

TIE & *Liikenne* 5-6/2010

Suomen Tieyhdistyksen ammattilehti



**Jari Kärkkäinen on
vuoden tieisännöitsijä**
sivu 13

**Sähköinen laskutus käyttöön
myös tiekunnissa**
sivu 14

Ohjeita tiesuunnitelmien tekijöille
sivu 24

Yksityisteiden parantamishankkeet viireille
sivu 6

VÄYLÄT & Liikenne 2010

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 esitelmää, joita oli yli sata kuudessa rinnakkaisessa salissa. Vuoropuhelu suomalaisesta liikennejärjestelmästä on muokannut Väylät ja Liikenne -tapahtuman oloissamme 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 13. ja 14.10.
- TransInfra-näyttely 13. ja 14.10.
- Väylät Open Golf 12.10.
- Get together – Tervetuloa Jyväskylään -ilta 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: matkakeskusten vieressä, lyhyen kävelymatkan päässä keskustan hotelleista. Väylät ja Liikenne järjestettiin edellisen kerran 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 Tiejhdistyksestä: 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 alkutahtea illanvietolle aina klo 18.30 asti. Tämä tapahtuma on ollut varsin suosittu.

Ilmoittautuminen

Väylät ja Liikenne 2010 -tapahtumaan ilmoittaudutaan internetissä (www.tieyhdistys.fi) tai ilmoittamalla internet-lomakkeen tiedot puhelimitse Suomen Tiejhdistykseen numeroon 020 786 1000. Ilmoittautumissivu aukeaa viimeistään kesäkuussa.

Osallistumismaksut

Normaalimaksu

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

Esitelmäsiijä

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

Opiskelijat (jäsenyydestä riippumatta) 90 € (+ALV)

Osallistumismaksuun sisältyy:

- Koko esitelmäaineisto ja sisäänpääsy kaikkiin esitelmätilaisuuksiin
- Ohjelmaan merkitty tarjoilu
- Osanotto-oikeus Väylät Open Golf -kisaan 12.10. (osanottajamäärärajoitus)
- Get together – Tervetuloa Jyväskylään -tilaisuus 12.10.
- Yhteinen illanvietto 13.10.

Majoitus

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

Majoitusvarauksen voi tehdä Jyväskylä Bookingin internet-palvelun kautta. Palvelun avulla voi selailla 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.

Lisätiedot

Lisätietoja Väylät ja Liikenne 2010 -tapahtumasta saa Suomen Tiejhdistyksestä, PL 55, 00441 Helsinki, www.tieyhdistys.fi, sähköpostitse liisi.vahatalo@tieyhdistys.fi ja jaakko.rahja@tieyhdistys.fi, sekä puhelimitse 020 786 1000.



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 Tevjäarvi
Jarkko Valtonen

Ulkoasu/taitto
FKP Oy:n Taittopalvelu

Painopaikka
Forssan Kirjapaino Oy, Forssa

Kirjoitusten lainaus
Kirjoituksia ja otteita
lainattaessa pyydetään
Tie ja Liikenne mainitsemaan

Tilaushinnat
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 5-6/2010

Yksityistiet

- 6** Yksityistien perusparantamisen hankinta
- 12** Tieisännöitsijöiden neuvottelupäivät Tampereella
- 13** Vuoden tieisännöitsijä
- 14** Sähköisen laskutuksen käyttöönotto tiekunnissa
- 16** Tieisännöinnin ja perinteisen isännöinnin yhdistelmällä lisäarvoa

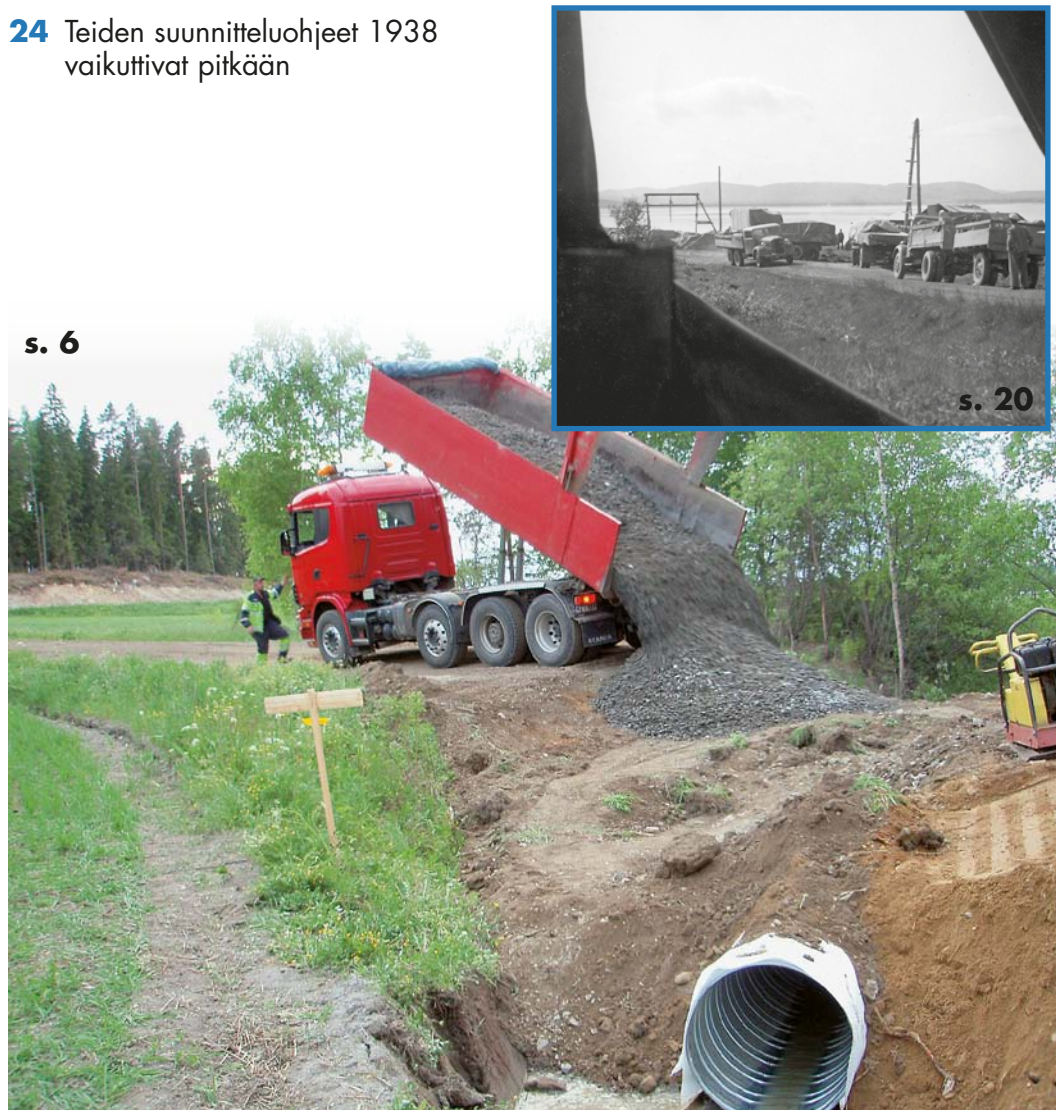
Näin ennen vanhaan


- 20** Tullin alkuvaiheita Petsamon liikenteessä
- 24** Teiden suunnitteluohjeet 1938 vaikuttivat pitkään

Palstat - kolumnit

- 5** Pääkirjoitus – Tienvarsimainontaan joustoa
- 15** Yksityistietolaari
- 29** Kolumni – Anne Herneoja: Liikennejärjestelmän näkymättömät kädet
- 30** Toimitusjohtajalta lyhyesti
- 32** Henkilöutisia
- 33** Uutisia
- 37** Liikehakemisto

Kannen kuva: Rodeo.fi / Tero Sivula





Yhteistyö ja Osaaminen johtaa parempaan tulokseen.

Nynas, bitumiasiantuntija

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



3.5.2010

Tienvarsimainontaan joustoa

Haja-asutusalueiden yrittäjäkunta on toivonut tievarsimainoksille nykyistä selkeämpää menettelyä. Yrittäjät katsovat, että lupamenettely on viime vuosina ollut liian tiukkaa ja joustamatonta. Lähtökohtana yrittäjillä on tietysti yrityslähtöisyys – yrityksen olemassa olo olisi hyvä olla ohikulkijoiden tiedossa – mutta taustalla on myös nykykäytännön jäykkyys ja myös tulkinvaraisuus. Jotkut puhuvat jopa epäoikeudenmukaisuudesta.

Asemakaava-alueelle ja liikennealueen ulkopuolelle sijoitettavien ulkomainosten lupaviranomainen on kunta. Näissä tapauksissa asiaa säätelevät maankäyttö- ja rakennuslaki sekä -asetus. Myös kuntien rakennusjärjestyksessä voi olla asiasta määräyksiä. Kuntakohtaiset käytännöt poikkeavat aika lailla toisistaan. Asemakaava-alueelle sijoitettava mainos tarvitsee toimenpideluvan ja sen myöntää rakennusvalvonta, mutta joissakin kunnissa rakennusjärjestys määrää käytettäväksi pelkkää ilmoitusmenettelyä.

Maantielain mukaan ulkomainosten sijoittaminen asemakaava-alueen ulkopuolelle on pääsäännön mukaisesti kielletty. Siten lain mukaan esimerkiksi maatilojen mainoskylttien asettaminen teiden reunoille ei ole sallittua. Tieviranomainen eli ELY-keskus voi kuitenkin myöntää kieltoon poikkeuksen, jos ulkomainosta on pidettävä matkailun, liikenteen opastuksen tai jonkin muun sellaisen syyn kannalta tarpeellisenä.

Ongelmaksi on tullut, milloin poikkeuslupaa on pidettävä tarpeellisenä ”muusta sellaisesta syystä”.

Yrittäjien lisäksi asiaan on puuttunut eduskunta. Liikenne- ja viestintävaliokunta viestitti viime syyskänä, että harvaan asutuilla alueilla pitäisi olla mahdollista laittaa sellaiset mainokset, joista ei selvästikään ole haittaa liikenteen turvallisuudelle.

Asiaa pohtinut työryhmä ehdottaakin nyt, että mainonnan poikkeuslupakäytäntöä ja lupaharkintaa on syytä reivata joustavampaan yritysmuonteisempään suuntaan. Tämä näkemys on perusteltu ja kannatettava.

Lähtökohtana tietysti tulee kaikissa tapauksis-

sa olla, ettei liikenneturvallisuutta haitata. Mutta muutoin poikkeusluvissa on varaa olla aiempaa sallivampi. Poikkeuslupahakemusta käsiteltäessä kunnan ja yrittäjien lausunnoille kannattaa antaa enemmän painoarvoa.

Monet mainokset ovat paitsi informatiivisia, usein myös piristäviä. Mainosluvan myöntäjän on kuitenkin tiukasti vaadittava, että yrittäjän on pidettävä mainoksen tiedot ajan tasalla. Ulkomainos on vaadittava poistettavan, jos esimerkiksi aukioloajat eivät pidä paikkaansa.

Syytä on huomata, että ulkomainosten poikkeuslupa ei koske kokous-, huvi- tai muuta vastaavaa tilaisuutta tai vaaleja koskevaa ilmoittelua. Näitä ilmoituksia saa asettaa paikalleen aikaisintaan kuukautta ennen tilaisuutta ja ne pitää poistaa viimeistään viikko sen jälkeen. Käytäntö on osoittanut, että tällaisten julkisteiden poistamisessa on vielä parantamisen varaa.

KYMMENEN SANAA

On perusteltua väljentää tienvarsimainonnan lupakäytäntöä. Mainosten tiedot vaadittava ajan tasalle.



Parantamishanke vireille

Tiekunnat yksityisteitä parantamaan

Olli Ylinen, tieisännöitsijä

Monissa tiekunnissa pohditaan, että jotain pitäisi tielle tehdä. Vuosien kuluessa liikennemäärät ja liikenteen painot ovat kasvaneet. Vastaavasti kunnossapidon määrää ei ole lisätty, vaan sitä on saatettu jopa vähentää. Kuntien kunnossapitotoimenpiteet ja avustukset ovat samaan aikaan leikkausten kohteena. Tuloksena on tilanne, jossa tien kunto ei vastaa osakkaiden liikennetarpeita, eivätkä tiekunnat selviä tien kunnossapidosta normaaleilla toimenpiteillä, vaan tarvitaan rajumpia toimia. Yksi vaihtoehto on käynnistää perusparannushanke.

Hoitokunnan tai toimitsijamiehen kannattaa rohkeasti tarttua asiaan ja tietysti tieosakkaat voivat olla aktiivisia ja esittää hoitokunnalle tai toimitsijamiehelle parantamistoimenpiteisiin ryhtymistä. Asia tulee tuoda tiekunnan kokouksen käsiteltäväksi ja päätettäväksi. Jo kokouksuun tulee laittaa maininta tien parantamisesta. Jos parantamistarve tiellä on isompi ja

aikomuksena on hakea avustuksia valtiolta, niin kokouksuun tulee laittaa maininta, että päätetään parantamishankkeen käynnistämisestä.

Tien parantamisen käsittelyä kokouksessa helpottaa, jos hoitokunta tai toimitsijamies valmistelee asiaa riittävästi. Edellytyksenä on, että alustavia parantamistoimenpiteitä ja niistä aiheutuvia kustannuksia sekä mahdollisesti haettavissa olevia avustuksia on jo selvitetty. Jos hanke on vähänkin isompi, niin tiekunnan kannattaa jo alkuvaiheessa kääntyä jonkun asiantuntijan puoleen, jolla on kokemusta teiden parantamisesta ja tuntee erilaiset avustusmahdollisuudet.

Tiekunnan huomioitava monia asioita

Tiekunnan tien valtionapukelpoisuus sekä valtionapukelpoisuuden voimassaolo tulee myös tarkistaa. Asia selviää ELY-keskuksen (entinen Tiehallinto) palvelunumeron soittamalla. Normaalien valtionavustuksen perusvaatimuksena on, että tielle on perustettu tiekunta, tien vaikutusalueella on vähintään kolme vakituista asuntoa ja viimeiselle vakitukselle asunnolle on vähintään yksi kilometri.

Tärkeää on myös varmistua, että yksikköjako tiellä on ajan tasalla ja vastaa nykyistä osakkaiden tien käyttöä. Use-



Tien perusparannuksen yhteydessä on varauduttava yllätyksiin – vanhasta tierakenteesta voi löytyä isoja, räjäytystä vaativia kiviä.



Ojan muotoilua isolla kauballa.

Päätöksenteko tiekunnassa tapahtuu kahdessa vaiheessa

ELY-keskuksen rahoittamissa hankkeissa päätöksenteko tiekunnassa tapahtuu siten, että ensin tiekunnan kokouksessa päätetään parantamishankkeen käynnistämisestä, mikä tarkoittaa suunnitelmien ja kustannusarvioiden laatimista sekä avustuksien hakemista ELY-keskukselta. Toteuttamisesta ei voida tässä vaiheessa päätää tiekunnassa, koska avustuksien saamisesta ei vielä ole tietoa. Tämä ensimmäinen vaihe on hyvä saada valmiiksi kesän aikana, mikäli seuraavana kesänä on aikomus hanke toteuttaa, Yleensä ELY-keskuksen tarkastaja käy tarkastamassa avustusta hakeneen tien sulan maan aikana.

