



Yksityistieasioiden tiedotuslehti | Julkaisija Suomen Tieyhdistys

YKSITYISTIE

UUTISET 2021



Mikkeli avustaa mallikkaasti

s. 3

Kainuun ja Pirkanmaan yksityistiesillat kartoitettu

s. 4

Tiekunnan vuosikello apuna tienpidon aikatauluun

s. 10



Tiepäivät 9.-10.2.2022
Road Congress

Talvitiepäivät ovat nyt Tiepäivät!

Tervetuloa tutustumaan näyttelyyn ja työnäyttöihin sekä seminaareihin!

www.tiepaivat.fi



Tiepäivät Tampereen messukeskuksessa 9-10.2.2022
#tiepaivat

Nähdään Tampereellä!

TIEKUNNAN ASIAT KUNTOON!

Kätevästi Internetissä NetWintie-ohjelmalla

- ★ Yksiköinti
- ★ Maksuunpanoluettelo
- ★ Laskutus
- ★ Käyttömaksut
- ★ Kokouskutsut
- ★ Kokouskutsut ja laskut myös sähköpostiin
- ★ Äänestysluettelot
- ★ Kirjanpito
- ★ Postituspalvelu
- ★ Tiekunnan kotisivut
- ★ Karttapalvelu
- ★ Tiekunnan rekisteriseloste

Kysy lisää asiantuntijaltamme, niin valitaan tiekunnallenne sopivin vaihtoehto.

p. 040 5589 137
sales@matriset.fi
www.matriset.fi



Ohjelmistoja tiekunnille 30 vuoden kokemuksella

Yksityistie Uutiset 2021

Yksityistieasioiden tiedotuslehti

Julkaisija

Suomen Tieyhdistys ry
Mannerheiminaukio 1 A
00100 Helsinki
Puhelin 020 786 1000
www.tieyhdistys.fi

Toimitus

päätoimittaja Simo Takalammi
Nina Raitanen
Teuvo Taura
Liisa-Majja Thompson

Kansikuva

Teuvo Taura

Ulkoasu/paino

Punamusta
Painos 24.000
ISSN-L 2243-271X
ISSN 2243-271X (Painettu)
ISSN 2243-2728 (Verkkojulkaisu)

Osoitetietolähde

Tieyhdistyksen yksityistieosoiteisto

Osoitteenmuutos

Suomen Tieyhdistys ry
www.tieyhdistys.fi
toimisto@tieyhdistys.fi
Puhelin 020 786 1000

YKSITYISTIE
UUTiset 2021

Pääkirjoitus**Simo Takalammi**

Yksityistieiden perusparannukseen on tarjolla valtiolta avustusta ennätysmäärä. Vuodella 2021 avustusraha on 30 miljoonaa euroa, joka on suuruudeltaan suurempi kuin muistan koskaan olleen. Tiekuntien tiestö kärsii korjausvelasta aivan kuten valtion väyläverkkokin ja nyt olisi syytä kiireellä selvittää oman tiekunnan tien ja siltojen perusparannustarpeet.

Valtion osuus perusparannuksen kuluista on 50 prosenttia ja silloissa 75 prosenttia. Tästä luonnollisesti seuraa se, että tiekuntien on löydettävä omarahoitusosuutta kymmeniä miljoonia. Se on todella suuri summa meille tavallisille tieosakkaille maksettavaksi, mutta paljon kalliimmaksi tulee tieomaisuuden rapistuminen. Aiemmat sukupolvet ovat kovalla työllään rakentaneet ja maksaneet yksityistiemme, joten pitäkäämme ne kunnossa, kun meidän sukupolvemme ovat niistä nyt vuorollamme vastuussa.

Valtion rahoitusosuuden nostosta liikkuu puheita ja olen itsekin kuullut asiasta liikenne-

ja viestintäministerin kertomana. Valitettavasti emme osaa sanoa milloin asetuksella muutettavien osuuksien muutos olisi tapahtumassa ja kuinka suuresta muutoksesta olisi kyse. En jaksa uskoa radikaaliin muutokseen, koska yksityistiet ovat nimensä mukaisesti tieosakkaiden omistamia ja heillä on vastuu tienpidosta. Tähän ei ole tulossa muutosta, joten uskallan pitää varmana, että tieosakkailta on jatkossakin maksettavana merkittävä osuus perusparannuksen kuluista. Enemmän olen huolissani siitä, kuinka pitkään avustusraha tulee säilymään näin korkealla.

