samoilla linjoilla.

- Suomessa tulee edetä tienkäyttömaksuissa harkitusti ja vaiheittain. Tienkäyttömaksuista ei saa tulla lisärasitetta, joka heikentäisi elinkeinoelämän ja kuljetusalan kilpailuedellytyksiä. Vaalimaan rekkaparkin maksullisuutta Vehviläinen kannattaa. Hän on jo käynnistänyt maksut mahdollistavan

lain valmistelun.

- Rekkaparkki on noin 24 miljoonan euron investointi. Pidän oikeana, että myös parkin käyttäjät osallistuvat sen kustannuksiin, Vehviläinen sanoo.

Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa tiemaksujen ja liikenteen hinnoittelun kehitystä ja osallistuu EU-linjausten valmisteluun. Kotimaiset ratkaisut ministeriö ottaa tarkasteluun myöhemmin.

Kaakkois-Suomen raskaan liikenteen tienkäyttömaksujen liikenteelliset ja aluetaloudelliset vaikutukset. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 24/2008, osoitteessa www.lvm.fi/julkaisut

Kaakkois-Suomessa ei kokeillakaan raskaan liikenteen tiemaksuja.



Kuva Jouko Perkkio

LIKEHAKEMISTO

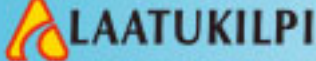
Liikenneturvalaitteita Ajoratamerkintää

Opastukseen, viitoitukseen,
merkintään kilpiä ammattitaidolla



- Liikennemerkkit ja -opasteet, kilvet
- Matkailijoiden opastusmerkit
- Kaiverrettavat muovikilvet
- Tarrakirjaimet, -tekstit ja -kuvat
- Heijastavat- ja tavalliset kalvot
- Kilpikiinnittimet
- Pystytyspylväät
- Betonijalustat
- Kokonaisurakointi
- Liikenteen ohjaus- ja sulkulaitteet
- Rautarakenteet
- P-mittarit ja -lippuautomaatit

Laatua ja luotettavuutta



Kangastie 10 62375 Ylihärmä
Puh 06- 4822 200 Fax 06- 4822 210
info@laatukilpi.fi www.laatukilpi.fi



Maan johtavalta opaste- ja
liikenneturvallisuuksialtoilta

- Liikennemerkkit ja opasteet
- Portaalit ja mastot
- Urakointi ja asennus
- Törmäyssuojat
- Sulku- ja varoituslaitteet
- Puomit ja pysäköintilaitteet
- Peilit
- Tiemerkinnät ja massat
- Ulko- ja sisäopastejärjestelmät

elving opasteet

Vanha Valtatie 24
12100 OIHTI
puh. 019-78660
fax 019-7866100
www.elvingopasteet.fi

elving tielinja

Päiviöntie 3
12400 TERVAKOSKI
puh. 09-870 870
fax 09-870 78810
www.tielinja.fi

**KAIKKI
LIIKENNE-
MERKIT
MEILTÄ!**

• opasteet • vesitiemerkkit
• kilvet • pystytystarvikkeet

Puh. 014-720 354, fax. 014-720 044

www.merkkimiehet.fi

MERKKIMIEHET

Yliahontie 5, 42700 Keuruu

- ✓ Pysäköinnin opastusjärjestelmät
- ✓ Pysäköinnin puomilaitteet, maksulaitteet, lippuautomaatit
- ✓ Suljettujen pysäköintilaitosten pysäköintijärjestelmät
- ✓ Liikennevalojen ohjauskojeet, opastimet ja ohjausjärjestelmät
- ✓ Muuttuvat liikennemerkkit
- ✓ Joukkoliikenteen informaatiojärjestelmät
- ✓ Huolto- ja ylläpitopalveluja

Niittylänpolku 16, 00620 Helsinki
Puh. 020 7410 3300, fax (09) 777 3103

*turvallisuutta
tielle ja työmaalle*

Tuotteet mm.

