

TIE & Liikenne 7-8/2010

Suomen Tieyhdistyksen ammattilehti

**Väylät & Liikenne
2010 -ohjelma
s. 33-40**



**Liikenne
kaupungissa
s. 6-23**

**Maantielauttaliikenteeseen
aitoa kilpailua s. 29-31**

Alan kesätapahtumissa nähtyä s. 46-57



Turku
18.-20.5.2011



Alan suurin seminaari- ja näyttelytapahtuma
Yhdyntekniikka 2011

Turun Messu- ja Kongressikeskus
18.-20.5.2011

Koko ala yhdessä näyttelyssä.
www.yhdyntekniikka.fi

Julkaisija
Suomen Tieyhdistys
Kansainvälisen Tieliiton
IRF:n jäsen

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

Päätoimittaja
Jaakko Rahja
020 786 1001
jaakko.rahja@tieyhdistys.fi

Julkaisupäällikkö, ilmoitukset
Liisi Vähätalo
020 786 1003
liisi.vahatalo@tieyhdistys.fi

Toimittaja
Jouko Perkkio
020 786 1002
jouko.perkkio@tieyhdistys.fi

Erikoistoimittaja
Elina Kasteenpohja
020 786 1004
elina.kasteenpohja@tieyhdistys.fi

Tilaukset, osoitteenmuutokset
Tarja Flander
020 786 1006
toimisto@tieyhdistys.fi

Talousasiat, Pitkospuun varaukset
Tanja Pietarila-Juntunen
020 786 1005
tanja.pietarila-juntunen@tieyhdistys.fi

Asiantuntijakunta
Miia Apukka
Vesa Jussila
Marit Käla
Jyrki Paavilainen
Arto Tevajärvi
Jarkko Valtonen

Ulkoasu/taitto
FKP Oy:n Taittopalvelu

Painopaikka
Forssan Kirjapaino Oy, Forssa

Kirjoitusten lainaus
Kirjoituksia ja otteita
lainattaessa pyydetään
Tie ja Liikenne mainitsemaan

Tilauhinnat
Kestotilaus 50 e
Vuosikerta 60 e

Ilmoitushinnat
1.1.2010 alkaen e

	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 e
4-sivuinen 1600 e

ISSN 0355-7855
80. vuosikerta

Sisältö 7-8/2010

Kaupunkikeskustat ja liikenne

- 6** Kadut ja liikenne – osa viihtyisää kaupunkiympäristöä
- 10** Sopivan kokoinen pyöräilykaupungiksi
- 14** Kevyen liikenteen kaupunki hyvä myös autoilijalle
- 16** Pyöräliikenteen liittymä-järjestelyihin haetaan parannuksia
- 20** Millaisia kaupunkien pääväyliä tulevaisuudessa

Tiehankkeet – Lauttaliikenne

- 24** Kilpilahden teollisuusalueelle uusi tieyhteys
- 26** Valtatie 8 on Turun seudun ykköshanke
- 29** Maantielauttaliikenteen hoito ja kehittäminen
- 32** Infran kunnossapito on taitolaji
- 41** Petsamon karuselli 1940–1941

Tapahtumia

- 33** Väylät ja Liikenne 2010 -ohjelma
- 46** IRF World Road Meeting Lissabonissa
- 50** TRA Transport Research Arena Brysselissä
- 52** Farmarimessut Mikkelissä
- 53** Viron maantiemuseo sai uuden ilmeen

- 54** Tieyhdistyksen juhlava vuosikokous
- 55** Tieyhdistys myönsi ansiomerkkejä
- 56** Jouko Perkkio: Tiellä ja matkalla
- 57** Pääsihteerin ja Tieyhdistyksen vuosikymmenet

Palstat - kolumnit

- 5** Pääkirjoitus – Navigaattori harhauttaa
- 15** Mikama
- 44** Yksityistietolaari – Valtakirjalla edustamisesta
- 45** Kolumni – Eero Lehtipuu: Moniammatillisesti roskaamista vastaan
- 58** Henkilöuutisia
- 60** Uutisia
- 61** Liikehakemisto

Kannen kuva: Liisi Vähätalo



VIA Leaders' Forum XI

Smart Strategic Moves & Agile Execution Viisaat strategiset valinnat & ketterä käytäntöön vienti

Ainutlaatuinen gurun catwalk Messukeskuksessa 28.10.2010.



VIA Leaders' Forum tuo maailman innovatiivisimmat ajattelijat ja johtamisen gurut Suomeen jo 11. kerran.

Kannattaa olla paikalla, kun

- Euroopan kirkkaimmin ajatteleva sinisen meren strategi,
 - kilpailumaiseman muutosten ykkösnäkijä,
 - maailman eturivin tietoteknologian tulkki,
 - tulevaisuuden kuluttajakäyttäytymisen tuntija ja
 - tuloksellisuuden huippuosaja
- ovat avaamassa johtamisen G-voiman salaisuuksia.

Tutustu koko ohjelmaan
ja ilmoittaudu mukaan!

www.viagroup.fi/leadersforum

KEY NOTE SPEAKERS



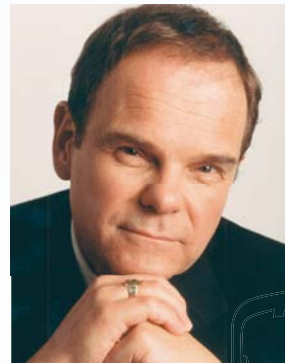
W. Chan Kim
Professori,
INSEAD,
Blue Ocean Strategy Institute



Johan Bygge
CFO, Investor AB



Guy Crawford
CEO, Jumeirah Group



Don Tapscott
Tohtori,
nGenera Insight



Tero J. Kauppinen
CEO, VIA Group



Stéphane Garelli
Professori,
IMD & University of Lausanne



Sauli Niinistö
Eduskunnan
puhemies



Peter Nyman
Konferenssin
puheenjohtaja

Järjestäjä:



Yhteistyökumppanit:



10.8.2010

Navigaattori harhauttaa

Internetin karttapalvelut ja ajoneuvojen navigaattorit ovat erinomaisia apuvälineitä. Erityisesti vierailu paikkakunnilla ja ulkomailla ne tuovat liikumiseen merkittävää helpotusta. Raskaan liikenteen ja hälytysajoneuvojen kuljettajille ne ovat nykyään liki korvaamattomia.

Mutta ei hyvää, ellei samalla jotain harmillistakin. Laitteet saattavat ohjata väärään osoitteeseen tai jopa kiellettyä reittiä.

Katuverkolla on havaittu tapauksia, joissa navigaattori opastaa sellaisia reittejä, joissa on moottoriajoneuvoilla ajo kielletty. Pahimmillaan autoilija ohjeita noudattamalla huomaa olevansa kevyen liikenteen väylällä. Näin muun muassa Tampereen Hervannassa, jossa eräällä reitillä autoilija kolme kertaa löytää itsensä väylältä, jolla ajo on autolla kielletty. Myös pääkaupunkiseudulla on havaittu laitteiden sekoilua.

Kuntaliitosten takia on syntynyt ongelmia samanimisistä kaduista. Keski-Suomessa navigaattori ohjaa hotellin asiakkaat oikealla osoitteella viiden kilometrin päässä olevan pikkutien päähän, aivan väärään paikkaan. Neuvokas hotelliyrittäjä on hoksannut viellä paikalle ison opastustaulun.

Haja-asutusalueilla navigaattorien tiedetään ohjavan liian huonokuntoisten ja kapeiden yksityisteiden kautta, jos ne lyhentävät reittiä vaikkapa vain 10 metriä. Näin käy, jos käyttäjä on valinnut asetuksiinsa lyhimmän reitin eikä nopeinta reittiä. Erityisesti ulkomaisten kuljettajien raskaita ajoneuvoja on siksi ajautunut liian pienille teille ja jumiutunut sinne.

Navigaattoreiden tietoaaineistot kootaan Suomessa kahdessa, maailmanlaajuisessa yrityksessä. Tietomateriaalia ne ovat mahdolliset hankkimaan muun muassa Maanmittauslaitoksesta, Liikenneviraston Digiroad-järjestelmästä, suoraan kunnista tai itse keräämällä omilla mittausautoilla.

Ajantasaista ja laajaa tietoaaineistoa kartoista ja kulukuväylistä on kyllä olemassa ja saatavilla, mutta palveluja tuottavat yritykset eivät käytä laitteissaan saatavilla olevia, tarpeellisia tietoja. Ne eivät myöskään päivitä aineistoaan riittävän usein. Navigaattoreissa tulisi esimerkiksi olla sellainen ominaisuustieto, että

onko tie maantie vai yksityistie. Sitten käyttäjä voisi reittivalinnassaan välttää kapeita ja kantavuudeltaan heikkoja yksityisteitä samalla periaatteella, kun nyt joissakin laitteissa voi välttää sorateitä. Hyvä kartta on siis edelleen tarpeen.

Kaupasta ostetun laitteen tiedot ovat jo valmiiksi muutaman vuoden vanhoja. On liki kuluttajan huijaamista myydä tietosisällöltään monen vuoden vanhoja navigaattoreita. Olisi myyjän tehtävä päivittää uuden laitteen tiedot ajan tasalle.

Laitteiden äänellisistä ajo-ohjeista tulisi poistaa tie-liikennelain vastaiset neuvot kuten moottoritiellä *'pysy vasemmalla kaistalla'*. Moottoritien vasen kaista on nimittäin lähtökohtaisesti ohitusta varten. Ja miksiä hän Turku-Salo moottoritieosuudella kymmenien kilometrien matkalla laite väittää nopeusrajoitukseksi 80 km/h, kun oikea rajoitus on 120 km/h.

Autonavigaattorien tietoaaineisto ei myöskään päivity itsestään, vaan käyttäjien olisi aika ajoin ladattava uusin tieto internetin kautta. Tämä tosin ei ole vällan halpa toimenpide, eivätkä uudetkaan päivitykset edes ole aivan tuoreita.

KYMMENEN SANAA

Navigaattori on autoilijan erinomainen apuväline, kunhan sen neuvoihin suhtautuu kriittisesti.



Kadut ja liikenne – osa viihtyisää kaupunkiympäristöä

Silja Siltala, liikenneinsinööri
Kuntaliitto

Viihtyisää ja toimivaa kaupunkiympäristöä ja ihmisläheistä kaupunkikulttuuria toteutetaan liikenteen rauhoittamisella. Sen päätavoite on saada ajoneuvojen nopeudet liikenneympäristön luonteen ja liikkujien kannalta turvalliselle ja ympäristöystävälliselle tasolle.

Liikenne kaava-alueilla tapahtuu kaduilla. Millainen kadun siten tulee olla? Maankäyttö- ja rakennuslaissa 85 §:ssä annetaan lain edellytys, että ”katu on suunniteltava ja rakennettava niin, että se sopeutuu asemakaavan mukaiseen ympäristöönsä ja täyttää toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimukset”.

Suomen kuntatekniikan yhdistyksen oppaassa Katu 2002 on kuvattu kadun toiminnallisuutta: ”Katu on monikäyttötila liikennettä, liikkumista ja oleilua varten. Se ei ole vain ajoneuvoliikenteen kulkuväylä, joka mahdollistaa henkilöiden ja tavaroiden kuljetuksen paikasta toiseen. Se on yhteinen alue ihmisille kulkea, kohdata toisiaan ja viettää aikaansa. Kadun tehtävä määräytyy sitä reunustavasta maankäytöstä ja sen asemasta katuverkossa.”

Mitä liikenteen rauhoittaminen on?

Kaduilla liikkuu erilaisia kulkijoita, erilaisin kulkuneu-

voin, vauvasta vaariin. Liikenteen rauhoittamisen päätavoite on saada ajoneuvojen nopeudet liikenne- ja kaupunkiympäristön luonteen ja liikkujien kannalta turvalliselle ja ympäristöystävälliselle tasolle.

Nopeusrajoitusten tarpeen ymmärtämistä ja niiden noudattamista tuetaan erilaisilla ympäristökuvallisilla ja rakenteellisilla kei-

noilla. Rauhoittamisella toteutetaan viihtyisää ja toimivaa kaupunkiympäristöä ja ihmisläheistä kaupunkikulttuuria. Liikkumisen tasa-arvoisuuden ja esteettömyyden lisääminen korostuvat.

Miksi liikenteen rauhoittamista tarvitaan?

Kävelyä, pyöräilyä ja mootoriajoneuvoliikennettä ei kaupunkikeskustoissa ja asuinalueilla voida erottaa toisistaan. Niillä on yhteinen liikkumisympäristö, joka on toteutettava turvallisella ja tasa-arvoisella tavalla. Liikenteen päästöt sekä melu- ja värinähaitat on tarpeen minimoida asuinalueilla, jolloin nopeuksia on hillittävä.

Rauhallisella liikenteellä ja liikenneympäristöllä voidaan lisätä kaupunkikeskustojen ja asuinalueiden viihtyisyyttä, houkuttavuutta ja käyttökelpoisuutta. Katutilaa on tarpeen palauttaa kaupunkien perinteisille kulkutavoille: kävelylle ja pyöräilylle, jolloin lyhyet matkat voidaan tehdä ympäristöystävällisesti. Vanhusväestön määrän lisääntyessä myös tarpeet lähiliikkumisympäristön selkeydelle ja turvallisuudelle kasvavat.

Miksi nopeudet eivät pysy kohtuullisina ja virheitä tapahtuu

Ihmisen omat aistit eivät pysty luotettavasti kerto-



Ruotsissa pienissäkin kaupungeissa on kaupungin imagoon sopivat kävelypainotteiset alueet ja liikenne soljuu jalankulkijan ehdoilla. Kuva on Varbergistä.



Falkenbergissä Ruotsissa suositaan pyöräilyä.

Olevien liikenneympäristöjen rauhoittaminen

Useilla vanhoilla alueilla liikenne on muuttunut huomattavastikin siitä, kun alue aikanaan rakennettiin. On voinut tulla lisää sekä henkilöautoliikennettä että pyöräilyä. Myös läpiajoliikenteen määrä on saattanut kasvaa kestävämmästä. Silloin on tarpeen käynnistää kaupunki- ja liikenneympäristön parantamistoimien suunnittelu.

Osa toimista saattaa edellyttää muutoksia kaavaan, osa on tehtävissä liikenteen ohjauksen keinoin. Liikenneympäristö liittyy oleellisesti osana koko kaupunkiympäristöön ja siksi toimenpiteet on valittava sen mukaan, millaista kaupunkia halutaan tehdä ja millaisessa kaupungissa halutaan elää.

Onnistuneeseen ratkaisuun tarvitaan hyvä suunnitelma, tarkka rakentaminen ja huolellinen ylläpito. Huonolla kunnossa- ja puhtaanapidolla voidaan viedä pohja pois koko rauhoittamissuunnitelmalta.

maan miten paljon ajoneuvon vauhdin kasvattaminen lisää liike-energian määrää. Aistit toimivat luotettavasti kävely- ja juoksuopeudella, mutta moottoriajoneuvojen nopeudessa ne pettävät: Arvioimme välimatkat pidemmäksi ja nopeudet pienemmiksi kuin ne todellisuudessa ovat.

Liikenneympäristön toiminnallisilla ratkaisuilla tulee pyrkiä antamaan ajoneuvon

kuljettajalle oikea viesti kadulla tapahtuvasta erilaisesta liikenteestä ja oikeasta nopeudesta kaikkien liikkujien turvalliselle liikkumiselle.

Liikenteen rauhoittamisen suunnittelu

Liikenteen rauhoittamisen suunnittelun pohjana ovat maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnitelmat, joissa luodaan perusta alueiden

ja liikenneverkon jäsentelylle. Kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelma ja nopeusrajoitusjärjestelmä määrittelevät eri alueille turvallisuus- ja nopeustavoitteet.

Uusilla alueilla kaavoituksella ja katusuunnittelulla luodaan suoraan tavoitteiden mukaista liikenneympäristöä. Rauhoittamistoimetkin on suunniteltava ja toteutettava halutun kaupunkiympäristön mukaan.

Rauhoittamistoimien suunnittelun vuorovaikutus ja päätöksenteko

Liikenteen rauhoittamistoimien suunnittelussa on tarpeen muistaa vuorovaikutteisen ja osallistuvan suunnittelun periaatteet erityisesti, koska toimitaan ihmisten lähiympäristössä. Laajat ja periaatteelliset muutokset liikenneympäristössä edellyttävät usein kaavamuu- tai ainakin katusuunnitelmaprosessin osallistumismenettelyin.

Yksittäiset, rakenteelliset toimenpiteet voidaan toteuttaa kevyemmin, jos pohjana on yleisen osallistumisprosessin läpikäynyt liikenneturvallisuuden tai nopeusrajoitusten järjestelmäsuunnitelma eikä toimilla muuteta Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 41§:n katusuunnitelman asioita.

Ruotsissa lukuisia rauhallisia ja viihtyisiä kaupunkikeskustoja

Ruotsissa liikkua huo- maan, että liikenteen rauhoittaminen ja liikenne- ja kaupunkisuunnittelun yhteistyö on meitä askeleen edellä. Lähes kaikissa pienissäkin kaupungeissa on kaupungin imagoon sopivat kävelypainotteiset alueet ja liikenne soljuu jalankulkijan ehdoilla. Vanhatkin daamit ehtivät hy-

Perinteinen liikenteen rauhoittamisen lista voisi näyttää seuraavalta:

- Kaavamutokset
 - Tarkistetaan mahdollisuuksien mukaan liikenneverkon jäsentelyä.
 - Poistetaan pitkiä, suoraa ja läpiajettavia katuja.
 - Merkitään piha- tai hidaskaduksi katuja, joissa nopeuksia on tarve hillitä.
 - Otetaan käyttöön kävelykatuja tai kävelypainotteisia katuja.
- Nopeusrajoitusten tarkistaminen
 - Tarkistetaan alueen katuverkon jäsentelyä ja asetetaan uudet nopeusrajoitukset.
 - Nopeusrajoitusten noudattamista tuetaan liikenneympäristöä kehittämällä rakenteellisin keinoin.
- Katutilan jäsentely ja katu ympäristön kehittäminen
 - Jäsennellään olemassa olevan kadun liikennetilä uudelleen vastaamaan käyttötarkoitusta ja tukemaan nopeusrajoituksia.
 - Toteutetaan kaavoissa merkityt kävely- ja pihakadut.
 - Toteutetaan kävelypainotteisia katuja.
- Hidasteet ja muuta vastaavat keinot
 - Töyssyt
 - Korotetut suojatiet tai kokonaiset liittymät
 - Ajouradan kavennukset ja mutkat
- Liikenneympyrät
 - Liikenneympyrät ovat viime vuosina nousseet varsin suosituiksi eikä syyttä, sillä niiden liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus on tutkimuksilla osoitettu.
 - Ympyräratkaisussa pienet yksityiskohdat ja selkeys ovat kaiken a ja o.
 - Erityisesti jalankulkijan ja pyöräilijän ylistyskohtiin ja turvallisuuteen on tarpeen kiinnittää huomiota.

vin leivoskauppaan.

Taustalla on maanlaajuisesti erikokoisissa kaupungeissa ja kunnissa käytössä oleva liikenteen ja maankäy-

tön yhteensovittamisen laaja ohjeisto TRAST = Trafik för en attraktiv stad. Siinä lähtökohdista kaupunkiympäristön suunnittelussa on

- Kaupungin luonne
- Esteettömyys, saavutettavuus
- Turvallisuus, turvattuudentunne
- Liikenneturvallisuus
- Ympäristö ja terveys

Ohjeita hyvän liikkumisympäristön luomiselle

Meillä Suomessa liikenteen rauhoittamisen oppaita ovat ”Liikenteen rauhoittaminen – ohjeita ja esimerkkejä”, Lyyli-raportit 28/2001 ja sen kanssa läheisesti tehty ”Taa- jamien nopeusrajoitusten suunnittelu”, Tiehallinto 2000. Joissakin kaupungeissa on edellisen pohjalta tehty tarkempia mallikuvia erityisesti esteettömyyden näkökulmasta. Oppaat ovat jo kymmenkunta vuotta vanhoja, joten ehkä olisi jo uusimisen aika.

Uudempia oppaita, joissa katujen rahoittamiseen liittyviä asioita on käsitelty, ovat ”Liikenneturvallisuus kaavoituksessa”, YM 1/2006, ”Katu 2002- Katusuunnittelun ja -rakentamisen ohjeet”, SKTY 2003 ja ”Katujen ylläpito”, SKTY 2006. Kaikista niistä löytyy hyvää apua kaupunkiympäristön ja liikenteen yhteensovittamiselle ja viihtyisän lähiympäristön luomiselle kaikille liikkujille. 



Kiertoliittymien liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus on tutkimuksilla osoitettu. Tämä liittymä on Ylöjärvellä.

Mukana jo 220 yritystä

Vuoden 2010 päätapahalluma konealalla



FinnMETKO



2010

Jämsä 2.-4.9.

www.finnmetko.fi



Rauman onnistunut ja pitkäjänteinen keskustauudistus sai Elävä Kaupunkikeskusta ry:n valitsemaan sen vuoden 2009 kaupunkikeskustaksi.

Sopivan kokoinen pyöräilykaupungiksi

Antti Kolehmainen, kunnallistekniikan päällikkö
Rauman kaupunki

Rauma on juuri sopivan kokoinen kaupunki, ollakseen hyvä pyöräilykaupunki. Noin kolmen kilometrin säteellä kaupungin keskustasta asuu valtaosa kaupungin asukkaista.

Kevytiliikenneväylät johtavat säteittäin asuinalueilta kohti keskustaa. Ainoastaan Unescon maailmanperintökohteen statuksen omaava Vanha Rauma on aluetta, jossa erillistä pyörätieverkostoa ei ole. Tämä siksi, että kadut ovat hyvin

kapeita, rakennukset lähellä toisiaan eikä tilaa erillisille pyöräteille ole osoitettavissa.

Huomio kevytiliikenteeseen

Seitsemänkymmenluvun ajoneuvoliikenteen sujuvuuden korostaminen muuttui yhdeksänkymmenluvulla

kevytiliikennettä suosivaksi ja sen turvallisuutta korostavaksi.

Leveät, kaupungin halki kulkevat nelikaistaiset kadut koettiin erityisesti risteysten kohdalla turvattomiksi ja ajoneuvonopeudet näillä leveillä, vaikeasti ylitettävillä kaduilla nousivat suuriksi. Uusien ajatusten ja asenteiden mukana leveitä ja huonosti liittymiltään jäsentyviä väyliä kavennettiin. Kaistatila annettiin pyöräilijöille, jalankulkijoille ja kadunvarsi- ja kaivokäyttöön.

Jalankulkijoiden ja pyö-





Vanhassa Raumassa on turvallista liikkua pyörällä ja jalan, koska ajonopeudet ovat 20 km/h.



Rauman pyöräilyverkkoa.

räilijöiden kadunylitys on nopeampaa ja helpompaa kun ajoneuvonopeuksia saatiin hillittyä. Samoihin aikoihin tehtiin katurakenteiden suunnittelussa ja toteutuksessa kevytliikennettä suosivia periaatepäätöksiä. K kaikille rakennettaville tai peruskunnostettaville kokoojakadulle tai sitä merkittävämmille väylille haluttiin erillinen kevytliikenneväylä, mi-

käli se tilan kannalta olisi mahdollista. Hidasteiden rakentaminen yleistyi ja vaarallisia risteyksiä muutettiin kiertoliittymiksi.

Laaja yleissuunnitelma keskustan kehittämiseksi

Rauman keskustaa hallitsee Pohjoismaiden suurin yhtenäisenä säilynyt historiallinen puukaupunkialue, joka

valittiin Maailmanperintökohteeksi ensimmäisenä suomalaisena kohteena vuonna 1991. Vanha Rauma

on puukaupunki, jossa kaupunkirakenne on säilyttänyt historiallisen luonteensa ja rakenteensa, sen asemakaava pohjautuu keskiaikaiseen katuverkkoon.

Raumalla hyväksyttiin vuonna 2000 hyvin laaja ja kauaskantoinen yleissuunnitelma keskustan kehittämisestä. Suunnitelma koski keskusta-aluetta yleensä, mutta erityisesti Vanhan Rauman kortteleita. Suunnitelman tarkoituksena oli parantaa katutilan jäsentelyä ja vaikuttaa liikenteen turvallisuuteen, kevytliikenteen etuja korostamalla.

Toimenpiteitä olivat mm. pyöräteiden lisääminen alueelle, jalankulkuolojen parantaminen, alueen rauhoittaminen ajoneuvoliikenteel-



Kuninkaan-kadulta on poistettu ajoradan reunakivet ja väylä on rakennettu kevytliikennepainotteiseksi. Vasemmanpuoleisessa kuvassa on aikaisempi ratkaisu.

tä sekä katuympäristön laadun kohentaminen. Uusi ja vanha keskusta pyrittiin yhdistämään toisiinsa siten, että muodostuisi yksi yhteinen keskusta, jossa liikkuminen jalkaisin tai polkupyörällä olisi luontevaa, houkuttelevaa ja helppoa. Käyttäjänkökulmia löydettiin asukas-kyselyjen ja yleisöseminaarien kautta.

Keskeinen tavoite, kävelypainotteinen erityiskatu on sittemmin toteutettu Vanhan Rauman pääväylillä, Kaupakadulla ja Kuninkaankadulla. Näillä historiallisilla kaduilla on ajoneuvoliikenne sallittu, mutta sen haitat on minimoitu. Ajoneuvonopeudet ovat 20 km/h ja jalankulkija voi ylittää kadun haluamassaan paikassa. Jalkakäytävät liittyvät ajorataan samassa tasossa, ainoastaan matala kivikouru ilmaisee ajoradan ja jalkakäytävän välisen rajan.

Keskustan kehittämissuunnittelun yhteydessä mietittiin tarkasti myös polkupyörien pysäköintiä. Vanhan Rauman alueelle suunniteltiin kattava pyöräparkkien ja pyörätelineiden verkosto.

Vanhan Rauman pääkaduille on peruskunnostuksen yhteydessä rakennettu katujen sulanapitojärjestelmä, joka poistaa automaattisesti lumen ja jään katupinnasta. Järjestelmä toimii hyvin ja luo turvallisuutta helpottamalla liikkumista ja estämällä liukastumisia. Myös



Vanhan Rauman kevytliikennesiltoja.

muualla kuin aivan keskustassa, talvikunnossapito kohdistetaan ensimmäisenä työpaikka- ja koululaisliikennettä palveleville kevytliikenneväylille.

Palkittu kehitystyö jatkuu

Keskustan kehittäminen on jatkunut keskeytyksettä kymmenen vuotta ja alussa asetetut tavoitteet on kiitetävän hyvin saavutettu. Tehdystä työstä Rauma palkittiin nimeämällä se Vuoden 2009 Kaupunkikeskustaksi. Kaupunki valittiin pyöräilyansioistaan myös vuoden 2010 Pyöräilykaupungiksi.

Kevytliikenneverkoston kehittäminen tulevaisuudessa levittäytyy kuntaliitosten myötä Rauman kaupunkiin liittyneiden kuntien taajamiin. Pyörätieyhteydet Kodisjoelle ja Lapin kirkonkylään ovat tulevaisuudessa

huomattavia yksittäisiä haasteita.

Työ jatkuu ja jokainen vuosi saadaan lisää viihtyisää ja turvallista katutilaa, jossa pyöräilijät ja jalankulkijat tuntevat liikkumisensa turvalliseksi, helpoksi ja miellyttäväksi.



YKSITYISTIEN PARANTAMINEN

Suunnittelun ja toteuttamisen perusteet

Esko Hämäläinen

**Uusi
käytännönläheinen
yksityistiekirja!**

YKSITYISTIEN PARANTAMINEN

on Suomen Tieyhdistyksen uusi julkaisu, joka kokoaa yhteen tähän asti hajallaan olleet yksityistien parantamisen suunnittelu- ja toteuttamishjeet.

Kirja sisältää kaikille tiekunnille ja tieosakkailla tarpeellista perustietoa yksityisteiden parantamisesta – riippumatta siitä onko parantamishankkeita vireillä vai ei.

Kirjan tekninen osa suunnittelu- ja toteuttamishjeineen on tarkoitettu erityisesti hankkeiden vastuuhenkilöille tiekunnassa, suunnittelijoille, hankkeiden valvojille, urakoitsijoille ja muille toteuttajille.

Kirjassa on liitteineen 140 sivua, 30 valokuvaa ja 63 piirrosta.

Opaskirjan on kirjoittanut Esko Hämäläinen ja sen tekemisessä on ollut mukana laaja asiantuntijaryhmä.

Kirjan hinta on 48 euroa (sis. alv)
+ postituskulut

**Suomen Tieyhdistyksen jäsenille
hintaa on 40 euroa** (sis. alv)
+ postituskulut

Tilaukset

Suomen Tieyhdistys
Kaupintie 16 A, 00440 Helsinki
Puhelin 020 786 1006
Faksi 020 786 1009
toimisto@tieyhdistys.fi
www.tieyhdistys.fi

SUOMEN  TIEYHDISTYS

Lars Gemzøe:

Kevyen liikenteen kaupunki hyvä myös autoilijalle

Eeva-Liisa Hynynen

Miksi Kööpenhamina on pyöräilijöiden paratiisi, mutta Tampere ei? Tanskalainen arkkitehti ja kaupunkisuunnittelun ”guru” Lars Gemzøe sparrasi kesäkuussa Tampereella TTY:n Pykälä-projektin työpajan yhteydessä kaupunkisuunnittelijoita tarkentamaan katseensa jalankulkijoihin ja pyöräilijöihin.