Tieyhdistys palaa pandemian taattuessa vähitellen arkeen ja kevättalvelta siirretty Alueelliset yksityistiepäivät järjestetään loppusyksystä valtakunnallisena kierteena. Poikkeusoloissa on hyvä uudistaa toimintaa ja olemmekin siirtäneet tapahtuman raviradoille, mutta muutoin kierte on vanhan ja hyväksi havaitun mallin mukainen. Toivottavasti näemmä joukolla ja pääsemme vähitellen liikkeelle koko yhteiskuntana. ✓

Tieyhdistyksen yhteystiedot yksityistieasioissa**Suomen Tieyhdistys ry**

Mannerheiminaukio 1a,
00100 Helsinki
Puhelin 020 786 1000
toimisto@tieyhdistys.fi
www.tieyhdistys.fi

**Yksityistieasioissa jäseniä palvelee**

Johtaja **Simo Takalammi**
Asiantuntija **Teuvo Taura**
Neuvontapuhelin jäsenille
p. 040 730 9266 (takaisinsoitto)

Tieyhdistyksen jäsenasiat
Toimistosihteeri **Tarja Flander**

Yksityistieasioiden yleinen neuvontapuhelin
0200 345 20
Arkisin 9-18
0,92 euroa/min + pvm

Jäsenyys Suomen Tieyhdistyksessä kannattaa!

Rahanarvoisia etuja tiekunnille!

Tutustu tarkemmin
www.tieyhdistys.fi

**Tiemestari.NET**

Tiemestari on monipuolinen ATK-ohjelma tiekunnille.

Yksiköinti, tiemaksut, kirjanpito, budjetointi, kokouskutsut, joukkokirjeet, sähköposti, tiekokoukset, kartat, pilvitalennus, taulukot. Ohjelmalla on **ilmainen vuoden kokeilu-aika**.

Katso www.winsu.eu
tai tilaa esittelyohjelma 045 131 5156

0200 345 20

ARKISIN 9-18, (0,92 EUROA/MIN+PVM)

YKSITYISTIEASIOIDEN YLEINEN NEUVONTAPUHELIN

Mikkeli avustaa yksityisteitään mallikkaasti

teksti: Simo Takalammi, Tieyhdistys

Yksityisteiden avustaminen vaihtelee suuresti kunnittain. Yksityistielaki antaa kunnille vapaat kädet alueensa yksityisteiden avustamisessa. Avustus on yleensä rahallista, mutta osassa kuntia kunta on ottanut teiden kunnossapidon tehtäväkseen. On myös kuntia, jotka eivät avusta yksityisteitä lainkaan ja sekin on lain mukaan mahdollista. Tiekuunnissa vaihtelu kuntien välillä aiheuttaa hämmennystä ja tilanne on hankala myös valtakunnallisesti neuvontaa antavan Tieyhdistyksenkin näkökulmasta.

Mikkelissä ymmärretään yksityisteiden tärkeys

Mikkelin kaupunki erottuu edukseen ympäri maata Tieyhdistykseen tulevien yhteydenottojen joukossa. Mikkelissä yksityistieasioista vastaa yhdyskuntatekniikan valvojana työskentelevä **Matti Kaira**.

– Mikkelin kuntapäätäjät ovat ymmärtäneet yksityisteiden suuren merkityksen kunnan ja kuntalaisten taloudelle, ja tämä näkyy yksityisteiden avustamiseen osoitettujen resurssien suuruudessa, kertoo Matti Kaira.

Mikkelin kaupunki on kuntaliitosten myötä kasvanut merkittäväksi maaseutukunnaksi ja kunnassa onkin noin 850 järjestäytyntä tiekuntaa. Etelä-Savon erikoisuus on suuri vapaa-ajanasuntojen määrä ja niistä valtaosa sijaitsee yksityisteiden varsilla. Alueelle ja sen tiestölle antaa oman leimansa myös järvien rikkomat alueet ja tieverkko kierteleekin niiden mukaisesti. Peruskorjausta avustetaan reilusti, mutta myös teiden normaalia kunnossapitoa avustetaan varsin mukavasti. Kunnossapitoavustukset ulottuvat vapaa-ajanasuntojen käytössä oleville teille asti. Myös läpiajavan

liikenteen rasituksista kärsivät tiekunnat saavat muita teitä korkeampaa vuotuista kunnossapitoavustusta.

Mikkelissä tiekunnalle voi jäädä siltahankkeessa maksettavaa vain viisi prosenttia

Mikkelin vahvaa panostusta yksityisteihin kuvaa hyvin yksityisteiden perusparannuksiin myönnettävät avustukset, joita kaupunki maksaa valtion yksityistieavustusten päälle. Siltojen perusparannuksissa valtion avustus on 75 prosenttia ja Mikkelin maksaa sen päälle 20 prosenttia avustusta. Tieosakkaille jää näin maksettavaksi vain 5 prosenttia siltahankkeen kustannuksista, jolloin 100 000 euroa maksava siltaremontti on tiekunnalle hyvin kohtuullisen hintainen hanke, kertoo Kaira. Kairan mukaan Mikkelissä onkin peruskorjattu kymmenkunta yksityisteiden siltaa vuosittain. Mikkelin avustaa myös pienempiä eli alle 10 000 euron perusparannushankkeita, joihin valtion avustusta ei pääsääntöisesti ole saatavana. Kairan mukaan näissä hankkeissa pienillä rahoilla saadaan paljon hyvää aikaan.