Päätöksenteon toinen vaihe alkaa kun ELY-keskus on antanut avustuspäätöksen, yleensä seuraavan vuoden kevääseen mennessä. Jos avustuspäätös on myönteinen, niin tiekunnan tulee 60 päivän aikana kirjallisesti vastata ELY-keskukselle, että ottaako tiekunta avustukset vastaan ja sitoutuu toteuttamaan hankkeen hyväksytyjen suunnitelmien mukaisesti ja ELY-keskuksen edellyttämällä tavalla.

Päätöksessä edellytetään kokemuksen omaavan val-

asti joudutaan toteamaan, että yksiköt on laadittu kymmenen, jopa kaksikymmentä vuotta aikaisemmin. Muutoksia tänä aikana on varmaankin tapahtunut osakkaiden tien käytössä ja myös yksiköinnin ohjeistukseen ja painolukuihin on tullut muutoksia. Tällöin on syytä laatia kokonaan uusi yksikköjako, jolloin varmistetaan osakkaiden yhdenvertaisesta kohteesta, sillä kustannuksien lisäksi myös valta sekä vastuu jakautuvat yksiköiden suhteessa osakkaille.

Jos tie ei ole avustuskelppoinen tai parantamistoimenpiteitä on vähemmän, niin tiekunta joutuu parantamaan tietä useimmiten tiekunnan omilla varoilla. Pienehköjä parannustöitä (alle 10.000 €) ei ELY-keskus yleensä avusta. Tosin jotkut kunnat voivat avustaa näitäkin parantamisen kohteita. Tällaisia parannustöitä voivat olla esimerkiksi joidenkin rumpujen uusiminen ja pienien routavaurioiden korjaus tai jokin muu yksittäinen pieni parantamiskohde.

Myös kunnossapidoksi katsottavat työt jäävät val-

tion avustuksen ulkopuolelle, kuten vuosittainen pintamurskeen lisäys, yksittäisen rummun uusiminen, vuosittainen vesakoiden raivaus ja ojan kaivaminen, ellei se liity laajempaan kuivatuksen kunnostamiseen ja parantamiseen.

Tien parantaminen valtion tuella

Normaalia perusparannushanketta ELY-keskus voi avustaa 60 % arvonlisäverollisista kustannuksista. Joissakin erityiskohteissa, kuten siltojen korjaus tai uusiminen, avustus voi olla jopa 75 % kustannuksista.

Tänä vuonna ja vielä ensi vuonna voi ELY-keskus avustaa puunkuljetusten kannalta merkittäviä teitä tähän tarkoitukseen varatusta valtion erityismäärärahasta. Tällaisissa hankkeissa avustus on 50 % kustannuksista. Näissä hankkeissa tulee olla Metsäkeskukselta haettu lausunto, jossa tämä puunkuljetusten kannalta merkittävä tie todetaan. Metsäkeskus arvioi tämän merkittävyyden erilaisiin kuljetuksiin

liittyvien tekijöiden perusteella, kuten metsän pinta-alan, tulevien hakkuiden, energiapuun korjuun ja muiden metsänhoitoon liittyvien kuljetusten perusteella.

Puunkuljetusten kannalta merkittävien teiden ei tarvitse täyttää normaaleja valtionavustuskelpoisuuden ehtoja. Tiekunta tulee olla perustettu, mutta vakituisia asuntoja ei tarvitse olla ja tiellä voi olla myös muuta liikennettä, kuten loma-asutusta. Jos tällaisella tiellä metsäkiinteistöjen osuus yksikkömäärästä ylittää 40 %, niin etusijalle tulee parantamishankkeen rahoittaminen Kestävän metsätalouden rahoituslain perusteella (Kemera-laki), edellyttäen kuitenkin, että tämän lain muut edellytykset täyttyvät. Metsäkeskuksilta saa lisätietoja näistä hankkeista.

Monet kunnat avustavat myös näitä valtion avustuksella suoritettavia hankkeita. Kunnilla ei ole lakiin perustuvaa velvoitetta avustaa hankkeita ja siksi avustuskäytännöt ovat hyvin kirjavia eri kuntien välillä.

vojan valintaa, mikä onkin erityisen tärkeä asia hankkeen onnistumisen kannalta. Päätöksessä annetaan tietokunnalle myös muita ohjeita ja vaatimuksia hankkeen toteuttamiseen. Siinä kerrotaan aika, mihin mennessä hanke on saatettava valmiiksi, maksuerien määrä ja kilpailutusohjeet.

Tässä vaiheessa siis tiekunta kokoontuu ja tekee lopulliset päätökset hankkeen toteuttamisesta. Lisäksi päätetään tiekunnan omahoitosuuden hankkimisesta, tiemaksujen maksuunpanosta, mahdollisesta pankkilainasta, toteuttamisvaltuuksista hoitokunnalle ja useimmiten valitaan myös hankkeen valvoja tässä kokouksessa.

Urakoitsijan valinta vaatii ammattitaitoa.

Kilpailuttamiseen ja urakoitsijan valintaan tulee paneutua erityisen huolella, sillä siinä ratkaistaan hankkeen toteuttamisen kannalta merkittävimmät asiat. Hyvin laaditut tarjouspyyntöasiakirjat ja työselvitykset sekä määräluettelot mahdollistavat vertailukelpoisten tarjouksien antamisen ja työn toteuttamisen siten, että kustannusarvion mukaiset työt voidaan toteuttaa suunnitelmien mukaisesti useimmiten ylittämättä kustannusarviota.

Tiekunnan tulee noudattaa hankinnoissaan lakia julkisista hankinnoista, jos hankintaa avustetaan julkisista varoista yli 50 %. Useimmiten tiekunnan hankkeita avustetaan yli 50 %. Avustuksiin lasketaan valtion ja kunnan avustukset yhteensä sekä muut mahdolliset julkisyhteisöjen avustukset. Mikäli hanke on niin suuri, että sen arvo ylittää kilpailuttamislain edellyttämän kansallisen kynnyksarvon, niin hanke on kilpailutettava avoimesti HILMASSA, joka on sähköinen hankintailmoituksen ilmoituspaikka internetissä.

Vaikka hankkeen kansallinen kynnyksarvo ei ylitä, niin silti ELY-keskus suositelee kilpailuttamista, sillä useimmiten kilpailuttamisella saavutetaan taloudellisia etuja tiekunnalle. Tällöin hankintaan ei kuitenkaan sovelleta lakia julkisista hankinnoista.

Tarjouspyyntö auttaa löytämään sopivan urakoitsijan

Tarjouspyyntö voidaan laatia vapaamuotoisena tai käyttää saatavilla olevia erilaisia lomakepohjia. Ensinnäkin on tärkeää riittävän tarkasti määrittellä mitä kaikkia töitä, tehtäviä ja velvoitteita urakan toteuttamiseen sisältyy. Liitteiksi pitää laittaa ainakin työselvitys ja määräluettelo, joista selviää kaikki urakan kuuluvat työt ja hankittavat materiaalit ja tarvikkeet sekä niiden määrä ja laatu sekä muut työn suorittamiseen liittyvät velvoitteet. Varsinkin isoissa hankkeissa ja silloissa tulee tarjouspyyntöön liittää mukaan tekniset piirustukset sekä mahdolliset luvat ja lausunnot.

Toiseksi tarjouspyynnössä tulee määrittellä mitä kaikkea tarjoajalta vaaditaan. Hänen tulee ilmoittaa urakassa käytettävä konekalusto, vaaditaanko urakoitsijalta kokemusta ja mitä erilaisia pätevyydistä työt edellyttävät sekä huomioida tarvittavien vakuutuksien voimassaolo. Lisäksi on huomioitava erityistöiden suorittamisessa vaadittavat pätevyydistukset ja luvat sekä urakoitsijan yhteiskunnallisten velvoitteiden hoitaminen. Urakoitsijalta voidaan myös vaatia työnaikaista ja takuuaikaa vakuutta sekä määrittellä mahdollinen työn viivästymissakko.

Kolmanneksi tulee tarjouspyynnössä selvittää mitä töitä ja tehtäviä suoritetaan tiekunnan, valvojan tai muiden urakoitsijoiden toimesta varsinaiseen pääurakkaan kuulumattomina. Tiekunta

voi esimerkiksi suorittaa rai-vauksia ja risujen ja maa-ainneiden ajoa. Valvoja yleensä suorittaa tarvittavat merkitsemiset ja paalutukset sekä voi suorittaa tarvikkeiden hankintaa. Erillisenä urakana voidaan teettää esimerkiksi räjäytystyöt, murskeiden ajot ja lanaukset.

Tarjous voidaan pyytää kokonaisurakkana tai määrähintaurakkana siten, että hinnat sisältävät arvonlisäveron.

Myös mahdollisista lisätöistä pyydetään useimmiten hinnat tarjouskilpailun yhteydessä.

Urakoitsijan valintaperusteet tulee ilmoittaa tarjouspyynnössä. Valintaperusteina voi olla halvin hinta tai kokonaistaloudellisesti edullisin tarjous. Jälkimmäisessä tilanteessa tulee ilmoittaa tärkeysjärjestyksessä ne tekijät, joiden perusteella arvioidaan kokonaistaloudellista edullisuutta.

Lisäksi tarjouspyynnössä tulee selvittää monia työhön liittyviä yleisiä asioita, kuten liikenteen ohjauksen hoitaminen, työn suorittamisajan kohta, mahdollisesti tarvittavat sosiaalililat, tarkastuksen suorittaminen ja työmaapäiväkirjan pitäminen.

Tarjouksen toimitusosoite ja jättöaika tulee ilmoittaa täsmällisesti sekä tieto siitä, keneltä saa lisätietoja tarjouskilpailun kohteena olevasta urakasta.

Valintakokouksesta pöytäkirja

Urakoitsijan valintakokoukseen osallistuu yleensä hoitokunta yhdessä valvojan kanssa. Toisinaan tiekunta on voinut valita erillisen hanketyöryhmän hoitamaan parantamistyön toteuttamiseen liittyviä tehtäviä.

Valintakokouksesta tulee laatia pöytäkirja, josta selviää annetut tarjoukset ja niiden pääsisältö. Pöytäkirjaan kirjataan valintaan liittyvät valintaperusteet tarjoajien osalta ja näiden perusteella

suoritettu tarjoajien arviointi. Valinta suoritetaan sovittujen valintaperusteiden mukaisesti.

Joskus saatetaan tarvita lisäselvityksiä joidenkin tarjoukseen liittyvien asioiden osalta. Tarjoajia tulee kuitenkin kohdella yhdenvertaisesti, ketään syrjimättä. Jos joku tarjous on niin epäselvä, ettei sitä ole mahdollista verrata muihin tarjouksiin pyydettyjen valintaperusteiden mukaisesti, niin tarjous tulee hylätä. Jos kaikki tarjoukset ovat niin kalliita, ettei niitä voida hyväksyä määrärahojen niukkuuden vuoksi, niin ne kaikki voidaan hylätä tiekunnalle kohtuuttomina.

On kuitenkin mahdollista, että edullisimman tarjouksen antajan kanssa jatketaan neuvottelemalla ja yritetään löytää ratkaisu, jonka mukaisesti urakka voidaan toteuttaa. Jos tehtäviä töitä tai toimitettavia määriä kuitenkin joudutaan muuttamaan, niin silloin tulee neuvotella myös ELY-keskuksen tarkastajan kanssa, että voidaanko suunnitelmaa muuttaa.

Tiekunnan kokous voidaan myös kutsua koolle lisämäärärahan myöntämiseksi. On kuitenkin huomioitava, että ELY-keskus ei yleensä myönnä kustannusarvion ylittävälle osalle avustusta, joten ylittävä osuus jää yleensä kokonaan osakkaiden maksettavaksi. On tärkeää hankkeen suunnitteluvaiheessa kirjata tarkasti kustannusarvioon kaikki työt ja tarvittavat materiaalit ja ottaa selvää paikkakunnan hintatasosta, jolloin pystytään laatimaan realistinen kustannusarvio.

Urakoitsijan valinnasta ilmoitetaan yleensä sähköpostin välityksellä tarjouksen voittaneelle urakoitsijalle sekä muille tarjouskilpailuun osallistuville. Useasti asiasta ilmoitetaan urakakilpailun voittajalle jo puhelimitse heti valinnan tapahtuessa.

Ilmoituksessa tulee kertoa ainakin tarjouskilpailun voit-

taja ja valintaperusteet, joihin urakoitsijan valinta perustuu. Annetut tarjoukset ovat julkisia tarjouskilpailun ratkettua ja niistä on pyydettyä annettava tietoja, ellei tarjoaja ole ilmoittanut jonkun asian olevan yrityssalaisuus. Annetun tarjouksen hinta ei ole koskaan liikesalaisuus.

Kansalliset kynnsarvot ylittävissä hankkeissa tulee valintailmoitukseen liittää "Hakemusosoitus" eli ohjeet hankinta-asian saattamiseksi markkinaoikeuden käsiteltäväksi.

Yleensä tarjoajilta edellytetään, että annetut tarjoukset ovat voimassa kaksi kuukautta urakkakilpailun päättymisestä lukien. Joskus voidaan joutua tilanteeseen, että jostakin syystä ei tarjouskilpailun voittaja kuitenkaan voi urakkaa toteuttaa ja joudutaan valitsemaan toiseksi sijoittuneen tarjouksen antanut urakoitsija.

Valitun urakoitsijan kanssa tehdään vielä kirjallinen sopimus. Se voidaan laatia vapaamuotoisena tai käyttää

erilaisia valmiita lomakepohjia. Sopimuksessa määritellään töiden, tarvikkeiden ja muiden veloitteiden hintojen lisäksi työn suoritusaiakataulu, noudatettavat sopimusasiakirjat, rakennuttajan ja urakoitsijan yhteyshenkilöt sekä muita urakkaan kuuluvia asioita, joita ei ole tuotu esille muissa asiakirjoissa. Urakan laajuutta ei voi sopimuksessa muuttaa.

Tieosakkaille tiedottamisesta on huolehdittava

Parantamishankkeeseen liittyy monia asioita, joista on tärkeä antaa riittävästi tietoa tieosakkaille.

Useasti urakoitsijan valintakokouksen jälkeen laitetaan tiemaksulaskuja osakkaille. Tähän postitukseen tai sitten erillisenä postituksena on hyvä lähettää osakkaille tiedote hankkeeseen liittyvistä asioista.

Tiedotteessa on syytä kertoa hankkeen suunniteltu aikataulu ja valvojan yhteystiedot, jolloin tieosakkaat

tietävät kenen puoleen voivat kääntyä hankkeeseen liittyvissä asioissa. Mahdollisista liikennejärjestelyistä ja liikennejärjestelyistä työn aikana sekä liikenneturvallisuuteen liittyvistä asioista on myös syytä ilmoittaa osakkaille.