- Tienhoidon merkintään
- Liikenteen ohjaukseen
- Työmaan turvallisuuteen

AS MUOVI

Sipiläntie 8, 64700 TEUVA
Puh. 06-267 2700
Fax 06-267 2300
myynti@asmuovi.fi
www.asmuovi.fi

**Kaikki liikenteen
varoitus- ja
turvalaitteet
ja kadun-
kalusteet**

ELPAC ELPAC OY

Manttaalitie 7 D
01530 Vantaa
p. 09 - 870 1144
f. 09 - 870 1201
www.elpac.fi

Liikehakemisto-
ilmoittajamme
edustavat
alansa
korkeaa
asiantuntemusta

Pysäköinti- järjestelmiä

**KATTAVAT RATKAISUT
PYSÄKÖINNIN HALLINTAAN
JA KULUN OHJAUKSEEN**

P-varuste

Åkerlundinkatu 3
33100 TAMPERE
Puh. (03) 3878 360
www.pvaruste.com

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. 010 3684 300, fax 010 3684 402
www.satakunnanvankila.fi

LIIKEHAKEMISTO

Tien ja kadun suunnittelu

matrex oy
parasta liikennejärjestelmäosaamista liikennemallit ja -ennusteet liikenteen simuloinnit joukkoliikenteen palvelutaso tavaraliikenteen mallintaminen Emme³, STAN- ja Dynameq

Teollisuuskatu 33, 00510 Helsinki
puh. (09) 229 33 10; www.matrex.fi

LIIKENNEJÄRJESTELMÄT
LIIKENNETURVALLISUUS
LIIKENTEEN HALLINTA
JOUKKOLIIKENNE...

INSINÖÖRITOIMISTO
LIIDEA OY

...LAADUKASTA
OSAAMISTA
YHTEISTYÖKYKYISESTI...

WWW.LIIDEA.FI, 08-8810300
KIRKKOKATU 2, FRANZENIN TALO, 90100 OULU
ITÄMERENKATU 5, 1.KRS, 00180 HELSINKI

TL-SUUNNITTELU OY Tiet Kadut Liikenne Mittaukset

Sivuhuvudink. 23 A
15110 Lahel
puh. (03) 890 740
telefax (03) 880 7420
www.tloy.com

Knowledge taking people further---

RAMBOLL www.ramboll.fi
puhelin 020 755 611

FINNMAP Infra
Yhdyskuntatekniikan asiantuntija

www.finnmap-infra.fi
Ratapiikantie 11, PL 114, 00521 Helsinki
Puh. (09) 8566 3800, Fax. (09) 8566 3850
Lohjan toimisto: fax (015) 312 744

TRAFICON
LIIKENNESUUNNITTELUN ERIKOISTOIMISTO

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

STRAFICA

Strafica Oy www.strafica.fi
Pasilankatu 2 puh. (09) 350 8120
00240 Helsinki fax (09) 3508 1210

FCG

FCG Suunnittelukeskus Oy
+ FCG IP-Tekniikka Oy
= **FCG Planeko Oy**

FCG Finnish Consulting Group • www.fcg.fi

PÖYRY
Competence. Service. Solutions.

Projektinjohtorakennuttaja

- liikenneväylät
- alue- ja kunnallistekniikka
- vesi- ja satama-alueet
- kiinteistöt

Pöyry CM Oy
Hämeenkatu 23 A
33200 TAMPERE
Vaihe: 010 3311 | www.cm.poyry.fi

TRAFIX

LIIKENNESUUNNITTELU LIIKENTEEN HALLINTA
LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TOIMIVUUS

UPSEERINKATU 3, ESPOO WWW.TRAFIX.FI

• LIIKENNESUUNNITTELU • HANKINTAPALVELUT
• TIE- JA KATUOSUUNNITTELU • ALUEOSUUNNITTELU
• YMPÄRISTÖSUUNNITTELU

Plaana
Hallituskatu 36 A, 90100 Oulu
www.plaana.fi

A-INSINÖÖRIT
Infra suunnittelu

- Tiet ja kadut
- Sillat ja taitorakenteet
- Liikenne ja ympäristö
- Projektinjohtopalvelut

Satakunnankatu 23 A • 33210 Tampere
Puh. 0207 911 777 • www.ains.fi

SITO
Sitoutuminen kannattaa.

Palvelutarjontamme kattaa infran konsultoinnin, suunnittelun, rakennuttamisen, kunnossapidon ja tietotekniikan.