Koronavuosi on ollut haastavaa aikaa Mikkelissäkin ja isohko osa tiekuntien kokouksista on jäänyt pitämättä. Mikkelin edellyttää yksityistielain mukaisesti tiekunnan kokousten pitämistä ja vaadittujen ilmoitusten tekemistä Digiroadiin ja maanmittauslaitokselle.

Koronavuonna teimme poikkeuksen ja teimme ehdollisia avustuspäätöksiä eli kokoukset on pidettävä myöhemmin, kertoo Kaira.

Kairan mukaan Mikkelissä on avustuksilla tiukemmat vaatimukset kuin laki vaatii

- Edellytämme tiekunnan keräävän tiemaksuja ja pitävän kokoukset vuosittain.

Uuden lain kanssa on nyt eletty kaksi vuotta

Digiroadiin ilmoittamisen tullessa lain vaatimaksi toimeksi se työllisti kovasti. Kairan mukaan moni tiekunta oli aidosti eksyksissä asian suhteen ja monessa tiekunnassa olikin vilpittömästi yritetty ilmoitusten tekemistä. Nyt kahden vuoden harjoittelun jälkeen Kairan mukaan ongelmia on vain yksittäisissä tiekuunnissa.

– Oli kova homma ja autoimme tiekunta parhaamme mukaan, Kaira muistelee.

Uuden yksityistielain osalta on vielä nostettava esiin tielautakuntien lakkauttaminen ja se miltä se näyttää kaupungin viraston sisältä katsottuna. Kaira asettelee sanansa diplomaattisesti ja kertoo lautakuntien olleen hyvä väline pienten riita-asioiden hoitamiseen ja muistelee järkipuheella selvitetyn epäselviä tapauksia. Sen sijaan toimituksia hän ei kaipaa ja muistelee, sillä hänen mukaansa ”varsin haastavia tehtäväksi, ainakin tuoreelle kaverille”. Kairan mukaan tiekuntien perustamiset ja yhdistymiset tuntuvat toimivan hyvin tiekuntien ominakin päätöksinä. ▼



▶ Matti Kaira vastaa Mikkelin yksityisteistä.

Mikkelin kaupunki jakaa kunnossapitoavustukset viiteen luokkaan:

vilkasliikenteiset yksityistiet

(läpiajoteitä, ”oikoteitä” isojen teiden välissä) avustus 700 €/km

pysyvän asutuksen tiet 450 €/km

lomakiinteistöjen tiet 150 €/km

metsäteitä ei avusteta

jäätiet, avustus 100 %

Kaapeloinnit puhuttavat tiekuunnissa

teksti: Simo Takalammi, Tieyhdistys

Toimitusvarmuuteen liittyvät sähköverkkojen kaapelointityöt jatkuvat ja entistä useampi tiekunta törmää asiaan omassa toiminnassaan. Tiekuunnan kannattaa ottaa asiaan käytännönläheinen suhtautuminen ja hoitaa oma osansa huolella. Parasta olisi, jos kaapelit sijoitettaisiin reilusti tiealueen ulkopuolelle, mutta lain-säädäntö ja verkkoyhtiöiden käytännöt ohjaavat kaapeleita tiealueille.

Yhdyskuntatekniikan verkkojen, kuten sähkökaapeleiden, sijoittamisesta tiekuntien hallinnoimille tiealueille säädetään yksityistielain 30 §:ssä. Säädöksen teksti on hyvä tuntee tiekuunnissa, koska verkkoyhtiön yhteydenotto tulee yllättäen ja toimielimen on silloin tiedettävä toimintatavat.

Ilmoitus tieosakkaille on tehtävä

Tiekunnan toimielin voi tehdä asiassa sopimuksen verkkoyhtiön kanssa, mutta ennen sitä asiasta on ilmoitettava tieosakkaille. Ilmoitus on lain mukaan tehtävä samalla tavoin kuin tiekuunnan kokous kutsutaan

koolle eli lähtökohtaisesti kirjeitse niille tieosakkaille, joiden yhteystiedot ovat tiekuunnan tiedossa. Sähköinen ilmoitus on mahdollista niille, jotka ovat antaneet siihen suostumuksensa.

Ilmoituksen saatuaan tieosakkailta on oikeus 21 vuorokauden kuluessa ilmoittaa vastustavansa asiaa. Jos yksikin tällainen ilmoitus tulee, on kaapelien sijoittamista koskeva sopimus vietävä tiekuunnan kokouksen käsiteltäväksi. Tässä laki ei anna pelivaraa. Vaikka tieosakkaan kiinteistö sijaitsisi kilometrien etäisyydellä kaapelista, niin lainsäätäjät on säätänyt osakkaalle oikeuden viedä asia tiekuunnan kokouksen käsiteltäväksi. Mikäli tiekunta ei suostu tekemään sopimusta kaapelista, voi verkkoyhtiö viedä asian kunnallisen viranomaisen ratkaistavaksi.