Tiedotteella voidaan myös kertoa kiinteistöä koskevista yleisistä asioista, kuten ojien kaivamiseen liittyvistä asioista ja maa-ainesten sijoittamisesta. Kiinteistöliittymien rumpujen mahdollisesta uusimistarpeesta ja siihen liittyvistä veloitteista kannattaa myös tiedottaa. Yleensä kiinteistöliittymän rumpun uusiminen tehdään ojan kaivamisen yhteydessä urakkaan kuuluvana, mutta tarvittavat materiaalit, putket ja mahdolliset asennus murskeet joutuu kiinteistön omistaja hankkimaan kustannuksellaan.

Kiinteistön omistajia voidaan pyytää merkitsemään tai ilmoittamaan kiinteistön alueella olevia erityisesti varottavia kohteita, kuten putket, kaapelit, kaivot, raja-

pyykit, jalopuut ja muut mahdolliset erityisesti huomioitavat kohteet.

Myös teialueen raivausta tieosakkaat useasti hoitavat kiinteistönsä alueella ja tästä voidaan esittää toivomus tiedotteessa. Tosin talkoilla tehtävää raivausta on saatettu suorittaa jo edellisenä talvena, vaikka hankkeen toteuttamisesta ei vielä olekaan varmuutta.

Työn toteutus joustavasti yhteistyöllä

Työhön osallistuvien urakoitsijoiden, valvojan ja tieosakkaiden hyvällä yhteistyöllä saavutetaan paras lopputulos. Yksitystie kulkee aina jonkun maalla ja onkin erityisen tärkeää olla yhteydessä näihin maanomistajiin ennen kuin kiinteistön alueella tehdään mitään erityisiä toimenpiteitä, vaikka työtä suoritetaan vain teialueella. Tosin tämä todellinen teialue on useasti hyvin epäselvä. Samalla yksityistiellä voi olla monen levyisiä tieoikeuksia, eikä virallinen tieoikeus aina selviä edes Maanmittauslaitoksen arki-toistakaan.

Tieosakkaan kanssa sopimalla voidaan toimia kiinteistön alueella ja mikä ilahduttavaa niin tämä useimmiten onnistuu hienosti. Onhan osakkaiden yhteinen etu saada tie kuntoon ja toimivaksi. Tieosakkaat ovat useasti seuraamassa työn etenemistä kiinteistönsä alueella ja siinä samalla on helppo vielä sopia kiinteistöä koskevista asioista.

Jos teialueesta ei ole selvyttä ja tieosakkaan kanssa ei voida sopia toimenpiteistä kiinteistön alueella, niin saatetaan joutua hakemaan Maanmittauslaitokselta yksityistietoimituksen suorittamista. Toimitusta kannattaa hakea vain silloin jos on välttämätöntä saada vaikkapa lisää teialuetta tien kapeuden, turvallisuuden tai jonkin muun painavan



Uuden rumpun asennusta.



Hyvin tehtyä tietä pitkin on ilo ajaa!

syyn takia, eikä asiasta voida sopia kiinteistön omistajan kanssa.

Toisinaan on tarpeen ja järkevää hakea koko tielle yksityistietoimitus jo parantamishankkeen suunnitteluvaiheessa, varsinkin jos tien liikennemäärät ja käyttö on oleellisesti muuttunut eikä tien leveys tai linjaus vastaa nykyisiä liikennetarpeita.

Joskus on välttämätöntä hakea rajapyykin siirtoa Maanmittauslaitokselta, jos nykyinen pyykki on jäämässä ajoradan alle. Tällainen tilanne voi syntyä esimerkiksi tien liittymää parannettaessa tai kaarretta levennettäessä.

Valvoja pitää urakoitsijan ajan tasalla ja ilmoittaa riittävän ajoissa, mitä on sovittu kiinteistöjen omistajien kanssa, kun työtä tehdään kiinteistön alueella. Urakoitsija ilmoittaa valvojalle, jos suunnitelman mukaisia töitä ei voi suorittaa tai tulee joitakin yllä-

tyksiä, kuten ylimääräistä räjäytystyötä.

Paalutus ja muu merkitseminen tulee tehdä siten, että urakoitsija yksiselitteisesti ymmärtää, mitä merkinnät tarkoittavat. Valvoja seuraa ja toteaa yhdessä urakoitsijan kanssa sovitun laatutason ja sovittujen materiaalmäärien toteutumisen. Kaikki mahdollisesti tarvittavat lisätyöt tai tarvittavat lisä materiaalit on sovittava urakoitsijan ja valvojan kanssa ja kirjattava työmaapäiväkirjaan.

Valvoja pitää koko ajan yhteyttä myös tiekuntaan. Hoitokunta onkin useasti aktiivisesti mukana seuraamassa työn etenemistä ja moni asia tulee hoidettua siinä samalla, ilman erityisiä kokouksia. Valvoja hoitaa yhteydenpidon ELY-keskukseen ja kuntaan sekä hoitaa avustuserien hakemisen ajallaan, tarkistaa parannustyöhön liittyvät laskut ja seuraa kustannuksien to-

teutumista kustannusarvion mukaisesti.

Mahdollisia välitarkastuksia pidetään työn edetessä ja lopputarkastuksen suorittaa ELY-keskuksen tarkastaja valvojan kanssa. Mukana voivat myös olla urakoitsijan edustaja, tiekunnan edustaja sekä kunnan edustaja.

Valvoja laatii hankkeen toteutumisesta kustannuslaskelman ja hoitaa viimeisen avustuserän hakemisen ELY-keskukselta sekä lopuksi toimittaa tiekunnalle hankkeeseen liittyvät asiakirjat.

Tietoa yksityisteiden parantamisesta on runsaasti saatavana

Yksityisteiden perusparantaminen on tiekunnassa useimmiten ainutkertainen tapahtuma ja tällöin ei kokemukseen perustuvaa tietoa useimmiten ole kenelläkään tieosakkaalla. Tietoa on etsit-

tävä ulkopuolisilta tahoilta.

Suomen Tieyhdistys julkaisi vuoden alussa kirjan, Yksitystien parantaminen – Suunnittelun ja toteuttamisen perusteet. Kirjan on kirjoittanut yksityistieasioiden asiantuntija **Esko Hämäläinen** ja kirjaa myy Suomen Tieyhdistys.

Kirjaan on koottu laaja aineisto yksityisten teiden parantamisen suunnittelu- ja toteuttamisohjeita.

Kirja on käyttökelpoinen ja hyödyllinen kaikkien tiekuntien käyttöön riippumatta siitä onko parantamishankkeita vireillä vai ei.

Kirjassa on paljon perustietoa teiden parantamisesta ja runsaasti viittauksia hyödyllisille nettisivuille sekä laaja luettelo alan tietolähteistä.

Yksityistiet ovat osakkaiden yhteistä, arvokasta omaisuutta, josta kannattaa pitää hyvää huolta.



Mukana jo 220 yritystä

Vuoden 2010 päätapahalluma konealalla



FinnMETKO



2010

Jämsä 2.-4.9.

www.finnmetko.fi

Tieisännöitsijöiden neuvotte 13.-14.2010 Tampereella

Elina Kasteenpohja

Tieisännöitsijöiden neuvottelupäivät pidettiin ensimmäistä kertaa kaksipäiväisinä. Päiviin osallistui yli 60 tieisännöitsijää. Ohjelma oli tiivis, mutta keskusteluillekin löytyi hyvin aikaa!

Tieisännöitsijöiden neuvottelupäivä on perinteinen tieisännöitsijöille suunnattu koulutus-, keskustelu- ja verkostoitumispäivä. Päivät pidettiin tällä kertaa kaksipäiväisenä, koska ajankohtaisia aiheita oli tavanomaista runsaammin. Ohjelma oli jaettu siten, että ensimmäisenä päivänä keskusteltiin peruspäivästä ja toisena päivänä yleisistä asioista. Ensimmäisen päivän iltana oli ennalta ilmoitetun lisäksi vapaa-ajan lyhyt iltakeskustelu, jonka jälkeen keskustelut jatkuivat pienemmissä ryhmissä milloin missäkin.

Ensimmäisenä päivän aikana kuultiin mm. mitä kaikkea tulee liittää hankkeen ra-

hoitushakemukseen mukaan, parantamishankkeen teknisestä suunnittelusta ja valvonnasta. Tuleva hankintalain muutos ja sen vaikutus kilpailuttamiseen puhutti myös hyvin paljon. Alustajille satelikin ajoittain hyvin paljon kiperiä kysymyksiä!

Toisena päivänä käytiin läpi yleisiä asioita. Niitä eniten puhutti valtionhallinnon organisaatiomuutos ja sen vaikutukset hakemuksien käsittelyyn. Uudet säännökset työturvallisuudesta puhuttivat myös paljon. Päivän ehkäpä odotetuinta antia oli kahden tieyksiköinti-ohjelman esittely. Lisäksi keskusteltiin tieisännöitsijöiden mahdollisuudesta hakeutua lisäkoulutukseen ja



Esko Tuhola Liikennevirastosta ja Jaakko Rahja linjaavat työturvallisuusvaatimuksia: Tieturva II kaikille tieisännöitsijöille!

kuultiin tieisännöitsijöiden mielteitä koulutuksen tarpeellisuudesta. Toisena päivänä valittiin myös vuoden 2010 tieisännöitsijä.

Päivät on hyvä tilaisuus tutustua toisiin alalla toimiviin ja apua tarvittaessa onkin sitten helpompi soittaa

tutulle kaverille. Tieisännöitsijöiden yhteinen etu on selvästi se, että ammattikunnan maine säilyy ja tieisännöitsijät koetaan luotettavina ja asiantuntevina osajina.

Kiitos kaikille onnistuneista neuvottelupäivistä! Tavataan taas ensi vuonna!

Osallistujia oli runsaasti ja paikoitellen pieni abtaus baittäsi. Päivien yleinen tunnelma oli kuitenkin mukava ja vapautunut!



Lupäivät



Jobtaja Seppo Kosonen Keski-Suomen ELY:stä valotti kuulijoille valtionhallinnon organisaatiomuutosta.



Päivi Hillmer Liikennevirastosta osaa antaa hyviä neuvoja, kuinka bankintalakeja tulee soveltaa perusparannushankkeissa.



Kaisa Leena Vältipirtti liikenne- ja viestintäministeriöstä kertoi yleisistä muutostrendeistä ja niiden vaikutuksista yksityistieasioihin.



Maatukamittauksista ja pudotuspainolaitteesta ja muista mittausmenetelmistä oli kertomassa Vesa Vainio RC-Infra Oy:stä

Vuoden Tieisännöitsijäksi Jari Kärkkäinen

Tieisännöitsijöiden neuvottelupäivillä Tampereella valittiin toisen kerran Vuoden Tieisännöitsijä. Hän on **Jari Kärkkäinen** Siilinjärveltä. Tällä hetkellä Kärkkäinen avustaa pohjoissavolaisten tiekuntien lisäksi projektiluonteisesti Huittisten ja Kokemäen kuntia Satakunnassa.

Jari Kärkkäinen valmistui ensimmäiseltä Suomen Tieyhdistyksen järjestämältä tieisännöitsijäkursilta 2004. Hän on yksi niistä, jotka ovat olleet kehittämässä tieisännöinnin ammattia ja on ollut myös kouluttajana myöhemmillä tieisännöintikursseilla. Kärkkäisen pääammatti maaseutuyrittäjyys on vähitellen väistynyt tieisännöinnin edestä.

Suomi on ainoa maa, jossa toimii yksityisten tieisännöitsijöitä. Ensimmäiset sivuelinkeinonharjoittajiksi koulutetut tieisännöitsijät valmistuivat vuonna 2004. Sen jälkeen koulutuksessa on ollut lähes 200 henkilöä.

Tieyhdistys järjestää seuraavan tieisännöitsijäkoulutuksen tänä vuonna. Koulutukseen otetaan noin 20 henkilöä erityisesti alueilta, joissa ei toimivia tieisännöitsijöitä tällä hetkellä ole. Haku koulutukseen päättyy toukokuussa.



Vuoden Tieisännöitsijä 2010 on Jari Kärkkäinen Siilinjärveltä.

Sähköisen laskutuksen käyttöönotto tiekunnissa

Elina Kasteenpohja

Liikenne- ja viestintäministeri Suvi Lindén asetti huhtikuussa 2008 osana Arjen tietoyhteiskunnan toimintaohjelmaa työryhmän valmistelemaan sähköisen laskutuksen edistämistä ja käyttöönottoa.

Työryhmän asettamisen tavoitteena on saada sähköinen laskutus yleistymään merkittävästi vuoteen 2011 mennessä. Työryhmän toimeksiantoon oli kirjattu, että julkisen sektorin tulee vaatia verkkolaskuina kaikki ostolaskut vuoden 2009 loppuun mennessä ja itse lisätä merkittävästi sähköistä myyntilaskutusta. Tavoitteena on niin ikään edistää yritysten ja kuluttajien välistä sähköistä laskutusta ja nostaa Suomi EU:n kärkimaihin sähköisten laskujen käytössä sekä julkisella että yksityisellä sektorilla.

Kuluttajaviraston julkaisee kuluttajaoikeuden linjauksia "Maksaminen ja laskutus" (2008) mukaillen, työryhmä katsoo, että verkkolaskussa tulee huomioida seuraavat peruseriaatteen:

Yhdenvertaisuus

Kaikilla väestöryhmillä pitäisi olla mahdollisuus vastaanottaa laskuja ja suorittaa maksuja ilman, että heitä sitä kautta asetetaan perusteetta kohtuuttoman eriarvoiseen asemaan. Erityistä huomiota tulee kiinnittää välttämättömyyspalveluihin ja erityisiin väestöryhmiin sekä varmistaa, ettei mikään välttämätön hankinta jää toteutumatta.

Vaihtoehtojen tarjonta

Maksun saaja päättää, millä maksutavoilla ottaa maksuja

vastaan. Yritys voi tarjota erilaisia tapoja laskun toimitamiseen kuluttajalle sekä laskun maksamiseen. Tarjolla olevat vaihtoehdot eivät saa muodostua maksajana olevien kuluttajien kannalta kohtuuttomiksi (tosiasiallinen käytettävyys, lisämaksut).

Sopimuksenteko

Laskutustavasta on selkeästi sovittava kuluttajan kanssa ja laskutusta koskevien ehtojen muuttamisessa on huomioitava yleiset sopimusehtomuutoksia koskevat periaatteet kuitenkin palveluun siirtymisen käyttäjävälisyyttä korostaen (yksi palvelusopimus ja mahdollisuus valtuutukseen palveluntarjoajan kanssa).

Maksujärjestelmän toimivuus ja luotettavuus

Kuluttajille tarjottavan järjestelmän on oltava toimivuu-deltaan jo yleisesti luotettavalla tasolla. Järjestelmän ylläpitäjä vastaa järjestelmän toimivuudesta. Yrityksillä tulee olla asianmukaiset menettelytavat virhetilanteiden hoitamiseen.