– Kevyen liikenteen kaupunki, jossa on vaivatonta liikkua kävellen tai pyörällä, on toimiva myös autoilijoiden ja julkisen liikenteen kannalta, Lars Gemzøe väittää.

Gemzøella on kanttia väitteelleen. Tanskalaisen Gehl Architets -arkkitehtitoimiston osakas ja pitkäaikainen kaupunkisuunnittelun professori on jättänyt kollegansa **Jan Gehlin** kanssa vaikuttavia kädenjälkiä maailman metropoleihin ja pienempiinkin kaupunkiin. Gemzøen cv:stä löytyy muun muassa New Yorkin Times Squaren ja Melbournen kaupunkikeskustojen uudistukset.

Gemzøen mukaan oppimisprosessi on sama ajasta ja paikasta riippumatta: ollaanpa Kööpenhaminan Strøget-suunnitelmien äärellä 1960-luvulla tai Melbournen suunnitelmien äärellä 2000-luvulla.

– Kaupunginhallinnossa sanotaan toistuen, että eivät

täkäläiset ole ulkoilmaihmissiä, ja että eivät ihmiset halua liikkua jalan. Ei ole selaista pyöräilykulttuurikaan, että asukkaat vaihtaisivat autoilun polkupyörään. Yrittäjät sanovat, että heidän liikkeidensä edestä täytyy löytyä autoille pysäköintipaikkoja, tai liiketoiminta kuolee. Nämä perustelut olemme kuulleet aluksi kaikkialla, Gemzøe summaa.

Kun suunnitelmiin on saatu vauhtia ja kävelyalueet ovat toteutuneet, kansalaisten palaute on ollut välitön: kävelykeskusta on täytynyt kaupunkifiilistelijoista, kahviloiden ulkoterassit ovat lisääntyneet, yrittäjät kävelyalueen ulkopuolella vaativat kävelykeskustan laajentamista. Monimuotoinen ja elävä kaupunkikulttuuri on alkanut pesiä kävelykeskustoihin.

– Myös liikennesuunnittelijat ovat havainneet, että läheisillä ajoväylillä liikenteen sujuvuus on parantunut. Esimerkiksi Times Squaren lä-

heisillä suurilla avenueilla matka tahtuu autolla tänään keskimäärin seitsemisen minuuttia nopeammin kuin ennen kävelyalueen avautumista, Gemzøe kertoo.

Mittakaavana ihmisten arki

Lars Gemzøe jaksaa puhua puhumasta päästyäänkin asukkaiden hyvästä arjesta.

– Hyvän arjen täytyy olla kaiken suunnittelun lähtökohta ja perusta. Jos kaupunkia tarkastellaan jalankulkijan ja pyöräilijän näkökulmasta, syntyy hyvää ja mielenkiintoista arkiympäristöä, koska mittakaavana on ihminen ja hänen kykynsä ottaa kaupunkia haltuun.

Gemzøen mukaan kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on poliittinen valinta, mutta

PYKÄLÄ

- Tampereen teknillisen yliopiston tiedonhallinnan ja logistiikan laitoksen tutkimus- ja kehitysprojekti suomalaiskaupunkien ja ministeriöiden avuksi liikenteen ja maankäytön suunnitteluun, poliittisen päätöksenteon ohjaukseen sekä pyöräilyn ja kävelyn edistämiseen

- projektin kesto 1.6.2009–30.6.2011
- projektista kootaan laaja-alainen materiaali kymmenestä eurooppalaisesta kaupungista: selvitetään pyöräilyn ja kävelyn menestystekijät
- yhteistyötahoina kahdeksan suomalaista kohdekaupunkia: Helsinki, Tampere, Oulu, Jyväskylä, Pori, Lappeenranta, Hyvinkää ja Porvoo, sekä neljä ministeriötä: LVM, YM, OPM, STM
- tutkimuksen vastuullisena johtajana liikennetekniikan professori **Jorma Mäntynen** ja hankkeen projektipäällikkönä **Kalle Vaismaa**
- Tulevaisuuden kaupunki -työpaja Pykälä-projektin kaupungeille Tampereella 10.6.2010, puhujana tapahtumassa oli mm. tanskalainen arkkitehti Lars Gemzøe



Lars Gemzøe vakuuttaa, että pyöräilijöille ja jalankulkijoille hyvä kaupunki on toimiva myös autoilijoiden, julkisen liikenteen ja yritysten kannalta.

ei enää puoluepoliittinen kysymys.

– Aiemmin kävely- ja pyöräilyalueista väännettiin kättä oikeiston (right) ja vasem-

miston (left) välillä. Tänään kysymys on siitä, suunnitellaanko kaupunkia oikein (right) tai väärin (wrong).

Kenen sitten tulisi olla

aloitteellinen, että pyöräilijän ja kävelijän olisi nykyistä vaivattomampaa liikkua kaupungissa?

– Aloitteellinen voi olla kuka hyvänsä. Olennaista on, että asia nousee keskusteluun. Suunnittelijoilta ja päättäjiltä vaaditaan kuitenkin laajaa kokonaisnäkemystä ja rohkeutta linjauksiin. Jotta kävelykeskustat ja pyörällä liikkuminen ovat mahdollisia, tarvitaan hyvää julkista liikennettä. Raideliikenne on aina parempi ratkaisu kuin liikenne ilman raiteita. Suunnittelijoiden on linjattava, kuinka julkinen liikenne, pyöräily ja kävelminen on yhdistettävissä sujuvaksi, katkeamattomaksi ketjuksi.

Gemzøe vakuuttaa, että näennäisen pieniltä kuulostavat asiat ovat viime kädessä isoja kysymyksiä kaupungin elinvoiman kannalta.

– Siellä missä kävellään, pyöräillään ja otetaan kaupunkikeskustat ihmisten

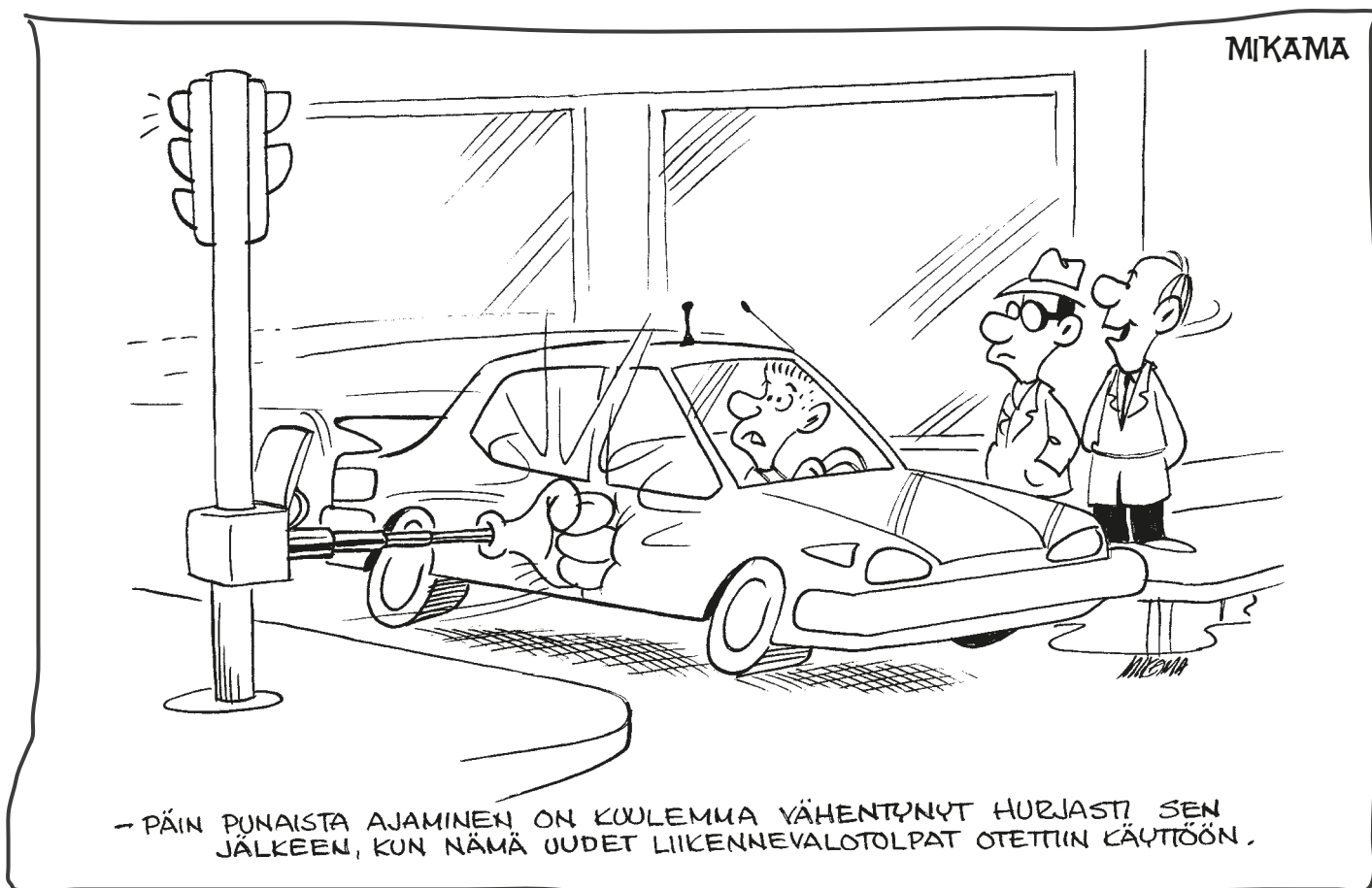
haltuun, sellaisissa keskuksissa menestyvät myös yritykset.

Gemzøen mukaan elävän kaupunkikeskustan kehittäminen on hidasta, mutta myös kiitollista työtä.

– Kööpenhaminalaisetkin kritisoivat aikoinaan Strøgetin suunnitelmia sanoen, etteivät ole ulkoilmakansaa. Katsokaa Kööpenhaminan keskustaa tänään, Gemzøe naurahtaa ihmetellessään Tampereen Hämeenkadulla pirkanmaalaisten villiä ja sekavaa pyöräily- ja liikennekulttuuria.

– Ette kuitenkaan ole vielä menettäneet mitään. Kaikki mahdollisuudet ovat olemassa, jos kaupunkisuunnittelijanne ja päättäjänne niin haluavat. Ensimmäinen kysymys on, halutaanko pyöräilyä ja kävelyä edistää oikeasti. Jos halutaan, kaikki ratkaisut ovat johdettavissa tästä päätöksestä käsin.

STOP



Pyöräliikenteen liittymäjärjestelyihin haetaan parannuksia Helsingissä

Teksti ja kuvat: Marek Salerno
Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Kadunvarsien pyöriteiltä edellytetään hyvää palvelutasoa, mikä punnitaan matkanteon jatkuvuudella ja sujuvuudella sekä yleisillä mukavuustekijöillä. Suunnittelun kulmakiveksi muodostuvat liittymäjärjestelyt, jotka usein määräävät yksittäisen pyöräväylän toimivuuden.

Helsingin kaupunki on valmistelemasa uutta pyöräliikenteen suunnitteluohjetta, jonka tarkoitus on luoda puitteet pyöräilyolosuhteiden kokonaisvaltaiselle kehittämiselle. Polkupyörä on kestävä kaupunkiliikenteen symboli, jolla on kaikki edellytykset tulla kaupunkilaisten suosimaksi kulkuvälineeksi. Ehtona on, että polkupyörällä voi siirtyä vaivattomasti paikasta toiseen kaikkialla katuverkossa.

Historiallisesta perspektiivistä katsottuna liikennesuunnittelu on palautumassa lähemmäksi kaupunkisuunnittelua, horjuttaen nykyisiä suunnittelukäytäntöjä. Käytännössä kehitys merkitsee siirtymistä autoliikenteen optimoinnista kokonaisvaltaisempaan liikenteen optimointiin. Pyöräilyn ja jalan-

kulun osalta tämä tarkoittaa perinteisen liikennekontra kevyt liikenne -asetelman murtumista.

Uusien tavoitteiden ja arvojen edessä pyöräliikenteen liittymäjärjestelyihin kohdistuu muutospainetta, jotka heijastuvat voimakkaasti myös muuhun suunnitteluun. Liittymäsuunnittelun merkitys korostuu tiivissä katuverkossa ja on suurimmillaan kaupunkien keskustoissa, missä isot liikennemäärät, erilaiset intressit ja ainainen tilanpuute kohtaavat. Suunnittelupöydällä

ratkotaan yhtälöä, jossa pyörä- ja joukkoliikenteen olosuhteita kehitetään, autoliikenteen edellytyksiä turvataan ja jalankulkijasta leivotaan katutason markkinajohdattajaa.

Turvallisten liittymäratkaisujen jäljillä

Liittymäjärjestelyt ansaitsevat erityishuomiota jo pelkästään turvallisuussyistä, sillä



Pyörätien linjauksella varmistetaan pyöräilijöiden näkyminen. (Kuva Tukholmasta)



Kööpenhaminassa pyöräilijät ja autoilijat kommunikoivat keskenään.

valtaosa pyöräliikenteen vakavista onnettomuuksista aiheutuu liittymäalueilla pyöräilijöiden ja moottoriajoneuvojen välisistä yhteentörmäyksistä. Pyöräilyn liittymäturvallisuutta onkin tarkasteltu useissa tutkimuksissa, joiden valossa tasoliittymien ja niiden väliin jäävien linjaosuuksien turvallisuutta on kehitettävä täysin toisistaan poikkeavista lähtökohdista. Pyöräteitä rakentamalla voidaan parantaa liikenneturvallisuutta liittymien välillä, mutta itse liittymissä liikennemuotojen erottelu vaikuttaakin päinvastaisesti.

Liittymäturvallisuuden kannalta on keskeistä hillitä autoliikenteen nopeuksia ja luoda hyvät edellytykset pyöräilijöiden ja autoilijoiden väliselle vuorovaikutukselle sekä varmistaa pyöräilijöiden näkyvyys. Lisäksi liittymäjärjestelyjen tulee olla yksiselitteisiä, yllätyksettömiä ja riittävän yksinkertaisia. Mainitut turvallisuuskriteerit selittävät varsin hyvin miksi turvallisimpaan tasoliittymäratkaisuun päästään yleensä sijoittamalla pyöräiliikenne muun ajoneuvoliikenteen yhteyteen. Tällöin autoilijat ja pyöräilijät

kommunikoivat keskenään, jolloin yllättävien konfliktitilanteiden todennäköisyys pienenee.

Riittävien näkemien varmistaminen ei yksin takaa turvallista liittymää. Huomiota on kiinnitettävä myös pyöräväylän linjaukseen sekä liittymägeometriaan. Tämä pätee erityisesti kierto liittymissä, jossa rakenteellisen toteutuksen on nykyistä paremmin tuettava vallitsevia väistämisyjärjestelyjä. Pienempien katuliittymien kohdalla pyöräilyn turvallisuutta voidaan ulkomaisten esimerkkien valossa edistää viemällä pyörätie ja jalkakäytävä katkeamattomana sivusuunnan liittymän yli. Tätä käytäntöä esiintyy Suomessa lähinnä pihakatujen yhteydessä, mutta sen laajamittaisempaa soveltamista on jatkossa syytä harkita.

Parempaa sujuvuutta

Sujuvuus on pyöräilyn tärkeimpiä laatutekijöitä, sillä lihasvoimalla aikaansaadun vauhdin säilyttäminen on pyöräilijälle tärkeää. Siksi liittymät on pyrittävä suunnittelemaan samalle mitoituspseudelle kuin linja-



Sivusuunnan liittymän yli vedetty pyörätie parantaa pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden turvallisuutta ja sujuvuutta. (Kuva Göteborgista)

osuudet. Liittymien sujuvuus vaikuttaa suuresti pyöräilijöiden matkanopeuteen, mutta lisäksi se on huomattava mukavuustekijä vähentäessä pyöräilijän tarvetta turhiin jarrutuksiin ja kiihdytyksiin.

Liittymäsuunnittelussa sujuvuutta luodaan turvallisuuden ehdoilla. Nämä kulkevat

kuitenkin käsi kädessä, sillä turvallisuuden edellyttämä vuorovaikutusta auto- ja pyöräliikenteen kesken edesautetaan parhaiten sujuvilla liittymäratkaisulla. Tämä pätee kuitenkin vain yksisuuntaisilla pyörätiejärjestelyillä, kun pyöräilijät ja autot kulkevat samaan suuntaan. Tämä yhdistetty hyöty

on osasy, miksi yksisuuntaisia pyöräväyliä tullaan jatkossa suosimaan etenkin Helsingin kantakaupungin alueella. Kaksisuuntaisilla pyörätiejärjestelyillä turvallisuuden ja sujuvuuden yhdistäminen vaatii järempiä keinoja. Tarvitaan joko valo-ohjausta tai rakenteellisia erityistoimenpiteitä.

Turvallisuuskriteerien täytyessä sujuvuutta edesautetaan sopivilla kaarresäteillä ja riittävällä väylälevyydellä. Sujuvuus edellyttää lisäksi luopumista turhista tasoeroista ja reunatuista, jotka toistaiseksi ovat tunnusomaisia suomalaiselle pyörätiesuunnittelulle. Reunatuista luovuttaessa on kuitenkin huomioitava, että esteetön jalankulkuympäristö tarvitsee selkeitä rajapintoja muodostavia tasoeroja. Näin ollen pyöräilyä ja jalankulkua ei voida aina käsitellä yhtenä pakettina, vaan jonkin asteinen erottelu on välttämätön. Erottelu mahdollistaa kuitenkin molempien käyttäjäryhmien paremman huomioidamisen ja palvelee laajemmin jalankulun laatutavoitteita vähentäessään konflik-

teja pyöräilijöiden kanssa. Konfliktien minimointi palvelee samalla myös pyöräilyn sujuvuutta.

Viivytysten minimoimiseksi tulee suunnittelussa huomioida myös riittävä pyöräliikenteen kapasiteetti. Tämä pätee erityisesti valo-ohjattuihin liittymiin, joiden välityskyvyn on säilyttävä suuremmillakin pyöräilijämäärillä. Kaksisuuntaisia pyörätiejärjestelyjä käytettäessä tulee lisäksi huolehtia siitä, etteivät risteäviin suuntiin kulkevat pyöräilijät tuki toistensa kulkusuuntia.

Jatkuvuutta kaikkialle

Hyvä pyöräilykaupunki on sellainen, jossa polkupyörällä pääsee huolettomasti kaikkialle. Silloin voidaan puhua hyvistä pyöräilyolosuhteista. Toisinaan olosuhteita luodaan erillisellä infrastruktuurilla, toisinaan liikennettä rauhoittaen. Pyöräilijällä on kuitenkin aina paikkansa kadulla, oli se sitten pyörätiellä, pyöräkaistalla, ajoradalla tai sen ylittävällä pyörätien jatkeella.

Monenlaiset järjestelyt



Hyvä liittymäratkaisu on sujuva ja minimoi konflikteja. Tibeässä katuverkossa tämä edellyttää pääsääntöisesti yksisuuntaisia pyörätiejärjestelyjä.
(Kuva Tukholmasta)

synnyttävät saumakohtia, jotka pääasiallisesti sijoittuvat liittymäalueille. Saumakohdat ovat potentiaalisia epäjatkuvuuskohtia, jotka liittymäsuunnittelussa vaativat oman erityisen huomionsa. Jatkuvuutta tarkasteltaessa tulee muistaa kaik-

Viivytysten minimoimiseksi tulee liittymien suunnittelussa huomioida riittävä pyöräliikenteen kapasiteetti. Helsingissä Meritullintorilla vaatimukset eivät toteudu.

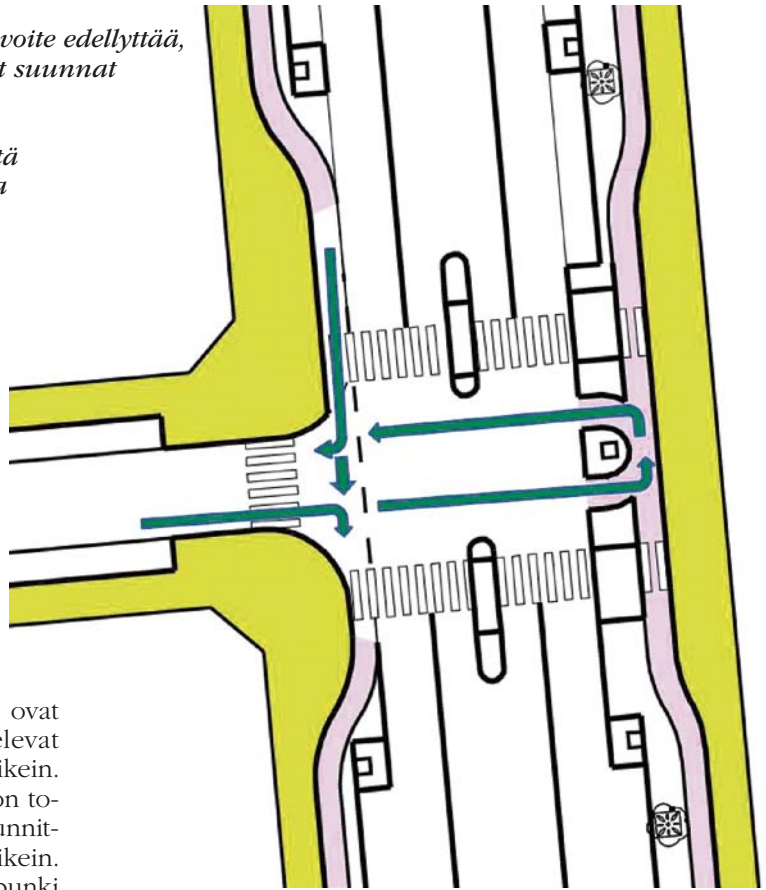


ki mahdolliset suunnat, jonne pyöräilijät liikkuvat. Jatkuvuus ei rajoitu yksinomaan pyörätien jatkuvuuteen, vaan liittyy laajemmin matkanteon jatkuvuuteen. Matka jatkuu vaikka pyörätie päättyy.

Jos jatkuvuutta ei huomioida riittävästi, ovat seuraukset tutut: pyöräilijät ohjautuvat jalkakäytävälle eivätkä helposti uskaltaudu sieltä pois. Korkeilla reunakivillä eroteltu autokaista näyttää jalkakäytävällä polkiessa pelottavana, eikä enää houkuttele pyöräilijää, vaikka jalkankulkijat protestoivat. Suunnittelulla on siksi ensiarvoisen tärkeää madaltaa henkisiä esteitä ja luoda edellytyksiä oikeanlaisille ajotottumuksille. Tämä tehdään selkeillä ja loogisilla järjestelyillä, joilla varmistetaan, että pyöräilijä varmuudella tietää paikkansa matkan jatkuessa, oli se sitten pyörätieltä toiselle, pyörätietä ajoradalle tai ajoradalta pyörätielle. Lisäksi tulee var-

Pyöräilyn jatkuvuustavoite edellyttää, että kaikki mahdolliset suunnat huomioidaan. Hyvillä liittymäjärjestelyillä varmistetaan myös, että pyöräilijä löytää omaa paikkansa kadulta.
(Piiros KSV)

mistaa, että järjestelyt ovat toimivia ja houkuttelevat pyöräilijää ajamaan oikein. Ja kun näin tapahtuu, on todennäköisesti myös suunnittelussa tehty jotakin oikein. Loppujen lopuksi kaupunki saa sellaiset pyöräilijät kuin se ansaitsee.



KIINKO JA RAKLI TARJOAVAT YHTEISTYÖSSÄ PÄTEVÖITTÄVÄÄ TÄYDENNYSKOULUTUSTA INFRAN KUNNOSSAPIDON JA RAKENNUTTAMISEN ALUEILTA

Infran kunnossapidon johtaminen (KUP) -koulutusohjelma

käynnistyy syyskuussa!

KUP-koulutus tähtää uuteen kansallisen tason pätevyYTEEN. Koulutuksen tavoitteena on antaa valmiudet infran kunnossapitopalveluiden tilaamisen ja tuottamisen johtamis- ja suunnittelutehtäviin.

Koulutusohjelma on suunnattu kaikille infran kunnossapitoa tarjoaville palveluiden tilaajien ja tuottajien toimihenkilöille, joilla on muutaman vuoden kokemus alan johto-, suunnittelu-, toteutus- tai hankintatehtävistä. Koulutukseen on saatavilla edullisia valtiontukipaikkoja.

Koulutusohjelman ensimmäinen lähiopetusjakso on 28.–29.9.2010 Helsingissä.



Kiinteistöalan Koulutuskeskus • Kiinteistöalan Koulutussäätiö

Infran rakennuttamisen pätevoittävät koulutusohjelmat käynnistyvät jälleen syys- ja lokakuussa

Infrastruktuurin tuottamisen johtaminen (RAPS) Infra-Rakennuttaja (RAP)

Lisäksi tarjoamme ajankohtaisia seminaareja

- Rakennuttamisen johtaminen: Juridiikkapäivät 2.–3.9.2010
- Rakennuttamisen riskienhallinta ja jalkauttaminen 14.9.2010
- Työturvallisuus infrahankkeessa 15.9.2010
- Projektinjohtototeutusmuodot 17.9.2010
- Rakennuttamisen ja sopimusjohtamisen perusteet -seminaarisarja
 1. Lainsäädäntö ja pelisäännöt 23.–24.9.2010
 2. Suunnittelun hankinta ja sopimukset 2.–3.11.2010
 3. Rakennuttamisen toteutusmuodot ja sopimustekniikka 18.–19.11.2010

Tutustu koulutusten sisältöihin ja aikatauluihin osoitteesta: www.kiinko.fi > koulutustarjotin > rakennuttaminen

Lisätietoja

Pirjo Honkaniemi
puh. (09) 3509 2956 / 0500 703 884
pirjo.honkaniemi@kiinko.fi

Malmin asematie 6, 00700 Helsinki, puhelin 3509 290, faksi (09) 3511 380, www.kiinko.fi

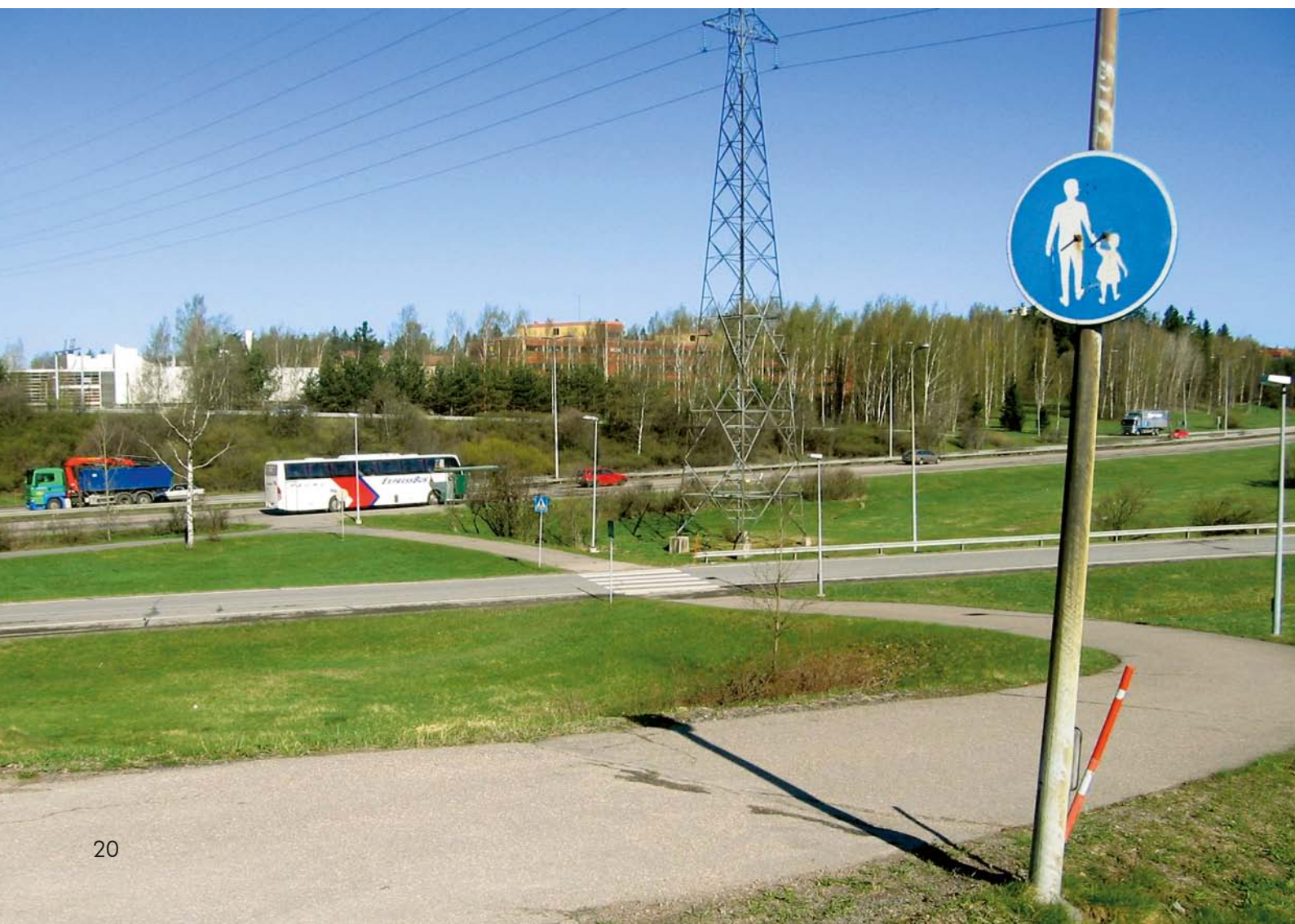
Millaisia kaupunkien pääväyliä tulevaisuudessa?