Kaapelien sijoittamisesta sovittaessa on tärkeää tarkastella asiaa tienpidon kannalta. Ojien perkaus, rumpujen vaihtaminen, liikennemerkkien asentaminen ja muut vastaavat toimet tulee voida suorittaa turvallisesti myös kaapelien asentamisen jälkeen.

Tiekunnan syytä valvoa etujaan

Jos toimielin tai tiekuunnan kokous päätyy tekemään sijoittamisesta sopimuksen, on tiekuunnan syytä valvoa kaapelointityötä tarkoin. Tieyhdistys suosittelee pitämään katselmuksen ennen ja jälkeen kaivuutöiden. Jos verkkoyhtiön edustaja ei tähän lähde mukaan, voi katselmuksen pitää myös tiekuunnan voimin ja samalla on syytä dokumentoida mahdollisimman paljon valokuvoin tai videoimalla.

Tärkeintä on varmistaa työn vastaavan sitä mistä on sovittu eli kaapeli on kaivettu oikeaan paikkaan ja vähintään sähköturvallisuuden edellyttämään 70 cm asennussyvyteen. Esimerkiksi ojaan sijoitetun kaapelien tulee olla reilusti syvemmällä, koska ojassa pitää olla perkausvaraa tuleville vuosille.

Mikäli työ ei vastaa sovittua, on siitä reklamoitava välittömästi. Jos urakoitsija on vielä kohteessa, niin korjaustyöt sujunevat helpoimmin, kun puhuu asiasta suoraan urakoitsijan kanssa. Muutoin reklamaa-

tiot on syytä hoitaa verkkoyhtiön kanssa. Tieyhdistyksen korviin on toistuvasti kantautunut tietoja siitä, että osa verkkoyhtiöistä sysää vastuuta urakoitsijoille ja pyytää tiekuntiakin olemaan yhteydessä urakoitsijoihin. Tämä on väärä toimintamalli, koska tiekunta on tehnyt sopimuksen nimenomaan verkkoyhtiön kanssa. Sopimuksen erimielisyydet on puitava sopimuskumppaneiden kesken.

Ei tarvitse suuria ennustajan lahjoja, jos näkee kaapeleista tulevan tiekuunnille vielä suuri riesa tulevina vuosikymmeninä. Sukupolvet vaihtuvat, ja muistikuvat kaapeleiden sijainnista hämärtyvät. Siksi tulevaisuudessa on entistä tärkeämpää selvittää ennen kaivuutöitä, onko tiealueella kaapeleita. Toki täytyy muistaa asian toinen puoli, eli moni tieosakaskin haluaa ja tarvitsee sähköä hyvällä toimitusvarmuudella. Esimerkiksi nykyaikaiset eläntilat ovat pitkälle automatisoituja ja hieno tietotekniikka ei tunnetusti tykkää lyhyistä sähkökatkoista. ▼

Yksityisteiden siltojen kuntoa kartoitettiin Kainuussa ja Pirkanmaalla

Yksityisteillä olevien siltojen määrää ja kuntoa tutkittiin vuonna 2020 maa- ja metsätalousministeriön rahoittamassa **Yksityisteiden Puuinfra -hankkeessa (2020-2021)**. Hankkeen yhtenä toimenpiteenä oli tutkia, voidaanko siltojen kokonaismäärää selvittää riittävän luotettavasti pelkästään paikkatietoaineistoja hyödyntämällä. Lisäksi hankkeessa tehtiin Kainuun ja Pirkanmaan maakuntien alueella yksityisteiden siltojen kuntokartoituksia keräämällä niistä huomattava määrä kunto- ja ominaisuustietoa. Maakunnista kerättyjä tietoja analysoimalla ja hyödyntämällä on laadittu myös koko maata kattavia arvioita yksityisteiden siltojen kunnosta, rakennusmateriaaleista ja investointitarpeista.

teksti ja kuvat: **Timo Pisto, Suomen Metsäkeskus**

Siltapaikkojen määrittelytyö suoritettiin Metsäkeskuksessa kevään 2020 aikana. Tavoitteena oli kartoittaa koko maan yksityistieverkolle paikat, joissa annettujen laskentakriteerien mukaan pitäisi olla mitoitukseltaan sillan kriteerit (aukon halkaisija / aukko vähintään 2m) täyttävä rakenne.

Määrittelyssä käytetyillä kriteereillä saatiin yksityisteiden siltapaikkoja maahan noin 12 000 kpl. Siltapisteet jakaantuivat seuraavasti järjestäytyneiden (joihin perustettu tiekunta) ja järjestäytymättömien teiden kesken:

- Yksityistiet, joihin perustettu tiekunta n. 6 000 kpl
- Yksityistiet, joissa ei ole tiekuntaa n. 6 000 kpl

Kainuun ja Pirkanmaan sillat tutkimuksen kohteena

Kainuussa ja Pirkanmaalla suoritettiin siltojen kuntokartoitus 373 tiekunnan hallinnomalle siltapaikalle kesällä 2020. Kainuussa kartoitettiin 205 kohdetta ja Pirkanmaalla 162. Pirkanmaalla oli tehty jo vuonna 2018 ELY-keskuksen toimesta 479 sillalle kartoitus, jota täydennettiin vuoden 2020 tutkimuksella. Kohteista Suomen Metsäkeskus kartoitti 204 kpl ja Otso Metsäpalvelut Oy 167 kpl.