Laskutusta ja hinnoittelua koskevat periaatteet

Laskun tulee olla selkeä ja yksiselitteinen. Laskutukseen liittyvät kustannukset on otettava huomioon jo



Sähköisen laskutuksen käyttöönotto vaatii tiekunnan asioiden hoitajalta uutta osaamista. Laskutusikäntännön muuttuminen vaatii kuitenkin aikaa.

hyödykkeen hinnoittelussa. Laskun tarkastamismahdollisuus on turvattava. Lasku on lähetettävä ajoissa. Asiakaslähtöinen toteuttamistapa on myöntää alennuksia kuluttajan valitseman maksu- tai laskutustavan perusteella, jolloin verkkolaskun kulu-säästöjä kohdistetaan myös kuluttajalle

Mitä tämä tarkoittaa tiekuntatasolla?

Tiekuntien tulee hyväksyä vaatimukset lähettää lasku sähköisenä verkkolaskuna. Muutamat isot yritykset ovat jo ilmoittaneet tiekunnille, että eivät hyväksy enää paperisia laskuja. Tämä on oheisen työryhmän mukaan sallittua ja verkkolaskutukseen siirtymistä tulee edistää mahdollisuuksien mukaan.

Tiekuntien kannattaa siis varautua siihen, että laskut

lähetetään jatkossa yhä enemmän sähköisessä muodossa. Käytännössä tämä tarkoittaa pankkien kanssa tehtyjen palvelusopimusten uusimista ja mahdollisesti uusien laskutusohjelmien käyttöönottoa.

Laskun saajan tulee ohjeiden mukaan selkeästi sopia tiekunnan kanssa uudesta laskutustavasta. Yksipuolinen ilmoitus ei ole yleisesti hyväksytyjen hyvien tapojen mukaista. Muistettavaa on, että tiemaksu on yksityistielain 88 §:n mukaan suoraan ulosottokelpoinen.

Lisätietoja sähköisestä laskutuksesta:

Sähköisen laskutuksen työryhmä: toimenpiteet verkkolaskun edistämiseksi, Arjen tietoyhteiskunnan neuvottelukunta, Helsinki, 2009
Maksaminen ja laskutus, Kuluttajaoikeuden linjauksia, Kuluttajavirasto 2008

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

Tiekunnan tien pituus

Tiekunnassa on kinaa siitä, kuinka pitkä tiekunnan hoidettava tie oikein on. Tiekunta on perustettu 70-luvulla kunnan tielautakunnan toimituksessa ja tie on 2,1 kilometriä pitkä pistotie. Tien päässä asuva osakas vaatii, että tie on aurattava perille saakka. Onko tiekunnan suostuttava vaatimukseen?

Tiekunta voidaan perustaa vain maanmittaustoimiston yksityistietoimituksessa tai kunnan tielautakunnan toimituksessa. Kummankin toimituksen yhteydessä päätetään tien pituus. Toimituksen saatua lainvoiman, eli valitusajan päätyttyä, toimituksessa määrätty tien pituus on laillinen.

Tiekunta siis ensisijaisesti hoitaa tämän tien kunnossapidon ja perusparantamisen. Mikäli yksittäinen osakas haluaa, että hän yksityinen tonttiliittymänsä pidetään kunnossa tiekunnan tien kanssa, hänen pitää tehdä kunnossapidosta erillinen hoitosopimus tiekunnan kanssa. Joskus onkin järkevää hoitaa pitkät tonttiliittymät samalla kun päätie.

Koska kyseessä on siis sopimusasia, tiekunnan ei ole pakko suostua yksittäisten osakkaiden vaatimukseen.

Tonttiliittymät

Yksitystien varteen on kaavoitettu uusia tontteja. Tontinomistajat ovat kysymättä hoitokunnalta tai keneltäkään muulta rakentaneet liittymät tonteille. Liittymärumpuina on käytetty tavallista salaojaputkea. Onko menetely oikein?

Liittymän vastuulla on liittymän rakentaminen ja kunnossapito (Yksitystielaki 32 a §). Lain mukaan tiekunnalta tai hoitokunnalta ei tarvita erillistä lupaa, mutta hyvien tapojen mukaan on syytä keskustella ja ilmoittaa aikeestaan hoitokunnalle. Mikäli tiekunta on antanut ohjeet siitä, miten liittymät tulee toteuttaa, liittymä on velvollinen noudattamaan kyseisiä ohjeita.

Jos liittymä on laiminlyönyt ohjeiden noudattamisen, tiekunta voi päättää kokouksessaan teettää työ asianomaisen kustannuksella. Jos liittymä on vaarallinen, niin hoitokunta korjauttaa tilanteen heti ja myöhemmin tiekunnan kokouksessa tehdään päätös korvauksista.

Kyseisessä tapauksessa pitää tarkistaa, mitkä ovat tiekunnan ohjeet liittymien suhteen. Mikäli ohjeita ei ole erikseen annettu, noudatetaan esim. Tiehallinnon ohjetta "Yksitystien teiden liittymät" 2007. Liittymärumpun vähimmäishalkaisija on 300 mm ja vain poikkeusta-

pauksissa sallitaan 200 mm putki.

Jätekuljetukset kelirikkoaikana

Voiko kelirikkoajaan ajaa jäteautoilla painorajoitetuilla yksityisteillä ilman erillistä lupaa? Entäpä korvausasia? Jos lupa annetaan ja tie vaurioituu jäteauton painosta tai jäteauto ajaa ojaan tien pettäessä, kuka on korvausvastuussa?

Tieliikennelaki on voimassa myös yksityistiellä ja liikennemerkkejä tulee siis noudattaa. Jäteauto ei voi siis ajaa painorajoitusta vastaan. Tiekunta ei voi myös tähän pakottaa.

Koska osakkaiden jätteet pitää kuitenkin hakea, tiekunta voi tehdä sopimuksen jäteyhtiön kanssa. Sopimuksessa annetaan jäteyhtiölle lupa ajaa, vaikka painorajoitusmerkki onkin. Luvan antaessaan tiekunta ottaa vastuun mahdollisesta tielle ja jäteautolle tulevasta vahingosta.

Jos kelirikko ja sen myötä painorajoitus on vuosittainen ja se selvästi haittaa tieosakkaiden jätteiden, maidon ym. kuljetuksia, tilanteen katsotaan olevan jopa yksityistielain vastainen. Lain 7 §:ssä sanotaan "Tie on pidettävä sellaisessa kunnossa kuin sen tarkoitus ja



Elina Kasteenpohja

siitä tuleva hyöty edellyttävät ottamalla kuitenkin huomioon, ettei kunnossapidosta aiheudu tieosakkaalle kohtuuttomia kustannuksia." Eli kyseessä on iso periaatteellinen asia. Satunnaiset kelirikot ovat force majeure -tilanteita: niitä sattuu, vaikka kaikki mahdollinen on tehty!

Tieisännöinnin ja perinteisen kiinteistöjen isännöinnin yhdistelmällä lisäarvoa ja uutta liiketoimintaa!

Liisa Kallio, koulutusjohtaja
Kiinteistöalan Koulutussäätiö

Opetushallitus vahvisti uudet isännöinnin ammattitutkinnon tutkinnonperusteet, jotka tulivat voimaan 1.4.2009. Tieisännöinti on voimaan tulleiden isännöinnin ammattitutkinnon perusteiden uusi valinnainen tutkinnon osa. Se on suuntautumisvaihtoehto ja antaa sekä isännöintiyritykselle että esimerkiksi maaseutupaikkakunnilla toimiville perinteisiä kiinteistöisännöintipalveluita tuottaville isännöintitoimistoille mahdollisuuden jopa uuteen laajennettuun palveluvalikoimaan, toki tietyn edellytyksin.

Tieisännöitsijältä vaaditaan hyvin paljon samoja asioita ja osaamista kuin isännöitsijältä, vaikka taustalla on eri lainsäädäntö ja toisilla kohteena on ”tiet” ja toisilla ”talot”, mutta synergian mahdollisuudet ovat olemassa. Isännöintitoimistojen palvelutarjonnassa nämä kaksi palvelumuotoa voivat siis täydentää palvelutarjontaa.

Tutkinnon rakennekaavio

Isännöinnin ammattitutkinnon tutkinnon rakenne pitää sisällään kolme osaamisalaa

ja yhteensä viisi, tieisännöinti yhtenä niistä, valinnaista tutkinnon osaa. Saadaksean koko tutkintoa koskevan ”**Isännöinnin ammattitutkintotodistuksen**”, tulee tutkinnon suorittajan valita yksi kolmesta osaamisalasta sekä yksi valinnaisista tutkinnon osista.

Tutkinnon osien suoritusjärjestys on vapaa. Pyydettyessä voi tutkinnon suorittaja saada myös osatutkintotodistuksen hyväksytysti suorittamastaan valinnaisesta tutkinnon osasta, kuten esimerkiksi tieisännöinti. Tieisännöinnin ottaminen osaksi virallista ammattitutkintojär-



Artikkelin kirjoittaja Liisa Kallio on isännöinnin ammattitutkinnon tutkintovastaava Kiinteistöalan Koulutussäätiössä.

jestelmää luo edellytyksiä myös tutkinnon sekä siihen valmentavan koulutuksen rahoitukselle.

Suomen Tieyhdistyksen ja Kiinkon yhteistyösopimus

Suomen Tieyhdistyksen ja

Kiinteistöalan Koulutussäätiö (Kiinko) solmivat vuonna 2009 yhteistyösopimuksen, jossa osapuolet sopivat mm. seuraavaa:

”Tällä puitesopimuksella solmivat Kiinko ja Tieyhdistys yhteistyösopimuksen, joka sisältää yhteistyön liitty-

Isännöinnin ammattitutkinnon osaamisalat, joista valittava yksi

Asunto-osakeyhtiön isännöinti 1 § Asunto-osakeyhtiön hallinnon hoitaminen 2 § Asunto-osakeyhtiön talouden hoitaminen 3 § Asunto-osakeyhtiön teknisestä elinkaaresta huolehtiminen 4 § Asunto-osakeyhtiön isännöinnin käyttäjäpalvelut ja viestintä	Vuokratalon isännöinti 5 § Vuokratalon hallinnon hoitaminen 6 § Vuokratalon talouden hoitaminen 7 § Vuokratalon teknisestä elinkaaresta huolehtiminen 8 § Vuokratalon isännöinnin käyttäjäpalvelut ja viestintä	Kiinteistön tekniset palvelut 9 § Hallinnon hoitaminen teknisissä palveluissa 10 § Talouden hoitaminen teknisissä palveluissa 11 § Kiinteistön tekniikan hoitaminen 12 § Käyttäjäpalvelut ja viestintä teknisissä palveluissa		
Valinnaiset tutkinnon osat (valitaan vähintään yksi):				
13 §	14 §	15 §	16 §	17 §
Asiakkuuksien hoitaminen	Asumisneuvonta	Toimitila- isännöinti	Tieisännöinti	Yrittäjän ammattitutkinnon osa Liikeidean täsmentäminen

en isännöinnin ammattitutkinnon koko tutkinnon rakenteeseen, mutta erityisesti tieisännöinnin valinnaiseen osioon, sen valmistavaan koulutukseen sekä tutkinnonosan suorituksen (näyttö) henkilökohtaistamista sekä arviointeja. Tieyhdistys antaa oman tieisännöinnin osaamisensa yhteiseen käyttöön tieisännöinnin valinnaisia tutkinnon osaa suorittaessa ja Kiinko puolestaan avustaa tieyhdistyksen opiskelijoita suorittamaan isännöinnin ammattitutkinnon muut sekä osaamisalat että valinnaiset osiot”.

Tämä tarkoittaa, että Suomen Tieyhdistys, jolla on pitkä kokemus tieisännöinnistä ja vahva substanssiosaaminen tieisännöinnin tavoitteista ja ammatista yleensä ja Kiinko, oppilaitoksena, jolla on vuosikymmenten osaaminen tutkintoprosessien hoitamisesta, tuottavat yhdessä verkostoitumalla mahdollisuuden

henkilöille, jotka haluavat tulla suorittamaan isännöinnin ammattitutkinnosta joko koko tutkinnon tai osatutkintoja.

Kaksi koulutuspolkua

Niin kiinteistöjen kuin teidenkin isännöitsijäksi voi periaatteessa ryhtyä kuka tahansa EU-alueella asuva tehtävään kykenevä henkilö. Virallisia koulutusvaatimuksia ei ole. Ammattien vaativuudet tuovat kuitenkin rajoitteita isännöitsijöiksi ryhtyjille. Molemmat ammatit vaativat moniosaamista ja hyvää ammattitaitoa eikä puuhastelijoita katsota hyvällä.

Tieyhdistyksen järjestämän TIKO-koulutuksen kautta on koulutettu jo noin 200 tieisännöitsijää. Se on yksi polku alalle. TIKO-koulutukseen ei kuitenkaan oteta aivan ummikkoja. Kokeudesta saa hankkimalla tiekunnilta toimeksiantoja.

Kannattaa pohtia, voisiko tiekunnalle tarjota joitain palveluja, kuten kirjanpitoa ja kokoustamista.

Tieisännöintikoulutuksessa alkaa uusi aika syksyllä 2010, kun ensimmäiset isännöinnin ammattitutkintoon valmistavat Tieisännöinti-ryhmät aloittavat. Kiinkossa valmistava koulutus on määrää aloittaa elokuun lopulla 2010. Tieisännöintiosion suorittaminen vaatii alan kokemusta. Näyttötutkintojärjestelmä edellyttää, että tutkinnon perusteissa vaadittu ammattitaito osoitetaan pääsääntöisesti aidoissa työtehtävissä omaa työtä tehden. Jos osaamista ei ole, voi sitä tulla täydentämään valmistavaan koulutukseen.

Tieisännöinti palveluvalikoimaan

Kiinteistöjen päätoimisia isännöitsijöitä on Suomessa tällä hetkellä, alan laatimien tilastojen mukaan noin



2.500–3.000 henkilöä, joista 2/3 osaa toimii Etelä-Suomen alueella ja suurimmilla paikkakunnilla, kuten Tampereen seutu, Oulun seutu, Turku, Jyväskylä jne.

Maaseutupaikkakunnilla saattaa olla perinteisen isännöintipalvelun tarjoajia vain muutama. Etenkin pienten paikkakuntien sekä tie- että kiinteistöjen isännöintiyrityksille osaamisen yhdistämisen kautta saattaisi syntyä uutta liiketoimintaa.

Yksi tapa laajentaa palveluvalikoimaa tieisännöintiin, on ottaa tieisännöitsijä har-



joittelijaksi isännöintiyritykseen. Tästä voisi syntyä win-win-tilanne. Tiesännöitsijä voisi antaa isännöintiyrityksen käyttöön hyvän kiinteistöpalveluverkoston ja valmiin osaaminen alalta. Tiesännöitsijä voisi puolestaan saada osa-aikatyöstä kokopäivätyön, kun mukaan tulisi taloyhtiöisännöintiä.

Isännöinti ja tiesännöinti ovat monilta osin samantyyppistä. Osa palveluista käy molempiin pienellä fiksaamisella. Jos on isännöintialan valinnut ja siinä pärjää, pärjää myös tiesännöinnissä. Molemmissa ammateissa työ on pohjimmiltaan asiakkaan kohtaamista ja hänen asioidensa hoitamista parhaalla mahdollisella ammattitaidolla ja luottamuksella.

Tutkinnosta kiinnostuneet saavat lisätietoja joko Kiinkosta www.kiinko.fi tai Suomen Tieyhdistyksestä www.tieyhdistys.fi.