Jani Päivänen

Kaupunkien päätiet voisivat olla parempaa ympäristöä ja tuottaa vähemmän haittoja, jos ne suunniteltaisiin reilusti kaduiksi.

Liikennejärjestelmään kohdistuu lähivuosina syvällisiä ja voimakkaita muutospaineita jotka liittyvät globaaleihin ympäristö- ja ilmastokysy-

myksiin. Jotta ilmastositomusten mukaisista päästövähenneksistä voidaan pitää kiinni, tarvitaan yhteiskunnan eri sektorit lävistävä ”systeminen muutos”. Esi-



merkiksi SITRA:n mukaan nyt on paitsi innovoitava ja rakennettava kestävä kehityksen osaratkaisuja, myös rohkeasti kyseenalaistettava voimassa olevia suunnittelun tavoitteita.

Mikä lopulta on liikennejärjestelmän tai sen osan, kuten kaupunkien pääväylän, sisällöllinen tavoite? Normaalityyppisissä, kun ratkotaan esimerkiksi liikenteen pullonkauloja ja valitellaan määrärahojen puutetta, sisältökysymyksiä ei kysytä. Periaatteessa tiedämme, että autoliikenteen kasvua ja työmatkojen pidentymistä vastaan on toimittava, mutta mitä se merkitsisi esimerkiksi kaupunkien sisääntuloteiden suunnittelun kannalta?

Mitä liikennemuotojen erottelun tilalle?

Pääväylien suunnittelussa on korostettu sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. Yhdistelmä on johtanut vahvaan eri liikennemuotojen erotteluun ja on käytännössä tuottanut autokaupunkimiljöötä kaupungin ydinalueille saakka.

Pääväylillä on huomattava estevaikutus mutta toiminnallisesti vähäinen suhde ympäristöönsä. Kauppa toki saa mittakaavaetuja keskitämällä suuryksiköihin eritasoliittymiin, joiden maankäyttö sallii paljon pysäköintipaikkoja. Suuryksikkökehitys tukeutuukin tällä tavoin voimakkaaseen väylähierarkiaan. Samalla pääväyliltä katsoen näkymättömissä olevat perinteiset lähiöt menettävät lähipalveluita.

Toinen syy nykyiseen liikennemuotojen erotteluun on asukkaiden suojaaminen melulta. Nykyisillä nopeuksilla tarvitaan esteitä, jotka eivät useinkaan kaunista kaupunkikuvaa vaan sulkevat näkymiä ja viimeistelevät väylän estevaikutuksen. Väy-

Pysäkillä kulkijan reitit väylän varrella ovat pitkiä. Hämeenlinnanväylä, Helsinki.



Raitioteihin investoimalla on saatu aikaan erittäin hyvin saavutettava kävelykeskusta ja tuotu nostetta kaupunkikuvaan. Montpellier, Ranska.

läkaupungissa väylät ovat haittavyöhyke.

Maankäytön eheyttämisen yhteydessä on alettu uudelleen puolustaa perinteistä katuverkkoa, joka tuottaa yhtenäisemmän kaupunkirakenteen. Esimerkiksi jo klassisen urbanistin **Jane Jacobsin** mukaan kadut ovat kaupunkia koossa pitävä voima ja samalla kaupungin kasvot. Kadut yhdistävät kaupunginosia, asukkaita ja toimintoja.

Jatkuva katuverkko on helposti luettava, lyhentää etäisyyksiä palveluihin, ja palveluverkko voi samalla erikoistua alueellisesti. Britannian ja Yhdysvaltojen Smart Growth -liike kiinnittääkin erityistä huomiota yhtenäiseen katuverkostoon, joka liittyy kaupungin toiminnon yhteen ja tarjoaa yhden sijaan useita vaihtoehtoisia reittejä. Se hajauttaa liikennettä, jolloin tullaan toimeen kapeammilla ja hitaammilla kaduilla, joilla pysäköinti on sallittu. Suunnit-

telu pyrkii tuomaan kaupat ja palvelut kadun (high street) varteen irtokauppa-keskusten sijaan.

Rauhallisempi, kaupungin kaduille sopiva nopeustaso vähentää melua, mikä puolestaan mahdollistaa rakentamisen lähemmäs katuja. Meluntorjunta yhdyskuntarakenteeseen liittyvin keinoin on Suomenkin valtakunnallisten linjausten mukaan ensisijaista.

Entä joukkoliikenne? Suuret väylät on usein merkitty suunnitelmissa joukkoliikenteen laatuikäviksi. Matkustaminen väylällä onkin sujuvaa. Laadun kokemusta vähentävät kuitenkin matkat pysäkillä usein aution väylän ympärillä - bussinvaihto voi merkitä hyvinkin puolen kilometrin kiertomatkaa. Nopeuksien vuoksi pysäkeillä on kova melutaso ja epäviihtyisää odotella. Rauhallisemmalla kadulla ympäristö voitaisiin tuoda ”lähemmäs” ja pysäkit juuri siihen missä väylät risteävät.

Uusi ekologinen raitiotieverkosto voi olla tulevaisuudessa merkittävä kaupunkirakenteen eheyttämisen tekijä. Se mahdollistaa nykyistä monikäyttöisemmän ja kävely-ystävällisemmän katuympäristön ja lisää joukkoliikenteen matkustajamääriä. Raiteet sijoitetaan mahdollisuuksien mukaan valmiille pääkaduille, jolloin muutos saattaa viedä tilaa autokaisoilta ja suosia varsin konkreettisesti joukkoliikenteen käyttöä.

Mikko Laaksonen Turun kaupungilta on korostanut tässä yhteydessä laadukkaiden matkustajainformaatiojärjestelmien ja viihtyisien pysäkkien merkitystä. Investoinnit ovat suuria, joten uudesta liikennepalvelusta on tehty iso imagotekijä ja usein koko kaupunkikuvaa on kohennettu raitiotietä rakennettaessa.

Pinnassa tai maan alla

Bulevardit ovat suuria katu- ➔

puilla reunustettuja katuja, joilla on erilliset alueet läpiajoliikenteelle ja toisaalta hitaammalle ajoneuvo- ja kävelyliikenteelle. Tällä kaksoisstrategialla ne pystyvät samanaikaisesti välittämään suuria liikennevirtoja ja yhdistämään ihmisiä ja palveluita toisiinsa, toimimaan hyvin eri liikkujaryhmien kannalta sekä rauhoittamaan liikenteen nopeuksia. Kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti ne ovat kiinteästi yhteydessä rakennettuun ympäristöön.

Bulevardiratkaisut ovat yksi keino lieventää väylän melua ja estevaikutuksia sekä liiallista liikenteen ja kaupungin muiden toimintojen erottelua toisistaan. Ne sopivat sisääntuloteille, joilla painopistettä halutaan siirtää joukkoliikenteeseen ja pyöräilyyn. Ne sopivat kaupunkien imagonkohotukseen: jälleenrakentamalla kadut voidaan niille saada elämää ja toimijoita. Nopeuksia rau-

hoittamalla voidaan vähentää melupäästöä. Bulevardit auttavat siten pääväyliltä asutukseen ja virkistysalueille kohdistuvan melun ehkäisemisessä.

Yhdysvalloissa uusurbanistien suosikki-ideoita on moottoriteiden korvaaminen bulevardeilla. Kokemuksia onkin jo, esimerkiksi San Franciscossa purettiin Embarcaderon moottoritie ja tilalle rakennettiin palmujen kehystämä katuverkosto, joka kytkettiin tiiviisti uuden light rail -järjestelmän (T Third Street) kehittämiseen.

Jalankulkuyhteyksien parantamisen ohessa laajempi bulevardikehittäminen mahdollistaisi palveluiden tuomisen pysäkkien ympäristöön. Suomalainen esimerkki toimivasta, joskin pienehköstä bulevardiympäristöstä on Sammonkatu Tampereella. Kadulla on erillinen hidaskaista parkkipaikkoihin, joista hyötyvät liikkeet ja palvelut ja siten niin sa-

tunnaiset ohikulkijat kuin paikalliset asukkaatkin. Vastaavalla tavoin voitaisiin pääkaupunkiseudun suurten väylien isommalla käyttäjäkunnalla varmasti tuottaa joukkoliikennepysäkkien lähelle elämää ja toimintaa: kauppooja, ravintoloita, palvelupisteitä, ja näiden tuottamia työpaikkoja.

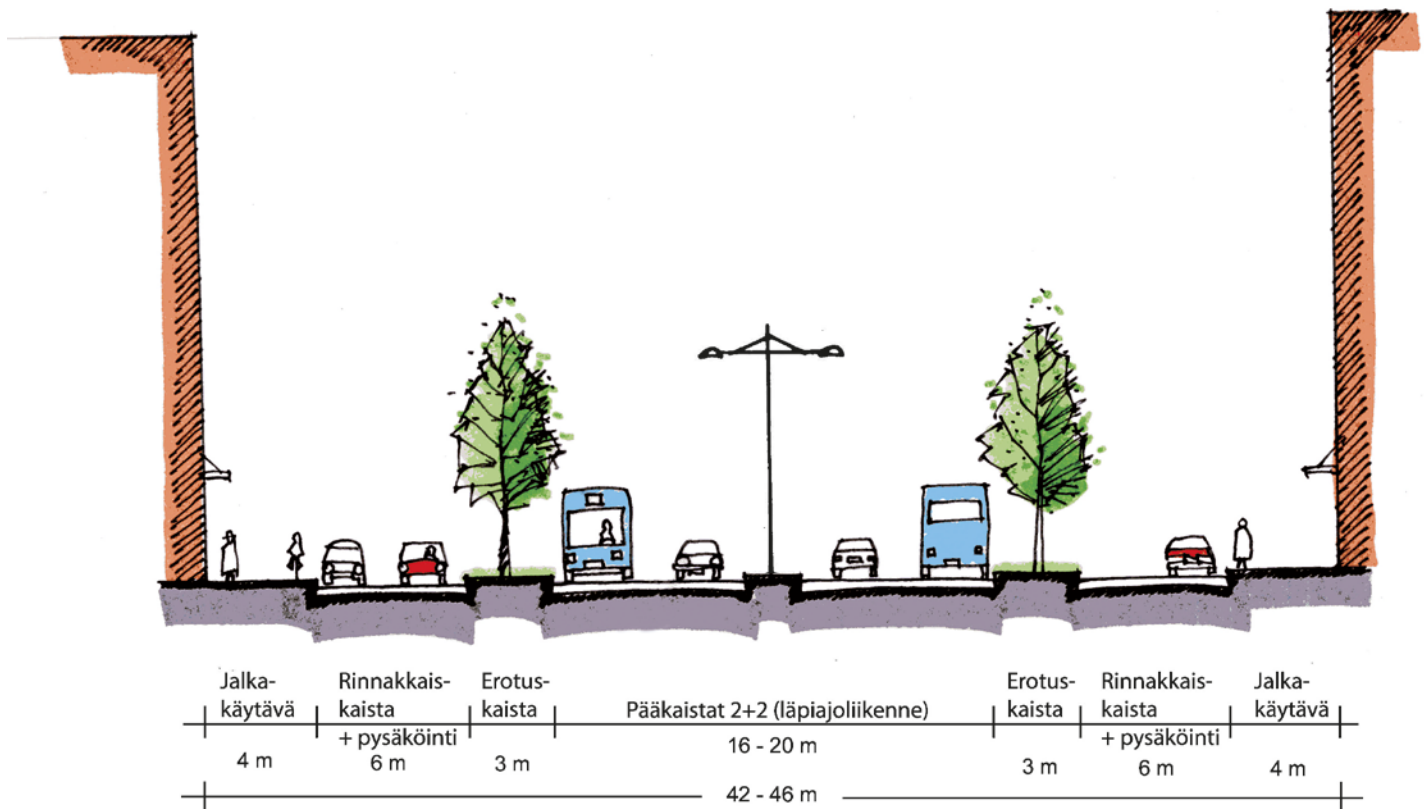
Yhdysvaltalainen arkkitehti **Allan B. Jacobs** on tutkinut innokkaasti kaupunkien pääkatuja eri puolilla maailmaa. Juuri nopean ja hitaan liikenteen yhdistäminen samalle väylälle on hänen mukaansa bulevardikatujen keskeinen innovaatio.

Tunneli- ja kattamisratkaisut sopivat paremmin sellaiseen tulevaisuuskenaarioon, jossa ajoneuvoliikenne tuottaa edelleen merkittävästi paikallisia ympäristöhaittoja. Kattamisella voidaan vähentää melulle ja päästöille altistumista. Väylän estevaikutus saadaan

poistettua. Kattaminen sopii kehäteille, joilla suurin osa liikenteestä on ohikulkevaa ja melusta kärsiville esikaupunkialueille, joilla on täydennysrakentamispotentiaalia. Kattamalla suuri tie voidaan saada runsaasti rakennuskelpoista maata, vaikkakin rakennuskustannukset nousevat tavanomaista korkeammiksi.

Katettujen väylien ongelmia on liittymien rakentamisen kalleus ja jäykkyys. Myös bussipysäkkien suunnittelu on hyvinkin haasteellista.

Todellisissa kohteissa näitä ratkaisumalleja voidaan yhdistellä esimerkiksi vyöhykkeittäin. Muutos on toteutettava laadukkaasti niin kevyen liikenteen olosuhteiden, laadukkaiden pysäkkien kuin liityntäpysäköintijärjestelyjen osalta. Laatuun investointi kannattaa. Esimerkiksi katupuut vaikuttavat nopeuksiin, supistavat koetua väylätilaa ja tuovat puis-



Bulevardikadun tyyppipiikkileikkaus, ideapiirros. Petri Saarikoski, Jari Laaksonen/WSP Finland.

tomaisuutta muutoin tiivistyvään kaupunkiympäristöön.

Pohdittavaa jatsoon

Väyläkapasiteettia lisäämällä on levitetty kaupunkialueita. Vastakkainen kehitys on sekin mahdollista. Australialaisen liikennetutkijan **Jeff Kenworthyn** mukaan tarjonnan vähentäminen vähentää myös kysyntää. Ihmiset ottavat käyttöön parempia tapoja päästä töihin, ja valitsevat asuinpaikkansa kaukonäköisemmin. Tämä edellyttää samalla laadukasta keskusta- ja asuinympäristöä.

Entä jos liikennettä rauhoitetaan, lisääntyvätkö päästöt? Aihetta näyttää tutkitun yllättävän vähän. Löytyi kuitenkin tuloksia, joiden mukaan rauhallinen ajotapa vähentää päästöjä yleensä; kiihdytysten ja jarrutusten vähentämiseksi suositeltiin voimakkaasti kiertoliittymien käyttöä. Kiinnostavia ovat kuitenkin etenkin pitkän aikavälin vaikutukset, jos esitetyllä liikenteen ”sivilisoinnilla” onnistutaan vaikuttamaan liikennesuoritteeseen ja kulkumuotojakaumaan.

Pääväylän ylitykset ja alitukset ovat keskeinen suunnitteluhaaste, jossa tulisi

käyttää korkealuokkaista ympäristösuunnittelua. Ne tulisi ainakin keskusta-alueilla ja muilla tiheän asuminen tai palvelu- ja työpaikka-keskittymien alueilla suunnitella mieluiten siten, että kävelijät ja pyöräilijät käyttävät maanpinnan tasoa. Mieleen tulee tanskalaisarkkitehti **Jan Gehlin** voimakas puolustus elävien kaupunkitilojen ja yhden tason ratkaisujen puolesta - tunneleita, alikulkua ja eksyttäviä kiertoteitä vastaan.

Nykyisillä käytännöillä ei pystytä kohtaamaan tulevaisuuden haasteita. Tienpitäjän varat/kiinnostus eivät

yleensä yksin riitä tieympäristön remonttiin. Siksikin pääkatujen ympäristön kehittäminen pitää liittää laajempaan aluesuunnitelmaan. Maksajien löytäminen edellyttää, että kootaan intressitahot yhteisen pöydän ääreen keskustelemaan tavoitteistaan.

Suurten väylien haasteet ovat yhteisiä eri maissa ja eri kaupungeissa. Kansainvälisiä yhteistyöverkostoja kannattaisi hyödyntää ratkaisuja haattaessa.



Liityntäpysäköintipaikkoja tarvittaisiin puolet lisää

Liityntäpysäköinti lisää joukkoliikenteen käyttöä ja on apuna ruuhkautumisen hillinnässä.

Liityntäliikenteen käyttö on lisääntynyt nopeasti. Nykyisin Helsingin työssäkäyntialueella on noin 10 000 autopaikkaa ja 11 000 pyöräpaikkaa, ja suosituimmat kohteet ovat täynnä jo varhain aamulla. Liityntäpysäköinnissä on noin 30 – 50 % lisätarve, joka merkitsee tuhansia uusia paikkoja. Tämä käy ilmi Liikenneviraston tekemästä selvityksestä.

Liityntäpysäköinnillä on vaikutusta paitsi sujuvana liikkumisena myös laajemmin liikennejärjestelmään erityisesti aamun autoliikennehuipun tasoittajana. On arvioitu, että Helsingin kantakaupunkiin liityntämatkan tekevien siirtyminen henkilöautoon vastaisi 2+2 -kautaisen väylän mitoitus, 2000–3000 henkilöauton tuntiliikennemäärää.

Ensisijaisesti pitää kehittää liityntäpysäköintiä pyörille ja turvattava syöttöliikenteen edellytykset. Pyöräpaikkojen rakentaminen

on halpaa, lisää mukavuutta ja turvallisuutta. Liityntäpysäköinti on hyvä vaihtoehto koko matkan autoilulle.

Lisäpanostus 65 miljoonaa euroa

Liikennevirasto haluaa selkiyttää rooliaan liityntäpysäköinnissä ja edesauttaa toimijoiden yhteistyötä. Liikennevirastolla olisi tulevaisuudessa nykyistä selkeämpi vastuu rautatieasemien liityntäpysäköintikohteissa ja myös suurissa tiehankkeissa. Myös ELY-keskus tienpitäjänä osallistuu liityntäpysäköintikohteisiin maanteillä. Uusi rooli edellyttää, että Liikennevirasto pystyy osoittamaan väylänpidon rahoituksessa pelivaraa suunniteltujen liityntäpysäköinnin toimenpiteiden aikaansaamiselle lähivuosina.

Lisätarpeeseen investoiminen merkitsisi autopysäköintialueina 60 M€ ja pyöräpysäköinnissä 3–5 M€. Li-

ityntäpysäköinnin hankkeiden toteutusvalmius on hyvä. Lähivuosien kiireellisimmät kehittämishankkeet on määritelty laajassa yhteistyössä eri toimijoiden kanssa ja suurimmasta osasta kohteita on valmiit suunnitelmat kustannusarvioineen. Liityntäpysäköinnin rakentamisen ja ylläpidon suunnitteluohje sekä liityntäpysäköinti-informaation kehittämissuunnitelma on juuri laadittu.

Yhteisrahoitteisena toteutettavat pysäköintilaitokset edellyttävät säästöjen tarkistamista, jotta Liikennevirasto voi niihin osallistua. Asemakeskusten yhteishankkeissa tarvitaan joukkoliikenteen operaattoreiden ja yksityisten kiinteistökehittäjien panoksia.

Liityntäpysäköinti on monen toimijan yhteistyötä

Useamman kunnan yhteisten liityntäpysäköintitoimenpiteiden lisääminen on myös toivottava kehityssuunta. Ensimmäinen kohde voisi lisäpaikkojen rakentamisen

ohella olla liityntäpysäköinnin informaatio- ja valvontajärjestelmän rakentaminen keskeisiin pysäköintikohteisiin HSL:n toimesta.

Liityntäpysäköinnin tarve määritellään ja toimenpideohjelma laaditaan osana liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Parhailaan laaditaan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa (HLJ2011) ja sen keskeisistä toimenpiteistä sovitaan aiesopimuksella. Helsingin seudun liikennekuntayhtymä (HSL) on keskeinen valmistelija ja yhteisen toteutuksen koordinoija. Ulomalla vyöhykkeellä yhteistyötä tehdään keskuskuntien ja Uudenmaan liiton ja muiden maakunnan liittojen kanssa.

Liikenne- ja viestintäministeriö antoi Liikenneviraston tehtäväksi laatia ehdotus Helsingin seudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin toimintastrategiaksi ja toteutussuunnitelmaksi. Työ on tehty asiantuntujatyönä aiempien selvitysten pohjalta.

Pohjoismaiden laajimpaan öljynjalostuksen keskukseen uusi tieyhteys

Kilpilahden uusi tieyhteys, maantie 11746 lisää liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Yhteys kulkee Porvoon ja Sipoon rajan tuntumassa ja ulottuu pohjoisessa vanhalle Porvoontielle, maantielle 170. Vuoden 2011 elokuussa valmistuvan tieosuuden kokonaispituus tulee olemaan noin 6 kilometriä.

Porvoossa sijaitseva Kilpilahden teollisuusalue on Pohjoismaiden laajin ja yksi Pohjois-Euroopan suurimmista öljynjalostuksen sekä kemian- ja muoviteollisuuden keskuksista. Alue on myös Suomen energiahuollon kannalta avainasemassa. Teollisuusalueen häiriötön ja

turvallinen toiminta on tärkeää alueen teollisuudelle ja koko valtakunnan energiahuollolle.

Uusi tieyhteys täydentää alueen tieverkkoa ja jakaa liikennettä kahdelle Kilpilahden sisääntulotielle. Tälle hetkellä alueelle on vain yksi tieyhteys.

Uusi tieyhteys ylittää ratapihan rakennettavaa siltaa pitkin



Boxista Kullooseen

Uusi tieyhteys rakennetaan yhdystienä Sipoon Boxista Porvoon Kullooseen. Pohjoisessa tie alkaa maantieltä 170 (Uusi Porvoontie) ja suuntautuu Kilpilahden teollisuusalueen pohjoispuolitse maantielle 148 (Nesteentie) Kulloossa. Tien pituus tulee olemaan noin 6 kilometriä ja leveys 9 metriä. Nopeusrajoitus vaihtelee 60–80 kilometriin tunnissa. Tie tullaan valaisemaan kokonaan.

Suuritöisimpiä rakennusvaiheita ovat moottoritielle rakennettava eritasoliittymä sekä teollisuusalueen ratapihan ylittävä silta. Eritasoliittymä rakennetaan moottoritiellä nykyisen Hirvimetsän levähdysalueen kohdalle.

Lisäksi hankkeeseen sisältyy jalankulku- ja polkupyörätien rakentaminen välille Borealis–Nesteentie, Nesteentien parantaminen Kulloossa sekä yksityistien toteuttaminen Borealoksen kohdalta maantielle 1534 (Spjutsundintie).

Tieyhteys mahdollistaa alueen suunnitellun maankäytön kehittämisen maakuntakaavan periaatteiden mukaisesti. Tieyhteys parantaa alueen teollisuusyritysten toimintaedellytyksiä ja antaa lisämahdollisuuksia yritystoiminnan kehittämiseen. Teollisuusalueen tavoitettavuus paranee merkittävästi ja alueen teollisuuden kuljetuksille aiheutuvat viivytykset vähenevät.

Alue turvallisemmaksi ja liikenne sujuvammaksi

Tieyhteydellä turvataan pelastus- ja evakuoitotoimien edellytykset Kilpilahden alueella. Samalla vähennetään suurten omaisuusvahinkojen riskiä mahdollisissa onnettomuustilanteissa. Tämä onkin järkevää, sillä taloudelliset riskit voivat olla huomattavasti suurempia kuin hankkeen rakentamiskustannukset. Lisäksi vaarallisten kemikaalien kuljetuksiin liittyvien onnettomuuksien riski



Uusi tieyhteys päättyy Kilpilahden teollisuusalueen pohjoispuolelle Nesteentielle (maantie 148).

pienenee olennaisesti ja kuljetusten toimintavarmuus paranee.

Hankkeen toinen merkittävä vaikutus on liikenteen sujuvuuden paraneminen. Aikaisemmin liittymät ovat ruuhkautuneet työmatkaliikenteen ruuhkaheippuina. Uuden tieyhteyden ansiosta ajoittainen ruuhkautuminen Nesteentillä ja Kulloon eritasoliittymässä vähenee.

Alueelle suuntautuu myös paljon erityiskuljetuksia. Uusi tieyhteys on mahdollista osoittaa osaksi erikoiskuljetusten reittiä, joka mahdollistaa kyseisen reitin sijoittamisen päätieverkolle. Nykyisin erityiskuljetukset ovat kulkeneet Sipoossa alemman tieverkon väylillä. Myös alueen kevyen liikenteen olosuhteet paranevat.

Monien tahojen yhteishanke

Tiehanke on Liikenneviraston, alueen kuntien ja alueen yritysten yhteishanke. Hankkeen pääuraikoitsijan Skanska Infra Oy:n kanssa allekirjoitetun urakan arvo on noin 14,1



miljoonaa euroa. Maa- ja ympäristörakentamisesta huolehtivat Skanska Infra Oy ja Skanska Asfaltti Oy.

Ympäristön ehdoilla

Uuden tieyhteyden aiheuttamat meluhaitat kohdistuvat alueille, jotka tosin ovat pääosin nykyisiä tai tulevia teollisuusalueita. Asutuksen kohdilla meluhaitat torjutaan. Rakennettavalla uudella tieyhteydellä ei ole välittömiä haitallisia vaikutuksia Fågelmosse-alueen Natura 2000 -alueen keidassuot luontotyyppiin, luontodirektiivin liitteen II ja IV lajeihin tai Natura-tietolomakkeella mainittuihin muihin lajeihin. Fågelmosse-alueen pohjoisosassa tielinjatukset on suunniteltu toteutettavaksi niin, että ne eivät muuta suon vesitaloutta. Tielinjaus ei merkittävästi muuta myöskään paikallisten luontokohteiden luontoarvoja.

Tulevaisuuden toimintavarmuuden turvaaminen

Kilpilahden satama- ja teollisuusalueella on tällä hetkellä noin 3 500 vakituista työpaikkaa. Lisäksi alueen työpaikkamäärä voi kasvaa tilapäisten huoltojen yhteydessä jopa 3 000 henkilöllä. Alueen asukasmäärä on työpaikkamääriin verrattuna pieni ja sen merkitys alueen kokonaisliikenteestä varsin vähäinen.

Uudelle tieyhteydelle on arvioitu kertyvän liikennettä vuonna 2030 noin 4 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus on noin 50 prosenttia. Arvioiden mukaan nykyiselle maantielle 148 jää vastaavana ajankohtana liikennettä noin 8 500 ajoneuvoa vuorokaudessa eli hieman nykyistä enemmän.

Uusi maantie lisää merkittävästi teollisuuskuljetusten ja yleensäkin alueen turvallisuutta sekä helpottaa työmatkaliikennettä. Alueen toimintavarmuuden turvaamiseksi sekä turvallisen liikumisen varmistamiseksi tarvitaan kaksi toimivaa yhteyttä alueen päätieverkolta. Näin voidaan vähentää onnettomuus- ja turvallisuusriskejä sekä palvella alueen kehittymistä teollisuus- ja asuinalueena.

Urakka etenee aikataulussa

Tammikuussa 2010 Liikennevirasto ja Skanska Infra Oy allekirjoittivat urakkasopimuksen Kilpilahden tieyhteyden rakentamisesta, ja rakennustyöt käynnistyivät. Työt alkoivat tammikuussa 2010 pintamaiden poistolla, moottoritien ylittävän sillan rakentamistöiden aloittamisella ja massanvaihtotöillä.

Vuoden 2010 aikana saadaan betonoitua kaikki hankkeeseen kuuluvat kolme siltaa. Valmiiksi saadaan myös maatoista massanvaihtotyöt, louhinnat ja murskaukset. Urakka valmistuu elokuussa 2011. Silloin tienkäyttäjillä on turvallinen ja sujuva reitti Suomen energiahuollon ytimeen.



Tieliikenteen asiantuntijat yksimielisiä

Valtatie 8 on Turun

Teksi ja kuvat Jaakko Rahja

Aika ajoin keskustellaan väylähankkeiden tärkeydestä, hyödyistä ja toteutuksen priorisoinnista. Tehdäänkö tämä tie, tuo rautatie vai se kanava? Uusi tie saatiin, mutta mikä lopulta oli sen hyöty?

Auto- ja Tieforumin 28 yhteiskunnallista järjestöä oli kutsunut toimittajia Turkuun tieliikenneaiheeseen katselmukseen. Tilaisuus alkoi lyhyellä kierroksella muun muassa Turku-Helsinki moottoritien vaikutuksiin sekä Turun ohikulkutien (kehätie) ja seudun

muun tiestön kehittämistarpeisiin.

– Kaikkein nopeimmin uuteen tieyhteyteen reagoivat logistiikan ja kaupan toimijat, kertoi ELY-keskuksen johtaja **Pekka Jokela** kuvattessaan moottoritien ja ohikulkutien vaikutuksia Turun seudulle.

– Aikanaan moottoritietä

vastustettiin monin keinoin. Tien liikenne-ennusteista sanottiin, että ne ovat ylimitoitettuja. Todellisuudessa ennusteet olivat kauttaaltaan alimitoitettuja. Tämä todistaa, että hyvä ja sujuva tie imaisee liikenteen alemmalta tieverkolta ja se on hyvä kehitys maankäytönkin kannalta. Nyt vanha ykköstie on palannut palvelemaan paikallista yrittäjäkuntaa ja asutusta.

Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitusviraston suunnittelupäällikkö **Heikki Niemisen** mukaan moottoritie ja sen jatkeena oleva Tuomaan silta Aurajoen yli



Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjien toimitusjohtaja Tero Siitonen ja Turun Sataman hallintojohtaja Jarmo Koskinen kertovat Turun Sanomien toimittajille näkemyksiään tiestön ja liikenteen parantamisesta Varsinais-Suomen alueella.

seudun ykköshanke

on rauhoittanut vanhan Turun katuverkkoa ja erityisesti Turun tuomiokirkon seutua.

– Tuntuu aika oudolta ajatella, että kaikki liikenne menisi vanhan kirkon vierestä. Luulen, että kehitettyyn liikenneratkaisuun ollaan erittäin laajasti tyytyväisiä, vaikka aikanaan vastustusta esiintyikin.

Myös yrityksiä edustava Turun Kauppakamari on tyytyväinen moottoritien vaikutuksiin.

– Yrityselämän näkökulmasta E 18 oli aivan välttämätön, mutta tuli kokonaisuudessaan 10 vuotta myöhässä. Tästä pitäisikin oppia se, että hankkeiden oikea ajoitus on tärkeä. Väistämättöä ei saisi lykätä, arvioi toimitusjohtaja **Jari Lähteenmäki**.

– Vauraus kasvaa hyvien liikenneyhteyksien varrella, tiivistää Lähteenmäki.

Kasitie odottaa parantamistaan

Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjien jäsenkunta tuntee liikenneyhteyksien nykyiset pullonkaulat liian hyvin. Toimitusjohtaja **Tero Siitosen** näkemys on kirkas;

– Useiden kaupunkien ohitustiet pitäisi saada kuntoon niin, ettei raskaan liikenteen tarvitsisi ruuhkauttaa keskustojen katuverkkoja.

– Tällaisesta tarpeesta on esimerkki Salo, johon tulisi saada sujuva yhteys Tammiisaareen johtavalle kantatielle. Samoin Turun ohikulkutien eli kehätien itäpää tulisi



Toimitusjohtaja Tero Siitonen, johtaja Pekka Jokela ja professori Lauri Ojala tuntevat liikenteen kehittämistarpeet Varsinais-Suomen alueella.

muuttaa 2+2 -kaistaiseksi ja samalla parantaa eritasoliittymää moottoritien kanssa.

Kaikkein kiireellisintä olisi kuitenkin saada kasitie kuntoon eli valtatie 8 Raisiosta pohjoiseen aina Raulalle saakka, priorisoi Tero Siitonen.

Valtatie 8 on Suomen tieverkon yksi merkittävä selkäranka ja siksi kiireellisen kehittämisen tarpeessa. Kuljetusyrittäjien mukaan tavaraliikenteen, meriteollisuuden ja länsirannikon elinkeinojen toimintaedellytykset

vaativat tätä.

Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät korostaa tiejakson vaikutuspiirissä olevan tärkeitä satamia. Näiden satamien kautta kulkee yli 20 miljoonaa tonnia tavaraa vuosittain. Vuoteen 2030 mennessä liikenteen ennustetaan lisääntyvän kolmanneksella nykyisestä.

–Kasitien turvallisuus on tällä hetkellä tärkeimpien pääteiden huonoin. Mainitulla välillä tapahtuu vuosittain yli 40 onnettomuutta ja niissä kuolee keskimäärin

viisi ihmistä. Ammattiliikennöitsijät ovat tästä erittäin huolestuneita, sanoi Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjien toimitusjohtaja.

Siitosen mukaan ammattikuljettajat näkevät tien puutteet selkeimmin. Raisiosta ainakin Mynämäelle saakka tarvitaan moottoritie tai nelikaistainen valtatie. Muilta osin tarvitaan ohituskaitoja ja tien leventämistä.

– Kohtaamisonnettomuuksia voidaan estää kes-

kikaiteella. Samoin tulee rakentaa eritasoliittymiä sekä muutoinkin parantaa liittymien turvallisuutta ja kevyen liikenteen olosuhteita sekä lisätä tievalaistusta.

Kaiken kaikkiaan tietaselmuksen osanottajien näkemyksen mukaan liikenneväyliin kannattaa kehittyvän yhteiskunnan panostaa. Väyliin sijoitettu pääoma on yhteiskunnan yksi tärkeimmistä tuotantopanoksista.

Liikenneverkon toimivuus tärkeää

Professori **Lauri Ojala** muistutti, että yksittäinen tie ei sinänsä ole itseisarvo. Tärkeää on, kuinka tie tai muu liikenneväylä palvelee muuta yhteiskuntaa.

–Esimerkiksi maayhteydet Turun satamaan ovat tärkeitä. Tavara kyllä kulkee nytkin katuverkolla ja pienemmillä teillä, mutta logistiikan näkökulmasta liikenteen tulisi olla mahdollisimman sujuvaa ja tietysti turvallista, visioi logistiikan professori Ojala Turun Kauppakorkeakoulusta.

–Liikenne on kokonaisuus. Kaikissa liikennemu-




Turun Kauppakorkeakoulussa on kehitetty raskaan liikenteen logistiikan toimivuutta kuvaava indikaattori. Kehittämisestä vastanneen professori Ojalan mukaan logistiikan perusteet ovat Suomessa kohtalaisen hyvässä kunnossa. Kauppakamarin toimitusjohtaja Lähteenmäen mielestä kuljetusten kokonaisuuden pitääkin olla kunnossa Suomessa, jossa matkat ovat pitkät ja kuljetusvirrat ohuet.

doissa on maakuljetus mukana, joko ketjun alku- tai loppupäässä. Niinpä maaliikenteen pullonkaulojen poistaminen edesauttaa

kaikkia liikennemuotoja.

Ojalan näkemyksen vahvistavi Turun Sataman hallintojohtaja **Jarmo Koskinen**. Satama yhdessä ELY-kes-

kuksen ja kaupungin kanssa on visioinut uutta, aiempaa sujuvampaa ja turvallisempaa ajoyhteyttä Helsingin moottoritietä ohikulkutien kautta sataman alueella. Tällöin raskaan liikenteen ajomatkat satamaan pitenisivät, mutta liikenne vähenisi alemmalla tie- ja katuverkolla.

Satamayhteyden parantaminen alkaisi johtaja Pekka Jokelan mukaan jo moottoritien ja ohikulkutien liittymästä. Sieltä raskas liikenne pyrittäisiin ohjaamaan itäpäästä parannetulle kehätielle ja edelleen Raision kautta satamaan. 



Moottoritie ja sen jatkeena oleva Tuomaan silta imivät Turun tuomiokirkon ympäristöstä katujen auto-liikennettä. Jo muutaman vuoden käytössä olleiden yhteyksien vaikutuksiin ollaan laajasti tyytyväisiä.

Maantielauttaliikenteen hoito ja kehittäminen

Timo Laaksonen, kunnossapitopäällikkö
Varsinais-Suomen ELY-keskus

Maantielauttaliikenne on tienpidon osista ainoa, jota ei ole onnistuttu avaamaan tavoitellulla tavalla markkinoille. Pitkän jätteen tavoitteena on palvelun aito kilpailuttaminen sekä uusien, erikokoisten toimijoiden saaminen noin 45 miljoonan euron markkinoille.

Lauttaliikennettä hoidetaan Suomen maanteilla 42 lauttapaikalla. Lauttapaikat ovat keskittyneet saaristomerelle, jossa paikkoja on 19 sekä Järvi-Suomeen, jossa niitä on 14. Loput lauttapaikoista sijaitsevat maantieteellisesti toisistaan erillään. Pohjoisin maantielauttayhteys löytyy Kemijärveltä. Maantielauttaliikenteeseen käytetään tänä

vuonna noin 40 milj. €.

Lauttapaikkojen määrä on vuosikymmenten saatossa voimakkaasti vähentynyt. Vielä 1980-luvun alussa lauttapaikkoja oli lähes 100. Parhaillaankin on rakenteilla sillat korvamaan kahta yhteyttä: Varsinais-Suomessa Lövon lauttapaikalla sekä Lapissa Oikaraisen lauttapaikalla. Toisaalta vireillä on myös yksityistielossin ja yh-

teysalusreitien muuttaminen maantiekseksi. Kaikkia lauttayhteyksiä ei kuitenkaan ole joko teknisesti tai taloudellisesti mahdollista silloittaa. Pitkälläkin aikavälillä lauttapaikkojen määrä tulee säilymään tasolla 30–35.

Alue- ja liikennehallinnon uudistuksen yhteydessä asetettiin maantielauttaliikenteen hankintaan ja palvelutason määrittelyyn liittyvät tehtävät Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Samat vastuut säädettiin myös yhteysalusliikennettä koskien, mutta tässä artikkelissa tarkastellaan ainoastaan maantielauttaliikennettä.

Lautat liikennöivät pääsääntöisesti ilman aikataulua

ja ympäri vuorokauden. Aikataulu voidaan ottaa käyttöön:

- kun se lyhentää lautan käyttäjien odotusaikoja tai aikataulutta liikennöinti vaikeuttaa huomattavasti matka-ajan arviointia
- samalla tiellä lähemmäs sijaitsevilla lauttapaikoilla
- lauttaväleillä, joilla liikennöi yhtä aikaa kaksi lauttaa
- kyseessä on lautta-alus muilla lauttaväleillä, missä ao. kunta sitä esittää.

Aikataulun asettaminen edellyttää aina lauttapaikka-kohtaista selvitystä. Aikataulu on käytössä noin puolessa lauttaväleistä.

Lauttaliikennettä hoitavat tällä hetkellä valtio-omisteiset yhtiöt. Valtaosaa yhteys-

Lauttapaikka Parainen–Nauvo Länsi-Turunmaalla.



väleistä operoi Suomen Lauttaliikenne Oy. Kahden lauttapaikan liikenteestä vastaa Arctia Saaristovarustamo Oy.

Palvelua nykyisin tuottavilla yhtiöillä on runsaan 40 lautta-paikan liikenteen hoitamiseen yli 60 alusta. Kaluston keski-ikä on korkea ja viimeisimmät maanteillä liikennöivät lautat on rakennettu 1990-luvun puolivälissä. Tarpeet kehittää kalustoa pohjautuvat sekä teknisiin tekijöihin että palvelutason parantamiseen tai säilyttämiseen nykyisellään. Palvelutasa kuvaavia ominaisuuksia ovat lautan kantavuus, ajoneuvopaikkojen määrää sekä esteettömyys. Teknisistä seikoista keskeisin on liikennöintivarmuus.

Yksityistielossit

Yksityisteillä lauttapaikkoja on 20. Näitä valtio avustaa vuosittain noin kahdella miljoonalla eurolla. Lainsäädännön mukaan edellytyksenä valtionavun maksamiseen on vähintään kolme pysyvästi asuttua taloutta. Lisäksi edellytetään, että asioiden hoitamista varten on perustettu tiekunta. Tien on oltava

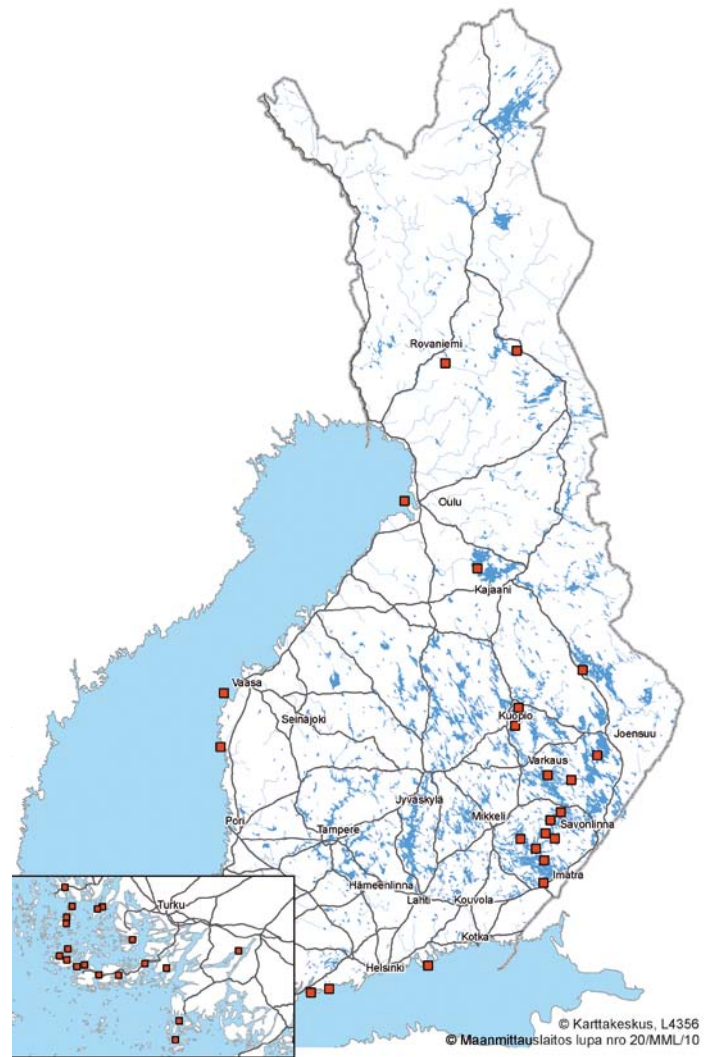
on autolla-ajokelpoinen, liikenteellisesti merkittävä sekä tarpeellinen pysyvän asutuksen pääsytien vähintään kilometrin matkalla.

Valtio myöntää avustusta yksityistiekunnille 80 % lossin vuosittaisista toteutuneista kustannuksista. Palvelutasa ei viranomaisten taholta ole linjattu.

Maantielauttaliikenteen markkinoiden kehittäminen

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (Tiehallinto) on useissa eri yhteyksissä selvittänyt saaristossa liikkumiseen liittyviä kysymyksiä. Kysymyksiä on pohdittu myös liikenne- ja viestintäministeriön asettamissa työryhmissä. Viimeisimmät selvitykset ovat koskeneet saaristoliikenteen palvelutasa sekä liikenteen kilpailuttamista. Selvityksissä on tutkittu palvelun hankinnan menettelyjä myös Itämeren ympäröivissä maissa. Lisäksi on kartoitettu potentiaalisten toimijoiden mielenkiintoa tarjota lauttaliikennepalvelua.

Parhaaksi malliksi maantielauttaliikenteen hankin-



Suomen maanteillä on 42 lauttapaikkaa.



Puutossalmen lauttapaikka Kuopiossa.

alueurakkasopimuksia Suomessa solmitaan. Palvelusopimusten on suunniteltu olevan merkittävistä pääomakustannuksista johtuen pitkäkestoisia.

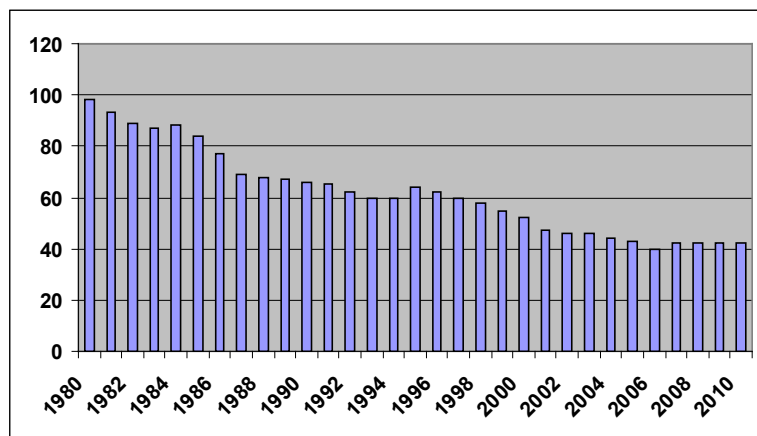
Lähivuosina tarjouskilpailuun tulevat palvelusopimukset on kuvattu Varsinais-Suomen ELY-keskuksen laatimassa kilpailuttamishjelmassa. Ohjelma sisältää hankintojen aikataulun sekä kilpailutettavat kokonaisuudet. Koska mahdolliset kaluston uusinvestoinnit ovat pitkäaikaisia prosesseja, on tarjouskilpailun ratkaisu tehtävä 2,5–3,0 vuotta ennen sopimuksen toteuttamiseen alkua.

Vuonna 2009 käynnistyneessä lauttaliikenteen sopimusten uusimisessa käytettiin kahdentyyppistä sopimuskokonaisuutta:

– pitkäaikaiset (10 v.), tavoitetilan mukaiset kokonaispalvelusopimukset sekä

- siirtymäkausien lyhytaikaiset (3–5 v.) sopimuskokonaisuuudet, joihin sisältyvien lauttapaikkojen osalta hankintaohjelmaa täsmennetään markkinoiden kehittymisen myötä.

Kilpailuttamisohjelman sekä sopimusten sisällön kehittämiseksi on tarkoitus ylläpitää jatkuvaa vuoropuhelua palveluntuottajien ja tilaajan välillä. Loppuvuoden aikana toteutetaan ns. hankintaklinikka, jossa palvelun tilaajan sekä tuottajien yhteisissä työpajoissa käydään läpi palvelusopimusten kehittämisteemoja. Teemoiksi on tunnistettu mm. palvelukuvaus, maksumekanismi, kannusteet, sopimushinnan tarkistuksen periaatteet sekä riskien hallinta. Pohdinnassa on myös kehitetty uusia yrityksiä varten erityisiä alalle tulon sopimusmalleja, joissa mm. pääomariskejä on pienennetty.



Lauttapaikkojen määrä on vähentynyt voimakkaasti.



Hailuodon lautta.



Keistiön lauttapaikka Länsi-Turunmaalla.

Kunnossapitopäällikkö Pasi Patrikainen: Infran kunnossapito on taitolaji

Infran kunnossapitotoon perustettiin vuonna 2008 johtamisen koulutusohjelma KUP. Ideana oli lisätä tilaajien ja palveluntuottajien välistä vuoropuhelua ja selkeyttää yhteisiä tavoitteita, sanoo idean isä, kunnossapitopäällikkö Pasi Patrikainen Pohjois-Savon ELY-keskuksesta.

Syksyllä 2008 RAKLIn hankintaklinikka pohti silloin hoidon palvelusopimuksia.

- Palvelusopimukset jaetaan vaativuuden mukaan kolmeen ryhmään: perus-, vaativa- ja erittäin vaativa urakka. Taso määrittelee vaatimukset mm. työnjohdon suhteen. Halusimme tietää, miten urakoitsijat ovat nämä vaatimukset kokeneet.

- Kunnossapitotoon ei myöskään tahdo löytyä päteviä tekijöitä, joten halusimme kunnossapidon johtamisesta vastaaville oman pätevyitysmiskoulutuksen.

Rakennuttamisen puolella on kahden tasoisia pätevyitysmiskoulutuksia; rakennuttajan pätevyys RAP ja vanhemman rakennuttajan pätevyys RAPS. Patrikainen yhdessä RAKLIn silloisen toimitusjohtajan Jani Saarisen kanssa ajattelivat, että liikenneinfra tarvitsee oman osaamisen ja kehittämisen ohjelman.

- KUP-koulutuksen tarkoituksena on pätevoittää myös kuntasektorilla ja merenkulussa sekä radanrakennuksessa toimivia kunnossapidon henkilöitä, Pasi Patrikainen kertoo.

Kunnossapitotoon kaivataan uusia osaajia ja urakoitsijoita ...

Patrikaisen mukaan jo en-

simmäinen KUP-kurssi oli menestys, osallistujia oli 33.

- Toki parannettavaa jäi, mutta palautteen perusteella kunnossapidon täydennyskoulutukselle on selvä kysyntä. Täydennyskoulutusta täytyy ja kehittää alan tarpeita vastaavaksi.

Koulutuksen suunnitteluun on osallistunut edustajia entisestä Tiehallinnosta ja sen jatkajista, Helsingin kaupungin rakennusvirastosta, Infra Ry:stä, RAKL:ista, Hollolan kaupungilta ja Kiinteistöalan koulutuskeskus KIINKOsta, joka on vastannut myös koko koulutuksen organisoinnista.

- Kunnossapidon tekemisen ja koulutuksen näkökulma pitää olla laaja, jotta saamme sekä hyviä tilaajia että hyviä tuottajia. Tällaista KUPin tyyppistä koulutusta olisi jatkossa tarve laajentaa myös koko muuhun suoritusketjuun kuten koneurakoitsijoihin.

Pasi Patrikainen haluaa houkutella pieniä ja keski-suuria yrityksiä isojen rinnalle mm. hoidon alueurakoihin. Tienpitäjä yrittää edistää sitä, että alalle synnyisi lisää tarjontaa. Siksi koulutusaiheisiin kuuluvatkin muun muassa riskin jakotavat ja -mallit, kustannuslaskenta ja kunnossapidon suunnittelu.

Tilaajien ja tuottajien yh-

teinen huoli on myös saavutetun ammattitaidon säilyminen tulevaisuudessa. KUP on osoittanut alan täydennyskoulutuksen tarpeellisuuden.

...ja nuoria tekijöitä

Pasi Patrikaisen toiveena on, että myös oppilaitoksissa infran rakentaminen ja kunnossapito kiinnostaisivat. Alan linjat on osittain lakautettu. Osin aloituspaikkoja olisi, mutta informaatioteknologia ja muut muotialat vievät opiskelijat.

Ikärakenteen ollessa muutoksessa, löytyy kyllä työpaikkoja, Pasi Patrikainen toteaa.

Olisi saatava aikaan positiivinen kierre, joka edistää alalle tulleiden työllistymistä. Tarvitaan lisää myös alan opiskelijoita. Tätä voidaan edistää parhaiten tarjoamalla kesätöitä ja mahdollisuuksia opinnäytetöiden tekemiseen, mutta ennen kaikkea tarjoamalla valmistuneille näyttöpaikkoja.

Valmistuneista monet sijoittuisivat mielellään myös urakointiin eikä pelkästään konsulttien palvelukseen. Nyt olisi hyvä mahdollisuus hyödyntää suurten ikäluokkien osaamista ja tuki tälläkin alalla sekä varmistaa infra-osaamisen säilyminen Suomessa.

Tarvitaan pitkäjänteisyyttä ja kärsivällisyyttä

Nykyisin panostetaan Patrikaisen mielestä liian vähän kunnossapitotoon ja kunnossapidon osaamiseen. Alan arvostusta ja merkitystä yhteiskunnalle pitäisi nostaa.



Kunnossapitotoon ja sen osaamiseen panostetaan Pasi Patrikaisen mielestä liian vähän.

Hänen mukaansa nykyrahoituksella ei kyetä ylläpitämään koko tieverkkoa hyvässä kunnossa.

Osa maanteistä on aikoinaan päällystetty ilman kunnan perustustöitä. Sen jälkeen on raskaiden ajoneuvojen koko kasvanut aivan eri luokkaan.

Tiedämme tien kunnan vaikuttavan liikenneturvallisuuteen, esimerkiksi urat ovat voivat vaarallisia, kun uraisia teitä ei saada tasattua riittävästi eikä näin ollen saavuteta haluttua tasoa. Yksinkertaisesti alusterä tai höylä ei taivu uran pohjalle.

Patrikainen katsoo, että rahoituksessa tarvitaan pitkäjänteisyyttä ja tieverkon kunnossapidossa kärsivällisyyttä.

- Kvartaalitaloudella ei teitä hoideta, tiivistää kunnossapitopäällikkö Patrikainen.



VÄYLÄT & Liikenne 2010

Jyväskylä Paviljonki 13.–14.10.2010



Ohjelma

- tie-
- katu-
- raide-
- vesi-
- lentoliikenteen:

- suunnittelijat
- rakentajat
- ylläpitäjät
- tutkijat, opettajat, opiskelijat
- päättäjät
- tilaajat
- tuottajat

Tiistai, 12.10.2010

- Väylät Open Golf Laukaan Peurunkagolfiin kentällä, alkaen klo 11.00
- Oktoberfest Väyläpäivien tapaan Pub/yökerho London klo 19.00

Keskiviikko, 13.10.2010

8.15 Ilmoittautuminen Jyväskylän Paviljongin aulassa ja tulokahvi näyttelyhallissa A

9.30 AVAJAISET Wilhelm-salissa

- Musiikkia
- Tervetuloa Väylät ja Liikenne 2010 -tapahtumaan
Kaupunginjohtaja Markku Andersson, Jyväskylän kaupunki
- Väylät ja Liikenne 2010 -tapahtuman avaus,
Maakuntajohtaja Anita Mikkonen, Keski-Suomen liitto

11.15 LOUNAS

Sali	Wilhelm	Wolmar	Wivi
	Liikennejärjestelmän palvelutaso	Joukkoliikenne	Tutkimus, koulutus, osaaminen
	<i>Pj. Anne Herneoja, Liikennevirasto – Risto Murto, LVM</i>	<i>Pj. Silja Siltala, Suomen Kuntaliitto – Jorma Mäntynen, Tampereen teknillinen yliopisto</i>	<i>Pj. Nina Raitanen, Destia Oy – Jan Juslén, Liikennevirasto</i>
12.30	Miten liikennejärjestelmä palvelee asiakkaiden tarpeita ja yhteiskunnan vaateita? <i>Riitta Viren, LVM – Heikki Metsäranta, Strafica Oy</i>	Henkilöjunaliikenteen kilpailun avaaminen <i>Tero Anttila, WSP Finland Oy</i>	Ikääntymisen haasteet suunnittelu- ja konsulttitoiminnassa – hiljaisen tiedon siirtämisen merkitys <i>Jarkko Niittymäki, Ramboll Finland Oy</i>
13.00	Liikennejärjestelmän PTS – löytyykö liikennejärjestelmänäkökulma? <i>Sini Puntanen, Liikennevirasto</i>	Sosiaaliset mediat joukkoliikenteen kehittämisessä <i>Ville Voltti, Linea Konsultit Oy</i>	Laatutekniikan mahdollisuudet infra-alan tuottavuuden parantamisessa <i>Pertti Virtala, Destia Oy</i>
13.30	Käyttäjätarpeet urbaanissa henkilöautoilussa – murtaako kysyntäohjautuva joukkoliikenne henkilöautoriippuvuuden? <i>Teemu Sihvola, Aalto-yliopiston teknillinen korkeakoulu</i>	HSL:n laajenemisen vaikutukset kehyskunnille <i>Jyrki Rinta-Piirto, Strafica Oy – Marja Rosenberg, KPMG Oy</i>	Tietoyhteiskunnan liikennejärjestelmä murroksessa – muuttuuko liikennepolitiikan kehittäminen ja strategista päätöksentekoa palveleva tiedontuotanto? <i>Anu Tuominen, VTT</i>
14.00	Jouko – kaupunginosalinjojen menestystarina <i>Leena Rautanen-Saari, Helsingin seudun liikenne (HSL)</i>	Matkusta nyt – maksa myöhemmin – jälkimaksettava joukkoliikennelippu <i>Maiju Lintusaari, Tampereen teknillinen yliopisto</i>	Liikennejärjestelmätyö – koulutusohjelmien vaikuttavuus <i>Jouni Ojala, Aalto-yliopiston teknillinen korkeakoulu</i>
14.30	 JALOITTELU- JA KAHVITAUKO, kahvi Näyttelyhallissa A		
15.00	Mopon paikka liikennejärjestelmässä <i>Reijo Vaarala, Insinööri-toimisto Liidea Oy</i>	Joukkoliikenne-etuudet jokaiseen kaupunkiin SYVARI-ohjauksella <i>Matti Salonen, Turun kaupunki</i>	Kunnossapitoklusteri – tie- rata- ja kuntasektorin yhteinen kanava <i>Jukka Saarenpää, MANK ry / Pöyry CM Oy</i>
15.30	Liityntäpysäköinnin mahdollisuudet liikennejärjestelmässä <i>Tero Rahkonen, Sito Oy</i>	Jyväskylän joukkoliikenteen kaksi tulevaisuutta <i>Henriika Weiste, WayStep Consulting – Jorma Lipponen, Jyväskylän kaupunki</i>	Perinteinen T&K vs. innovaatiojohtaminen <i>Mika Piipponen – Vesa Laine, Ramboll Finland Oy</i>
16.00	Kumpi myöhästyi, juna vai matkustaja? <i>Jouni Paavilainen, Tampereen teknillinen yliopisto</i>	Joukkoliikenteen energiatehokkuus tilaajien ja tuottajien näkökulmasta <i>Pasi Metsäpuro, Tampereen teknillinen yliopisto</i>	Siltojen ulkonäköön liittyvän laadun selvitys ja ohjeistus <i>Liisa Ilveskorpi, WSP Finland Oy</i>
16.30	Kilpailukykyä Etelä-Pohjanmaalle logistiikkaa kehittämällä <i>Juha Mäkinen, Sito Tampere Oy</i>	Sosiaalinen turvallisuus joukkoliikennenympäristössä <i>Jouko Kunnas, Insinööri-toimisto Liidea Oy</i>	Mallintava suunnittelu visualisoinnin kehityksen kärjessä <i>Sami Luoma, Sito Oy</i>
17.00	Näytteilleasettajien alkutahdit illalle Näyttelyhallissa A		
18.30	Iltatilaisuus Paviljongin pääravintolassa: iltapala, seurustelua, musiikkia		

- Palkintojen jako:
 - Tunnustuspalkinnot parhaista esitelmistä, puheenjohtaja *Olavi Martikainen*
 - Destia Oy:n myöntämä tunnustuspalkinto parhaasta AMK- loppuutyöstä
- Musiikkia
- Keskustelu aiheesta: *Suomen liikennejärjestelmän tulevaisuus.*
Osanottajat: prof. *Pentti Murole*, tekn.lis. *Pekka Ryttilä*, tekn.yo *Noora Salonen* ja tekn.yo *Veikko Karvonen*. Puheenvuoroja jakelee ylijohdaja *Minna Kivimäki*, LVM



