

## LIIKENNEMAISEMA SUOMESSA 100 VUOTTA



Suomen liikennejärjestelmä on tuhatkunta vuotta vanha. Tämä näyttely esittää maa- ja vesiliikenteen kehitystä Suomen itsenäisyyden aikana. Dioraamat esittävät yhtä ja samaa kuvitteellista suomalaista paikkakuntaa vuosina 1917, 1967 ja 2017. Yksittäiset kohteet ovat kuitenkin esikuvien mukaisia. Liikenteen kehitystä kuvataan kirkkoveneistä ja kärryteistä aina älyliikenteeseen. Pienoismallien mittakaava on 1:87.

# 1917

Itsenäinen Suomi oli viitisenkymmentä ensimmäistä vuottaan maa- ja metsätalousmaa. Kauptungistuminen oli reilusti jäljessä eurooppalaiseen valtioihin verrattuna.

Suomen itsenäistyessä maamme sai kohtalaisen rata- ja vesitieverkon, mutta vaatimattoman tieverkon. SVR eli Suomen Valtionrautatiet hoiti valtiollista liikennettä. Rautatieliikenne oli alkanut Suomessa 1862. Valtion rataverkon pituus oli 1917 jo 3900 km.

Vesitiet ovat tärkeitä niin kesällä kuin talvella – talvisin käytetään jääteitä. Kirkolle saavutaan usein kirkkoveneillä. Vesillä liikkuu vielä myös tervaveneitä. Ne ovat yleensä 11–14 metriä pitkiä kapeita veneitä, joihin mahtuu 20–30 tervatynnyriä.

Kosken ohi veneitä kuljetetaan vetoradalla. Järven puolella on möljä, jolla veneitä vedetään maista. Kuluuveneet auttavat tukkien uitossa; niissä soutuveneiden keskimmäisten hankaimien paikalle on asennettu vääntötapeilla pyöritettävä käsivinssi. Kuluuvenettä käytti yksi tai kaksi uitomiestä.

Avattava rautatiesilta mahdollistaa hinaajien kulun sisälahdelle. Tukit hinataan vielä kehälautas- sa; nippuuittoa ei ole täällä vielä aloitettu. Saha- tavaraa kuljetetaan proomuilla.

Tiet ovat tiukasti aidattuja. Pienemmille teille vie portit. Lapset saattoivat ansaita killinkejä tie- portteja avaamalla. Oikeanpuoleinen liikenne oli ollut Suomessa käytössä jo 1858 alkaen, mutta

vasta 1921 alkaen edellä kulkeva alettiin ohittaa vasemmalta; siihen asti ohitettavan oli väistettävä vasemmalle. Ensimmäiset liikennemerkitkin otettiin käyttöön vasta 1921.

Höyryveturit polttavat halkoja ja saavat veden vesitornista. Asemarakennus on alkuperäisessä asussaan. Nimikyltti on vielä suomen- ja venäjänkielinen. Asemarakennuksen seinissä on ajan mainostusta. Hevosia varten on hevospuomi.

Ensimmäiset Jumbo-tavarajunahöyryveturit (tyyppi- merkintä K3, sittemmin Tv1) on juuri otettu käyttöön. Viimeinen A4-veturi puolestaan hylät- tiin 1918; nämä veturit oli otettu käyttöön 1872– 73.

Valtion rataverkko on leveäraiteinen; raideleveys on 1524 mm. Kapearaiteinen rautatiejärjestelmä palvelee puolestaan teollisuuden paikallisia kul- jetuksia. Mitä kapearaiteinen juna nyt kuljettaa? Suomessa on ollut käytössä runsaat 350 eri ve- turivetoista kapearaiteista rautatietä. Niillä on ollut suuri merkitys ennen kuorma-autojen yleis- tymistä ja tieverkon parantamista. Ensimmäinen itsenäisessä Suomessa valmistunut veturi on ka- pearaiteinen, entisen Hyvinkään–Karkkilan rau- tatien veturi nro 5. Se on yhä käytössä Jokioisten Museorautatiellä.

Viestiliikenne kulkee lennätinlinjoilla. Lennätin säilyi pakollisena junanlähetyksessä vuoteen 1943. Aivan uusinta aikaa edustaa vuoden 1916 mallinen laskeutuva vesitasolentokone.

# 1967

Toiset 50 vuottaan itsenäinen Suomi on ollut teollisuusmaa. Sotakorvaukset olivat pakottaneet maan teollistumaan.

Vuonna 1967 viestiliikenne teiden ja ratojen varsilla kulkee puhelinlinjoilla. Tiellä on öljyso-rapinta, mutta betonipäällysteistäkin tietä on rakennettu. Suurin osa katuvaloista on puisissa pylväissä. Tien varrella on TVH:n eli Tie- ja vesira-kennushallituksen työmaakoppeja.

Uudet liikennemerkit olivat tulleet voimaan 1957; ne olivat aiempaa suurempia ja noudattivat kansainvälisiä käytäntöjä. Nopeudet olivat vielä pääosin vapaat, vain vaarallisissa kohteissa oli nopeusrajoituksia. Pakollista pysähtymistä tarkoittava ”Musta käsi” korvattiin Stop-merkillä 1971. Yleisrajoitus 80 km/h otettiin vaiheittain käyttöön 1973–74. Maataloustraktoreita näky monien talojen pihoidella. Tiellä kulkee 1960-luvulle tyypillisiä automerkkejä. Tunnetko niitä?