Tarkkailijana tiekunnan kokouksessa

Elina Kasteenpohja

Tiesännöitsijä Kari Äikäs suorittaa parhaillaan tiesännöinnin valinnaista osaa ja hän antoi näytön osaamisestaan tiekunnan kokouksessa Mouhijärvellä Sastamalassa. Tieyhdistyksestä Elina Kasteenpohja oli lupautunut arvioimaan, kuinka tiesännöitsijä pärjää tositoimissa.

kirjaa kokouksen päätöksistä. Tiesännöitsijän onkin oltava monilahjakkuus – sielunhoitaja, insinööri, kirjailija... kaikkea muutakin vielä!

Tiekunnan kokous eteni varsin mallikkaasta. Kaikki paikalla olleet taisivat aluksi

Ennen tilaisuutta Kari Äikäs toimitti arvioijalle materiaalia, jolla hän osoittaa osaamisensa ammattitutkinnon perusteiden mukaan. Materiaalia oli varsin runsaasti ja osaaminen oli kiistatta hyvällä pohjalla. Papereiden pyörittämisen lisäksi tiesännöitsijän on tultava toimeen tavallisten tiekuntalaisten kanssa ja osattava toimia paineen alla: vastattava kysymyksiin, vedettävä kokousta ja samalla usein myös pidettävä pöytä-

Nimiä tarvitaan tärkeisiin papereihin.



Väkeä oli runsaasti paikalla.

arastella toinen toisiaan, mutta illan edetessä tulimme toki tutuiksi! Kari Äikäs selvisi kiirastulestaan odotetusti. Ainoa muistutus oli sekin pieni yksityiskohta: tiekunnan kokouksen jouduttamiseksi ja päätösten vahvistamiseksi puheenjohtajan olisi hyvä käyttää nuijaa. Nuijan kopsautus antaa tieosakkaille selkeän kuvan, että kyseisen asian käsittely on nyt loppu. Samalla kopsautus lopettaa puheensorinat ja kokous etenee joutuisasti. Kokouksen jälkeen on sitten mukava vaihtaa muutama sana naapurin kanssa.

Suurkiitokset kaikille mukana olleille Konttimäen yksityistien tieosakkaille!



Leppoisa tunnelma.



M B E

Just sidottu



Tien pintakin vaatii jatkuvaa huolenpitoa.

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

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

Tullin alkuvaiheita Petsamon liikenteessä

Erkki Lilja

Suomen rannoilla on kannettu tullia jo 1500-luvulta lähtien. Sen todistavat Turun tullitilit 1530-luvun lopulta. Ne ovat varhaisin suoranainen todiste tullinkannosta Suomessa.

Norjalainen majuri **Schnitler** tiedusteli vuosina 1743–1745 rajan kulkua Suomen käsivarresta pääläelle Nuorgamiin. Pulmangissa marraskuun 5. päivänä 1744 pidetyssä virallisessa rajakokouksessa hänelle kerrottiin, että siinä missä Skarejoki laskee Tenoon, ei kalasta kukaan,

koska se on pyhä rajapaikka. Rajatutkimuksen perusteella solmittiin 1751 Strömstadin rajasopimus, jolloin Tenojoki tuli virallisesti rajajoeksi.

Suomen sodan 1808–1809 seurauksena – Suomi joutui Ruotsin alaisuudesta Venäjän vallan alle – Suomen länsiraja muodostui nykyiselleen Tornion ja Kilpisjärven välillä. Itäinen rajankäynti

Kolmosoivilta Norjaa ja Venäjää vastaan tehtiin 1826–1829.

Pohjois-Suomi ja samalla Oulun lääni oli saanut pohjoisen muotonsa. Syntyi laaja Oulun lääni, joka oli noin kolmannes Suomenmaasta.

Tullilaitoskin tie itsenäisyyteen

Vuonna 1812 Venäjän keisari Aleksanteri I hyväksyi Pietarissa ohjesäännön Suomen suuriruhtinaskunnan tullihallinnolle. Tuolla säädöksellä Suomeen perustettiin oma tulliasioista vastaava keskusvirasto. Se oli nimeltään Generalltullidirektion eli päättullijohtokunta. Nimi vaihtui Tullihallitukseksi vuonna 1885.

Suomesta muodostui vähitellen oma, Venäjästä erillinen tullialueensa, jota hallinnoivat ja valvoivat suomalaiset tullivirkailijat. Tullilaitos kuuluu itsenäisen valtion keskeisiin tunnusmerkkeihin. Suomen suuriruhtinaskunnan tullilaitos kuului maamme itsenäisyyden tärkeisiin pohjustajiin.

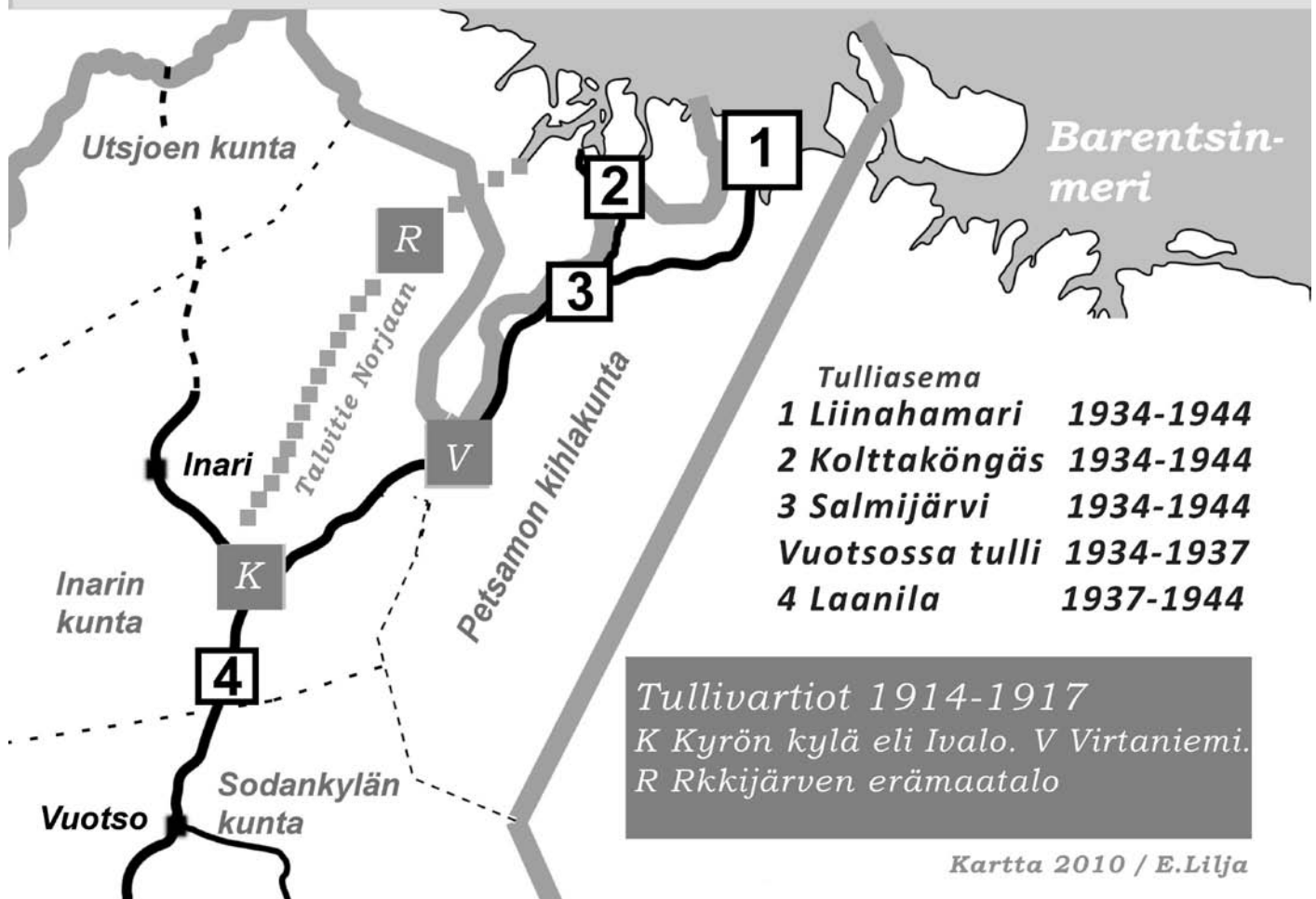
Lappi saa tullimiehet

Venäjä pyrki kehittämään pohjoisia yhteyksiään kaupalliseltakin kannalta. Jäämeren reitti osoittautui elintärkeäksi henkireiäksi ensimmäisen maailmansodan vuosina 1914–18, jolloin Itämeri ja Mustameri olivat suljettuja Venäjän tavaraliikenteeltä.



Tullihallituksen tulliyli tarkastaja Janne Nokki esittelee vuoden 2009 lopulla löytämänsä öljyvärimaalausta Räkijärven tulliasemasta, jonka on tehnyt tullimies L. Ivanoff vuonna 1917 (kuva E.Lilja).

Liinahamarin tullikamarin alaisuudessa olevat tulliasemat



Näkymä tulliteltasta Petsamon liikenteen alkuvaiheessa (Tullimuseon kokoelmat).

Talvitie Jäämeren rannalle, kansan keskuudessa kuuluisaksi tullut "Pumpulitie" oli käytössä 1915–16. Porja ja hevosvaljakot vetivät puuvillaa Etelä-Suomen tekstiilitehtaille, jotka tuolloin palvelivat Venäjän sotaponnisteluja. Talvikuljetusten tulliselvitystä varten Tullihallitus määräsi yhden ekspeditöörin, kaksi päällysmiestä ja kuusi tullivartijaa. He jakautuivat Rovaniemelle sekä Inarin Kyröön, Rakkijärvelle ja Virtaniemelle. Virtanien kaksitullivartijaa lienevät ensimmäiset tullimiehet, jotka valvoivat suoraan Pet-

samon suunnalta tulevaa tavara-liikennettä.

Tullilla taloudellinen merkitys

Tullitoiminnassa ei tarvittu suuria muutoksia Suomi itsenäistyttyä. Senaatin nimi vaihtui valtioneuvostoksi ja valtiovarainoimituskunnasta tuli valtiovarainministeriö. Suuriruhtinaskunnan tullihallinto muuttui vaivatta osaksi itsenäisen Suomen valtiokoneistoa.

Tullit kasvattivat nuoren valtion tuloja. Suomi sai Tar-

ton rauhassa 1920 Petsamon, joka toimi itsenäisenä lääninä seuraavan vuoden, jonka jälkeen se liitettiin kihlakuntana Oulun lääniin. Lapin lääni aloitti toimintansa 1938.

Petsamon kihlakunta, samoin kuin Utsjoen ja Inarin kuntakin olivat erikoisasetuksessa. Valtio salli asukkaiden tuoda tavaraa tulli- ja verovapaasti omaan käyttöönsä. Norja oli petsamolaisille tärkeämpi maa kuin Suomi.

Tullauksesta vastasi rajavartiosto, jolla oli yksi tai kaksi rajavartioliupseeria suorittamassa tullausta toimipaikoissa, joita olivat Vuotso, Trifona, Salmijärvi ja Koltaköngäs. Mutta kun tie ja satamarakenteet 1934 Liinahamariin valmistuivat, asia sai uuden käänteen.

Tullikamaria vastustettiin

Tullihallitus suunnitteli tullikamarin perustamista Liinahamariin, jolloin tullivastuu olisi siirtynyt rajavartiostolta



Tulliasema Petsamossa 1935 (Tullimuseon kokoelmat).

tullihallitukselle. Hanke herätti vastustusta. Tullihallitus perusteli tullikamarin tarpeellisuutta sillä, ettei rajavartiostolta riittänyt aikaa täysipainoiseen tullivalvontaan. Huhuttiin myös laajahkosta salakuljetuksesta muualle Suomeen. Myös armeijan näkyminen alueella ko-

ettiin kiusalliseksi, koska ulkomaalaiset olisivat saaneet käsityksen, että jonkinlainen poikkeustila vallitsisi Petsamossa rajasotilaiden suorittaessa tarkastuksia. Petsamontuntureilta löydetty nikkeliesiintymä lisäsi valtakunnallista liikennettä ja oli eräs perustelu tullikamarin tar-

peellisuudesta.

Valtioneuvoston antoi asetuksen Liinahamarin tullikamarin perustamiseksi syksyllä 1934. Uuden tullikamarin alaisuuteen kuuluivat Norjan rajalla Salmijärven ja Koltaköngään tulliasemat sekä nelostien varressa Vuotson tulliasema. Rajavar-

Laanilan 1937 valmistunut tulliasema tuhoutui Lapin sodassa 1944 (GTK / Vanhat kuvat)



tiosto velvoitettiin antamaan virka-apua Tullille. Rajavartiosto vastasi 1930-luvulla itärajaista, kun taas Tulli huolehti satamista ja Norjan vastaisesta rajasta.

Petsamo kehittyi. Nikkeli-kaivoksen ja Linahamarin sataman rakennustyömaat vetivät etelästä työväkeä. Niinpä Petsamon tulevaisuus näytti valoisalta, kunnes syksyllä 1939 alkanut Talvisota muutti kaiken. Ylivoimaiset neuvostojoukot etenivät Virtaniemen pohjoispuolelle, johon asemat vakiintuivat.

Rauhanteon jälkeen 1940 venäläiset poistuivat Petsamosta. Kesän kynnyksellä 1940 Liinahamarin alkoi legendaarinen Petsamon liikenne, joka aiheutti Liinahamarin tullikamarille alun toista vuotta kestäneen kiihastulen.

Lähteet:

Yrjö Linkola: Petsamon osuuskauppa 1924–1944.

Aaro Aitamäki: Lapin soratiesavotta.

Janne Nokin artikkeli ”Tullverket och utrikeshandel i Petsa-

Amerikan-hommaa Petsamossa

Jäämerentien rakentaminen 1916–1934 tapahtui tieliikenteen murroskohdassa. Rakentamisen alussa maansiirrot suoritettiin yksinomaan hevossiirtoina. Loppuaikoina oli autokalustoakin käytössä.

Ensimmäiset maansiirtotyöt tehtiin Petsamon Osuuskaupan autolla. Syksyllä 1928 Osuuskauppa hankki 4-pytyksen Chevrolet-kuormavaunun Turusta. Jäämerentie oli autolla-ajokelpoinen Paatsjoen Pitkällejärvelle, jossa auto ajettiin kahdesta suurehkosta veneestä rakennetulle ponttonille ja kuljetettiin Paatsjokea pitkin Salmijärvelle. Sieltä

jatkuu tiepohja yli maaselän Petsamon Trifonaan. Autolla ei ollut Osuuskaupan ajoissa kokopäiväistä käyttöä, joten sillä suoritettiin välillä maansiirtoa tienrakennustyömaalla.

Se oli amerikanhommaa, koska kuu-
tiotaksa autolla maansiirrosta oli alussa sama kuin hevostaksa. Auto tienasi hintansa parissa kuukaudessa, muisteli kuljettajana ollut **Jussi Kotiranta** Petsamon Osuuskaupan maansiirtourakointia.