LOUNAS

C-hallisali	Alvar	Elsi
Väyläsuunnittelun haasteet	Workshop "Nopeudet ja niiden hallinta"	Pysäköinnin järjestelyt
<i>Pj. Jarmo Kuivanen, A-Insinöörit Oy</i>	Tarkempi ohjelma sivulla 6.	<i>Pj. Jorma Lipponen, Jyväskylän kaupunki</i>
Esisuunnittelu uusilla portailla <i>Matti Holopainen, Liikennevirasto</i>		Pysäköintilaitokset – onnettomuusaltis, "lainsuojaton" liikennejärjestelmän osa <i>Risto Jounila, WSP Finland Oy</i>
Riskienhallinta radan suunnittelussa – ohjeistus ja työkalut suunnittelijoille <i>Siru Parviainen, Sito Oy</i>		Pysäköintitilojen mitoitus <i>Heikki Leppänen, FCG Finnish Consulting Group Oy</i>
Uusia ratkaisuja pääväylien sujuvoittamiseen <i>Juha Jokela, Ramboll Finland Oy – Ari Liimatainen, Liikennevirasto</i>		Maanalainen keskustapysäköinti, huolto- ja joukkoliikenne kimpassa <i>Veli Viitala, Lemminkäinen Infra Oy</i>
Väyläilmeen innovatiivinen kehittäminen – caset vt 4 ja vt 5 <i>Mari Siikonen – Marjukka Korhonen, WSP Finland Oy</i>		Kaupunkikeskustojen pysäköinnin kehitys ja tulevaisuus Suomessa <i>Jouni Ikäheimo, Trafix Oy</i>



JALOITTELU- JA KAHVITAUKO, kahvi Näyttelyhallissa A

Liikennemallit	Tuottavuuden kehittäminen	Elinkeinoelämän kuljetustarpeet
<i>Pj. Jarkko Niittymäki, Ramboll Finland Oy</i>	<i>Pj. Jukka Yliherva, Innokonseptit Oy</i>	<i>Pj. Anders Portin, Metsäteollisuus ry</i>
Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen laaja liikennetutkimus <i>Nina Karasmaa, Helsingin seudun liikenne (HSL)</i>	Vähemmällä enemmän – liikennepolitiikka uudistuu 2010-luvulla <i>Eeva Linkama, LVM</i>	Talouden ja tiekuljetusten yhteys ennen, nyt ja tulevaisuudessa <i>Markus Pöllänen, Tampereen teknillinen yliopisto</i>
Kevyen liikenteen ja matkaketjujen simulointi <i>Jukka-Pekka Pitkänen, Ramboll Finland Oy</i>	Lean Construction – filosofiaa, työkaluja ja metodeja projektitoimitusten tuottavuuden parantamiseksi <i>Lauri Merikallio, Vakeva Oy - Harri Haapasalo, Oulun yliopisto</i>	Edellytykset yhdistettyjen kuljetusten kasvuun Suomessa <i>Tuomo Pöyskö, Insinööritoimisto Liidea Oy</i>
Suomen kansainvälisten merikuljetusten päästölaskentamalli - MERIMA <i>Ilkka Salanne, Sito Oy</i>	Projektii Allianssi (Project Alliance) suomalaisessa infrarakentamisessa <i>Harri Yli-Villamo – Pekka Petäjaniemi, Liikennevirasto</i>	Energiätehoisuus logistiikassa <i>Erika Kallionpää, Tampereen teknillinen yliopisto</i>
Liikenne-ennusteita yksilöllisesti <i>Virpi Pastinen, WSP Finland Oy</i>	Uusia ajatuksia projektin läpivientiin <i>Jyrki Keinänen, Sweco PM – Lauri Merikallio, Vakeva Oy</i>	Kuljetusvirrat ja yritysten liiketoiminnan muutokset <i>Ari Sirkkiä, Ramboll Finland Oy</i>



Sali	Wilhelm	Wolmar	Wivi
	Väyläomaisuuden hallinta ja elinkaaritarkastelut	Pyöräilyn rooli liikennejärjestelmässä	Ympäristö, energia, ilmastonmuutos
	<i>Pj. Seppo Kosonen, KS ELY-keskus Oy – Ari Kähkönen, Pöyry Infra Oy</i>	<i>Pj. Leena Silfverberg, Helsingin kaupunki – Markku Setälä, Porin kaupunki</i>	<i>Pj. Anders HH Jansson, Liikennevirasto – Kirsi Rontu, Suomen Kuntaliitto</i>
9.00	Vaikutusten painotukseen perustuva tienpidon rahanjaon ohjausjärjestelmä <i>Pekka Mild, Pöyry Finland Oy</i>	Liikennesuunnittelun uusi aika nostaa pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvuun <i>Kalle Vaismaa, Tampereen teknillinen yliopisto</i>	Ihmisten asuinvalintoihin vaikuttaminen liikennetietojen avulla <i>Tomi Laine, Strafica Oy</i>
9.30	Miten oikeudenmukainen tienpito voitaisiin järjestää harvaan asutuilla seuduilla? <i>Kaisa Leena Välipirtti, LVM</i>	Pyöräilykaupungin vaatimusten huomiointi alueen kaavoituksessa ja rakentamisessa – Case Marja-Vantaa <i>Kari Hillo, Strafica Oy</i>	Mikä on älyliikenteen osuus ilmasto- talkoissa? <i>Risto Kulmala, VTT</i>
10.00 	Suomalaisten satamien omistus- ja hallintomallien kehittämistarpeet <i>Jussi Rönty, VTT</i>	Pyöräiliikenteen kasvattamisen esteet ja keinot Oulun seudulla <i>Pekka Tahkola, Navico Oy</i>	Meriliikenteen päästölaskenta päätöksenteon tukena <i>Juha Kalli, Turun yliopisto</i>
10.30 	Ympäristövaikutusten seuranta – elinkaarihankkeen vaikutusten dokumentoijana <i>Seija Väre, Sito Oy</i>	Helsingin uusi suunnitteluohjeistus pyöräliikenteelle <i>Marek Salermo, Helsingin kaupunki</i>	Lentoliikenteen päästökauppa <i>Timo Lankinen, Trafi</i>
11.00	HHH-hankkeet havainnollisesti hallintaan <i>Katja Seimelä, Destia Oy</i>	Polkupyörien liityntäpysäköinnin kehittäminen pääkaupunkiseudulla <i>Leena Gruzdaitis, Trafix Oy</i>	Lähestymme Helsinki-Vantaata ...ympäristöystävällisesti <i>Tuomo Linnanto, Finavia Oy</i>
11.30	LOUNAS		
	Liikenteen hinnoittelu	Liikenneturvallisuus	
	<i>Pj. Taneli Antikainen, Liikennevirasto – Pasi Nieminen, Autoliitto</i>	<i>Pj. Martti Merilinna (emeritus), Tekniikan Maailma – Matti Järvinen, Liikenneturva</i>	
13.00	Miksi liikenteen hinnoittelu on yleistyvässä? <i>Tuomo Suvanto, LVM</i>	Perustelemalla enemmän tehoa liikennetiedotukseen <i>Jorma Helin, Liikennevirasto – Seija Paasonen, Yleisradio</i>	Ylijäämämaiden ja auraukselumien sijoitus- suunnittelu <i>Paula Leppänen – Olli Haveri, WSP Finland Oy</i>
13.30	Ratamaksu liikenteen hinnoittelun osana <i>Martti Kerosuo, Liikennevirasto</i>	Luvattomat radanylittäjät – yksi rautatieliikenteen suurimmista turvallisuusongelmista <i>Anne Silla, VTT</i>	Energia- ja kustannustehokasta valaistusta <i>Toivo Vilmi, Valopaa Oy</i>
14.00 	Tiemaksun hyväksyttävyyttä <i>Kati Kiiskilä, Sito Oy</i>	Suojateiden turvallisuuden parantaminen taajamissa <i>Marko Kelkka, Sito Oy</i>	Porvoon Skaftkärr – energiatehokas yhdyskunta <i>Hanna Linna-Varis, Porvoon kaupunki</i>
14.30 	Tienpidon kulujen kohdentaminen tienkäyttäjille <i>Juha Tervonen, JT-Con</i>	Valo-ohjauksen vaikutus liikenneonnettomuuksiin Helsingissä <i>Johanna Nyberg, Ramboll Finland Oy</i>	Matalat melusteet raidemelun torjunnassa <i>Laura Soosalu – Hanna-Maija Innanen, Destia Oy</i>
15.00	Liikenteen ulkoiset kustannukset – katsaus tuoreimpiin tutkimuksiin <i>Henna Teerihalme, Sito Oy</i>	Tankoituoppien tapaturmat eivät näy onnettomuustilastoissa – case Pohjois-Kymenlaakso <i>Noora Airaksinen, Sito Oy</i>	Energiankulutusta liikenteessä tulee tehostaa – selvitystuloksia ja toimenpideehdotuksia <i>Jussi Sauna-aho, Vemosim Oy</i>
15.30	Helsingin seudun ruuhkamaksuselvitys <i>Suvi Anttila, LVM</i>	Mopopautot liikenteessä <i>Anna Saarlo, YY-Optima Oy</i>	Kuinka äärimmäiset sääilmiöt vaikuttavat Euroopan liikennejärjestelmiin? <i>Pekka Leviäkangas – Anu Tuominen, VTT</i>

C-hallisali	Alvar	Elsi
Väylien rakenteet ja rakentaminen	Liikenteen hallinta	“Riskienhallinta” Workshop
<i>Pj. Jarkko Valtonen, Aalto-yliopiston teknillinen korkeakoulu – Harry Harjula, Oy VR-Rata Ab</i>	<i>Pj. Mirja Jatkola, Liikennevirasto – Kimmo Ylisiurunen, ITS-Finland</i>	Tarkempi ohjelma sivulla 7.
Turvallinen tieympäristö pienin kustannuksin oikealla valinnalla <i>Rolf Jernström, Jerol Industri AB (Ruotsi)</i>	Liikkumisen ohjauksella innovaatioita liikennejärjestelmään <i>Johanna Taskinen, Motiva Oy</i>	
CCC – Jatkuvan tiivistarkkailun haasteet ja mahdollisuudet Suomessa <i>Niko Janhunen, Finnmap Infra Oy</i>	Älyliikenteen palveluinnovaatioiden kartoitus <i>Matti Roine, VTT</i>	
Sillansiirtotekniikan hyödyntäminen tiesiltojen rakentamisessa <i>Maija Pitkänen, Oy VR-Rata Ab</i>	Liikennevalopäätös – ajan tasalla myös 2010-luvulla? <i>Kari Sane, Helsingin kaupunki</i>	
Kevytbetonimurske – mahdollisuuksien materiaali <i>Pertti Niemi – Jyrki Viitanen, Destia Oy</i>	Energia ja informaatio tulevaisuuden liikenteen hallinnassa <i>Iisakki Kosonen, Aalto-yliopiston teknillinen korkeakoulu</i>	
Heiluva rekka on onnettomuusriski – ratkaisuksi tien pinnan profiilin analyysi? <i>Eetu Hurtig, Destia Oy</i>	Liityntäpysäköinnin informaatiojärjestelmä apuna liikenteen hallinnassa pääkaupunkiseudulla <i>Markus Holm, Trafix Oy</i>	
LOUNAS		
Hoidon ja ylläpidon tekniikka ja kehitys	Maankäyttö ja liikenne	Kansainvälinen näkökulma väyliin ja liikenteeseen
<i>Pj. Tuula Smolander, Jyväskylän kaupunki – Asko Pöyhönen, PS ELY-keskus</i>	<i>Pj. Tero Anttila, WSP Finland Oy – Markku Kemiläinen, Jyväskylän kaupunki</i>	<i>Pj. Matti Koskivaara – Heikki Tevä, Finavia Oyj</i>
Mitä on laatuvaatimus puhtaanapidossa ja liukkaudentorjunnassa kaupungissa? <i>Ville Alatyppö, HKR</i>	Liikkumistarve erilaisilla yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä <i>Hanna Kalenoja, Tampereen teknillinen yliopisto</i>	Lentoliikenteen pitkän aikavälin tulevaisuus Euroopassa <i>Jorma Mäntynen - Kaisa Niiranen, Tampereen teknillinen yliopisto</i>
Merenkulun turvalaitteiden kaukovalvonta <i>Sami Lasma, Liikennevirasto</i>	Maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimus – uusi työkalu kaupunkiseutujen yhteistyölle <i>Petri Jalasto, LVM</i>	Matka-ajan luotettavuus osana liikennepolitiikkaa OECD-maissa <i>Jari Kauppila, OECD</i>
Sorateiden pintakelirikko – voiko velliintymistä hillitä? <i>Anne Valkonen, Pirkanmaan ELY-keskus – Marjo Sjöberg, Tampereen teknillinen yliopisto</i>	Mylly – menetelmä yhdyskuntarakenteen, liikenteen ja luonnonympäristön yhteisanalysiin <i>Paavo Moilanen, Strafica Oy</i>	Merenkurkun liikenteen kehittäminen ja vaikutusten selvittäminen <i>Marko Mäenpää, Insinööri-toimisto Liidea Oy</i>
Liikenteenohjauslaitteiden hallittu kunnossapito <i>Matti Karttunen, FCG Finnish Consulting Group Oy</i>	Jyväskylän keskustavisio 2020 – Väinönkadun uusi kävelykatu valon ja taiteen kaupunkitilana <i>Anne Sandelin, Jyväskylän kaupunki - Liisa Ilveskorpi, WSP Finland Oy</i>	Shared Spacen käyttömahdollisuudet Suomessa <i>Ruut-Maria Mattsson, Ramboll Finland Oy</i>
Talvikunnossapidon menetelmien kehittäminen Levillä <i>Timo Perälä, Navico Oy</i>	Maankäytön ja yhdyskuntarakenteen kehittämisellä joukkoliikenteelle mahdollisuuksia? <i>Vesa Verronen, Insinööri-toimisto Liidea Oy</i>	Väylänpito Pohjoismaissa 2010-luvulla – missä mennään? <i>Jyri Mustonen, Liikennevirasto</i>
Yhteistoiminnalla parempiin lopputuloksiin – case Päällysteiden yhteistoimintaurakka, SK 2008-2010 <i>Kimmo Tiikkainen, PS ELY-keskus</i>	Yhteysvälihankkeen aluekehitys- ja saavutettavuusvaikutukset, case vt3 Tampere-Vaasa <i>Piritta Laitakari, A-Insinöörit Suunnittelu Oy</i>	Henkilöliikennetutkimukset EU-maissa – vertailtavuus ja harmonisointi <i>Tuuli Järvi, VTT</i>



Liikenneinfran ja liikenteen asiantuntijat koolle Jyväskylän Paviljonkiin lokakuussa

Väylät ja Liikenne -tapahtuma

järjestetään tänä vuonna Jyväskylän Paviljongissa 13.–14.10. Lämmittelyohjelmaa on luvassa jo tiistaina 12.10.2010.

Vuoden 2008 Väylät ja Liikenne -tapahtuma kokosi yli 900 alan asiantuntijaa kuulemaan ajankohtaisia esitelmiä, joita oli yli sata kuudessa rinnakkaisessa salissa. Vuoropuhelu suomalaisesta liikennejärjestelmästä on muokannut Väylät ja Liikenne -tapahtuman oloisammaksi poikkeukselliseksi. Tapahtuma on samalla sekä uuden tiedon esittelyn foorumi että alan asiantuntijoiden tapaamistilaisuus.

VÄYLÄT JA LIIKENNE 2010 -tapahtuman ohjelma on runsas:

- Avajaiset 13.10.
- 6 rinnakkaista luentosarjaa ja kaksi workshopia 13. ja 14.10.
- TransInfra-näyttely 13. ja 14.10.
- Väylät Open Golf 12.10.
- Oktoberfest Väyläpäivien tapaan 12.10.
- Yhteinen illanvietto hyvän ruoan ja musiikin merkeissä 13.10.

Jyväskylän Paviljongissa jälleen

Jyväskylä Paviljonki näyttelyhalleineen ja monipuolisine kongressitiloineen tarjoaa erinomaiset puitteet varsin mittavaksi kasvaneelle Väylät ja Liikenne -tapahtumalle. Myös sen sijainti on poikkeuksellisen hyvä: matkakokemuksen vieressä, lyhyen kävelymatkan päässä keskustan hotelleista. Väylät ja Liikenne on järjestetty aikaisemmin Jyväskylässä vuosina 2002 ja 2004.

TransInfra-näyttely

TransInfra on Väylät ja Liikenne -tapahtuman yhteydessä järjestettävä näyttely. Siellä on mahdollista esitellä tuotteita, materiaaleja ja palveluja tie-, katu-, raide-, vesi- ja ilmaliikenteen aloilta.

Erillinen näyttelyaineisto on saatavana Suomen Tieyhdistyksestä: Liisi Vähätalo, puh. 020 786 1003, liisi.vahatalo@tieyhdistys.fi.

Näyttely on avoinna 13.10. klo 8.15–18.30 ja 14.10. klo 9.00–16.00.

Keskiviikkona 13.10. seminaarien päätyttyä klo 17.00 voivat näytteilleasettajat kutsua seminaarivieraat osastolleen ja osoittaa niin halutessaan vieraanvaraisuutta – eli antaa alkutahveja illanvietolle aina klo 18.30 asti. Tämä tapahtuma on ollut varsin suosittu.



WORKSHOP:

Nopeudet ja niiden hallinta

(ke 13.10.2010 klo 12.30–14.30 Alvar)

Ajonepeuksien vaikutus liikenneturvallisuuksien on selvä. Nopeuksia, niiden vaikutuksia ja valvontaa on tutkittu, selvitetty ja linjattu muun muassa LVM:ssä, Liikennevirastossa ja Poliisin toiminnassa.

Nopeusrajoitusohje on ollut Liikenneviraston sekä LVM:n laadinnassa ja kehittämistarpeita on todettu. Nopeuksien hallinta osana liikenneturvallisuuden kehittämistä sisältyy tuoreeseen älyliikenteen strategiaan. Poliisi on linjannut valvontastrategiaansa. Poliisin valvontakynnyksen ja automaattisen nopeusvalvonnan vaikutuksia on selvitetty ja olemassa olevaa nopeustietoa kartoitettu.

Liikenneturvallisuuden LINTU-tutkimusohjelma on käynnissä kahdeksatta ja viimeistä vuottaan. Ajonepeudet ja niiden valvonta ja vaikutus liikenneturvallisuuksien on muodostanut yhden tutkimustivistymän myös Lintu-ohjelmassa.

Workshopin alustava ohjelma:

- Johdanto: Miksi ajonepeuksista puhutaan? Nopeuden ja liikenneturvallisuuden yhteys
Workshopin puheenjohtaja Jorma Helin, Liikennevirasto
- Mitä ajonepeuksista tiedetään?
– *Riikka Rajamäki, VTT*
- Miksi kuljettaja (haluaa) ajaa ylinopeutta? Liikennepsykologian näkökulma – *Heikki Summala, Helsingin yliopisto*
- Miten nopeuksiin vaikutetaan? Liikenneviraston uusi nopeusrajoitusohje – *Saara Toivonen, Liikennevirasto*
- Automaattivalvonnan vaikutukset – *Harri Peltola, VTT*
- Poliisin valvontastrategia – *Heikki Ihalainen, Poliisihallitus*
- Ajoneuvotekniikan kehitysnäkymät nopeudenhallinnassa – *Kari Alppivuori, Liikenteen turvallisuusvirasto*
- Keskustelua ja kommentointia – puheenvuoroja jakelee *Jorma Helin*

WORKSHOP:

Riskienhallinnan rooli infranhankkeiden ja palveluiden muuttuvassa maailmassa

(to 14.10.2010 klo 9.00–11.30 Elsi)

Riskienhallinnan menettelytapoja on kehitetty osaksi hankkeiden läpivientiä eri Liikennevirastojen osastoilla ja ELY-keskusten liikenne ja infrastruktuuri -vastualueella viimeisten kuuden vuoden aikana niin suunnittelun, rakentamisen kuin kunnossapidon osa-alueille. Riskienhallinnan työkaluja on kehitetty eri osapuolten organisaatioissa sekä Liikenneviraston osastojen ja ELY-keskusten yhteisissä hankkeissa jo ennen 1.1.2010 tapahtunutta Liikenneviraston organisaatiomuutosta.

Workshopin alustava ohjelma:

Case Savonlinna, Laitaatsalmen syväväylähanke yleissuunnitelmavaiheen riskienhallintamenettelyt tukena päätöksenteossa, *Aimo Heiskanen, Liikennevirasto*

Riskienhallinta menettelyt Tampereen kaupungin katu- ja vihertuotannossa, *Wille Siuko, Tampereen kaupunki*

Kokonaisvaltaisen riskienhallinnan sisällyttäminen rautatiemaailmaan sekä rautatiesektorin menettelyt ja vaatimukset riskienhallinnan suhteen, *Simo Sauni, Liikennevirasto*

Riskienhallintamenettelyiden sisällyttäminen hoitoon ja ylläpitoon, *Pasi Patrikainen, POS ELY-keskus*

Kokemuksia riskienhallinnasta viimeisten 6 vuoden aikana konsultin näkökulmasta ja johdatus paneelikeskusteluun, *Mervi Harju, Ramboll Finland Oy*

Paneelikeskustelussa mukana:

- Liikennevirasto (Meriosasto): *Aimo Heiskanen*
- Liikennevirasto (Tieosasto): *Jukka Karjalainen*
- Liikennevirasto (Rautatieosasto): *Heikki Männistö*
- Pirkanmaa ELY-Keskus (liikenne ja infrastruktuuri -vastualue): *Heikki Ikonen*
- Tampereen kaupunki: *Wille Siuko*
- Ramboll: *Outi Lehti-Miikkulainen*

Puhetta johtavat: *Pasi Patrikainen (POS ELY), Mervi Harju (Ramboll Finland Oy)*

Alustavia kysymyksiä:

- "Teoriaa ja paperin pyörittystä"
- Onko riskienhallinta saanut sille kuuluvan arvostuksen osana hankkeiden läpivientiä?
- Mitä seuraavaksi, onko menettelytavat saatu osaksi käytäntöä?
- Mitä vielä vaaditaan?



Väylät Open Golf 12.10.2010

Väylät ja Liikenne 2010 -tapahtuman ainutlaatuinen tunnelma tiivistyy jo edeltävänä päivänä. Perinteinen Väylät Open Golf pelataan tiistaina, 12.10. alkaen klo 11 kauniissa keskisuomalaisessa järvimaisemassa Laukaan Peurun-kagolfin kentällä. Säävaraus. Osallistumisoi-keus on Väylät ja Liikenne -tapahtumaan tule-ville. Noin 40 ensiksi ilmoittautunutta mahtuu mukaan. Pistebogey, tasotusvaatimus 36/40. Isäntinä *Olavi Martikainen ja Arto Muukkonen*.

Oktoberfest Pub/yökerho Londonissa 12.10.2010

Oktoberfest Väyläpäivien tapaan jo tuttu monille – Tampereen Plevnassa järjestettynä. Jyväskylässäkin mukavaa yhdessäolotunnelmaa löytyy. Sen voitte tulla toteamaan kaupungin kävelykadun koillispuolella sijaitsevassa pub/yökerho Londonissa tiistaina, 12.10.2010 klo 19.00–21.00. Tilaisuudessa, jota sponsoroivat maan johtavat liikennesuunnittelutoimistot, jaetaan palkinnot aiemmin päivällä kunnostau-tuneille golffareille, nautitaan pientä iltapalaa ja tavataan tuttuja. Suositun pubin karaoke-vehkeekin viritetään täyteen valmiuteen.
• *Ennakoilmoittautuminen.*

Iltatilaisuus 13.10.2010

Paviljongin ravintolassa nautimme klo 18.30 alkaen iltapalaa ja seurustelemme. Mukavaa taustamusiikkia tarjoaa Hannu Lehtonen yhtyeineen.



Ilmoittautuminen

Väylät ja Liikenne 2010 -tapahtumaan ilmoit-taudutaan internetissä (www.tieyhdistys.fi) tai ilmoittamalla internet-lomakkeen tiedot pu-helimitse Suomen Tieyhdistyksen numeroon 020 786 1000. Ilmoittautumissivu aukeaa vii-meistään kesäkuussa.

Osallistumismaksut

Normaalimaksu

- 590 € (+ALV), jos maksaja on Suomen Tieyhdistyksen jäsen
- 660 € (+ALV), jos maksaja ei ole jäsen

Esitelmöitsijät

- 295 € (+ALV), jos maksaja on Suomen Tieyhdistyksen jäsen
- 330 € (+ALV), jos maksaja ei ole jäsen

Opiskelijat

- (jäsenyydestä riippumatta) 90 € (+ALV)

Osallistumismaksuun sisältyy:

- Osanotto-oikeus Väylät Open Golf -kisaan 12.10. (osanottajamäärärajoitus)
- Oktoberfest Väyläpäivien tapaan 12.10.
- Yhteinen illanvietto 13.10.
- Koko esitelmäaineisto ja sisäänpääsy kaikkiin esitelmätilaisuuksiin
- Ohjelmaan merkitty tarjoilu

Majoitus online - Jyväskylä Booking hoitaa

Tapahtuman osanottajille on varattu majoitustilaa Jyväskylän hotelleista, joista useimmat ovat kävelymatkan päässä Paviljongista.

Kätevimmin majoitusvarauksen voit tehdä Jyväskylä Bookingin internet-palvelun kautta. Palvelun avulla voi selaila vapaana olevia majoituskohteita, hintoja sekä tehdä varauksia. Linkki majoitusvarauksiin löytyy osoitteesta www.tieyhdistys.fi

Majoituksen voi varata myös Jyväskylä Bookingista sähköpostitse majoitus@jyvaskylabooking.fi tai puhelimitse 020 748 1830.

Peruutukset

Järjestäjä palauttaa osallistumismaksun lukuun ottamatta 50 euron käsittelymaksua, mikäli tieto peruutuksesta on tullut järjestäjälle 24.9.2010 mennessä. Tämän jälkeen osallistumismaksua ei palauteta, mutta peruuttajalle toimitetaan päivien kirjallinen aineisto. Ilmoittautumislomakkeessa mainittu osanottaja voi lähettää esteen sattua sijaisena.

Tervehdykset

Juhani Tervala pääjohtaja Liikennevirasto



Liikenneviraston puolesta toivotan kaikki osanottajat lämpimästi tervetulleiksi Väylät ja Liikenne 2010 -päiville Jyväskylään!

Tapahtuma kokoaa yhteen kaikki liikennemuodot ja palvelee siten koko liikennejärjestelmää. Jälleen kerran asiantuntijoilla on mahdollisuus tavata, verkottua ja ennen kaikkea kuulla ajankohtaisia esityksiä. Kaikki tämä edistää alan kehitystä ja auttaa suunnittelemaan tulevaisuuteen. Erityisen tärkeänä pidän sitä, että myös opiskelijoilla on hyvä mahdollisuus osallistua tapahtumaan. Siksi Liikennevirasto ja Tieyhdistys yhdessä tukevat opiskelijoiden osallistumista.



Anita Mikkonen maakuntajohtaja Keski-Suomen liitto

Tervetuloa Jyväskylään, Keski-Suomen pääkaupunkiin Väylät ja Liikenne -päiville kuulemaan uutta ja vaikuttamaan liikenneinfran tulevaisuuteen. Alueiden kehittämisen kannalta ykkösasia on ihmisten ja tavaroiden sujuva liikkuminen. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan yhä laajempaa yhteistyötä.

Lisätiedot

Suomen Tieyhdistys
Liisi Vähätalo, Jaakko Rahja
PL 55, 00441 Helsinki
Fax. 020 786 1009, Puh. 0207 861 000
E-mail: liisi.vahatalo@tieyhdistys.fi
jaakko.rahja@tieyhdistys.fi



Järjestelytoimikunta

Toimitusjohtaja Jaakko Rahja (pj)
Suomen Tieyhdistys

Apulaisjohtaja Taneli Antikainen
Liikennevirasto

Liiketoimintajohtaja Harry Harjula
Oy VR-Rata Ab

Ylijohtaja Anne Herneoja
Liikennevirasto

T&K-koordinaattori Anders HH Jansson
Liikennevirasto

Kaupungininsinööri Markku Kemiläinen
Jyväskylän kaupunki

Apulaisjohtaja Matti Koskivaara
Finavia Oy

Tiejohtaja Seppo Kosonen
Keski-Suomen ELY-keskus

Yli-insinööri Risto Murto
Liikenne- ja viestintäministeriö

Professori Jorma Mäntynen
Tampereen Teknillinen Yliopisto

Johtaja Jarkko Niittymäki
Ramboll Finland Oy

Pääsihteeri Jouko Perkkiö
Suomen Tieyhdistys

T&K-päällikkö Nina Raitanen
Destia Oy

Liikenneinsinööri Silja Siltala
Suomen Kuntaliitto

Opettava tutkija Jarkko Valtonen
Aalto-yliopiston teknillinen korkeakoulu

Julkaisupäällikkö Liisi Vähätalo
Suomen Tieyhdistys (sihteeri)

Tullin alkuvaiheita Petsamon liikenteessä

Petsamon karuselli

1940-1941

Erkki Lilja

Läpi vuoden sulana pysyvään Liinahamarin satamaan valmistui tie 1930-luvun alkupuolella. Tie sai 1938 viralliseksi nimekseen valtatie 4. Kansa nimesi sen Jäämerentieksi. Syksyllä 1939 alkoi Talvisota, Suomi jäi mottiin. Saksalaiset olivat sulkeneet Tanskan salmet miinakentillä. Näin Liinahamarin satama oli ainoa Suomen henkireikä maailmalle.