Jokaiselta kohteelta kerättiin **SILTA-mobiilisovellusta** käyttäen yli 20 ominaisuus- ja kuntotietoa.

Sijaintitietoina oli maakunta, kunta ja tietieto. Yleistietoina kerättiin laji, päämateriaali kannattimien mukaan, siltatyyppi, valmistusvuosi ja mittatiedot. Kohteiden rakennesista (maatuet ja perustukset, palkistot, kansi- ja kaiderakenteet) kerättiin kunto- ja ominaisuustietoa sekä arvioitiin toimenpiteiden kiireellisyys. Edellä mainitut rakenneosat dokumentoitiin myös valokuvaamalla. Lopuksi arvioitiin kohteen

yleiskunto, korjauksen tai uusimisen tarve sekä kiireellisyys. Siltapaikoilta kerättiin myös tietoa siitä, aiheuttavatko rakenteet esteitä vaelluskalojen ja muiden vesieliöiden liikkumiselle. Lisäksi oli mahdollista kirjata muita havaintoja esimerkiksi sillan kunnossapitoon liittyen.

Tuloksia kartoituksesta

Kainuun ja Pirkanmaan kartoitetuista kohteista oli siltoja 450 kpl (53,2%), putkisiltoja 157 kpl (18,6%) ja rumpuja 239 kpl (28,3%). Rumpujen suuri määrä aineistossa selittyy osittain siltapistekartoituksen valuma-alueajauksella, mutta myös sillä, että paikalle on voitu rakentaa rumpu, vaikka valuma-alueen koko olisikin edellyttänyt siltaratkaisua.

Siltojen tyyppi määräytyy pääkannattajien rakennusmateriaalin mukaan. Esimerkiksi teräspalkkinen puukantinen silta luokitellaan terässillaksi, vaikka kyseisessä sillassa puun osuus voi olla määrällisesti terästä suurempi. Siltatyyppien ja päärakennusmateriaalien osalta voi todeta, että Kainuussa ovat betoni ja teräs syrjäyttäneet puuta rakennusmateriaalina viime vuosikymmenien aikana huomattavasti Pirkanmaata enemmän.

Yli 20 prosenttia tutkituista silloista oli huonokuntoisia

Kainuun ja Pirkanmaan kartoitetuista silloista, putkisilloista ja rummuista arvioitiin hyväkuntoisiksi 308 kpl (36%), tyydyttävälle tasolle 351 kpl (42%), huonokuntoisiksi 139 kpl (16%) ja erittäin huonoksi 47 kpl (6%). Siltojen ja putkisiltojen osalta huonokuntoisiksi arvioitiin 98 kpl (19%) ja erittäin huonoksi 35 kpl (6%).

Välitön korjaustarve Kainuussa ja Pirkanmaalla todettiin 42 tiekunnan hallinnomalla sillalla ja 5-10 vuoden sisällä 72 sillalla. Seurantaan on lisäksi otettava 136

tydyttävälle tasolle arvioitua siltaa, joista osan uusiminen tai korjaaminen voi realisoitua 10-15 vuoden sisällä.

Seuraavan kymmenen vuoden aikana siltoja tulee korjattavaksi yli 1700

Kainuun ja Pirkanmaan tulosten perusteella voidaan arvioida, että maassamme on yli 20 prosenttia huonokuntoisia ja erittäin huonokuntoisia yksityisteiden siltoja ja putkisiltoja. Tämä tarkoittaa sitä, että seuraavan kymmenen vuoden aikana tulisi niitä kunnostaa tai uusia yli 1700 kpl. On kuitenkin huomioitava, että tehty tutkimus edustaa koko maan arvioitua yksityisteiden silloista noin 7 prosenttia. Joka tapauksessa yksityisteiden siltojen korjaus- tai uusimistarve tulee olemaan lähitulevaisuudessa merkittävä jo siitäkin syystä, että nykyisillä työmäärillä korjausvelka jatkaa kasvuaan.

Tehty tutkimukset osoittavat, että tarvitsemme jatkossa nykyistä luotettavampaa tietoa yksityisteiden silloista. Kainuun ja Pirkanmaan kartoituksista on saatu arvokasta tietoa yksityisteiden siltojen kunnostasosta, käytössä olevista siltatyypeistä, ratkaisuista, rakennusmateriaaleista ja investointitarpeista.

Kainuun ja Pirkanmaan aineistot yhdistämällä on voitu tehdä arvioita myös koko maata kattavana.