Liekö niiltä ajoilta yleisesti tunnettu sanonta: ”näin tekee osuuskauppaväki”.

mo” teoksessa: Petsamo och havet. Toimittaneet Max Engman ja Kasper Westerlund. Kustantaja Åbo akademis bibliotek. 2009.

Janne Nokin tiedonannot 2010, Helsinki Tullimuseo.



Talvisodassa tuboutunutta Liinahamarin satamaa huhtikuussa 1940 (Tullimuseon kokoelmat).

Teiden suunnitteluohjeet 1938 vaikuttivat pitkään

TVH:n pääjohtaja Arvo Lönnrothin helmikuussa 1938 lähettämä kiertokirje kaikille piiri-insinööreille sisälsi tarkkoja ohjeita tiesuunnitelmien tekijöille. Tätä juuri sotien edellä annettua ohjetta noudatettiin vielä sodanjälkeisessä tieverkkomme jälleenrakennustyössä 1950-luvulla ja sen jäljet ovat näkyneet viime aikoihin saakka. Historiallinen kiertokirje löytyi professori Otto Wahlgrenin arkistoista. Hän on saanut sen V.t. nuorempana insinöörinä vuonna 1957.



*Otto Wahlgren
jo hieman
varttuneempana
insinöörinä.*

TIE- JA VESIRAKENNUSHALLINTO

MIKKELIN PIIRI, PIIRI-INSINÖÖRI

Mikkeli 11.11.57 No 3569

Viite: TVH:n kirje N:o T-668/15.2.38.

Asia: Tietutkimukset.

V.t. nuorempi insinööri

Otto Wahlgren

Oheenliittäen jäljennöksen viitekirjeestä määrään Teidät toimimaan piirin teiden tutkimustöiden ylivalvojana. 12/3-1955 N:o 599 annettu määräys insinööri Sajaniemelle samalla peruutetaan.

Tiedoksi: Insinöörit.


Jalo Tuloisela

TIE JA VESIRAKENNUSHALLITUS

Helsingissä,

helmikuun 15 p:nä 1938.

Kaikille Piiri-insinööreille

N:o T-668

Asia: Tietutkimukset

Sen lisäksi, mitä käy selville Valtioneuvoston 29 päivänä joulukuuta 1937 antamasta päätöksestä, joka sisältää teknilliset ohjeet teiden rakentamisesta ja kunnossapidosta, on tie- ja vesirakennushallitus tänään tapahtuneessa esittelyssä päättänyt, että maantietutkimusten suorittamisessa on noudatettava seuraavaa:

1) Kun tietutkimuksia on useinkin jätettävä vain vähän kokemusta omaavien nuorten insinöörien toimitettavaksi, ja kun ei voida odottaa, että he pystyisivät kaikissa olosuhteissa itsenäisesti ottamaan huomioon kaikki tiensuuntaukseen ja suunnitelman tekoon vaikuttavat tekijät, kehoittaa tie- ja vesirakennushallitus Piiri-insinööriä antamaan sijaispiiri-insinöörin tai jonkin muun piirissä olevan kokeneen insinöörin tehtäväksi kaikkien piirissä olevien tietutkimustöiden ylivalvonnan. Tämän ylivalvojan tehtävänä tulee olemaan, paitsi neuvojen antamista tutkimusta suorittaville insinööreille ja rakennusmestareille, mm. tie-suunnan tarkastaminen ja hyväksyminen maastossa, suunnittelussa käytettävien yleismääräysten antaminen, suunnitelman ja kustannusarvion tarkastaminen j.n.e. Tutkimustöiden ylivalvojan määräämisestä tulee Piiri-insinöörin tie- ja vesirakennushallitukselle tiedoittaa.

2) Tien yleissuunnan määräämisessä on tien merkitykseen ja asemaan tieverkostossa sekä tiellä odotettavan liikenteen suuruuteen ja laatuun kiinnitettävä erikoista huomiota. Yleensä on tiesuunta koetettava valita siten, että sen rakennus- ja kapitalisoitujen kunnossapitokustannusten ynnä sen vaikutuspiiriin kuuluvien seutujen kapitalisoitujen liikennekustannusten summa on mahdollisimman pieni. Kuitenkin on ensisijassa kauttakulkuliikennettä palvelevien teiden s.o. valtateiden ja A-kantateiden suuntauksessa liikennekustannuksille ja liikenneopeuteen vaikuttaville tekijöille annettava suurempi merkitys kuin lähinnä paikallisluontoista liikennettä palvelevien B- ja varsinkin C-kantateiden suunnassa valinnassa. Kuta pienempi viimeksimainittujen teiden liikenne on, sitä enemmän on tiesuunnan valinnassa kiinnitettävä huomiota rakennuskustannusten säästämiseen.

Täten on sellaiset tiet, joiden kauttakulkuliikenne on suuri, yleensä pyrittävä suuntaamaan tiheiden, liikennettä häiritsevien asutuskeskusten ohitse, kuitenkin siten, että asutuksella on hyvä pääsy tielle. Jos tie olosuhteiden pakosta on vietävä asutuskeskuksen läpi, on kauttakulkutien liikenne suojattava paikallisliikenteeltä. Pääasiassa paikallisliikennettä palvelevat tiet, kuten B- ja varsinkin C-kantatiet on taasen suunnattava lähinnä paikallisten tarpeiden mukaisesti.

Milloin on kysymyksessä ennestään olevien maanteiden parantaminen, on vähä-

liikenteisten ja paikallisluontoisten teiden suunta pyrittävä siten valitsemaan, ettei asutus joudu kauaksi tiestä ja ettei rinnan uuden tien kanssa käy tärkeäksi entisen tien pysyttäminen. Jos rakennuskustannuksissa on säästöjä saavutettavissa, voidaan tällöin C-kantateiellä ja vähäliikenteisimmillä B-kantateiilläkin käyttää harkinnan mukaan pienempiäkin kaarresäteitä kuin valtioneuvoston päätöksessä mainittua 300 metrin kaarresädettä.

3) aikaisemmin yleisesti käytännössä olleita 5,5 ja 6,5 metrin tieleveyyksiä on vältettävä, ja siis käytettävä yleensä 6,0 metrin tieleveyttä siellä, missä aikaisemmin on katsottu 5,5 metrin tieveys riittäväksi, ja 7,0 metrin leveyttä pääasiallisesti suurliikenteisillä teillä. Tien leveys on määrättävä tiellä olevan ja sille vastaisuudessa odotettavan liikenteen suuruuden ja laadun perusteella, ollen yleensä valtatiет ja tärkeimmät A-kantatiet etelä- ja keski-Suomessa ehdotettava 7,0 metrin ja Karjalan rajaseuduilla ja pohjois-Suomessa vähintään 6,0 metrin levyiseksi, Yleensäkin on 6,0 metriä pienempien tieleveyyksien käyttämistä etelä- ja keski-Suomessa vältettävä.

4) Milloin uusi maantie katkaisee ennestään olevan kunnan- tai kylätien, on tiesuunnitelmaan ja kustannusarvioon sisällytettävä ko. teiden liittämisen maantiehen, ja on tällöin olosuhteiden mukaan noudatettava oheenliitettyä ohjepiirrostä. Tämä liittämisen on suoritettava siten ja sellaisissa kohdissa, että risteyskohdassa on kaikkiin suuntiin riittävä näkemä.

Samalla tie- ja vesirakennushallitus viittaa syyskuun 22 päivälle 1936 päivätyyn kirjeeseensä N:o T-3018, jolla tie- ja vesirakennushallitus on antanut ohjeita linja-autojen pysähdystasanteiden ja pyöriteiden rakentamisesta sekä syyskuun 21 päivälle 1937 päivätyyn kirjeeseensä N:o T-3385, jolla tie- ja vesirakennushallitus on antanut ohjeita teiden suunnittelusta asutuskeskusten kohdalla.

Pääjohtaja Arvo Lönnroth
Arvo Lönnroth

E.J.Lehto

E.J.Lehto

Jäljennöksen oikeaksi todistaa: Hel-
singissä, tie- ja vesirakennushallituksessa, helmikuun 22 päivänä 1955.

Viran puolesta: S.Vaarnamo.

Jäljennöksen oikeaksi todistaa:
Mikkelissä, tie- ja vesirakennushal-
linnon Mikkelin pääkonttorissa,
Maisa
.....kuun 8.....päivänä 1957
Viran puolesta: *Edwa Järven*

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 toteuttamisohjeet.

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

Kirjan tekninen osa suunnittelu- ja toteuttamisohjeineen 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



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

Anne Herneoja

Liikennejärjestelmän näkymättömät kädet

Onko liikennejärjestelmää ole-massa? Tätä voi hyvällä syyllä kysyä, jos tarkastelee asiaa järjestelmän osasista lähtien: Infrastruktuuri on liikkumisen mahdollistaja ja näin ollen olennainen osa liikennejärjestelmää. Se on hyvin suurelta osin julkishallinnon omistamaa. Valtion liikenneinfrastruktuurilla on yksi isäntä, Liikennevirasto.

Liikenne- ja kuljetuspalveluja taas tuottavat yritykset ja yhteiskunta: Joukkoliikenteessä on omat aikatauluin ja reitein määritellyt järjestelmänsä. Niitäkin on siis useita. Rautateiden liikennejärjestelmää voidaan pitää yhtenä kokonaisuutena, mutta linja-autoliikenteessä on sekä järjestelmiä (esim. kaupunkiseudut) että reittien ja aikataulujen valikoimia. Tavaraliikennepalvelut räätälöidään käytännössä kokonaan asiakkaiden tarpeiden mukaisiksi.

Mistä järjestelmästä ei sitten enää voi puhua, kun tarkastellaan yksilöllistä liikkumista: kävelyä, pyöräilyä ja henkilöautoilua. Sitä on mahdotonta hallita. Toki sitä ohjaavat liikennesäännöt ja –merkit, mutta niiden puitteissa liikkujat tekevät ratkaisuja omista lähtökohdistaan. Tätä valtaisa ryhmää voi pyrkiä houkuttelemaan informaation avulla tekemään haluttuja ratkaisuja, mutta päätöksen tekee viime kädessä yksilö.

Yksilöllisen liikkumisen ja joukkoliikennejärjestelmän toisiinsa

sa nivominen kaipaa uutta otetta. Joukkoliikenteen terminaaleista löytyy jo laadukkaita esimerkkejä, mutta autoilusta tai pyöräilystä ja joukkoliikenteestä muodostuvaa matkaketjua eivät hyvät liityntäpysäköintijärjestelyt vielä palvele. Tarvitaan näkymättömiä käsiä vauhdittamaan menestyvää liityntäpysäköintikonseptia –luultavasti konsepteja pitää olla useita.

Meillä on siis suuri joukko hienoja liikennejärjestelmän osia ja suuri joukko toimijoita. Miten päästään tästä harppaus eteenpäin? Kenenkään toiveena ei varmaankaan ole se, että jokin taho ottaa diktaattorin roolin. Pikemminkin on toivottavaa, että kaikilla toimijoilla on yhteinen päämäärä, jota kohden edetään, kukin omassa roolissaan. Voisiko tavoitteena olla yksinkertaisesti ”toimivat arjen matkat ja kuljetukset”?

Kun tavoitteesta ollaan yhtä mieltä, on ryhdyttävä toimeen. Tuntuu siltä, etteivät vanhat toimintatavat enää pure, vaan on otettava uusi vaihde käyttöön. Tähän mennessä kaikki toimijat ovat tiukasti pitäytyneet omissa pilttuisaan eivätkä ole puuttuneet naapurien toimialueeseen. Yhdessä uuden tuottaminen on nyt avainasia, jotta päästään eteenpäin. Joissain tapauksissa voi riittää, että palvelu saatetaan yhdessä alkuun, mutta voidaan myös tarvita pysyvää yhteisisännyyttä. Yhteissatsauksen volyyymi voi vaihdella pienestä, esim. liikkumisen ohjauspal-



velun tarjoamisesta suurehkoa panostusta vaativaan kaupunkiseudun kehittämiseen.

Tarvitaan myös uutta otetta hallinnonalojen kesken: aremme on suunniteltava yhteistyössä. Ajattellaanpa vaikka haja-asutusalueen liikkumisedellytyksiä. Koulukyydit järjestetään, mutta miten autoton aikuinen pääsisi hoitamaan asioitaan lähitaajamaan?

* * *

Kirjoittaja toimii Liikenneviraston liikennejärjestelmäosaston ylijohdajana.

Uusia jäseniä Tieyhdistykseen

Hallitus hyväksyi kokouksessaan 22.4.2010 uusiksi henkilöjäseniksi

Bergström Leif
Hankala Juhani
Kauppinen Reino
Manninen Markku
Palmgren Jarkko
Perkkiö Jouko ja
Rehnström Lars

sekä opiskelijajäseneksi **Saloniemi Jaakko**.

Uusimmat yhteisöjäsenet ovat

Akin Metsäapu
Maatilayrityspalvelu Vigren Ay
Oriveden kaupunki
Porin kaupunki
Puumalan kunta
Pyhtään kunta
Rautjärven kunta
Ruokolahden kunta
Savonlinnan kaupunki
Siikaisten kunta
Teuvan kunta
TI Anne Laulajainen

Uusimmat tiekuntajäsenet ovat:
Haukkavaaran metsätie
Kaarniemen tiekunta
Kortemäen yksityistiekunta
Lappi-Vähälähti tiekunta
Lohilahden yksityistie
Pönkälahden tiekunta
Paanalansaaren yksityistiekunta
Rapasaaren tiehoitokunta
Siepinvaaran yksityistie

Väylät & Liikenne 2010

Väylät & Liikenne 2010 -kongressiin tuli jälleen huikea määrä esitelmäehdotuksia, liki 300. Esityksiä mahtuu pidettäväksi noin 120, joten järjestelytoimikunnalla on melkoinen työ ennen kesää käydä ehdotukset läpi ja muokata kongressin ohjelma. Tapahtuma pidetään Jyväskylän Paviljongissa, johon kohtuudella saadaan kaikkiaan kuusi rinnakkaissalia.

Väylät & Liikenne 2010 viralliset päivät ovat 13. ja 14. lokakuuta. Avajaiset ovat keskiviikkona 13.10. alkaen klo 9.30, mutta jo edeltävänä päivänä eli tiistaina 12.10. on perinteinen Väylät Open Golf ja illalla "Tervetuloa Jyväskylään" -iltatilaisuus.

Tyytyväisyys on puolet ihmisen voimavarasta.

Sananlasku Intiasta

Tieyhdistyksellä vieraita Virosta ja Norjasta



Eri maiden organisaatiomuutokset ja niistä saadut kokemukset kiinnostavat naapurimaiden kollegoja.

Tieyhdistys järjesti Levillä pienimuotoisen tieliikennepoliittisen seminaarin maaliskuussa. Ulkomaalaisina vieraina mukana olivat Viron tielaitoksen pääjohtaja **Tamur Tsätko** ja varapääjohtaja **Koit Tsefels** sekä kaikki neljä tiejohtajaa. Norjasta oli tielaitoksen pohjoisen alueen tiejohtaja **Torbjörn Naimak**. Kotimaisia osanottajia olivat ylijohdaja **Jukka Hirvelä** Liikennevirastosta, ylijohdaja **Tapani Pöyry Lapin** ELY-keskuksesta.