Puhelin 020 747 6000 Espoo • Kouvola • Kuopio
Rovaniemi • Tampere • Turku

www.sito.fi

SUUNNITTELU-, TUTKIMUS- JA KONSULTOINTIPALVELUJA

TALO JA TEOLLISUUS	LIIKENNE JA INFRA	YMPÄRISTÖ
--------------------	-------------------	-----------

WSP on maailman suurimpia kiinteistöalan konsultointi- ja suunnitteluasiantuntemusta tarjoavia yrityksiä.

WSP tarjoaa monilaisia palveluita julkisiin ja yksityisiin liikenne- ja infrastruktuuri-hankkeisiin.

WSP tarjoaa innovatiivisia ympäristöön liittyviä ratkaisuja.

WSP Finland Oy
Helsinki - Oulu - Tampere - Vaasa - Jyväskylä - Rovaniemi
Puh. 0207 864 111 Faksi 0207 864 800
<http://www.wspgroup.fi>

VIANOVA SYSTEMS FINLAND OY
Infrastructure Life Cycle Management

- Novapoint-suunnittelu ja ylläpitojärjestelmät
- Autodesk-paikkatieto ja suunnittelujärjestelmät
- Asiantuntijapalvelut ja koulutus

VIANOVA
Piispanilankuja 4, 02240 Espoo
Puh. (09) 2313 2100
email: vianova@vianova.fi www.vianova.fi

LIKEHAKEMISTO

Tien ja kadun suunnittelu



Pöyry Infra Oy
PL 500 (Jaakonkatu 3) • 01621 Vantaa • Puh. 010 3311
e-mail: etunimi.sukunimi@poyry.com • www.infra.poyry.fi

Tie- ja katuvalaistus

Alan kattavin tuotevalikoima Alan paras tuki

Katuvalaistus
Tievalaistus
Taajamavalistus
Julkisivuvalistus
Aluevalaistus
Puistovalistus
Pihavalistus
Tunnelivalistus

Valaisimet
Valonheittimet
Lamput

Pylväät
Pylväsjalustat
Mastot

Kaapelit
Lisälaitteet

www.slo.fi

SLO

AMMATTILAISTEN SÄHKÖTUOKKU

Alkolukko pysyväksi keinoksi vähentää rattijuopumusta

Rattijuopumusta pyritään suitsimaan vakinaistamalla alkolukon käyttö. Alkolukosta on tulossa vapaaehtoinen vaihtoehto ehdottomalle ajokiellolle.

Rattijuopumukseen syyllistynyt voisi saada tietyn edellytyksin valvotun ajo-oikeuden, jos hän sitoutuu ajamaan ainoastaan alkolukollista ajoneuvoa. Hallitus päätti asiaa koskevan lakiesityksen sisällöstä 10. huhtikuuta.

Säädöksillä vakinaistetaan vuonna 2005 alkaneen kokeilun periaatteet. Kokeiluun osallistui noin 300 rattijuopumukseen syyllistynyttä kuljettajaa. Kokemukset ovat olleet pääosin myönteisiä ja alkolukon tiedetään estäneen useita rattijuopumuksia.

Ajo-oikeuden valvonta kestäisi yhdestä kolmeen vuotta riippuen tuomioistuimen päätöksestä. Poliisilla olisi kuitenkin oikeus määrätä valvottu ajo-oikeus alkamaan jo ennen tuomioistuinkäsittelyä. Tällä pyritään nopeuttamaan alkolukon käyttöönottoa ja estämään uusintarikoksia.

Valvottavalla olisi koetusajan ajokortti, joka oikeuttaa hänet ajamaan vain alkolukolla varustettua ajoneuvoa. Suuri muutos kokeiluun verrattuna olisi se, että alkolukko voitaisiin asentaa myös useaan ajoneuvoon. Se voitaisiin laittaa myös linja- tai kuorma-autoon tai traktoriin.

Kokeiluun liitettyä raskasta päihdehuolto-ohjelmaa kevennettäisiin luopumalla päihdehuollon voimavaroja kuormittavasta ja tehottomaksi osoittautuneesta arviointiohjelmasta. Vastaisuudessa kuljettajan olisi ennen valvotun ajo-oikeuden alkamista mentävä vastaanotolle, jossa käydään läpi päihdeiden käyttö ja hoitomahdollisuudet.