Jäämerentie toi ja vei. Syntyi legenda Jäämerentien kuljetuksista ja kuljettajista, joista on kirjoitettu useita teoksia ja tehty videodokumentteja. Vähemmälle huomiolle on jäänyt Jäämerentien liikenteeseen oleellisesti liittyvä erittäin tärkeä ammattiryhmä, tullimiehet.

Jäämerentie yllätti

Välirauhan aikana 1940–1941 laajennettiin Liinahamarin satamaa ja sen kautta järjestettiin suurimittainen huoltokuljetusoperaatio. Rakennettiin muun muassa kuusi laituria, 10 öljysäiliötä, 25 tonnin nosturi ja 10 000 m² varastoja. Sataman vuorokautinen purkausteho oli tämän jälkeen 2 000 tonnia.

Vuoden aikana sataman kautta kulki yli kaksisataa laivaa. Tavaraa tuotiin 340 000 tonnia ja vietiin 180 000 tonnia. Tuonnista 85 prosenttia oli elintarvikkeita, jotka siirrettiin Jäämerentietä maakuljetuksena muualle Suomeen.

Kuljetusten aikana Jäämerentietä kunnostamassa oli parhaillaan yli 4 000 miestä. Jäämerentie kesti reilusti yli arvioitten, sillä ennen talvisotaa tien kestäkyvyksi arvioitiin 400 tonniksi vuorokaudessa, mutta välirauhan

aikana kuljetettiin keskimääräisesti 1 600 tonnia vuorokaudessa.

Vuoden 1940 keväällä perustettiin valtiojohtoinen Pohjolan Liikenne, joka suoritti valtaisan kuljetustehtävän. Myös Ruotsi osallistui kuljetuksiin, koska sen meriyhteydet olivat poikki.

Puun ja parkin välissä

Suomen valtion tuloista muodostavat merkittävän osan tullimaksut. Petsamon tullikamari oli perustettu 1934. Talvisodan jälkeen ensimmäisten Liinahamariin saapuvien joukossa olivat tullimie-

het. Petsamon tullinhoitajaksi oli nimitetty Harald Ericsson, joka on muistelmissaan kuvannut elävästi Petsamon tullimiesten merkittävää työpainosta välirauhanaikana ankeissa ja ristiriitaisissa olosuhteissa tullimiesten pyrkimässä noudattamaan lainmukaisesti toimintansa säädöksiä ja paragrafeja.

Tullimiehet joutuivat joskus katsomaan läpi sormien tullausmääräyksiä, vaikea tilanne heille. **Harald Ericsson** kuvaa tullimiesten velvollisuudentuntoa sattuvasti, että vanhan ajan virkamiehet valitsivat mieluummin karkotuksen Siperiaan kuin



Kartta vuodelta 1938.



Tullitelta Petsamon Trifonassa. (Tullimuseon kokoelmat)

suostuivat tinkimään lakien tulkinnassa. Lakeja ja aseuksia oli opetettu noudattamaan tässä hengessä.

Karuselli

Petsamon tilanteesta Ericsson kirjoittaa:

*"Tavaroita piti toimittaa aluksista kuin apteekin hyllyltä. Petsamon liikennettä johti Helsingistä käsin kenraali **Paavo Talvela**. Mikäli maahantuojat halusivat saada Liinabamariin saapuneet tavaransa joutuisasti haltuunsa, he kääntyivät yleensä kansanhuoltoministeriön puoleen. Ministeriötä pyydettiin esittämään kenraali Talvelalle, että hän määräisi tavarat toimitettaviksi tuojille erittäin kiireellisesti...*

*Ministeriön suosituksista kenraali määräsi, mitkä tavarat kulloinkin oli lähetettävä Petsamosta. Liinabamarissa komentajakapteeni **Malmström** välitti käskyt sellaisinaan abtaajille ja huolitsijoille. Toimitusmääräyksissä ei lainkaan otettu huomioon alusten saapumisaikojen mukaista vuorojärjestystä ja käskyjä annettaessa unohdettiin tosiasia, ettei tavaroita voida toimittaa aluksista kuin ap-*

teekin hyllyltä.

Kun käsky määrätyn tavarain läbättämisestä saapui Liinabamariin, siirrettiin kyseisen tavarain sisältämä alus laituriin, vaikka alus olisi saapunut peräti viimeisenä satamaan. Purettava tavara saattoi sijaita jopa alimpana ruumassa. Päällä olevista tavaroista saatettiin osa passittaa Rovaniemelle ja loput varastoida sinne tänne Petsamoon.

Sen jälkeen kun kenraalin määräämä tavara oli läbetty, alus siirrettiin jälleen redille odottamaan epämääräiseksi ajaksi näytelmän uusintaa. Rediltä siirrettiin tilalle toinen alus, jossa sama menettely toistui. Alusten pyörittäminen tällä tavalla rediltä laituriin ja sieltä redille jatkui koko Petsamon liikenteen ajan. Sitä kutsuttiin yleisesti Petsamossa "Petsamon karuselliksi".

Mikäli alukset olisi purettu tyhjiksi yhtäjaksoisesti, niitä ei olisi tarvinnut maakuuttaa redillä osalasteissa. Samalla varastointiin olisi tietenkin sidottu vähemmän aluksia, jos niissä olisi purkaukseen saakka pidetty täydet lastit. Liikenteeseen olisi vapautunut runsaammin tonnistoa.

Tullikamarille Petsamon



Liinabamarin henkilökuntaa talvisodassa tuboutuneen tullin asuintalon edessä välirauhan aikaan kesällä 1940. Vasemmalta kamarikirjuri Åke Westerholm, tullipäällyismies Heikki Helander, kassanhoitaja Elin Maria Miestamo, tullitarkastaja Lauri Nyman, tullivartija Stig Lindström, tullinboitaja Harald Ericsson vaimoineen sekä tullitarkastaja Bertel Ruth. Läbes jokainen boiti Liinabamarissa korkeampaa vakanssia kuin varsinaisessa sijoituspaikassaan. Heikki Helander oli ainoa, joka oli työskennellyt Petsamossa jo pidempään ollessaan rajavartioston palveluksessa. (Tullimuseon kokoelmat)

karusellista oli tavatonta haittaa. Pabinta oli, että alusten lastit saatiin tulliselvitetyiksi lopullisesti vasta kuukausien kuluttua. Pääasiallisesti tämä epäkohta esti tullikamarin pääsemästä lastien selvittelystä tydyt-

tävään tulokseen, sillä tullikamarin piti jatkuvasti pyytää pidennyksiä alusten lastien tulliselvitysaikoihin. Tavarain-baltijat olivat viivytyksiin täysin syyttömiä. Alusten purkausvalvonnan järjestelyssä on pakko nou-

dattaa periaatetta, että samat tullimiehet huolehtivat kunkin aluksen valvonnasta alusta loppuun saakka.

Kun ”karusellin” vuoksi suuri määrä aluksia oli jatkuvasti epäsäännöllisin vuoroin purkauksen kohteena, samat tullimiehet oli määrättävä useamman aluksen purkausvalvontaan. Tämä vaikeutti suuresti töiden järjestelyjä, eikä suunniteltuja työvuoroja voitu noudattaa.”

Päämäärä yhteinen

Tullimiesten työpäivä oli välirauhan aikana Petsamossa erittäin rankka ja vaativa. Työpäivät venyivät joskus vuorokausien mittaisiksi, mutta tullimiehet tekivät kaikkensa aluksi erittäin alkeellisissa olosuhteissa, jotta tullauksen määräykset toteutuisivat.

Myös Pohjolan Liikenteen päällystö pyrki parhaaseen tulokseen. Mutta heillä oli erilaiset näkemykset ja he noudattivat kirjaimellisesti esimiesten määräyksiä. Harald Ericsson valitti ”Petsamon karusellista” kenraali Talvelalle, joka vastasi alustensa välityksellä Ericssonille mainiten, että alusten lastien purkaminen Liinahama-

rin satamassa oli hankalaa suuren vuoroveden vaihtelunkin vuoksi. Ilmeisesti Talvela ei ollut tarpeeksi perusteellisesti tutkinut Ericssonin valitusta tai Talvelan vastaus oli muuttanut muotoaan kulkeutuessaan virkaporras portaalta Ericssonille.

Tullimiehet poistuivat Petsamosta jatkosodan alettua kesällä 1941 Petsamon joutuessa saksalaisten ja suomalaisten sotatoimialueeksi.

Tullimiehet ja Pohjolan Liikenteen virkailijat sekä kuljettajat tekivät välirauhan aikana 1940–1941 erittäin merkittävän työpanoksen, jonka avulla Suomi pysyi hengissä.

Lähteet:

Artikkeli on referaatti Tullihallituksen 2006 julkaisemasta Mercurius-kirjasarjan teoksesta no:2 ”Pohjolan Klondyke”, joka koostuu kahdesta laajasta artikkelista. Ensimmäinen on Petsamon tullinhoitaja Harald Ericssonin kirjoittama ”Muistelmia Petsamon liikenteestä 1940–1941” ja toinen on laaja artikkelitutkielma ”Takamaasta taistelulentäksi eli Petsamo talouden ja politiikan pyörteissä 1920–1944”, jonka on kirjoittanut silloinen Tullihallituksen tilastopalveluksessa työskennellyt informaattikko, FM Janne Nokki, nykyisin tulliyhtälitarkasta, museonhoitaja. Paavo Talvela. Muistelmat 1



”Villin lännen” Liinahamari. Laitureissa komeita aluksia, joista monet matkallaan upotettiin. Tunturit kobosivat beti satama-alueen reunalta. Vinssit buusivat, autot jyrisivät, työn melske täytti alueen. Suurin osa abtaus- ja lastaustöissä abertavista miehistä oli vakaita työntekijöitä, mutta tuollaiseen satamapaikkaan pesiytyi myös sitä sakkia, jonka vuoksi satama sai villin lännen maineen. Viinaa, sököä ja tappeluita; tappoja tasaiseen tabtiin. Itsekin kuljin aina parabellumi turkin taskussa. Vaarattominta rikollisuutta oli salakuljetus. Erikoisia tapauksia oli suuri kultavarkaus, jota ei liene selvitetty vielä. Liinahamarin kautta lähti pakomatkalleen myös Norjan kuningatar Märtha lapsineen. (Kirjailija-, toimittaja- ja sotaveteraani Arvo ”Tiera” Ruonaniemen muistelu Liinahamarista) (Raimo Rämeen kokoelmat)

Sotilaan elämää (sivut 224–225). Toimittaneet Vilho Tervasmäki ja Sampo Ahto. Aaro Aitamäki. Lapin soratiesavotta Janne Nokin tiedonannot 2010. Arvo Ruonaniemen muistelu 1999.

http://fi.wikipedia.org/wiki/Liinahamari#Liinahamari_Suomessa

Pohjolan Liikenteen synty

Pohjolan Liikenteen johtoon valittiin voimakastahtoinen, legendaarisen maineen saanut kenraali **Paavo Talvela**, joka oli yksi Talvisodan menestyneimpiä ja tunnetuimpia komentajia. Muistelmissaan hän kertoo:

”Kenraali **Walden**, joka oli suuripiirteinen mies ja jonka osuus maamme kohtaloissa oli suurempi kuin vielä osataan edes arvioida, ajatteli Petsamon käyttöä tavannukaisella laajakatseisuudellaan. Hän käsitti, että sataman (Liinahamari) saattaminen kuntoon, 531 kilometrin maantiematka Rovaniemeltä Petsamoon sekä tien huono kunto ja asioiden yleinen järjestely vaativat johtoonsa suurin valtuuksin toimivan elimen ja ehkäpä vain nimenomaan yhden henkilön. Tähän tehtävään nimettiin nyt minut. Määräyksen sain Waldenilta, joka oli sopinut asiasta Mannerheimin kanssa.

Miten äärettömän suuri merkitys Petsamon liikenteelle annettiin, osoittaa se, että kun kävin silloisen kauppami-

nisterin **V. A. Kotilaisen** pubeilla, hän tarjoutui järjestämään minulle sotatilalain nojalla diktaattorin valtuudet liikenteen ohjauksessa. Vastasin kuitenkin, etten uskonut tarvitsevani sellaisia, sillä Suomen virkamieskunta teki muutenkin parhaansa silloisessa tilanteessa.

Työelimeksi muodostin Liinahamarin merikuljetustoimikunnan, jonka jäseneksi valitsin Paperiyhdistyksen johtajan varatuomari **Holger Nysténin** ja kauppaneuvos **Rolf Bernerin**. Havaitsin myös pian, että liikenteen hoitamiseksi Rovaniemeltä Petsamoon oli luotava erityinen osakeyhtiö. Sellainen perustettiin, ja sen osakkaina olivat valtio ja eräät suurliikkeet. Yhtiön nimeksi tuli Oy Pohjolan Liikenne Ab, ja sen toimitusjohtajaksi valittiin pystyvä mies, varatuomari **Lauri K. J. Tuokainen**. Itse toimin sekä Liinahamarin merikuljetustoimikunnan että Pohjolan liikenteen johtokunnan puheenjohtajana.”

Tällä palstalla Suomen Tieyhdistyksen yksityistie-asiantuntija Elina Kasteenpohja käsittelee vastaan tulleita yksityistieasioihin liittyviä kysymyksiä.

Valtakirjalla edustamisesta

Valtakirja-asiaa on kysytty todella paljon, joten tässä nyt rautaisannos kaikkea aiheeseen liittyvää.

Yleisesti valtakirjalla tarkoitetaan asiakirjaa, jolla fyysinen tai juridinen henkilö valtuuttaa toisen toimimaan puolestaan. Valtakirja voi olla yksilöity tai avoin ja siinä tulee olla valtuutustekstin lisäksi valtakirjan antajan allekirjoitus. Usein valtakirjassa yksilöidään annettu toimeksianto ja valtuutetun toimivallan laajuus.

Tieosakas voi valtuuttaa toisen henkilön edustamaan itseään tiekunnan kokouksessa. Valtuutetun ei tarvitse olla tieosakas. Valtakirjan antaja voi antaa ohjeita, kuinka valtuutetun tulisi toimia. Valtuutetulla on kuitenkin täysi vapaus toimia, niin kuin parhaaksi katsoo. Jos valtuutettu toimi täysin eri tavalla kun valtakirjan antanut on opastanut, seuraavaan kokouksen hän tuskin sitten saa valtakirjaa. Mitään muuta tästä ei sitten seuraa.

Jos tieosakkaana olevan kiinteistön omistaa perikunta, maatalousyhtymä tms. kokouksessa on esitettävä valtakirja, kuka edustaa kyseistä kiinteistöä. Yrityksessä jollakin henkilöllä voi olla asemaan perustuva oikeus ns. asemavaltuutus edustaa kiinteistöä. Vastaavasti yhtymän perustamiskirjassa voi olla maininta siitä, kuka edustaa yhtymän kiinteistöjä. Tällainen asiakirja on vaadittava esitettävä tiekunnan kokouksessa. Avio-

puolisoiden väliltä ei yleensä vaadita valtakirjaa. Epäselvissä tai riitaisissa tilanteissa tämä kannattaa kuitenkin vaatia.

Kokouspöytäkirjaan kirjaetaan läsnä olevat sekä valtakirjoilla edustettuina olevat tieosakkaat. Ennen kutakin äänestystä on aina syytä tarkistaa läsnäolijat. Jos tässä vaiheessa tulee ilmi valtakirjoja, ne todetaan ja merkitään pöytäkirjaan ennen varsinaista äänestystä. Valtakirjat voi myös kerätä pöytäkirjan liitteiksi.

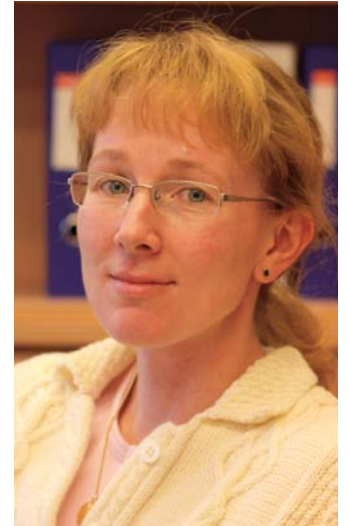
Valtakirjalla edustettuna oleva kiinteistö on siis läsnä ja sitä edustaa omistajan sijasta joku muu. Lain säännökset koskevat sitä samalla tavalla kuin muita "normaalisti" edustettuja kiinteistöjä.

Valtakirjoja voi näppärästi kerätä useita. Tästä johtuen yhdellä valtuutetulla voi olla useita valtakirjoja. Valtakirjalla edustettujen kiinteistöjen äänimäärää ei lasketa yhteen. Äänimääräleikkuria

käytetään vain siinä tapauksessa, että yksittäisen valtakirjalla edustetun kiinteistön äänimäärä ylittää 30 % kokouksessa läsnä olevien osakkaiden yhteisestä tieyksikkömäärästä. Sopivasti valtakirjoja keräämällä joku voi siis saada kokouksessa äänenemmistön.

Useita valtakirjoja saanut valtuutettu voi äänestää kullakin valtakirjalla eri tavalla. Se, mikä hyöty tästä sitten olisi, on hieman kyseenalainen. Mutta periaatteessa näinkin voi siis menetellä.

Tiekunnan kokouksessa valtakirjalla edustettuna oleen kiinteistön omistajalla on normaali 30 päivän valitusaika kokouksen päätöksistä. Jos valittajana toimii omistajan sijasta valtakirjan saanut henkilö, valtakirjan pitää olla joko avoin tai sitten siinä mainitun toimeksannon pitää olla niin laaja, että se sallii valtuutetun toimimisen myös valittajana. Yleensä tällaisissa tapauksis-



Elina Kasteenpohja

sa on hyvä pyytää uusi valtakirja selvyyden vuoksi.

Äänestys ja äänimääräleikkuri

Tiekunnan kokouksessa asiat ratkaistaan aina enemmistöpäätöksin. Mikäli jostakin asiasta joudutaan äänestämään, äännet lasketaan kunkin tieosakkaan tieyksiköiden mukaan. Äänimäärät lasketaan aina kiinteistökohtaisesti ja äänimäärä on sama kuin tieyksikkömäärä.

Esimerkki äänimääräleikkurista:

Kaarre RN:o 4:44: 56 yksikköä

Rutasuo RN:o 8:97: 178 yksikköä

Kiusaus RN:o 7:56: 77 yksikköä

Osakkailla on yhteensä 311 yksikköä, josta 30 % on 93 yksikköä. Eli tässä esimerkissä Rutasuon äänimäärä leikataan ja se saa 93 ääntä. Muilla äänimäärä on sama kuin yksikkömäärä: Kaarteella 56 ääntä ja Kiusauksella 77 ääntä.

VALTAKIRJA

Valtuutan _____ käyttämään puhe- ja äänivaltaani
 _____ pidettävässä _____ tiekunnan kokouksessa

Paikka ja aika _____, 20__

Allekirjoitus _____

Nimen selvennys _____

Eero Lehtipuu

Moniammatillisesti roskaamista vastaan

Tahallinen roskaaminen pilaa nyky-Suomessa julkisten alueiden viihtyisyyttä pahanlaisesti. Epäsiisteyden tuomaa harmia lisää kansalaisten kiukku siitä, että kysymys ei ole luonnonilmiöstä vaan ihmisten – välinpitämättömän ja koostumukseltaan vaihtelevan vähemmistön – toiminnasta.

Roskaaja toimii kuitenkin harvoin määrätietoisesti ympäristöä sotkeakseen, kuten seinien töhrijät tekevät. Jätteiden pudottelu kulkuväylille on vain helpoin tapa päästä niistä eroon. Niinpä siisti käytös olisi tehtävä mahdollisimman helpoksi, hyvin vetävistä roska-astioista alkaen. Kokonaisratkaisuksi sekään ei silti riitä.

Roska-astioiden suurikaan määrä ei takaa siistiä ympäristöä. Helsingin puistoissa tai yhtä lailla Jyväskylän kävelyalueella Kauppakadulla astiatiheys on melkoisen suuri, mutta kesäillan kulkijoiden jäljet karmaisevat. Astia on vasta puolillaan, kun käytävä jo peitety eväspapereista ja muusta roskasta. Asenne ratkaisee. ”Ei se ole vika, kun se on tapa”, toteaa sananlasku. Roskaaminen olisi kaikin keinoin saatava muuttumaan tavasta viaksi.

Keväiset siivoustalkoot kerrostalojen piholla ja teiden varsilla ovat pieni osavastaus epäsiisteyden haasteeseen. Julkinen kampanjointi tukee hankkeita ja lisää osanottoa. Talkoisiin on helppo lähteä sellaisenkin, joka yksin toimien häpeäisi tai ujostelisi siivoamistaan.

Kuinka niin häpeäisi? Niin juuri, häpeily on oikea sana kuvaamaan tunnetta, joka estää monta roskaisuudesta

kärsivää puuttumaan tilanteeseen. Omakotitalon pihatöitä pidetään luonnollisina, mutta pelätään, että yksinäistä puistikon tai tienvierien siivoajaa ihmetellään. Onkohan se työtön vai mikä se on olevinaan?

Ujostelu on ihan turhaa. Ohikulkijoiden palaute on pikemmin kannustavaa ja kiittävää. Eikä se toisin voisi mennäkään. Tervettä itsetuntoa yleisten alueiden yksityinen puhdistaminen, vaikkapa vain muutamien roskan nostaminen kyllä vaatii.

Mikä puolestaan on syytä tehdä hävettäväksi, on nimenomaan roskaaminen. Asian psykologinen ydin on juuri tässä: eväspakkausten, tupakka-askien ja muun sotkun niille sijoilleen jättäjä ei saisi kokea oman ryhmänsä hyväksyntää vaan päinvastoin hänen tulisi saada kielteistä palautetta. Menneiden aikojen lattialle sylkemisen tapaa ei hävittänyt tuberkuloosin pelko sylkukuppeineen vaan se, että primitiivistä syljeskelyä alettiin halveksia. Jokseenkin primitiivistä on roskaaminenkin.

Kuntien rakennusvirastojen insinöörit ELY-keskusten ja muine kollegoineen vastaavat myös puhtaanapidosta. Ongelma on lähtökohdiltaan vieras, kun ratkaisuja ei löydy matemaattis-fysikaalisin tarkasteluin. Tekniikkaakin tarvitaan jäteastioiden yksityiskohdista logistiikkaan ja jätteiden käsittelyyn asti, mutta ongelman ydin, ihmisten käyttäytyminen vaatii monialaista yhteistyötä.

Kyllä insinöörit yleensä omat mahdollisuutensa ja niiden rajat tiedostavat. *Hesarin* toimittaja aloitti roska-



haastattelunsa kysymällä, miksi tienvarsilla on roskaa. Taannoinen tiehallinnon **Olli Penttinen** replikoi osuvasti: ”Esitän vastakysymyksen: miksi liikkuvasta autosta pitää heittää roskaa ulos? Onko auto niin pyhä, ettei mukana voida pitää roskapussia?”

Ympäristön siisteys ei rakentajan kannalta ole huipputekniikkaa, mutta yhtä lailla haastava ja tarpeellinen yhdyskunnan kehittelyn kohde se on. Yhteistyö vaatii moniammatillista paneutumista: tekniikkaa, psykologiaa, lakien tarkennuksia ja kurinpittoa. Pulmaa helpottaisi vahva kansalaismoraali, mutta sen puutteessa on tehtävä mitä muuten voidaan. Siisti ympäristö on yhteistyön ja innostuksen arvoinen taivoite.

* * *

Kirjoittaja on tekniikan tohtori ja tie- ja katutekniikan konsultti. Häntä as-karruttaa mm. liikenneväylien ja muun rakennetun ympäristön toiminnallinen ja esteettinen laatu.

”Tervettä itsetuntoa yleisten alueiden yksityinen puhdistaminen, vaikkapa vain muutamien roskan nostaminen kyllä vaatii.”



Kongressipaikan juhlaliputusta

Tiekongressi Portugalissa

IRF World Road Meeting 2010

Jaakko Rahja

Mafalda Arnauth upealla lauluäänellään toivotti kongressivieraat tervetulleeksi IRF:n World Road Meetingiin toukokuussa Lissabonissa. Järjestyksessään 16. International Road Federationin tiekongressi oli saanut motokseen "Sharing the road", jota analysoitiin 1 100 osanottajan ja noin 180 esityksen voimin.

Jarkko Niittymäki johti pubetta asian-tuntevalla ja jäməkällä otteella.



Ari Vatanen oli kutsuttu yhdeksi avajaispäivän puhujaksi Plenary Session. Puheellaan ja esiintymisellään hän sai kongressiosanottajien vanhan hyväksynnän. Vatanen toi vahvasti esille tarpeen ylläpitää ja parantaa kaikin puolin liikenteen turvallisuutta. Hän myös vaati kansalaisille enemmän vapautta valita itse liikkumisensa tapa ja muoto; holhousyhteiskunnan aika pitäisi olla jo ohi.

Kongressilla oli viisi alateemaa;

- Teema 1, Mobility, Transport & Infrastructure
- Teema 2, Road Safety & Security
- Teema 3, Sustainable Roads
- Teema 4, Road Financing and Management
- Teema 5, Techniques & Innovations

Teeman 4 vastuullinen vetäjä oli tämän artikkelin kirjoittaja. Asiaan liittyvänä viimeisenä tehtävänä oli kongressin päättäjäsissä tiivistää teeman sessioissa käyty keskustelut. Teeman yhdessä sessiossa (Road Asset



Näyttelyssä Espanja osasto oli uusi ja näyttävä.



Virosta oli neljä kongressivierasta; Juri Riimaa, Enn Raadik, Tamur Tsätko ja Kumo Männik, kaikki Viiron tielaitoksesta. Suomesta oli ilmoittautunut yhdeksän osanottajaa.



Pekka Pakkalan esitelmän kuulijakuntaa. Kuvasta voi tunnistaa muun muassa Markus Pöllänen ja virolaisia tiemiehiä.



Markus Pöllänen sai vastailta kysymyksiin esityksensä päätteeksi.

Management and Production System) puheenjohtajana toimi Ramboll Finlandin **Jarkko Niittymäki**. Samassa sessiossa esitelmän piti **Pekka Pakkala** Aalto-yliopistosta otsikolla "Ownership and management models for infrastructure networks". Artikkelin kirjoittaja puhui aiheesta "Private road management system in Finland".

Sirway Oy:n **Konsta Sirviö** esitelmöi projektista

"Implementation of road assets management system in Sindh province of Pakistan". Samassa sessiossa (Mobility and vehicles concept) puhui Tampereen teknisen yliopiston **Markus Pöllänen** otsikolla "The economy and road freight transport in Finland – past, present and future".

Helsingin kaupungin **Ville Alatyön** aiheena oli "Establishing a large scale reducing pavement network by

valuating the effectiveness for inhabitants – case from the city of Helsinki". Alatyö piti esitelmän sessiossa Environmental Management.

Esitelmien seuraamista hiukan häiritsi se, että joihinkin sessioihin oli ehdottomasti liikaa esityksiä, kahteen tuntiin toista kymmentä. Useiden puhujien sanominen jäi näin turhan vaatimattomaksi, kun vielä osa esitelmöitsijöistä ei seuraa kelloa lainkaan puheen-



Artikkelin kirjoittaja esitelmöi suomalaisesta yksityistiejärjestelmästä. Aihe kiinnosti muun muassa intialaisia kuulijoita.



Vuonna 1998 avattu Euroopan pisin silta, Vasco da Gama, 17,2 km. Silta on toteutettu PPP-menetelmällä.

sa aikana ja vaikka tekeekin sen, ei osaa lopettaa ajoissa. Suomalaisilla ei tätä vikaa ole tapana olla, ja hyvä niin.

Kongressipaikan vieressä sijaitseva silta on neilikka-vallankumouksen kunniaksi nimeltään 25 de Abril. Sillalla olevan autoliikenne ja metroliikenne aiheuttivat käsittämättömän kovan metelin. Osasyynä ajoradoilla osan matkaa ovat teräsritilät.



International Road Federation

Kansainvälisen Tieliiiton IRF:n jäsenenä Suomessa on Suomen Tieyhdistys. Aikanaan jäsenenä oli jonkin aikaa myös Tielaitos ja Neste Oy. IRF:n jäsenkunnasta pääosa on yrityksiä. Julkisen sektorin puolelta on vain muutama jäsen.

IRF on lähinnä siis yrityspuolen ja kansallisten tieyhdistysten järjestö, kun taas World Road Association PIARC edustaa pitkälti julkista sektoria. Suomesta PIARCin jäsenenä on Liikennevirasto.

Itsestään IRF kertoo seuraavaa;

The International Road Federation (IRF) is a nongovernmental, not-for-profit organisation with the mission to encourage and promote development and maintenance of better, safer and more sustainable roads and road networks. Working together with its members and associates, the IRF promotes social and economic benefits that flow from well-planned and environmentally sound road transport networks. It helps put in place technological solutions and management practices that provide maximum economic and social returns from national road investments.

The IRF has a major role to play in all aspects of road policy and development worldwide.

For governments and financial institutions, the IRF provides a wide base of expertise for planning road development strategy and policy.

For its members, the IRF is a business network, a link to external institutions and agencies, such as the United Na-

tions and the European Union, and a business card of introduction to government officials and decision makers.