Seminaarin pääaiheina olivat eri maissa tapahtuneet organisaatiouudistukset ja niiden vaikutukset liikennepolitiikkaan ja tienpitoon. Lisäksi esillä oli Lapin kaihoshankkeet ja niiden liikenneyhteystarpeet.

16th IRF World Road Meeting 2010 Lissabonissa

Jos on oikein reipas, ehtii vielä ilmoittautua kongressiin 16th **IRF World Road Meeting**. Se pidetään Portugalin pääkaupungissa Lissabonissa 25–28 toukokuuta 2010. Lisätietoa sivulta www.irf2010.com.

IRF on Kansainvälinen Tieliitto eli International Road Federation, jonka jäsen on muun muassa Suomen Tieyhdistys.



Väylät & Liikenne 2010 järjestelytoimikunta ryhmittyi yhteiskuvaan ennen esitelmäehdotusten baastavaa läpikäyntiä. Toimikuntaan kuuluvat Jaakko Rahja puheenjohtajana sekä jäseninä Taneli Antikainen, Harry Harjula, Anne Herneoja, Anders HH Jansson, Markku Kemiläinen, Matti Koskivaara, Seppo Kosonen, Risto Murto, Jorma Mäntynen, Jarkko Niittymäki, Jouko Perkkiö, Nina Raitanen, Silja Siltala, Jarkko Valtonen ja Liisi Vähätalo toimikunnan sihteerinä.

Tieyhdistyksen hallitus kokoontui huhtikuussa yhdistyksen toimitiloihin suunnittelemaan muun muassa ensi vuoden toimintaa.

Hallituksen puheenjohtajana vuonna 2010 on Olavi Martikainen sekä jäseninä Harri Kallberg (Tieliikenteen tietokeskus), Jukka Karjalainen (Liikennevirasto), Esko Pyykkönen, Matti Peltola (Koneyrittäjät), Kari Kotro (FCG Planeko), Erkki Peltomäki (Valtatie Oy), Pasi Nieminen (Autoliitto), Matti Ruottu (Elpac Oy), Kari Hartikainen (Lappeenranta kaupunki), Anders Portin (Metsäteollisuus ry), Jari Mustonen (Hämeen AMK), Vesa Jussila (Myynnin ja markkinoinnin ammattilaiset SMKJ) sekä Jouko Perkkiö ja Jaakko Rahja.



A-Insinöörit Oy

RI *Heidi Latvala* on nimitetty rakennesuunnittelijaksi Helsingin teollisuus- ja toimitilarakentamisen yksikköön

RI *Tero Abtiainen* on nimitetty projektipäälliköksi Helsingin teollisuus- ja toimitilarakentamisen yksikköön 1.6.2010 alkaen.

RI *Erkki Laukkanen* on nimitetty projektipäälliköksi Helsingin korjaussuunnittelun yksikköön.

DI *Laura Jussila* on nimitetty liikennesuunnittelijaksi infrasuunnittelun yksikköön Tampereelle.

Tekniikan yo *Outi Harju* aloittanut Tampereen infrasuunnittelun yksikössä tie- ja liikennesuunnittelun avustavissa tehtävissä.

Irma Hujanen on nimitetty tekniseksi avustajaksi Silta- ja taitorakentamisen yksikköön Tampereelle.

DI *Jussi Viitasalo* on nimitetty projektipäälliköksi asuin- ja liikerakentamisen yksikköön Tampereelle erityisvastuualueenaan runkoelementtien tuoteosasuunnittelu ja sen kehittäminen.

RI *Sami Moisio* on nimitetty projektipäälliköksi asuin- ja liikerakentamisen yksikköön Tampereelle erityisvastuualueenaan vaativa tekninen laskenta ja analyysit.

RI *Petri Talvitie* nimitetty projektipäälliköksi asuin- ja liikerakentamisen yksikköön Tampereelle erityisvastuualueenaan tietomallintaminen.

HSO-sihtööri *Pirre Kangaste* on aloittanut assistentin äitiysloman sijaisena Helsingin Rakennuttamisen yksikössä.

LVI-Teknikko *Vesa Ronkainen* on nimitetty LVI-asiantuntijaksi Rakennuttamisen Tampereen yksikköön.

Kaivosteknikko *Erkki Kontiokorpi* on nimitetty valvojaksi infrarakennuttamisen yksikköön Tampereelle.

Yo-merkonomi *Minna Nummela* on nimitetty Controlleriksi A-Insinöörien taloushallintoon.



Erkki Laukkanen



Laura Jussila



Irma Hujanen



Sami Moisio



Petri Talvitie



Pirre Kangaste



Vesa Ronkainen



Erkki Kontiokorpi



Minna Nummela

Ramboll Finland Oy

Petri Pebkonen on nimitetty maastotutkijaksi Geo, TKA- ja Jätehuolto -yksikköön Hollolaan 1.2.2010 alkaen.

Kimmo Niemi on nimitetty suunnittelijaksi Tampereen Infrayksikköön 1.2.2010 alkaen.

Sähkötekniikko *Heikki Piironen* on nimitetty vanhemmaksi suunnittelijaksi Teollisuus ja energia -yksikköön 15.2.2010 alkaen.

Ins. AMK *Jouni Mikkonen* on nimitetty projektipäälliköksi Sisä-Suomen alueyksikössä toimipaikanaan Kuopio 1.2.2010 alkaen.



Petri Pebkonen



Kimmo Niemi



Heikki Piironen



Jouni Mikkonen

Ramboll Analytics Oy

FM *Tuomo Salmikangas* on nimitetty tutkimusinsinööriksi Ramboll Analytics Oy:hyn Vantaalle 8.2.2010 alkaen.



Tuomo Salmikangas

Volvo Auto Oy Ab

Mikael Malmsten, 49, on nimitetty Volvo henkilöautoja maahantuovan Volvo Auton toimitusjohtajaksi, sekä jälleenmyyntiyhtiön Bilja Oy Ab:n ja Hertz autovuokraustoimintaa harjoittavan First Rent a Car Finland Oy Ab:n hallituksen puheenjohtajaksi. Malmsten siirtyy Volvo Autoon Bilian toimitusjohtajan tehtävistä, joita hän on hoitanut vuodesta 2007. Malmsten on työskennellyt Volvo Auto -organisaatiossa vuodesta 2002, mm. Volvo Auton teknisen palvelun johtajana.

Volvo Auton nykyinen toimitusjohtaja Pekka Tefke siirtyi sopimuksenmukaiselle eläkkeelle 30.4.2010. Malmsten aloitti tehtävässään 1.5.2010.



Mikael Malmsten

Metsätyö Oy

Metsätyö Oy:n toimitusjohtajaksi on 19.4. alkaen nimitetty *Jouni Nurminen*. Hän tulee vastaamaan Metsätyön metsäkonevarusteiden ja kulutusterästuotteiden toiminnan johtamisesta ja kehittämisestä, sekä sisaryrityksen Olofsfors Ab:n erilaisista projektitehtävistä. Jouni Nurminen on viimeksi toiminut OFA Oy Ab:n toimitusjohtajana. Hänen toimipaikkansa tulee olemaan yhtiön Hämeenlinnan konttorilla.

WSP Finland Oy

KTM *Niina Pulkkinen* on nimitetty HR-koordinaattoriksi Helsinkiin 30.3.2010 alkaen.

DI *Tom Schneider* on nimitetty valaistussuunnittelijaksi Design Studioon Helsinkiin 1.4.2010 alkaen.

RI *Petri Petäjäjärvi* on nimitetty yksikönpäälliköksi tutkimuspalvelut-yksikköön Ouluun 1.4.2010 alkaen. Hän on aiemmin toiminut tiimipäällikkönä WSP:n tutkimustoimialalla.

Ins. (AMK) *Alexi Kuba* on nimitetty projekti-insinööriksi tutkimustoimialalle Ouluun 6.4.2010 alkaen.

Tekn.yo *Suvi Soininen* on nimitetty avustavaksi suunnittelijaksi geosuunnittelu-yksikköön Helsinkiin 9.4.2010 alkaen.

RI *Janne Koskinen* on nimitetty Tampereen ja Jyväskylän infrayksikön päälliköksi 3.5.2010 alkaen. Koskinen on aiemmin toiminut infra- ja liikennehankkeiden projektipäällikkönä Ramboll Oy:n Tampereen toimistossa.



Niina Pulkkinen



Tom Schneider



Petri Petäjäjärvi



Alexi Kuba



Suvi Soininen



Janne Koskinen

Odotettu uutuusopas Maastopyörän huolto-opas

Maastopyörä sai alkunsa joskus 1970-luvulla, kun joukko jenkkipyöräilijöitä sai päähänsä kuljettaa cruiser-tyyppisiä polkupyöriä kalifornialaisen vuoren huipulle ja kaahata niillä metsäpolkua alas. Tietämättään he panivat alulle jotakin uutta, joka tänään on varsin suosittu harrastus monissa maissa.

Nykyaikaiset maastopyörät – joita toki useimmiten käytetään päällystetyillä väylillä – ovat kohtalaiseen lujaa tekoa. Siitä huolimatta huoltoa nekin tarvitsevat. Jossakin vaiheessa osat lakkaavat toimimasta, kuluvat loppuun tai peräti hajoavat.

Tammen kustantama uutuuskirja Maastopyörän huolto-opas on oivallinen teos. Olipa sitten kokenut tai aloitteleva maastopyöräilijä, on pyörän pitäminen huipukunnossa järkevää ja kannattavaa. Kun havaitsee ongelmien oireet ajoissa ja jos vielä osaa hoitaa viat itse, säästää aikaa ja rahaa. Vähintään yhtä suuri hyöty on myös siinä, että pyörää itse huoltaen oppii tuntemaan pyörän tekniikan ja osaa käyttää kaikkia sen hienoja ominaisuuksia. Tavallisestihan tunnemme teknisen vempaimen ominaisuuksista vain pienen osan.

Tämä käytännöllinen käsikirja sisältää vaihteittaisia, kuvitettuja ohjeita, joissa käsitellään uusinta pyörätekniikkaa. Sen aiheita ovat muun muassa

- maastopyörän esittely
- työkalut ja kotiverstas
- kuinka välttää ongelmat ajoissa



- pyörän kaikkien osien korjaus- ja ylläpito-ohjeet
- pyörän korjaaminen "metsässä".

Tässä kirjassa on onnistunut teksti – tunnustus suomentajalle – ja erinomaisen hyvät ja selkeät kuvat.

Kirjassa on peräti 168 sivua, mutta kierrekantisena ja mitoiltaan sopivan kokoisena sitä on helppo käsitellä ja pitää vaikkapa mukana pyörän sivulaukussa.

Huhtikuussa suomenkielisenä ilmestyneen oppaan on alun perin Englannissa kirjoittanut Guy Andrews (alkuteos Mountain Bike Maintenance) ja suomentanut Veli-Pekka Ketola. Kustantaja on Tammi. Nettimyynnissä kirjan hinta on noin 21 euroa + postikulut, mikä ei tunnut pahalta hinnalta näin hyvästä oppaasta.

Jaakko Rahja

VTT suosittelee stop-merkkiä vartioimattomiin tasoristeyksiin

VTT on selvittänyt Ratahallintokeskuksen toimeksiannosta nopeusrajoitusten, stop-merkkien ja hidastetöyssyjen vaikutuksia vartioimattomien tasoristeysten liikenneturvallisuuteen.

VTT suosittelee, että stop-merkkiä käytetään sellaisissa tasoristeyksissä ja lähestymissuunnissa, joissa tasoristeyksen turvallinen ylittäminen edellyttää pysähtymistä tai

ainakin selvästi alle 20 km:n tuntinopeutta. 20 km:n nopeusrajoitusta VTT ehdottaa käytettäväksi stop-merkin sijasta silloin, kun turvallinen ylittäminen on mahdollista ajamalla 20–30 km:n tunti-

nopeudella, mutta ei sitä nopeammin. Stop-merkkien asentaminen on tienpitäjän vastuulla, eikä radanpitäjä voi asettaa niitä ilman tienpitäjän lupaa.

Stop-merkkiä ja 20 km:n tuntinopeusrajoitusta tulisi VTT:n mukaan käyttää vain niissä tasoristeyksissä ja lähestymissuunnissa, joissa käytön kriteerit täyttyvät. Sellaiset stop-merkit, jotka eivät täytä suosituksen ehto-

ja, olisi poistettava. Ehdot täyttäviin tasoristeyksiin, joissa merkkejä ei vielä ole, ne pitäisi asentaa mahdollisimman pian.

Aiemmat tutkimukset ovat osoittaneet, että rautatietasoristeysten stop-merkit lisäävät kuljettajien turvallista käyttäytymistä, vaikka niitä noudatetaan huonommin kuin tieliikenteen risteysissä. Tietyissä olosuhteissa onnettomuudet voivat vähentyä jopa 30 %. Merkin käytölle rautatietasoristeyksissä ei ole annettu Suomessa selkeitä ohjeita. Merkki on noin 350 tasoristeyksessä eli noin 14 %:ssa varoituslaitteettomista tasoristeyksistä. Merkin käyttö vaihtelee rataosuuksittain. Suomessa stop-merkityissä tasoristeyksissä on tien ja radan liikennemääriin suhteutettuna ollut noin 20 % vähemmän onnettomuuksia kuin muissa varoituslaitteettomissa tasoristeyksissä.

VTT:n tutkimusraportti verkossa: <http://www.vtt.fi/inf/pdf/tiedotteet/2009/T2519.pdf>



Hidastetöyssyjen vaikutukset ajonopeuksiin tasoristeyksessä

Sorateiden tasoristeyksissä töyssyt pienensivät VTT:n tekemissä kokeissa tasoristeykseen ajavien ajoneuvojen nopeuksia niin, että 10 metrin etäisyydellä kiskosta keskinopeudet olivat noin 15 km/h eli 8–12 km/h alempia kuin ennen töyssyjen asentamista. Nopeuksien alenemisen ansiosta kuljettajille jäi selvästi enemmän aikaa junien havaitsemiseen ja pysähtymiseen ennen tasoristeystä.

Hidastetöyssyn sopiva etäisyys tasoristeyksestä riippuu tasoristeyksen olosuhteista ja töyssyn muo-

dosta. Jos tasoristeyksen kautta kulkee pitkiä ajoneuvoyhdistelmiä, on töyssyjen sopiva etäisyys noin 30 met-

riä. Etäisyys voi olla lyhyempikin, jos risteyksessä ei saa ajaa pitkillä ajoneuvoyhdistelmillä.



Sorateilla töyssyihin liittyy myös ongelmia. Talvella lumi ja jää loiventavat töyssyjä, ja kesällä niiden viereen kertyy maa-ainesta niin, että vaikutus nopeuksiin voi jäädä olemattomaksi. Lisäksi voi olla vaikeaa mitoittaa töyssyjä niin, että ne toimisivat toivotulla tavalla sekä henkilöautoilla, aiheuttamatta kuitenkaan kohtuutonta epä mukavuutta.