Tieverkko oli parantunut niin, että varsinaiset postilennot voitiin 1967 korvata kokonaan maa-kuljetuksilla. Postilinja-autolinjojen lukumäärä oli huipussaan. Esimerkiksi 1971 linjojen yhteis-pituus oli 41.756 km ja postibusseja oli 471. Uusi lajittelukeskusjärjestelmä alkoi tämän jälkeen vähentää reittejä.

Rautatietä on oiottu ja muutettu kaksiraiteiseksi. Vanhasta ratalinjasta on vielä jäänyt jäljelle joi-

takuita vanhoja ratapölkkyjä. Alkuperäistä ase-marakennusta on laajennettu jossain vaiheessa tavarasuojaosa lisäämällä. Pahin tasoristeys on korvattu sillalla. Toiseen tasoristeykseen on asennettu ääni- ja valovaroituslaitteet.

Rautatiet ovat saaneet valo-opastimet, joita ohjaa releasetinlaite. Rautateiden opastimissa kaksi vihreää valoa päällekkäin tarkoittaa, että ajetaan sivuraiteelle. Vuonna 1969 siirryttiin malliin, jossa sivuraiteelle ajo kerrotaan päällekkäisillä keltaisella ja vihreällä valolla. Kaltevuusmerkissä ilmoitetaan radan kaltevuus sekä nousun tai las-kun pituus.

Siniset lättähatut hoitavat laajalti paikallisliikennettä. Ne olivat käytössä 1954–1988. Pieni Kisko-Kalle-vaihtoveturi siirtää ratapihoilla muutamien tavaravaunujen letkoja. Ratatöissä käytetään vielä höyrykäyttöistä raidenosturia.

Teollisuus on päässyt saastuttamaan jokea; jär-vessä ei voida uida. Vesistöissä on kalakuolemia. Uusi moottorilaiva on korvannut höyryalukset. Avattava rautatiesilta on korvattu kiinteillä sil-loilla.

Ortodoksinen kirkko on korvattu luterilaisella heti itsenäistymisen jälkeen.

# 2017

Suomi on astumassa digitalisaation aikakauteen. Automatisaatio lisääntyy ja automaattiliikenne on tulossa. Ajoneuvojen yhteiskäyttö on alkamassa. Suomi on maailman johtavia maita älyliikenteen kehittämisessä. Megatrendit ovat vihreys, turvallisuus ja taajamien tilantarve.

Rautatie on sähköistetty ja varustettu automaattisella kulunvalvonnalla, joka valvoo junan nopeutta ja opastimien noudattamista. Radan keltaiset baliisit lähettävät nopeustiedot junalle. Tietokoneasetinlaite varmistaa automaattisesti junille kulkutiet. Liikennettä valvotaan kauko-ohjauskeskuksesta. Opastimet ovat uudentyyppisiä. Eco-drive -järjestelmä neuvoo veturinkuljettajaa energiaa säästävään ajoon. Raiteessa on uusia betoniratapölkkyjä. Matkustajalaiturit on rakennettu 550 mm korkeiksi ja niillä on matkustajainformaatiojärjestelmä. Turvalvomosta seurataan asemien tilannetta. Liikkuvan kaluston valvontalaitteilla seurataan junien kuntoa.

Esteettömyydestä on huolehdittu, aina kirkkoon saakka. Ruusupuron viimeinenkin taseristeys on korvattu sillalla. Tiellä on turvallisuutta parantava keskikaide. Tieliikenteen sujuvuutta valvotaan

tieliikennekeskuksesta. Linja-autojen kaukoliikenne on vapautunut uusille toimijoille. Liikenteessä on Suomen teillä kaiken kaikkiaan 236 eri automerkkiä. Erilaiset ajoavustimet helpottavat autoilijoita; onpa automaattiautokin jo testissä. Löydätkö automaattiauton?

Liikennehistoriallisia arvokohteita ylläpidetään muistona vanhasta liikennejärjestelmästä; rautateiden vesitorni on suojeltu. Säilörehupaaleissa on Suomen lipun värit 100-vuotisen itsenäisyyden kunniaksi!

Järvi on taas puhdas ja siellä voi uida. Veneväylät on merkitty niin valtion kuin yksityisilläkin (sinivalkoiset reimarit) väylillä. Suuremmilla väylillä VTS-alusliikennepalvelut antavat navigointiapua.

Sähköä saadaan uusiutuvista energiamuodoista. Lentävä drone kuljettaa paketteja ja jopa ihmisiä! Droneja voidaan käyttää myös mm. siltojen, mastojen ja sähköradan tarkastuksissa. Viestiliikenne toimii linkkimastojen kautta. Suomi on tekemässä suurta digiloikkaa!

## Dioraamojen toteutus

Tilaaaja ja ohjaus: Liikennevirasto

Päätoteuttaja: Fintir Oy/Mallikauppa

Tekijät: Mikael Albrecht, Supavit Nummelin, Roope Peltola,

Robin Raita, Miko, Rautiainen, Kalle Renfeldt, Arto Saarinen ja

Pekka Siiskonen.

*Suomi*  
*Finland*  
**100**