For the community of road professionals, the IRF is a source of support and information for national road associations, advocacy groups, companies and institutions dedicated to the development of road infrastructure.

Through the International Road Educational Foundation the IRF awards grants to graduate engineers and other transportation professionals from around the world in support of full-time academic training. With this the IRF actively supports the future generations who will build the road networks.

The International Road Federation, since its foundation in 1948, has had many successes over the past 60 years and has much to be proud of. Not only has it been instrumental in providing leadership for global road infrastructure development, but it also brought road professionals and people of the world together in a common mission in a way that no other road organisation could.

IRF on sikäli erikoinen organisaatio, että se toimii kolmesta pisteestä, joiden nimitys on Programme Centre. Nämä sijaitsevat Genevessä, Brysselissä ja Washingtonissa. Periaatteessa jäsenenä voi olla yhdessä tai useammassakin toimistossa. Suomen Tieyhdistys on nykyisin Brysselin toimiston jäsen, koska se toimii nimenomaan EU:n suuntaan.

Kirjoittajan vankka näkemys on, että PIARC ja IRF tulisi yhdistää, jotta julkinen sektori ja yksityinen puoli paremmin kohtaisivat muun muassa kongresseissa ja muissa organisaatioiden järjestämissä tapahtumissa.

Tie ja Liikenne -lehden erikoishaastattelussa PIARCin presidentti Anne-Marie Leclere

Jaakko Rahja

IRFn Lissabonin kongressissa eräänä pääpuhujana niin avajaisissa kuin päätöstilaisuudessaakin oli World Road Association PIARCin puheenjohtaja Anne-Mari Leclere. Siviilityössään tämä PIARCin ensimmäinen naispuolinen presidentti on Kanadan Quebecin provinssin varaliikenneministeri sekä Quebecin Infrastruktuuri- ja teknologiajohtaja.

On ollut hienoa saada olla mukana tällaisessa kongressissa. PIARCin ja IRF:n yhteistyö on tärkeä asia, jota kannattaa jatkossa tiivistää, tiivistä Leclere ajatuksiaan kongressin lopussa Tie ja Liikenne -lehdelle.

Kongressin teemoista ja keskustelun aiheista Leclere nosti esiin liikennejärjestelmän (mobility) ja liikenteen turvallisuuden (road safety). Näiden asioiden suhteen tekemistä riittää pitkäksi aikaa. Liikenneturvallisuudessa on saatu suuria edistysaskelia länsimaissa, mutta Aasiassa ja Afrikassa on liikaa onnettomuuksia ja turvattomuutta liikenteessä.

Joskus kongresseissa on esiintuotu näkemys, että eri maista tulevilla ovat ongelmat erilaiset johtuen erilaisista taustoista – kulttuuri, taloustilanne, perinne jne. - eikä välttämättä löydy ikään kuin yhteistä kieltä edes ammattilaisten keskuudessa. Tämän ajatuksen Leclere tyrmää sillä, että ongelmat ovat samat, mutta ratkaisut niihin vaihtelevat. Esimerkiksi liikenneturvallisuuden parantaminen on globaali asia. Kaikkia hyödyttää kuulla eri taustoista tulevia ja ottaa itselleen muiden kokemuksista oppia.

Kongressin eräänä keskusteluaiheena oli nuorten saaminen tie- ja liikennealalla.

– Quebecissa olemme havainneet, että nuoret haluavat usein työtä, joka on heille oikeasti mielekästä. Kun kerromme työmahdollisuuksista, he saattavat kysyä vaikkapa, että 'Joudunko tuhoamaan luontoa? Mitä hyvää voin tehdä?'



PIARCin presidentti Anne-Mari Leclere uskoo tie- ja liikennesektorin tulevaisuudessaakin tarjoavan nuorille innostavan työpaikan, jossa voi tehdä yhteiskunnallista hyvää.

– Meidän tulee nostaa infrastruktuurin profiilia. Liikenne on talouden selkäranka, mutta toisaalta aika tien päällä on itselle ja ympäristölle harmiksi.

PIARC ja IRF järjestävät kumpikin neljän vuoden välein tiekongressin. Seuraavana on vuorossa siis PIARC, jonka kongressi pidetään Mexicossa syyskuussa 2011 pääteemalla 'kestävä liikennejärjestelmä'.

Kysymys mahdollisuudesta yhdistää IRF:n ja PIARC:in kansainväliset tiekongressit ja pitää ne esimerkiksi kolmen vuoden välein sai puheenjohtaja Anne-Mari Leclerin mieltäliäksi. Jatkokysymys organisaatioiden mahdollisesta yhdistämisestä, irrotti kuitenkin välttelevän vastauksen;

– Tähän en nyt uskalla ottaa kantaa varsinkaan, kun oman järjestöni puitteissa ajatus ei ole ollut käsittelyssä.

Se on kuitenkin selvä, että yhteistyötä yksityistä tahoa edustavan IRF:n ja julkista sektoria edustavan PIARC:in välillä on syytä tiivistää. Yksityisen sektorin näkemykset ovat erittäin tärkeitä ja niillä usein vankka pohjansa.

Portugali on "kaunis satama"

Portugalin tasavalta sijaitsee Euroopan lounaisosassa Iberian niemimaalla. Se on Manner-Euroopan läntisin maa rajoittuen idässä Espanjaan sekä muissa ilmansuunnissa Atlantin valtameren. Manner-Portugalin lisäksi maahan kuuluu Atlantilla kaksi saaristoa, Azorit ja Madeira.

Aikanaan 1400- ja 1500-luvuilla maan imperiumi ulottui aina Brasiliasta Malakan niemimaalle. Siirtomaaimperiumi päättyi vasta 1999, jolloin Portugali luovutti Macaon Kiinalle.

Neilikkavallankumous huhtikuussa 1974 toi maahan demokratian Salazarin pitkän diktatuurin jälkeen. Maa kuuluu nykyisin Euroopan Unioniin.

Nimi "Portugali" juontaa juurensa roomalaisten alueesta käyttämään nimeen *Portus Cale*. Se lienee sekoitus latinaa ja

kreikkaa ja tarkoittaa "kaunista satamaa". Maan virallinen kieli on portugali.

Pääkaupungissa Lissabonissa asuu noin 0,5 miljoonaa ihmistä, koko seutukunnassa noin 2 miljoonaa. Lissabon sijaitsee Tejojoen varrella. Sen ylittää kaksi tärkeää siltaa, joista toinen on 25 de April tie-rautatiesilta, joka avattiin 1966. Toinen on PPP-projektina toteutettu Vasco da Gama -silta, joka yli 17 kilometrin pituisena on yksi maailman pisimmistä. Tämä maantiesilta tehtiin 1995–1998.

Asukkaita 10,7 miljoonaa

Pinta-ala 92 000 km²

Maanteitä 69 000 km, joista päällystettyjä 59 000 km

TRA 2010

Eurooppalaisen liikennetutkimuksen katsaus Brysselissä

Liisi Vähätalo

Eurooppalainen liikennetutkimuksen foorumi Transport Research Arena (TRA) järjestettiin kesäkuun alussa nyt kolmannen kerran. Göteborgin (2006) ja Ljubljanan (2008) jälkeen joka toinen vuosi järjestettävän kongressin isäntäkaupunki oli tällä kertaa Bryssel.

Osanottajia tapahtuma kokosi Brysseliin noin 900, seminaarissa oli yli 700 osanottajaa ja näyttelyväkeä oli lähes 200. Göteborgissa oli taannoin noin 900 osanottajaa ja Ljubljanassa 1200.

Aikaisempien vuosien



TRA 2010 -kongressin avajaisten kohokohta suomalaisittain: Maiju Lintusaari pokkaa kultamitalin nuorten tutkijoiden kilpailussa.

tapaan kongressin slogan oli "Greener, safer and smarter transport for Europe". TRA 2010 keskittyi kestävään liikenteeseen 50 session ja 216 esityksen voimin neljän päivän ajan.

Innovaatioita, tutkimusta ja kehitystä liikenteen ja tie-liikenneinfran alalla esiteltiin yleisellä, strategisella ja spesifisellä tasolla. Kuulijakunta oli viranomaisten, konsultti- ja insinööritoimistojen, sidosryhmien, urakoitsijoiden, tavarantoimittajien, auton-

YEAR2010-kilpailun finaaliin kelpuutetut työt muodostivat aulaan posterinäyttelyn. Maiju Lintusaari edusti suomalaista tutkimusta tyylikkäästi.

valmistajien ja polttoaineen tuottajien edustajia.

Suomalaisia esitelmöitsijöitä oli mukana jonkin verran; **Juhani Jääskeläinen** Euroopan komissiosta, **Petri Mononen** VTT:stä, **Anders H.H. Jansson** Liikennevirastosta sekä **Lauri Salokangas** Aalto-yliopistosta.

Kongressia tuki näyttely, jossa oli 32 näytteilleasettajaa. Suurin osasto oli Euroopan komissiolla, joka oli myös yksi järjestäjätahoista. Muut tapahtumaa tukevat tahot olivat CEDR (Conference of European Road Directors) ja ERTRAC (European Road Transport Research Advisory Council).

Oman osaston näyttelyyn oli pystytetty kaikkiaan seitsemän maata, hyvin olivat edustettuina myös alan



Petri Monosen esitelmän aiheena oli "TeleFOT approach to a smarter, safer and greener driving". TeleFOT oli esillä myös näyttelyssä.





Anders H.H. Jansson urakoi peräti kaksi seminaariesitystä. Liikenneviraston Sami Petäjä tiivistä esitelmätarjonnan toteamalla sen koostuvan EU:n rahoittamista projekteista ja autoteollisuuden uusimmista saavutuksista.



Renaultin osastolla havainnollistettiin miten sähköauton akku vaihdetaan kolmessa minuutissa akkuasemalla.

järjestöt. Yrityksistä tunnetuimmat olivat tapahtuman pääsponsorit Renault ja Volkswagen

Avajaisissa puhunut liikennekomissaari **Siim Kallas** painotti tarvetta integroida liikennejärjestelmiä niin, että pohjaututaan kunkin liikennemuodon vahvuuksiin. Kaiken kaikkiaan kongressissa peräänkuulutettiin kokonaisvaltaista lähestymistä kestävään liikenteeseen Euroopassa sekä enem-

män ponnisteluja tutkimustulosten esiin tuomisessa ja soveltamisessa.

Kultamitali Suomeen

Avajaisten varsinainen piristysruiske oli YEAR2010-kilpailun (The Young European Arena of Research 2010) palkintojenjako. Kilpailuun oli lähettänyt artikkelin kaikkiaan 338 vastavalmistunutta tai opintojaan päättävää nuorta tutkijaa eri puolilta

Eurooppaa, 33:sta maasta eli lähes kaikista Euroopan maista. Brysseliin oli kutsuttu noin 50 finalistia, joiden postereita 70 tuomarin paneeli arvioi. Kulta-, hopea- ja pronssimitalit jaettiin kuudessa eri aihepiirissä.

Tässä kilpailussa Suomi pärjäsi paremmin kuin kesällä järjestetyissä yleisurheilun EM-kisoissa, sillä aihepiirissä "Future Visions of Transport" korkeimmalle korokkeelle kiipesi **Maiju Lintusaari** Tampereen teknillisestä yliopistosta. Hänet palkittiin esityksestään jälkimaksettavasta joukkoliikennelipusta. Maiju Lintusaari

on mukana myös Väylät ja Liikenne -seminaarissa Jyväskylässä lokakuussa, jolloin on tilaisuus kuulla kultamitalistin esitys voitokkaasta tutkimuksesta. Tutkimus perustuu Lintusaaren diplomityöhön.

TTY:stä oli edustaja finalistien joukossa jo edellisessä kisassa kaksi vuotta sitten, joten Tampereella ollaan kiitettävästi hereillä ja aktiivisia kansainvälisissä ympyröissä. Tämä nuorten tutkijoiden mitteli järjestetään kahden vuoden välein ja seuraava TRA järjestetään huhtikuussa 2012 Ateenassa.



Kongressin pitopaikka oli Square Brussels Meeting Center, 1958 maailmannäyttelyyn rakennettu ja biljattain uudistettu keskus. Belgialaisten mestarimaalareiden Magritten ja Delvauxin työt oli huolellisesti restauroitu.



FARMARI 2010 -messut

Teksti ja kuvat Elina Kasteenpohja

Tämän vuoden Farmari 2010 -messut pidettiin 29.7–1.8. Mikkelissä raviradan ympäristössä. Varsin helteinen sää suosi näytteilleasettajia ja näyttelyvieraita.

Suomen Tieyhdistyksen näyttelyosaston päivystäjäksi oli ilmoittautunut 11 TIKO tieisännöitsijää. Tieisännöitsijät vastasivat vierailijoiden esittämiin, yleensä hyvin hankaliin kysymyksiin. Neuvonnan lisäksi näyttelyvieraille jaettiin

Yksityistie-uutiset 2010 lehteä. Osaston yhteydessä pyöri myös yksityistien perusrantamista ja rahoitusta käsittelevä diasarja.

Kiitos kaikille päivystäjille! Yhdessä teimme mukavat messut!



Tieyhdistyksen näyttelytilan päivystysporukkaa.

Osastolla riitti kyselijöitä.



Näppäränkokoinen kaivinkone.



Mönkkäreiden lisääntynyt suosio näkyi messuilla.



Lisää mönkkäreitä.

Mainio vierailukohde Kaakkois-Virossa

Viron maantiemuseo sai uuden ilmeen

Teksti ja kuvat Jaakko Rahja

Virossa käynnin yhteyteen kannattaa sisällyttää vierailu maantiemuseoon. Eesti Maanteemuseum sijaitsee Varbusen kylässä Kanepin kunnassa Põlvamaan maakunnassa. Matkaa on Tartosta vajaat 50 km, Võrusta reilut 20 km ja Põlvasta 12 km.



Tukkolmassa (Ab Vägmaskiner) valmistettu tiehöylä Bitwargen oli Viron ensimmäinen moottorivoimalla kulkeva tiehöylä 1920-luvulla. Nyt se on kunnostettu täysin toimivaksi koneeksi. Bitwargen oli aikanaan tuttu myös Suomessa.

Eesti Maanteemuseum on yksinkertaisesti sanottuna hieno varsinkin nyt, kun museon laajennus valmistui kesäkuun lopussa. Kokoelmat ovat saaneet hyvät tilat, joissa entisaajan tierakentamisesta ja koneasioista on kyetty elävällä tavalla kertomaan. Museon pysyvä näyttely "Teiden historia" esittelee konehallissa ja ulkonäyttelyalueella teiden ja matkustamistapojen kehitystä muinaisista ajoista tähän päivään saakka.

Maantiemuseo sijaitsee vuonna 1863 valmistuneella Varbusen hevospostiasemalla, Viron ainoa kokonaisena säilynyt postiasema. Kompleksiin kuuluu viisi maakivistä ja punaisista tiilistä rakennettua rakennusta, jotka ovat postiaseman päärakennus, kiesivarasto, talli, sepänpaja-sauna-pesuhuone sekä postipoikien ja satulaseppien asuintalo. Postimiesten talon ullakkohuoneeseen tehdystä majoitustilasta löytyy kaksi neljän



Tiemuseon laajennuksen avajaisjublassa oli runsas osanotto, pääasiassa tielaitoksen henkilökuntaa, mm. museon kehittämiseen vahvasti osallistuneet Koit Tsefels ja Enn Raadik.



Entisaikaan kuljettajiltakin vaadittiin remonttitaitoa. Kuvan kuorma-auto Maz 200 on valmistettu Minskissä. Kulutus sellainen 32 l/100 km, huippunopeus peräti 65 km/h.

hengen huonetta, joissa vierailijat voivat halutessaan yöpyä. Lapsille on liikennepuisto.

Nämä polttoainetankit herättävät neuvostoaikaisia muistoja.

Eesti Maanteemuseum sijaitsee vanhan postitien varrella vuonna 1863 valmistuneella Varbusen hevospostiasemalla, joten postivaunut kuuluvat asiaan.



Myös entisaajan siltoja on esitelty ulkotiloissa.



Perkkiö viimeistä kertaa vuosikokouksessa pääsihteerinä Tieyhdistyksen juhlava vuosikokous

Teksti: Jaakko Rahja
Kuvat: Liisi Vähätalo

Suomen Tieyhdistyksen vuosikokous pidettiin kesäkuun alussa Helsingissä yhdistyksen toimitiloissa Kaupintiellä. Vuosikokousasioiden ohella tilaisuudessa jaettiin yhdistyksen ansiomerkkejä sekä vietettiin yhdistyksen pitkäaikaisen pääsihteerin **Jouko Perkkiön** eläkkeelle lähtöä.

Martikainen jatkaa puheenjohtajana

Vuosikokouksen varsinaisina asioina oli aluksi vuoden 2009 toiminta- ja tilikertomuksen hyväksyminen. Asian käsittely tapahtui mutkattomasti kokouksen puheenjohtajana toimineen diplomi-insinööri **Esko Hämäläisen** johdolla.

Tulevan vuoden 2011 osalta kokous valitsi yhdistykselle puheenjohtajan sekä hallitukseen jäseniä ero- vuoroisten tilalle.

Yhdistyksen puheenjohtajana jatkaa maaherra **Ola- vi Martikainen**. Kokous oli asiasta yksimielinen.



Vuosikokous pidettiin ensimmäistä kertaa yhdistyksen omissa tiloissa.

Tällä kertaa hallituksesta ovat erovuorossa johtaja **Kari Kotro**, markkinointijohtaja **Erkki Peltomäki**, toimitusjohtaja **Pasi Nieminen** ja toimialajohtaja **Matti Ruottu**.

Ero- vuoroisten tilalle uusiksi hallitusjäseniksi 1.1.2011 alkaen vuosiksi 2011–2013 valittiin yksimielisesti varatoimitusjohtaja **Tapio Puurunen** SITO, johtaja **Olli Kokkonen**, NCC Holding, järjestöpäällikkö **Jari Pietilä** Suomen Kulje-



Eläkkeelle lähtevä pääsihteerin kukitettiin kokouksen päätteeksi.



Jouko Perkkiö toimi viimeistä kertaa kokouksessa pääsihteerinä, puhetta johti Esko Hämäläinen.

tus ja Logistiikka SKAL sekä toimitusjohtaja **Juha Jääskelä** Arctic Machine Oy.

Hallituksessa jatkavat (kausi 2010–2012) kaupungingeodeetti **Kari Hartikainen**, lehtori **Jari Mustonen**, johtaja **Anders Portin** sekä **Vesa Jussila**.

Hallituksessa jatkavat myös (kausi 2009–2011)

Harri Kallberg, **Jukka Karjalainen**, **Esko Pyykkönen** sekä **Matti Peltola**.

Yhdistyksen tilintarkastajiksi valittiin KHT **Kare Kotiranta** sekä tekniikan tohtori **Heikki Jämsä** (Infra ry). Varatilintarkastajiksi valittiin tilintarkastustoimisto Moore Stephens Rewinet Oy.

Vuosikokous hyväksyi

myös ensi vuoden talousarvion. Se perustuu muun muassa siihen, että jäsenmaksujen suuruudet säilyvät ennallaan. Jäsenmaksut vuonna 2010 ovat henkilöjäseniltä 40 euroa ja opiskelijoilta kaksi ensimmäistä opiskeluvuotta 20 euroa. Tiekuntien jäsenmaksu on 60 euroa ja teisännöitsijöiden 90 euroa. Yhteisöjäsenien jäsenmaksuluokkia on kahdeksan - riippuen yhteisön koosta ja läheisyydestä tiealaan - jäsenmaksun ollessa alkaen 170 euroa.

Jouko Perkkiö siirtyy vaikuttamaan jäsenenä

Vuosikokous pidettiin ensimmäistä kertaa yhdistyksen omissa tiloissa Kaupintielällä, jonne toimisto muutti noin kaksi vuotta sitten. Tavallista juhlavampaan kokoukseen osallistui noin 50 osanottajaa, jotka saivat nauttia 'notkuvista pöydistä' ja sillä tavalla saattaa yhdistyksen pääsihteeri vapaalle.

Jouko Perkkiö on toiminut Tieyhdistyksessä peräti 33 palvelusvuotta ja näistä suurimman osan pääsihtee-



Kokouksen jälkeen oli vapaan seurustelun ja pöydän antimien vuoro.

rinä. Vuosia Tieyhdistyksessä olisi kertynyt enemmänkin, mutta pari vuotta hän

oli välillä Keniassa edistämässä sikäläistä liikenneturvallisuutta.



Kaksi kultaista ansiomerkkiä Tieyhdistys myönsi ansiomerkkejä

Suomen Tieyhdistyksen hallitus päätti huhtikuun kokouksessaan myöntää Tieyhdistyksen ansiomerkkejä henkilöille, jotka ovat erityisellä tavalla ansioituneet toiminnassaan tie-, katu- ja liikenneasioiden puolesta.

Hallitus päätti tällä kertaa myöntää **hopeisen ansiomerkkin** seuraaville henkilöille;

Hannu Aallolle
Kari Happoselle
Raimo Kandolinille
Erkki Liljalle
Olavi Pakariselle
Kari Parkkilalle
Stefan Storgårdille
Teuvo Tauralle
Kari Uutelalle
Kari Wessmannille

Hopeinen ansiomerkki kultalehvin myönnettiin seuraaville henkilöille;
Pär-Håkan Appelille
Heikki Jämsälle
Timo Laaksoselle
Kari Lehtoselle
Esko Pohjaselle
Matti Ränälle
Koit Tsefelsille (Viro)

Kuten edellä olevista nimistä huomaa, oli yksi merkin saaja Viron Tielaitoksen



Kultaisen ansiomerkkin saanut Eero Lehtipuu piti ansiomerkkin saajien kiitospuheen Tieyhdistyksen vuosikokouksessa.

varapääjohtaja Koit Tsefels. Edellisen kerran sai ulkomaa-lainen merkin liki 20 vuotta sitten. Tuolloin henkilö oli **Wim Westehuis**, joka toimi pitkään pääsihteerinä International Road Federationin Geneven toimistossa. Koit Tsefels sai merkin ja siihen kuuluvan kunniakirjan toukokuussa Tallinnassa eläkkeelle lähtemisensä yhteydessä.

Hallitus päätti tänä vuonna myöntää myös Tieyhdis-



Olavi Martikainen ja Jaakko Rahja luovuttivat Viron Tielaitoksen varapääjohtajalle Koit Tsefelsille Tieyhdistyksen hopeisen ansiomerkkin kultalehvin toukokuussa Tallinnassa Tsefelsin eläkkeelle lähtemisen yhteydessä.

tyksen **kultaisen ansiomerkkin**. Poikkeuksellista oli, että kultaisen merkin saajia oli kaksi. Tämä merkki on nimittäin sellainen, joka myönnetään kohtalaisen harvoin, ei joka vuosi.

Tieyhdistyksen kultaisen ansiomerkkin saivat tekniikan tohtori **Eero Lehtipuu** sekä kaupungininsinööri **Matti-Pekka Rasilainen**. He molemmat ovat tehneet pitkän, monipuolisen ja erityisen

ansioikkaan uran tie-, katu- ja liikennealalla. Rasilainen on monen muun asian ohella toiminut yhdistyksen varapuheenjohtajana kahteenkin otteeseen. Lehtipuu on ollut kaikkein aktiivisimmasta työelämästä sivussa jonkin aikaa, mutta edelleen hänen nasevia kirjoituksia saatamme lukea Tie ja Liikenne -lehdessä.

”I did it my way”

Tiellä ja matkalla

1.8. virallisesti eläköitynyt yhdistyksen pääsihteeri Jouko Perkkiö muisteli toimituksen pyynnöstä 33-vuotista taivaltaan Tieyhdistyksen palveluksessa seuraavasti:

– Tieni Tieyhdistykseen kävi Tilastokeskuksen kautta. Olin siellä ensimmäisessä varsinaisessa työpaikassani viime vaiheessa liikenneonnettomuustilastoja laatimassa 70-luvun alussa. Puoleeni kääntyi **Jukka Rinne**, joka toimi aktiivisesti Teollisuuden kuljetusvaliokunnassa ja mm. Parlamentaarisen liikennekomitean sihteerinä. Jukka oli monena vuonna laatinut Suomen Tieyhdistyksen julkaisemaa Auto ja Tie -tilastokirjaa ja oli etsiskelemässä jatkajaa tähän viraabelihommaan. Jukan isä majuri **Eero Rinne** oli Tieyhdistyksen ensimmäinen päätoiminen toiminnanjohtaja.

Suostuin tehtävään ja vuonna 1975 kävi toinen kutsu, kun yhdistyksen pääsihteeri **Esko S. Lahtinen** siirtyi Suomen Palloliiton tiedotuspäälliköksi. Toimintaa johti tuolloin evp. eversti **B. W. Kontiopää**. Eli alan järjestöpuuhastelua on melko tarkkaan nyt kertynyt 35 vuotta.

Liikenneturvallisuus tuli sitten uudelleen kuvioihin mukaan, kun Suomi käynnisti Keniassa liikenneturvallisuuden parantamishankkeen 1980-luvun alussa ja avautui tilaisuus mennä ensi vaiheessa tähän hankkeeseen mukaan vuosina 1982–1985 yhdessä dipl.ins. **Pertti Heiskasen** kanssa. Päätehtävänä oli rakentaa maahan liikenneturvallisuutta edistävä organisaatio, joka tekisi työtä mahdollisimman laaja-alaisesti. Hanketta hallinnoi Viatek Oy projekti-päällikkönä **Martti Roth**.

– Avarakatseinen Tieyhdistys myönsi komennuksen ajaksi virkavapaata pääsihteerin tehtävistä.

Näköalapaikalla

Vaikka maailma on seitsemänkymmentäluvulta kokenut suuria mullistuksia, Tieyhdistyksen tavoitteet ja keinot ovat säilyneet melko muuttumattomina. Toki esimerkiksi jäsenkunnan rakenne on jatkuvassa muutostilassa. Henkilöjäsenet harmaantuvat, mutta vastapainoksi yhteisöjäseniä liittyy koko ajan lisää. Kokonaan uutena ryhmänä on 90-luvun puolivälistä voimakkaasti lisääntynyt yksityistiekuntajäsenten määrä.

Tieyhdistys on tarjonnut näköalapaikan tarkastella liikenne- ja tiesektorilla tapahtuvia asioita. Jäsenlehden Tie ja Liikenne merkitystä jäsenkunnalle ei voi liikaa korostaa. Lehden laatiminen ja siihen kirjoittaminen ovat aina olleet mieluista työtä.

Tieyhdistyksen tapahtumia arvostetaan

Tieyhdistys toimii karkeasti ottaen kolmella sektorilla: vaikuttamistoiminta, julkaisutoiminta ja tapahtumien järjestäminen. Vaikuttamispuolella tieolojen hyväksi on viime vuosina tärkeässä osassa ollut Auto ja Tieforum, useiden yhteiskunnallisten järjestöjen muodostama koalitio.

Talvitiepäiviä on järjestetty jo 30-luvulta, mutta ne ovat yllättävän hyvin pitäneet pintansa talvikunnossa-



pitoalan erikoistapahtumana. Kansainvälisyys on tässä tullut vahvasti mukaan. Erityisesti suhteet Baltian maihin ovat lämpimät ja tärkeät.

Alueelliset Yksitystiepäivät kokoa joka toinen vuosi yli 2000 henkilöä päiväkoukuihin ympäri maata.

Väylät ja Liikenne (vuodet 1985–1998 Tie ja Liikenne) on tullut arvostetuksi, maan laajimmaksi liikenteen ja liikenneinfran tilaisuudeksi.

Näiden tapahtumien merkitys yhdistyksen toiminnallistaloudellisina ”tuotteina” on aivan keskeinen.

Sekalaisia töitä innostavassa ilmapiirissä

Tieyhdistys ei liene ainoa yhdistys, jossa henkilökunta ei voi kovin tarkasti pitää kiinni joskus sovitusta tehtäväkuvasta. Niinpä pääsihteerin tehtäväänkin on kuulunut useat vuodet postinkantoa, postitusrumbaa, kaatopaikkakeikkoja, lehden toimittamista ja taittoa, artikkeleiden kirjoittamista, muiden julkaisujen suunnittelua ja taittoa, ilmoitushankintaa, valokuvausta, käännöstöitä, pöytäkirjojen laatimista, seminaarien suunnittelua,

osallistumista kotisivujen ylläpitoon, kansainvälisiin ja kotimaisiin kongresseihin osallistumista ja niihin esitteiden raahaamista etc.

Työ on ollut tiimityötä sanan varsinaisessa merkityksessä. Muistan lämmöllä sitä hyvää henkeä ja tekemisen meininkiä, joka henkilökunnan piirissä on vallinnut. Eikä valittaa sovi avarakatseista yhdistyksen johtoakaan, puheenjohtajat ovat olleet taattua maaherratasoa jo pitkään: 70-luvulta **Kaarlo Pit-sinki, Esa Timonen, Asko Oinas, Kalevi Kivistö, Olavi Martikainen**.

Toimitusjohtajien kelpo kaartiin ovat pääsihteeri Perkkiön aikana kuuluneet

B. W. Kontiopää, Jarmo Nupponen ja nykyinen **Jaakko Rahja**.

Suurella haikeudella jätän tämän tietyömaan. Teen tämän kuitenkin luottavaisin mielin, koska työtä jatkaa tiimi, joka on tehtävänsä omistautunut, ammattitaitoinen ja sosiaalisen verkottumisen todellinen taitaja (**Elina, Jaakko, Liisi, Tanja, Tarja**: I love you!) – Turvallisen ja sujuvan liikenneinfran puolesta kannattaa ja tulee tehdä töitä myös 2010-luvulla!