Valtakunnallisten arvioiden ja laskelmien kohdalla on kuitenkin huomioitava tarkastelun ja tutkimuksen epätarkkuus, ja siten kyseisiä tuloksia voidaan pitää ainoastaan suuntaa antavina. Investointiarvioissa on lisäksi huomioitava se, että yksityisteiden siltojen uusimisessa ja korjaamisessa on teknisen kunnan lisäksi paljon muitakin muuttujia, mitkä vaikuttavat päätöksiin ryhtyä korjaus- tai uusimishankkeisiin.

Hankkeessa kehitettyä toimintamallia siltapaikkojen määrittämiseen ja siltojen

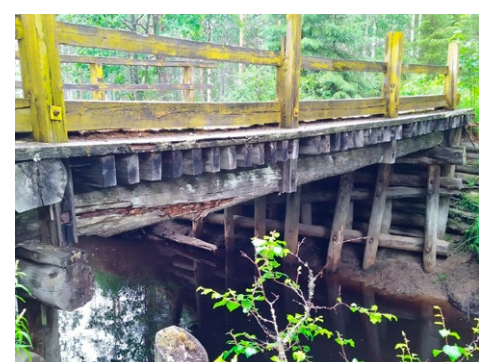
kuntokartoituksiin tulee kehittää edelleen ja jatkaa kartoitustyö kattamaan Kainuun ja Pirkanmaan maakuntien lisäksi myös muut maakunnat. Tällä varmistamme, että saamme jatkossa yksityisteidenkin silloista luotettavaa tietoa, joka on sähköisesti hyödynnettävissä eri käyttäjien tarpeisiin. ✓



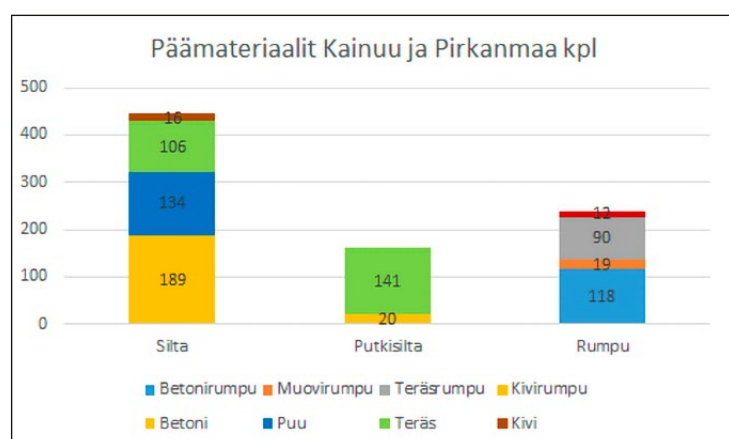
Liimapuinen palkkisilta (Pp) odottaa kaiteiden ja kansilankutuksen uusimista Hyrynsalmella.



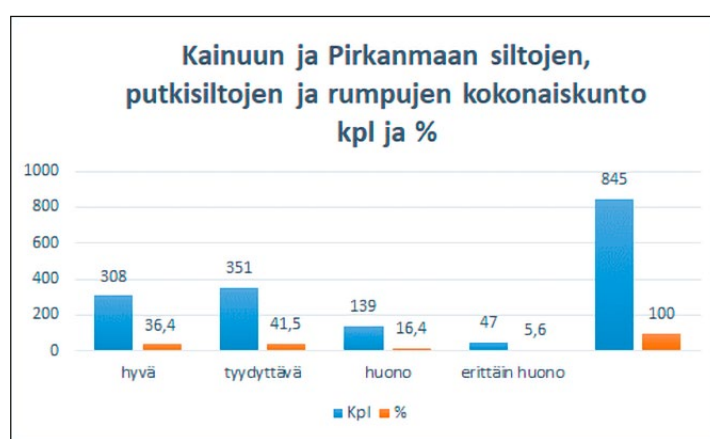
Siltaan on uusittu palkistot, kansi- ja kaiderakenteet vastaamaan nykyvaatimuksia.



Ajan hammas on armoton. Siltavanhus on tiensä päässä ja odottaa uusimista.



Päärakennusmateriaalit Kainuussa ja Pirkanmaalla kpl.



Kainuun ja Pirkanmaan siltojen, putkisiltojen ja rumpujen kokonaiskunto kpl ja %.

Puusiltojen ideakilpailussa etsitään ratkaisuja myös yksityisteille

Suomen Tieyhdistys ja Suomen Metsäkeskus ovat yhdessä toteuttaneet yksityisteiden puusiltoja koskevan ideakilpailun. Hanke on osa maa- ja metsätalousministeriön rahoittamaa Yksityisteiden puuinfra -hanketta. Hankkeen tavoitteena on lisätä erityisesti puun käyttöä korkean jalostusarvon ja pitkään hiiltä varastoivissa puutuotteissa sekä edistää niiden tutkimusta ja tuotekehitystä. Hankkeen yhtenä tavoitteena on edistää uusien silta-

ratkaisujen ja toimintamallien syntymistä puunkäytön lisäämiseksi yksityisteiden siltojen rakentamisessa ja kunnostamisessa.