VTT:n tutkimusraportti verkossa: <http://www.vtt.fi/inf/pdf/tiedotteet/2009/T2520.pdf>

HSL testaa erikoispitkän bussin soveltuvuutta Helsingin seudun liikenteeseen

HSL jatkaa pitkien tuplanivelbussien koekäyttöä Jokerilinjalta (linja 550). Huhti- ja toukokuussa koekäytössä on ollut 25 metriä pitkä sveitsiläisvalmisteinen HESS-tuplanivelbussi. Aikaisemmin koekäytössä ovat olleet Volvon ja Mersun bussit.

Jokerilinjan matkustajamäärät ovat kasvaneet niin suuriksi, että telibussit täytyvät ruuhka-aikoina ääriään myöden. HSL etsii ratkaisuja, joilla linjan kapasiteettia voitaisiin kasvattaa ja tarjota matkustajille vielä nykyistä parempaa palvelutasoa.

Jokerilinjan lisäksi bussia testataan Helsingin katu- ja varikko-olosuhteissa mahdollista johdinautoliikennettä silmällä pitäen, koska bussi vastaa kooltaan nykyaikaista johdinautoa.

HESS-tuplanivelbussissa on tilaa noin 200 matkustajalle ja siinä on 4 oviparia. HSL kerää kokemuksia sekä autotyypin soveltuvuudesta Jokerilinjalta että avoimen rahastuksen toimivuudesta matkan aikana. Tavoitteena on nopeuttaa matkantekoa ja parantaa aikataulussa pysymistä tiheävuoroisella linjalla. Bussin kaikista ovista saa nousta sisään ja poistua raideliikenteen tapaan. Matkakortilla voi maksaa jokaisen oven läheisyyteen sijo-



Tuplanivelbussia pysäkin täydeltä.

Niveliensä ansiosta bussi kääntyy sulavasti.

tella lukijalaitteella.

HSL mittaa myös ajoneuvon energiankulutusta. Auto on sarjahybridi, jossa sähkö tuotetaan diesel-generaattorilla, ja veto tapahtuu sähkömoottoreilla. Jarrutusenergian talteenotto vähentää polttoaineen kulutusta valmistajan lähtötietojen mukaan jo-



pa 30 %. Terveydelle haitalliset typenoksidi- ja partikkelipäästöt vähenevät vielä enemmän. Pysäkillä lähtö tapahtuu sähkömoottoreilla,

jolloin päästöjä ei synny lainkaan ja melu on hyvin alhainen dieselmototorin ollessa sammutettuna.

Willen keräävät harjat uudistuvat

Vilakone Oy:n valmistamien Wille monitoimikoneiden 355B ja 455B keräävät harjat uudistuvat.

Molempiin harjoihin on lisätty 100 litran vesisäiliö, jotta harjaamisesta tuleva pöly saadaan paremmin sirottua. Samalla harjat saavat uudet numerot. Wille 355B:n

keräävä harja 202 muuttuu 205:ksi ja Wille 455B:n keräävä harja 302 muuttuu 305:ksi. Teknisiltä ominaisuuksiltaan ne ovat edelleen varmaa kotimaista Wille-laatuja.

Lisätietoja www.autola.fi/ www.vilakone.fi



Suomen Tieyhdistyksen vuosikokous 2.6.2010

Suomen Tieyhdistys ry:n sääntömääräinen vuosikokous keskiviikkona 2.6.2010 klo 15.00 alkaen yhdistyksen toimistossa, osoitteessa Kaupintie 16 A, II krs, Helsinki.

Ennen varsinaisia kokousasioita luovutetaan hallituksen 2010 myöntämät Suomen Tieyhdistyksen ansiomerkit.

Vuosikokouksessa:

- käsitellään Suomen Tieyhdistyksen vuosi- ja tilikertomus vuodelta 2009,
- vahvistetaan tilinpäätös 31.12.2009 ja päätetään vastuuvapauden myöntämisestä tili- ja vastuuvollisille,
- käsitellään ja hyväksytään toimintasuunnitelma vuodelle 2011,
- määrätään jäsenmaksujen suuruus tai niiden perusteet vuodelle 2011,
- vahvistetaan talousarvio vuodelle 2011,
- valitaan yhdistyksen puheenjohtaja

vuodeksi 2011 sekä hallituksen neljä jäsentä erovuoroisten tilalle kolmivuotiskaudeksi 2011-2013

- valitaan kaksi tilintarkastajaa ja kaksi varatilintarkastajaa tarkastamaan yhdistyksen tilit vuodelta 2011
- käsitellään muut esille tulevat asiat, jotka mikäli niistä kokouksessa päätetään, on esitettävä hallitukselle viikkoa ennen kokousta.

Kokousjärjestelyjen vuoksi toivotaan ilmoittautumista kokoukseen perjantaihin 28.5.2010 mennessä: toimisto@tieyhdistys.fi tai puh. 0207 861 000.

Helsinki, 19.3.2010

SUOMEN TIEYHDISTYS ry
Hallitus

Yhdistyksen pitkäaikainen pääsihteeri Joukko Perkkiö on jäämässä eläkkeelle. Kokouksen jälkeen (noin klo 16.00-17.30) nautimme pientä purtavaa näissäkin merkeissä (ei puheita, ei lahjoja).

Tervetuloa!

Yli puolet huoltoasemista automaattiasemia

Suomessa oli viime vuoden lopussa kaksi tuhatta huoltoasemaa, ilmenee Öljy- ja Kaasualan Keskusliiton keräämistä tiedoista. Ensimmäistä kertaa automaattiasemien määrä on tilastossa hieman suurempi kuin muiden huoltoasemien määrä.

Huoltoasemia oli viime vuoden lopussa kaikkiaan 2002. Niistä automaattiasemia oli 1028 ja muita huoltoasemia 974. Automaattiasemat alkoivat yleistyä 20 vuotta sitten, ja niiden määrä on lisääntynyt vuosi vuodelta. Viime vuonna automaattiasemien osuus bensiinikaupasta oli 53 prosenttia.

Vuotta aiemmin huoltoasemia oli 2029. Niiden kokonaismäärä on pysytellyt melko samalla tasolla viimeiset 30 vuotta, mutta kehitys on ajan mittaan vienyt siihen, että nykyisin autoilijoiden ja muiden tielläliikkujien käytössä on hyvin erityyppisiä huoltoasemia automaattiasemista isoihin

liikennemyymäläkokonaisuuksiin.

Erikseen tilastoidaan raskaan liikenteen jakelupisteet, joita oli vuodenvaihteessa vajaat 800. Osa raskaan kaluston dieselpolttoaineen tankkauspisteistä on huoltoasemien yhteydessä ja osa on erillisiä jakelupaikkoja. Veneilijöiden polttoainehuoltoa palvelevia veneasemia meri- ja järvialueilla on tilastossa runsas 60

Keskusliitto on kerännyt huoltoasematilastoonsa tiedot liikennepolttonesteitä myyvien jäsenyhtiöidensä Neste Oilin, Shellin, S-ryhmän ABC-ketjun, St1:n ja Teboilin verkostoista. Mukana luvuissa ovat lisäksi Suomalaisen Energiaosuuskunta SEO:n tiedot. Suomessa on lisäksi jonkin verran muita huoltoasemia ja liikennepolttonesteiden jakelupisteitä.

Maakaasun julkisia tankkausasemia on tällä hetkellä 15.

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

Maailmanlaajuisia osaamista, yksilöllisiä ratkaisuja

Kaupunki ja liikenne www.poyry.fi

UNITED BY OUR DIFFERENCE **WSP**

IDEOISTA TOTEUTUKSEEN www.wspgroup.fi

Irlannissa hallitus tukee sähköauton hankintaa

Irlannin hallitus, maan suurin sähköyhtiö ESB ja Renault-Nissan-allianssi ovat julkistaneet yhteistyösopimuksen, jonka tavoitteena on tehdä Irlannista Euroopan edelläkävijä sähköautoissa.

12.4.2010 solmitun sopimuksen mukaan ESB rakentaa maanlaajuisen sähköautojen latausverkoston, 3.5000 latauspistettä ja 30 pikalatauspistettä. Renault-Nissan-allianssi toimittaa sähköautoja Irlantiin vuodesta 2011 alkaen. Lisäksi sopimus sisältää Irlannin hallituksen tulevia säädöksiä ja tukipäätöksiä, jotka tukevat sähköautojen yleistymistä.

Sähköautojen ostajat hyötyvät Irlannin hallituksen julkistamasta 5 000 euron tuesta. Lisäksi sähköautojen irlantilaiset ostajat vapautuvat rekisteröintiverosta.

– Hallitusohjelma ilmentää aikomustamme muuttaa Irlannin energia- ja liikennesektoreita. Olemme edistyneet valtavasti uusiutuvan energian hyödyntämisessä sekä energiatehokkuudessa, ja nyt aloitamme kulkuvälineidemme sähköistämisen, viestintä-, energia- ja luonnonvaraministeri Eamon Ryan kuvailee.

Irlannin hallituksen tavoite on, että vuoteen 2020 mennessä 10 prosenttia ajoneuvoista on sähkötoimisia.

Pallo on nyt Teillä – ja meillä

INGOINHO



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, kierrätettävyys, pakkaustapa, valmistusmateriaalit ja tuotteen elinkaari. BlueWay-tuotteiden ansiosta asiakkaasi säästää energiaa sekä ympäristöä. Lisää BlueWay-tuotteista osoitteessa www.slo.fi

SLO

AMMATTILAISTEN SÄHKÖTUOKKU

www.slo.fi



**YKSITYISTIEASIOIDEN
NEUVONTAPUHELIN
0200 345 20**

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

SUOMEN  TIEYHDISTYS

Tutkimusprofessori Nylund selvittämään sähköautojen käyttöönottoa

Liikenneministeri Anu Vehviläinen selvittää miten sähköautojen laajamittaista käyttöönottoa voidaan edistää suomalaisessa liikennejärjestelmässä. Selvitysmieheksi on kutsuttu tutkimusprofessori Nils-Olof Nylund Valtion teknillisestä tutkimuskeskuksesta (VTT).

- Nyt etsitään tapoja, miten sähköautoilua edistetään liikennepoliittikan keinoin ja miten kehitetään esimerkiksi sähköautojen vaatima latauspisteiden verkosto. Myös uuden autoteknologian käyttöönoton vaikutukset energian kuluutukseen sekä ilmastopoliittisiin tavoitteisiin selvitetään, sanoo Vehviläinen.

Maanteiden hoidon alueurakoista tiukka kilpailu

Maanteiden hoitoa koskevista urakoista kilpailutusvuorossa olivat tänä keväänä 13 alueen urakat. Tiukassa kilpailussa Destia Oy Infrahoito voitti yhdeksän urakkaa, YIT Rakennus Oy kaksi sekä NCC Roads Oy ja TSE-Tienvieri Oy kumpikin yhden.

Alueurakat ovat haluttuja ja kilpailu niistä on ollut A tiukkaa. Hintaero voittaneen ja toiseksi jääneen urakoitsijan välillä jäi useimmissa urakoissa alle viiden prosentin. Tiukimmillaan ero oli vain 0,42 prosenttia. Tarjoushinnat jäivät kahta urakkaa lukuun ottamatta tilaajan kustannusarvion alle.

Maanteiden hoito toteutetaan tällä hetkellä 82 alueurakkana, jotka ovat pääosin seitsemän ja viiden vuoden pituisia. Nykyisiä urakoita hoitaa kuusi pääurakoitsijaa. Ensi lokakuun alusta alkavalla urakkakaudella mukaan tulee uutena yrittäjänä TSE-Tienvieri Oy, joka voitti Myrskylän alueurakan viideksi vuodeksi. Urakoiden yhteishinta on 129 miljoonaa euroa.

Hyväksytyjä tarjouksia tuli kaikkiaan 61 eli keskimäärin 4,7. Maanteiden hoidon urakat on jaettu kolmeen vaatavuusluokkaan. Tänä vuonna kilpailutettavana ei ollut yhtään korkeimman vaatavuusluokan urakkaa. Ns. vaativiin urakoihin saatiin keskimäärin 3,8 tarjousta ja perusurakoihin 5,1 tarjousta. Kymmenen tarjousta jouduttiin hylkäämään.

Tarjoushinnat ovat nyt vuoden 2006 hintatasolla, kun otetaan huomioon indeksien vaikutus. Viime vuonna Espoon ja Vantaan urakoiden kilpailutukset nostivat keskimääräisen hintatason tätä vuotta korkeammalle, mutta ilman niitä tämän vuoden keskimääräinen hintataso on viimevuotista korkeampi.

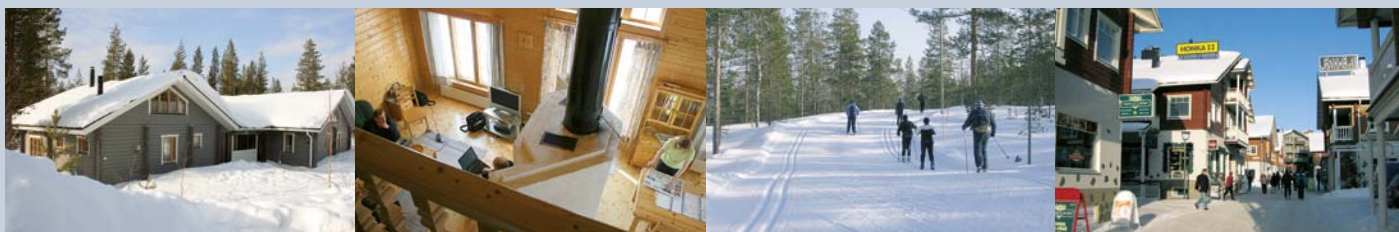
Uusien urakoiden käynnistyessä 1. lokakuuta Destia Oy Infrahoidon markkinaosuus on 65 prosenttia, YIT Rakennus Oy:n 20 prosenttia, NCC Roads Oy:n 8 prosenttia, Koillistie Määttä Oy:n 3 prosenttia, Savon Kuljetus Oy:n 3 prosenttia, Kuljetus- ja vihertyö Tapio Pahkakangas Oy:n prosentti ja uuden urakoitsijan TSE-Tienvieri Oy:n markkinaosuus on 0,4 prosenttia. Tänä vuonna kilpailutetun Kemijärvi-Posion -urakan Posion osuus siirtyy Destialle vasta 1.10.2011.

Tilaja määrittelee tiestöllä tarjottavan palvelutason. Urakoitsija puolestaan vastaa tilatun palvelutason tuottamisesta ja raportoinnista. Tilaja seuraa urakoitsijan laatujärjestelmän toimivuutta ja varmistaa pistokokein tilatun laadun toteutumisen. Mahdollisiin laatu puutteisiin puututaan sanktioin, joita ovat suulliset ja kirjalliset huomautukset sekä sakot. ELYjen liikennevastuualueet vastaavat urakoiden toteutuksen aikaisesta valvonnasta.



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, keskusölynimuri, 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.

Majoitushinnat (1.6.2010-31.5.2011)

Kausi	Viikot	€/vko (PP2/PP1)	€/vl pe-su (PP2/PP1)	€/vrk su-pe (PP2/PP1)
A	8-16, 52-1	890 / 1400		
B	2-7, 17-18, 36-39, 45-51	600 / 930	270 / 400	140 / 210
C	19-35, 40-44	390 / 550	185 / 270	100 / 140

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.