



Tässä ojaanajossa ei voine tieoloja syyttää. (Kuvälähde: Janne Heikkilä).

Teiden korjausvelkaa on pyrittävä ratkomaan ennakoivilla toimenpiteillä, ei vain näkyviin ongelmiin reagoimalla. Maanteiden korjausvelka on kasvanut 2,6 miljardiin euroon. Kun tietää valtion suuren velkataakan ja rahapulan, korjausvelan edessä tulee voimaton olo.

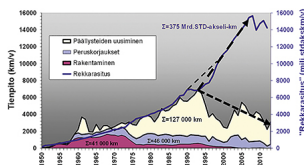
- Näköpiirissä ei ole niin isoa rahoitustasoa, että korjausvelan kasvu olisi hallittavissa pelkästään rahalla, toteaa professori **Pauli Kolisoja**.

Kolisojan johdossa on Tampereen Yliopiston infra-alan tutkimus- ja koulutusyksikkö, Tutkimuskeskus Terra. Hän näkee osaksi ratkaisua, että tierakenteiden uusia mittaus- ja analysointitekniikoita hyödynnetään kattavasti. Lisäksi toimintatapoja tulisi kehittää ja muuttaa. Ja mainitsee vielä, että nyt on jo kiire.

- Tienpidossa tarvitaan paradigman muutos reaktiivisesta toimintatavasta proaktiiviseen toimintatapaan. On päästävä korjaamaan ongelmien syitä, Kolisoja sanoo.

On siis pystyttävä ennakoimaan. Tiestön kuntoa on seurattava säännöllisin mittauksin. Ja kun mittaukset on tehty, pitää pystyä tunnistamaan vaurioitumisen juurisyitä. Ja kun tietä sitten korjataan, se on tehtävä oikein valituin toimenpiteen ja oikeisiin paikkoihin.

- Heikoimpia kohtia on vahvistettava ennen kuin ne ovat pahasti hajalla. Kun rakenteet ovat rikki, ollaan myöhässä. Pitää päästä tilanteen päälle, Kolisoja sanoo.



Rekkarasitus (mitattu akselikilometreillä) on kasvanut lujempaa vauhtia kuin mitä teiden kuntoa on ehditty parantaa. Klikkaa kuvaa niin näet sen isompana. (Lähde: Pertti Virtala, Destia Oy).

Professori ottaa esimerkin talon peltikatosta. Jos jossain kohdassa peltiä on maali irronnut, riittää maalaus. Mutta jos on pellissä reikä, se kohta pitää uusia kokonaan. Mutta katon kaikkia peltejä ei tarvitse aina uusia.

Näin myös teiden kanssa. Koko tieosuutta ei välttämättä tarvitse peruskorjata, ongelmakohdat riittävät. Ongelmien perussyyt ovat kyllä tiedossa.

- Suomen ikääntynyttä ohutta päällystettä kuormittavat Euroopan raskaimmat rekat, Kolisoja sanoo.

Kuten oheinen kaaviokuva kertoo, tienpidon rahat eivät riitä lisääntyneen rekkarasituksen tahdissa. Tilanne karkasi käsistä 1990-luvun alussa.

Toiseksi ongelmien juurisyiksi Kolisoja kertoo ilmastonmuutoksen kasvavan rasisituksen tieverkon kunnossapitoon. Kun nollakelejä on enemmän, polanneteitä on vähemmän ja on

Tiekorjauksissa päästävä juurisyyhin

Kirjoittanut Ajolinja
11.05.2026 00:00

enemmän kulumiselle altista märkää tienpintaa. Nollan molemmin puolin sahaavia jaksoja on enemmän, joka heikentää päällysteitä - reikien määrä on kasvussa.

Kuormituskestävyys heikkenee, kun tierakenteet jäätyvät aikaisempaa vähemmän ja ovat enemmän talvikaudella sulana. Routasyvyyden pienetessä routalinssit (routakerrokset) ovat lähempänä tien pintaa erityisesti alempiluokkaisilla teillä, aiheuttaen routaheittoja.

Erytisen tärkeänä pidetään teiden kuivatusta, että saadaan sadevedet pois teiltä.



Rekkakaluston koossa on tapahtunut merkittävää suurentumista. (Kuvat: Pauli Kolisoja).

- Ennen päällystystä pitää saada ojat ja muut kuivatukset kuntoon, Väyläviraston väylänpidon toimialajohtaja **Virpi Anttila** toteaa.

Tarvittaessa tierunko on avattava.

Keväisten sulamisvesien poistoon on selkeä keino, auraus.

- On työnnettävä lumipenkat ojaan, ettei lumi sula tielle, Kodisoja toteaa.

SÄÄILMIÖT HANKALOITTAVAT TALVIHOITOA

Sääasioiden laajana tietopankkina 700 työntekijän Ilmatieteen laitos.

- Säiden ääri-ilmiöt ovat määritelty maailmantaloudessa seuraavan kahden vuoden aikana toiseksi suurimmaksi riskiksi ja seuraavan kymmenen vuoden aikana suurimmaksi riskiksi, kertoo **Jaakko Nuottokari** Ilmatieteen laitokselta. Päiväntasaajalla on lämmintä ja napaseuduilla on kylmää. Lämpötila-erot pyrkivät tasoittumaan ja se tapahtuu aaltoillen, suihkuvirtauksin. Tämä on suurten sääilmiöiden taustalla, johon ilmastonmuutos eli maapallon lämpeneminen tuo oman soppansa.

- Suomi on lämmennyt ja sademäärät ovat kasvaneet, Nuottokari analysoi tilastoja.

Etelä-Suomessa suojasäät lisääntyvät edelleen. Pakkasjaksot lyhenevät.

Pohjois-Suomessa talven sademäärä kasvaa. Tulevien vuosikymmenten äärisäätilmiöt hankaloittavat teiden talvihoitoa.

Teksti: Jouni Hievanen

Tiekorjauksissa päästävä juurisyihin

Kirjoittanut Ajolinja
11.05.2026 00:00

[TILAA AJOLINJA](#) | [OSTA DIGILEHTI](#)