Pääsihteerin ja Tieyhdistyksen vuosikymmenet

Jaakko Rahja
Liisi Vähätalo

Tieyhdistyksen väki vietti pitkäaikaisen pääsihteerin, Jouko Perkkiön eläkkeelle lähtöä 18.6. muun muassa vierailamalla yhdistyksen omien toimitilojen edustoilla. Siellä muisteltiin menneitä vuosikymmeniä.

Tieyhdistys perustettiin 29. heinäkuuta 1917 Tekniska Föreningin tiloissa Helsingissä. Alkuvuosikymmenet yhdistys piti majaan luottamushenkilöittensä (sihteerin) työhuoneissa. Omat toimitilansa yhdistys vuokrasi vuonna 1951 Helsingin Töölössä Tunturikatu 4:ssä sijaitsevasta kiinteistöstä. Omistustiloihin päästiin vuonna 1960.

Nykyinen toimisto Helsingin Lassilassa on vasta viides eli kovin montaa kertaa ei vuoden 1951 jälkeen ole toimisto muuttanut.

Tie ja Liikenne -lehden (Tielehti vuosina 1931–1973) kustantamista varten yhdistyksen tarvitsi ilmoittaa aina virallisen osoitteensa. Nämä ovat aikajärjestyksessä olleet:

Muukalaiskatu 4 C, sihteerin K. J. Tolosen koti (julkaistu lehden numero 1/1931)

Pohjoinen Rautatiekatu 15 B 12, sihteerin K. J. Tolosen koti (numerot 2/1931–1/1932)

Nervanderinkatu 9, sihteerin K. J. Tolosen koti (numerot 2/1932–4/1950)

Tunturikatu 4 A, vuokratuomisto (numerot 1/1951–4/1953)

Hämeentie 103, vuokratuomisto (numerot 1/1954–4/1960)



Tunturikatu 4 A:sta yhdistys vuokrasi ensimmäinen "oikean" toimistonsa vuonna 1951.

Vironkatu 6, omistustuomisto (numerot 5/1960–12/1988)

Malminkaari 5, omistustuomisto (numerot 1/1989–5/6/2008)

Kaupintie 16 A, omistustuomisto (numerot 7-8/2008–)

Vironkadulta yhdistys osti oman toimiston vuonna 1960.



Hämeentie 103:ssa oli Cultor Oy:ltä vuokrattu toimistotila vuosina 1954–1960.



Vuodet 1989–2008 yhdistystä toimitilamielessä palveli Malminkaari 5. Sieltä tapahtui muutto nykyiseen paikkaansa Helsingin Lassilaan elokuun alussa 2008.



Kiertue tehtiin asiaan kuuluvalla tyylikkyydellä.

Leica Geosystems Oy

Esa Wikman on nimitetty Leica Geosystems Oy:n toimitusjohtajaksi. Wikman on toiminut aiemmin Nilomark Oy:ssä myyntipäällikkönä.



Esa Wikman



Mia Toivanen



Turo Auvinen



Timo Niemeläinen

Ramboll Finland Oy

HT *Mia Toivanen* on nimitetty Senior Consultantiksi Ramboll Management Consultingiin Espoossa 1.3.2010 alkaen.

DI *Turo Auvinen* on nimitetty suunnittelijaksi Espoon Geosuunnitteluyksikköön 1.3.2010 alkaen.

DI *Timo Niemeläinen* on nimitetty toimistopäälliköksi Lappeenrannan toimistoon 9.3.2010 alkaen.

DI *Eeva Rantanen* on nimitetty vanhemmaksi asiantuntijaksi Infran hallinta -yksikköön Tampereelle 8.3.2010 alkaen.

Ins. *Mikko Vellamo* on nimitetty rakennuttajainsinööriksi Tampereen Infrayksikköön 1.3.2010 alkaen.

Ins. AMK *Tomi Väisänen* on nimitetty rakennuttajainsinööriksi Oulun Infrayksikköön 1.3.2010 alkaen.

DI *Risto Roivainen* on nimitetty projektipäälliköksi Ramboll RST:hen 1.3.2010 alkaen. Roivainen toimi aiemmin toimitusjohtajana Roadlux Oy:ssä, jonka liiketoiminta liitettiin Rambolliin.

DI *Linda Kolehmainen* on nimitetty suunnittelijaksi Espoossa Liikenneväylät-yksikössä 1.3.2010 alkaen.

Ins. AMK *Iivari Lappalainen* on nimitetty suunnittelijaksi Espoon Liikenneyksikköön 22.4.2010 alkaen.

DI *Olli Kiviniemi* on nimitetty suunnittelijaksi Luopioisten maarakentamisen T&K-laboratorioon 1.4.2010 alkaen.

Arkkitehti SAFA *Timo Tamminen* on nimitetty arkkitehdiksi Tampereen Taloyksikköön 20.4.2010 alkaen.

DI *Aki Hakkarainen* on nimitetty Automaatio- ja instrumentointiryhmän päälliköksi Jyväskylässä Teollisuus ja energia -yksikössä 1.3.2010 alkaen.

Rakennusmestari *Kimmo Juopperi* on nimitetty konsultiksi Oulun Infrayksikköön toimipaikkanaan Rovaniemi 1.4.2010 alkaen.

Rakennusmestari *Rauno Karvo* on nimitetty suunnittelijaksi Oulun Infrayksikköön toimipaikkanaan Rovaniemi 1.4.2010 alkaen.

Maisema-arkkitehti *Hannu Eerikäinen* on nimitetty kaasuunnittelijaksi Hollolan Kaavoitus-yksikköön 31.5. alkaen.

RI *Juba Hannula* on nimitetty rakennesuunnittelijaksi Helsingin Talo-yksikköön 10.5. alkaen.

B. Sc *Bapurao Kadam* on nimitetty Project Manageriksi Helsingin Talo-yksikköön 26.4. alkaen.

Insinööri *Cristina Munteanu* on nimitetty Structural Engineeriksi Helsingin Talo-yksikköön 10.5. alkaen.

Rakennusins. AMK *Jyri Savolainen* on nimitetty projektinsinööriksi Helsingin Talo-yksikköön 4.5. alkaen.

Arkkitehti *Taru Hurme* on nimitetty yksikönpäälliköksi Tampereen Maankäyttö-yksikköön 1.6. alkaen.

RI *Teija Jokiranta* on nimitetty suunnittelijaksi Porin Talo-yksikköön 2.5. alkaen.

Insinööri *Jani Lepistö* on nimitetty yksikönpäälliköksi Hollolan Jätehuolto ja Geotutkimusyksikössä 1.5. alkaen.

DI *Lauri Malinen* on nimitetty Lappeenrannassa Talo-toimialan projektipäälliköksi LVI-suunnittelutehtäviin 1.3. alkaen.

DI *Olli Mäkelä* on nimitetty johtavaksi konsultiksi Infra



Eeva Rantanen



Mikko Vellamo



Tomi Väisänen



Risto Roivainen



Linda Kolehmainen



Iivari Lappalainen



Olli Kiviniemi



Timo Tamminen



Aki Hakkarainen



Kimmo Juopperi



Rauno Karvo



Hannu Eerikäinen



Juba Hannula



Bapurao Kadam



Cristina Munteanu

Itä -toimialalle 1.5. alkaen toimipaikkanaan Kuopio.

Insinööri *Ville Nikkilä* on nimitetty suunnittelijaksi Hollolan Jätehuolto ja Geotutkimus-yksikköön vastualueunaan



Jyri Savolainen



Taru Hurme



Teija Jokiranta



Jani Lepistö



Lauri Malinen



Olli Mäkelä



Ville Nikkilä



Mika Räsänen

tärinämittaukset ja tiiviystarkkailut rakennustyömailla 1.5. alkaen.

Maanmittausteknikko *Kalervo Räsänen* on nimitetty ratasuunnittelun asiantuntijaksi Oulun Infra-yksikköön 1.5. alkaen.

DI *Mika Räsänen* on nimitetty yksikön päälliköksi ja projektinjohtajaksi Salpausselän Infra -yksikköön 1.5. alkaen toimipaikkanaan Hollola.

FM *Jaana Sunell* on nimitetty projektipäälliköksi Tampereen Ympäristökonsultointi -yksikköön 3.5. alkaen.

Raskone Oy

Konsernin talousjohtajaksi on nimitetty 2.6.2010 alkaen kauppatieteiden maisteri *Robert Hernberg*. Hän on toiminut aiemmin Volvo- ja Ford -autokaupan rahoitusyhtiöiden talousjohtajana sekä ABB konsernissa erinäisissä taloushallinnon tehtävissä. Viimeksi hän on toiminut Silta Oy:n konsulttina.



Robert Hernberg

Suomen Rakennusmedia Oy

Suomen Rakennusmedia Oy:n hallitus on kutsunut yhtiön toimitusjohtajaksi FM *Jukka Lyytisen* (41 v) elokuun 1. päivästä alkaen. Lyytinen siirtyy Rakennusmedia Oy:hyn Infra ry:n viestintäpäällikön ja Infrarakentaja-lehden päätoimittajan tehtävästä. Yhtiön nykyinen toimitusjohtaja, yli-insinööri Eero Sivunen (63 v) siirtyy eläkkeelle 1.9.2010 alkaen.

Suomen Rakennusmedia Oy on Rakennusteollisuus RT ry:n, Infra ry:n sekä Betoniteollisuuden ja Betoniyhdistyksen omistama kustannus- ja mediatyhtiö.

WSP Finland OY

Suunnitteluhortonomi (AMK) *Eila Sihvola* on nimitetty suunnittelijaksi maisema ja ympäristö -yksikköön Helsinkiin.

YTM *Suvi Järvinen* on nimitetty projektisuunnittelijaksi yhdyskunta ja arkkitehtuuri -yksikköön Helsinkiin.

KTM *Outi Nietola* on nimitetty logistiikan projektipäälliköksi liikenteen konsultaatio -yksikköön.

Hortonomi (AMK) *Jari Usvajärvi* on nimitetty ympäristösuunnittelijaksi maisema ja ympäristö -yksikköön Tampereelle.

Arkkitehti yo *Jubo Pietarila* on nimitetty suunnittelijaksi yhdyskunta ja arkkitehtuuri -yksikköön Helsinkiin 1.6.2010 alkaen.



Eila Sihvola



Suvi Järvinen



Outi Nietola



Jari Usvajärvi



Jubo Pietarila

WSP Environmental OY

DI, B.Sc. (Hons) *Mikko Muoniovaara* on nimitetty WSP Environmental Oy:n varatoimitusjohtajaksi ja Eteläisen Suomen aluepäälliköksi.

LuK *Mimmi Oksman* ja LuK, tradenomi *Maarit Korhonen* on nimitetty ympäristösuunnittelijoiksi pilaantuneet alueet -yksikköön Helsinkiin.

Juba Kurppa on nimitetty ympäristöharjoittelijaksi energia- ja ympäristöhankkeisiin Helsinkiin.

Tekn.yo *Tommy Gulin* on nimitetty harjoittelijaksi energiahankkeisiin Helsinkiin.



Mikko Muoniovaara



Mimmi Oksman



Maarit Korhonen



Juba Kurppa



Tommy Gulin

Komissio haluaa puolittaa tieliikennekuolemien määrän vuoteen 2020 mennessä

Komissio haluaa puolittaa tieliikennekuolemien määrän seuraavien kymmenen vuoden aikana. Tähän pyritään tiukentamalla ajoneuvojen turvallisuusvaatimuksia sekä parantamalla tienkäyttäjille annettavaa opetusta ja liikennesääntöjen valvontaa. Muun muassa nämä toimenpiteet sisältyvät komission 20.7.2010 esittelemään vuosien 2011–2020 tieliikenneturvallisuusohjelmaan. Ohjelman käytännön toteutuksessa komissio tekee yhteistyötä jäsenmaiden kanssa.

Komission esittelemillä toimenpiteillä pyritään parantamaan ajoneuvoja, infrastruktuuria ja tienkäyttäjien käyttäytymistä. Listalla on mm. kuorma- ja henkilöautojen sekä maanteiden turvallisuuden parantaminen ja älykkäiden ajoneuvojen kehittäminen. Komissio haluaa myös tehostaa ajo-opetusta ja ajokortin myöntämisen menettelyä. Ohjelmalla pyritään myös vähentämään tieliikenteessä loukkaantuvien määrää. Moottoripyöräilijöihin kiinnitetään aiempaa enemmän huomiota.

Tieliikennekuolemien määrä (miljoonaa asukasta kohden)

	2001	2009	2009–2001
Latvia	236	112	-54 %
Espanja	136	58	-53 %
Viro	146	75	-50 %
Portugali	163	79	-50 %
Ranska	138	67	-48 %
Liettua	202	110	-48 %
Slovakia	114	64	-43 %
Italia	125	68	-43 %
Irlanti	107	54	-42 %
Saksa	85	51	-40 %
Ruotsi	66	39	-39 %
Slovenia	140	84	-38 %
EU	113	69	-36 %
Belgia	145	90	-36 %
Suomi	84	53	-36 %
Alankomaat	62	39	-35 %
Iso-Britannia	61	38	-35 %
Itävalta	119	76	-34 %
Unkari	121	82	-34 %
Luxemburg	159	97	-33 %
Tšekki	130	87	-32 %
Tanska	81	55	-30 %
Kypros	140	89	-28 %
Kreikka	172	130	-23 %
Puola	145	120	-17 %
Bulgaria	128	118	-11 %
Romania	112	130	14 %
Malta	41	51	31 %

Huom.

Tieliikennekuolemien vähennyksen odotetaan olevan yli 40 prosenttia vuonna 2010 (se oli 36 prosenttia vuonna 2009).

Wihurille jättitilaus Venäjältä

Wihurin omistama loimaalainen Vilakone Oy on saanut tilauksen 115 Wille-monitoimikoneesta Pietarin kaupungilta. Willet toimitetaan kokonaispaketteina sisältäen mittavan valikoiman Vilakoneen valmistamia kesä- ja talvikunnossapitoo tarkoitettuja työlaitteita.

- Kaikki koneet toimitetaan asiakkaalle ennen vuodenvaihdetta ja ensimmäiset koneet lähtevät tehtaalta jo kesäheinäkuussa. Tilauksen toimittaminen vaatii noin neljäkymmentä rekka-autoa, joten Loimaalla on odotettavissa aikamoinen rekkaralli, toteaa Wihurin teknisen kaupan toimialajohtaja Pertti Rekonen.

Vilakone Oy on valmistanut vuodesta 1983 ympärivuotiseen katujen ja teiden puhtaanapitoo tarkoitettuja Wille-monitoimikoneita. Saadun tilauksen arvoa korostaa se, että kilpailu oli ns. julkinen hankinta ja vastassa olivat kaikki alan parhaat merkit.

Ansiomitaleita liikenneturvallisuuden edistämisestä

Liikenneministeri **Anu Vehviläinen** jakoi 2. kesäkuuta 2010 liikenneturvallisuusalan ansiomitalit 11 henkilölle heidän tekemästään pitkäjänteisestä työstä liikenneturvallisuuden hyväksi.

Mitalin saivat:

luokanopettaja, liikenneopettaja **Jaakko Arvela**, Forssa
liikenneturvallisuusinsinööri **Erkki Hulkko**, Rovaniemi
toimitusjohtaja **Matti Jaatinen**, Pohja - Lankila
liikenneturvallisuusasiantuntija **Tarja Jääskeläinen**,
Utajärvi
neurologian erikoislääkäri **Mikael Ojala**, Helsinki
yksikönjohtaja **Pekka Pulli**, Helsinki
ylikomisario **Rauno Pätsi**, Rovaniemi
ylijohtaja **Rauno Saari**, Raisio
liikenneinsinööri **Silja Siltala**, Espoo
toimittaja **Paavo Tukkimäki**, Helsinki
autonkuljettaja **Jukka Ylinen**, Parkano

Liikenneturvallisuusalan ansiomitali voidaan myöntää henkilölle, joka on vähintään viidentoista vuoden ajan ansiokkaasti työskennellyt liikenneturvallisuuden edistämiseksi ja jonka toiminta on ollut yleisesti arvostettua. Mitalin myöntää liikenneministeri Liikenneturvan hallituksen esityksestä.

Liikenneturvallisuusalan ansiomitaleita on myönnetty vuosittain vuodesta 1992 lähtien. Tähän mennessä ansiomitalin on saanut 234 henkilöä.

Liikenneturvalaitteita Ajoratamerkintää

Opastukseen, viitoitukseen,
merkintään kilpiä ammattitaidolla



- Liikennemerkit 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

LAATUKILPI

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

STOP TRAFIIKKI
LIIKENTEENOHJAUSLAITTEET

- Liikennemerkit 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

**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

Älykkäät liikenteen ohjaus-
ja valvontajärjestelmät

swarco



www.swarco.fi

Kevään merkit meiltä

MERKKIMIEHET OY

liikennemerkit
pystytystarvikkeet

puh. (014) 720 354

fax (014) 720 044

info@merkkimiehet.fi

www.merkkimiehet.fi



CLEANOSOL

Kumitehtaankatu 5, 04260 Kerava

info@cleanosol.fi

www.cleanosol.com

Liikehakemisto-
ilmoittajamme
edustavat
alansa
korkeaa
asiantuntemusta

Pysäköinti- järjestelmiä

**KATTAVAT RATKAISUT
PYSÄKÖINNIN
HALLINTAAN JA
KULUN OHJAUKSEEN**



FINNPARK
Tekniikka

Åkerlundinkatu 3, 33100 Tampere
myynti@finnpark.fi, www.finnpark.fi

Konsultointipalveluja

FINNMAP Infra

Yhdyskuntatekniikan
asiantuntija

www.finnmap-infra.fi

Ratapihantie 11, PL 114, 00521 Helsinki
Puh. (09) 8565 3800, Fax (09) 8565 3850
Lohjan toimisto: fax (019) 312 744

STRAFICA

Strategista liikenteen
suunnittelua ja tutkimusta

Strafica Oy
Pasilankatu 2
00240 Helsinki

www.strafica.fi
puh. (09) 350 8120
fax (09) 3508 1210

A-INSINÖÖRIT

INFRASUUNNITTELUA
JA -RAKENUTTAMISTA

- Tiet ja kadut
- Sillat ja taitorakenteet
- Liikenne ja ympäristö
- Projektinjohtotehtävät
- Suunnitelmien tarkastus
- Hankinta ja kilpailuttaminen
- Valvonta ja raportointi

Suunnittelu, puh. 0207 911 777
Rakennuttaminen, puh. 0207 911 666

www.a-insinoorit.fi



Konsultointipalveluja

FCG FCG - Hyvän elämän tekijät

Suunnittelemme hyvää infrastruktuuria, ympäristöä ja yhdyskuntaa

www.fcg.fi

Ympäristösi tekijä.

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

SITO www.sito.fi

VIANOVA

Infrastructure Life Cycle Management

- Novapoint
- Autodesk
- Koulutus
- Visualisointi
- Konsultointi

Vianova Systems Finland Oy
Piispantilankuja 4, 02240 Espoo
Puh. (09) 2313 2100
sales@vianova.fi, www.vianova.fi

HUOMISEN TEKIJÄT
www.ramboll.fi

RAMBOLL

trafix

Liikennesuunnittelu, liikenteen hallinta ja liikennejärjestelmän toimivuus

Upseerinkatu 1, Espoo www.trafix.fi

TL-SUUNNITTELU OY
TL-INFRA OY

Tiet Kadut Ympäristö
Hankintapalvelut www.tloy.com
Svinhufvudinkatu 23 A 15110 Lahti puh. (03) 880 740

TRAFICON

LIIKENNESUUNNITTELUN ERIKOISTOIMISTO

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

LIIKENNEJÄRJESTELMÄ LIIKENTEEN HALLINTA LIIKENNETURVALLISUUS JOUKKOLIENNE LOGISTIIKKA PROJEKTINJOHTO

INSINÖÖRITOIMISTO **LIIDEA** OY

LAADUKASTA OSAAMISTA YHTEISTYÖKYKYISESTI

www.liidea.fi
08-8810300

• LIIKENNESUUNNITTELU • HANKINTAPALVELUT
• TIE- JA KATUSUUNNITTELU • ALUESUUNNITTELU
• YMPÄRISTÖSUUNNITTELU

Plaana

Hallituskatu 36 A, 90100 Oulu
Pasilanraitti 9, 00240 Helsinki
www.plaana.fi

PÖYRY

Maailmanlaajuista osaamista, yksilöllisiä ratkaisuja

Kaupunki ja liikenne www.poyry.fi

UNITED BY OUR DIFFERENCE **WSP**

IDEOISTA TOTEUTUKSEEN www.wspgroup.fi

Ansiomitalit moottoriliikenteen edistämisestä

Liikenneministeri Anu Vehviläinen jakoi 7. toukokuuta 2010 Moottoriliikenteen ansiomitalit kahdeksalle tieliikenteen toimintaa valtakunnallisesti edistäneelle henkilölle.

Ansiomitalin saivat:

Hallituksen puheenjohtaja **Pekka Helander**, Autoalan Keskusliitto ry (kotipaikka: Salo)

Kansanedustaja **Saara Karhu** (kotipaikka: Tampere)

Kansanedustaja **Matti Korhonen** (kotipaikka: Oulu)

Taksiryrittäjä, Taksiliiton hallituksen II puheenjohtaja **Jari Lemmetyinen** (kotipaikka: Raisio)

Toimitusjohtaja **Timo Mäkelä**, Action Park Ivalo Oy (kotipaikka: Espoo)

Toimitusjohtaja **Jorma Pohjus**, Köyliön Osuuspankki

(kotipaikka: Köyliö)

Taksiryrittäjä, Taksiliiton III puheenjohtaja **Seppo Ripatti** (kotipaikka: Vieremä)

Toimitusjohtaja **Tero Siitonen**, Länsi-Suomen Kuljetusryrittäjät ry (kotipaikka: Kaarina)

Mitali myönnetään vuosittain henkilöille, jotka ovat tehneet pitkäjänteistä työtä moottoriliikenteen kehittämisen ja toimivuuden hyväksi.

Liikenneministeri myöntää mitalin Moottoriliikenteen Keskusjärjestö ry:n hallituksen asettaman mitalitoimikunnan esityksen perusteella. Mitaleja on myönnetty vuodesta 1993 lähtien kaiken kaikkiaan 147 kappaletta. Moottoriliikenteen Keskusjärjestö ry on seitsemän tieliikennejärjestön yhteistyöelin.

Pallo on nyt Teillä – ja meillä

INGOINNO



SLO:n tuotteistossa on etusija sähkötarvikkeilla, joiden valmistus tai käyttö säästää ympäristöä ja tukee kestävää kehitystä. Selkeästi ympäristöystävälliset tuotteet nimeämme BlueWay-tuotteiksi, joiden valinnassa huomioitavat seikat ovat energian säästö, kierrätettävyyden pakkaustapa, valmistusmateriaalit ja tuotteen elinkaari. BlueWay-tuotteiden ansiosta asiakkaasi säästää energiaa sekä ympäristöä. Lisää BlueWay-tuotteista osoitteessa www.slo.fi

SLO

AMMATTILAISTEN SÄHKÖTUKKU

www.slo.fi



YKSITYISTIEASIOIDEN NEUVONTAPUHELIN

0200 345 20

Arkisin 9-18
0,92 euroa/min + pvm

SUOMEN  TIEYHDISTYS

Pihakaturmerkki mahdollinen yhä useammalla kadulla

Tieliikennelakiin tuli heinäkuun alusta voimaan muutoksia, jotka vaikuttavat muun muassa pihakatu- ja tienmerkitsemiseen. Samanaikaisesti otettiin käyttöön myös uusi töyssyistä varoittava liikennemerkki.

Muutos mahdollistaa kunnille pihakatu- ja tienmerkin käyttämisen myös kaduilla, joilla ei ole tarpeen kieltää läpiajoa. Näin voidaan rauhoittaa liikennettä ja helpottaa viihtyisän katumiljöön rakentamista myös kuntien keskusta-alueilla.

Lisäksi tieliikennelakiin tehdään tarkistuksia, joiden tarkoituksena on yhdenmukaistaa jalkakäytävän ja pyörätien määrittelyä.

Uusi liikennemerkki varoittaa töyssystä

Heinäkuun alusta otetaan käyttöön uusi töyssyistä varoittava liikennemerkki. Vastaava merkki on käytössä monissa Euroopan maissa. Töyssyistä varoittamista yhtenäistetään siten, että 40 km/h tai korkeamman nopeusrajoituksen kaduilla käytetään uutta liikennemerkkiä ja tiemerkintää. 30 km/h kaduilla töyssy merkitään tiemerkinnällä.

Myös pyöriteiden jatkeen merkintätapa yhtenäistetään ja pyöräilijän odotustilojen - eli pyörätaskujen - merkintä valo-ohjatuissa risteyksissä tulee mahdolliseksi. Pyörätaskut tekevät pyöräilyä sujuvampaa ja risteyksissä ajamisesta turvallisempaa, kun pyöräilijät odottavat valojen vaihtumista selkeästi autoilijoiden näkökentässä.

Eryityisesti töyssyjen ja pyörätien jatkeen merkitseminen aiheuttaa kustannuksia tienpitäjille, minkä vuoksi muutoksen toteuttamiselle annetaan aikaa 2017 loppuun.

Destia myi Destia Trafficin Mediamobilelle

Destia Oy myi ajantasaisia liikenteen tietopalveluita tuottavan yksikkönsä Destia Trafficin TDF-konserniin kuuluvalla Mediamobile S.A.:lle. Destia Trafficin liiketoiminta siirtyi Mediamobilelle 1.7.2010. Yrityskauppa tukee Destian strategiaa keskittyä ydinliiketoimintaansa. Kaupalla ei ole merkittävää vaikutusta Destian taloudellisiin tunnuslukuihin. Destia Trafficin 18 työntekijää siirtyvät Mediamobilen palvelukseen vanhoina työntekijöinä.

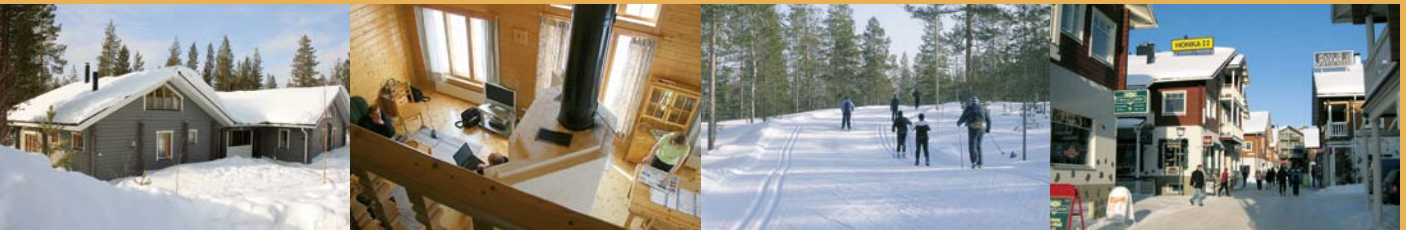
Mediamobile on johtava liikennetietopalvelujen tarjoaja

ja Ranskassa ja alan pioneeri Euroopassa. Mediamobile on vuodesta 1996 kehittänyt yleiseurooppalaisia ranskan-, saksan-, italian- ja englanninkielialueiden kattavia liikennetietopalveluja. Destia Trafficista tulee Mediamobile Nordic, mikä kasvattaa Mediamobilen markkina-aluetta ja antaa sille näin jalansijan Pohjoismaissa ja Skandinaviassa. Mediamobilen kansainvälinen kasvu nojaa emoyhtiö TDF-konserniin, jolla on jo toimintaa Suomessa, Puolassa ja Virossa.



Lomaile Levillä Tieyhdistyksen mökillä

Suomen Tieyhdistyksen paritalomökit Pitkospuu I ja II sijaitsevat Rakkavaaran alueella, valaistun ladun varrella. Matkaa Levikeskukseen 3,5 km ja rinteeseen 2,3 km.



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, wc, sauna. Sopiva 3-6 hengelle.

Mökkien varustus: kaapeli-tv, radio/cd-soitin, mikroaaltouuni, astian- ja pyykinpesukone, keskuspölynimuri, tilava ja lämmin varasto, autopistokkeet. Pitkospuu I:ssä myös piirtoheitin ja valkokangas.

Mökit ovat vuokrattavissa yhdessä tai erikseen.



Aina on syytä lähteä Levin Pitkospuuhun! Varaa mökki kesä-, ruska- tai hiihtolomaksi.

Jos haluat pelata golfia Pitkospuu-lomallasi, ota yhteys Jaakko Rahjaan, p. 020 786 1001.

PITKOSPUUN VUOKRAHINNAT 01.06.2010 ALKAEN

Kausi	Viikot	€ / vko PP2 / PP1	€ / vkl pe-su PP2 / PP1	€ / vrk su-pe PP2 / PP1
A1	51-52, 8-16	840 / 1300		
A2	45, 1, 7, 45	700 / 1100	350 / 550	170 / 275
B	2-6, 17-18, 35-38, 44-50	570 / 860	255 / 380	130 / 190
C	19-34, 39-43	370 / 500	175 / 250	90 / 130

Mökkejä vuokraa Levin Matkailu, p. (016) 639 3300, levin.matkailu@levi.fi, www.levi.fi.

Tieyhdistyksen jäsenet saavat majoitushinnasta 15 % alennuksen!

Jäsenet: varataa mökki Suomen Tieyhdistyksen toimistosta, p. 020 786 1005.