– Tavoitteena ei ollut saada välittömästi toteutuskelpoisia valmiita siltaratkaisuja vaan kyse oli ideakilpailusta, muistuttaa kilpailun sihteerinä toimiva **Simo Takalammi** Tieyhdistyksestä.

– Kilpailussa jätettiin 11 kilpailutyötä, jota pidämme erittäin hyvänä lopputuloksena, Takalammi jatkaa.

Siltaosaaminen on todellista taitorakentamista ja osaajien lukumäärä on pieni koko valtakunnassa. Osallistujakunta oli alan oppilaitoksista arkkitehteihin ja infra-alan suunnittelufirmoihin. Takalammin mukaan kilpailutyöt olivat ilahduttavan korkeatasoisia, vaikka osa kilpailuryhmistä koostui vasta alan opiskelijoita. Tuomariston tehtävä on haastava ja kilpailun tulokset julkaistaan Jyväskylässä järjestettävillä Puumessuilla 9. syyskuuta.

Tieyhdistyksen kannalta kilpailulla on tietysti muitakin näkökulmia ja toiveena on istuttaa infra-alan opiskelijoihin jo nuorena ajatuksia alemmasta tieverkosta ja yksityisteistä.

– Mahdollisesti opiskelijat sitten vuosikymmeniä kestävänsä työuransa aikana työskentelevät myös yksityisteiden parissa tai ainakin muistavat opiskeluaikanaan osallistuneensa Tieyhdistyksen järjestämään kilpailuun, pohtii Takalammi. ✓

Tien kuivatussuunnitelma auttaa tiekuntaa

teksti: Teuvo Taura, Tieyhdistys

Hyvän ja kantavan tien perusedellytys on kuiva tierunko. Jotta kuivatuksen saa pidettyä kunnossa, yksityisteille kannattaa tehdä kuivatussuunnitelma ja pitää sitä ajan tasalla. Suunnitelmaa varten tien kaikki sivuojat, laskuojat ja rummut tarkastetaan. Myös tien sivukaltevuuden pitää olla kunnossa eikä ajoradan reunassa saa olla reunapalletta, joka estää veden virtaamisen sivuoja.

Yksityisteillä saattaa olla myös kohteita, joista sivuoja puuttuu kokonaan. Tosin aina sivuoja ei ole tarpeellinen. Sivurinteeseen rakennettuun tiehen ei tien alapuolelle tarvitse välttämättä kaivaa ojaa. Myös kumpareiden päällä voidaan jättää pätkä ojaa kaivamatta varsinkin karkeimmilla maalajeilla. Keskimääräinen ojien kunnostustarve on yleensä 10-15 vuotta. Pohjamaan laadulla on erittäin suuri merkitys ojien kunnossa pysymiseen. Karkeilla moreenimailla oja saattaa pysyä hyvässä kunnossa jopa 30 vuotta. Lajittuneilla, hienojakoisilla mailla, kuten hiesu- ja savimailla, oja saattaa menettää muotonsa jo ojan kunnostamisen jälkeisenä keväänä voimakkaan routimisen seurauksena.

Ojan syvyys ja muoto

Ojien ei tarvitse olla kovin syviä, kunhan pituuskaltevuudet ovat kunnossa. Kantavilla pohjamaalajeilla riittää 40 cm:n syvyys tien pinnasta mitattuna. Hienojakoisilla maalajeilla sopiva syvyys on 50-60 cm. Ojan liiallinen syventäminen ei paranna tierakenteen kuivatusta, mutta voi johtaa tien reunakantavuuden, ojaluisikan pysyvyyden ja liikenneturvallisuuden heikentymiseen. Joskus tosin on tarve kaivaa syvempiäkin ojia metsä- ja peltoalueiden kuivatukseen. Salaojitetuilla peltoalueilla kuivatussu-

syvyyttä tarvitaan yleensä 1,4 metriä, metsäalueilla riittää yleensä metri. Pituuskaltevuutta pitäisi ojiin saada 0,4 prosenttia, jotta vesi virtaa hyvin.