Valvonnasta aiheutuvat kustannukset ovat noin 110–160 euroa kuukaudessa. Niistä vastaisi kuljettaja. Kunta voisi harkinnan mukaan antaa täydentävää toimeentulotukea alkolukon hankintaan ja käyttöön.

Alkolukon käyttöönotto ei vaikuta rattijuopumuksesta tuomittaviin rangaistuksiin.

Säädökset on tarkoitus saada voimaan heinäkuun alusta.

Alkolukko on laite, joka estää ajoneuvon käynnistyksen, jos kuljettajan hengitysilmassa on liian suuri alkoholipitoisuus. Alkolukosta tulee ennen pitkää vakiovaruste kaikkiiin uusiin autoihin. Kehitteillä on myös laitteita, jotka alkoholin lisäksi tunnistaisivat lääkkeiden tai huumeiden käytön.

Alkoholi on liikenteen suurimpia vaaratekijöitä. Rattijuoppo on osallisena noin joka neljännessä kuolemaan johtaneessa liikenneonnettomuudessa.

Rattijuopumisonnettomuuksissa on kuollut 2000-luvulla keskimäärin 82 ihmistä vuosittain. Vuonna 2007 kirjattiin 27 544 rattijuopumustapausta. Puolet rattijuopoista on päihderiippuvaisia ja heistä 8–9 % uusii tekonsa vuoden sisällä.

Koe Lapin kesä – aisti ruskan värimaailma: Levin Pitkospuu I-II on virkistyspaikka Suomen Tiejhdistyksen jäsenille

Yhdistyksen jäsenet: tulkaa viihtymään komeissa Lapin maisemissa kehittyvän Levin hiihtokeskuksessa, varatkaa yhdistyksen mökki hiihto-, kesä- tai ruskalomaksi – jäsenhintaan. Jos olet kiinnostunut varaamaan Pitkospuun ja haluat pelata golfia, ota yhteys Jaakko Rahjaan niin käydään läpi menettely. Ja muista: ensi talven ja kevään lomaviikkoja varataan jo täyttä päätä.



Suomen Tiejhdistyksen paritalomökki Pitkospuu I-II sijaitsee noin 3 1/2 kilometrin päässä Levikeskuksesta, Rakkavaaran alueella osoitteessa Isorakka 24.

Paikalle on helppo osata – ainutlaatuisena maamerkinä on mökin kohdalla tielaitoksen piiri-insinöörien lahjoittama kivinen kilometripaalu.

Höylähirsinen paritalo sijaitsee valaistun ladun ("Valorakka") varrella.

Pitkospuu I (PP1): 91 m² + parvi 30 m², takkatupa-tupakeittiö, 2 mh, 2 wc, sauna. Sopiva 7-10 hengelle.

Pitkospuu II (PP2): 53 m² + parvi 10 m², takkatupa-tupakeittiö, 1 mh, erillinen wc, sauna. Sopivan kokoinen 3-6 hengelle.

Varustus: kaapeli-tv, radio/cd-soitin, videot, mikro, astian- ja pyykinpesukone, keskuspölynimuri, vaatteidenkuivaushuone, autopistokkeet. I:ssa myös piirtoheitin ja valkokangas.

Majoitushinnat vuonna 2008

Kausi	€/vko		€/vrk		
	PP2	PP1	PP2	PP1	
A	820	1250			A (= korkea sesonki) 20.12.08 - 4.1.09
B	560	830	125	180	B (= lumiaika ja ruska) 31.8. - 27.9.08; 2.11. - 19.12.08
C	360	490	85	120	C (= alennettu hintakausi) 4.5. - 30.08.08; 28.9. - 1.11.08

Näistä hinnoista Suomen Tiejhdistyksen jäsenet saavat 15 % alennuksen!
Ilmoita jäsennumerosi varausta tehdessäsi.

Jäsenet: varatkaa mökki Suomen Tiejhdistyksen toimistosta, 09-70010 884.

Mökkejä vuokraa myös Levin Matkailu, puh. 016-639 3300, fax. 016-643 469
www.levi.fi sähköposti: levin.matkailu@levi.fi