Ojien kunnossa pysymisen kannalta ojaluisien kaltevuudella on suuri merkitys. Sisäluisikan kaltevuus voi vaihdella 1:1,5-1:4 välillä ja ulkoluisien 1:1-1:2 välillä maalaista riippuen. Erityisesti routivilla mailla on käytettävä loivia luiskia. Monesti tealueen leveys ei kuitenkaan ole riittävä oikealaisen ojaluisikan käyttämiseen. Puoli metriä syvän ojan leveydeksi tulee loivilla luiskilla 3 metriä eli ojat vievät tealueesta jo 6 metriä ja siihen ajorata päälle. Useimmissa tapauksissa 12 metrin tealue olisi riittävä, mutta monella yksityistiellä tieoikeuden leveys on määritelty 60-luvulla ja silloin riittävänä leveytenä pidettiin 6-7 metriä. Tealueen leventäminen tapahtuu yksityistietoimituksessa, jonka pitää Maanmittauslaitoksen toimitusinsinööri. Tiekuunnan täytyy ensin kuitenkin tehdä päätös tietoimituksen hakemisesta. Tealuetta voidaan levittää myös sopimukseen perustuen, jolloin tiekunta tekee kirjallisen sopimuksen maanomistajan kanssa. Kun tealuetta levennetään, maanomistajalla on oikeus vaatia korvausta tiealueelle jäävästä maapohjasta.

Rumpujen kunto

Kuivatussuunnitelmaa varten kaikki rummut tarkastetaan ja niistä kirjataan ylös rumpumateriaali, pituus sekä läpimitta. Lisäksi kirjataan mahdollinen kunnostustarve ja sen syy. Myös laskuojien kunto on tarkastettava. Usein rummun korjaustarve johtuu betoniputkista tehdyn rummun liikumisesta, jolloin putkien liitosten välistä on päässyt valumaan maa-ainesta putken sisään. Teräsrummut saattavat olla niin

ruostuneita, että kasaan painumisen vaara on ilmeinen. Putki saattaa olla myös liian lyhyt tai sen korkeusasema on väärä. Vaikka liittymärummut ovat yksityistiehen liittyjän vastuulla, kannattaa tiedot niistäkin kirjata ylös.

Rumpuja uusittaessa on syytä varmistaa, että tulvahuippujenkin aikana rummun vetokyky on riittävä. Pienempien putkien oikean halkaisijan voi määrittellä valuma-alueen koon, maastoluokan ja oheisen taulukon avulla. Tierummun suositeltava minimihalkaisija on yleensä 400 mm. Jos esimerkiksi valuma-alueen koko on 100 hehtaaria (= 1 neliökilometri) ja rummun yläpuolella on tasaisia peltoalueita, maastoluokka on I ja rummun koko 1000 mm.

Valuma-alueen koko km ²			Tierummun sisähalkaisija mm
Maastoluokka			
I	II	III	
< 0,02	< 0,03	< 0,05	200-300
0,02-0,08	0,03-0,1	0,05-0,2	400
0,08-0,2	0,1-0,5	0,2-0,7	500
0,2-0,5	0,5-0,7	0,7-1,0	600
0,5-0,9	0,7-1,5	1,0-2,0	800
0,9-1,5	1,5-2,1	2,0-3,1	1000
1,5-2,3	2,1-3,3	3,1-4,6	1200
2,3-3,5	3,3-5,0	4,6-7,0	1400
3,5-5,5	5,0-7,5	7,0-10,0	1600
5,5-7,0	7,5-9,5	10,0-13,0	1800

Lähde: Metsätehon metsätieohjeisto

Maastoluokka	Maasto ja padotus
I	Maasto on tasaista ja/tai rumpupaikan yläjuoksulla uomaan liittyy alavia viljelysmaita. Kesäaikana vedellä ei ole havaittavaa virtausta. Sallittu padotus on 0,03-0,08 m.
II	Maasto on loivaa, mutta vedellä on kesäaikana havaittava virtaus. Sallittu padotus on 0,08-0,20 m.
III	Maasto on kumpareista tai uoma sijaitsee notkossa. Sallittu padotus on 0,20-0,30 m.

Lähde: Metsätehon metsätieohjeisto

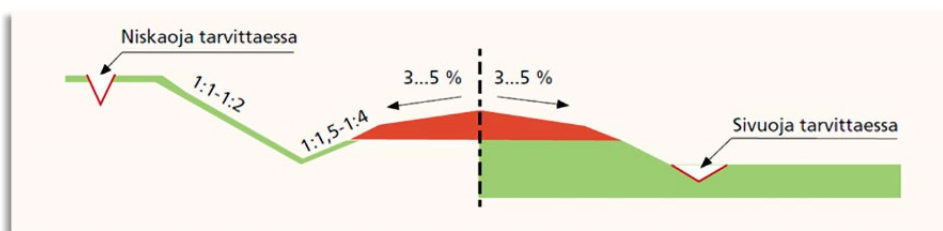


Valuma-alueen koon määrittämisessä voi käyttää apuna Suomen metsäkeskuksen sivuilla <https://www.metsakeskus.fi/fi/avoin-metsa-ja-luontotieto/luontotietoi-nejot/vesiensuojelu>

olevaa työkalua. Isompien rumpujen kohdalla kannattaa teettää aukkolausunto. Aukkolausuntoja tekevät mm. vesistösuunnittelua tarjoavat yritykset.

Puutteet korjataan suunnitelman mukaan

Inventointitulosten perusteella laaditaan kuivatuksen kunnostussuunnitelma. Jos kunnostamistarpeita on vain vähän, voidaan puutteet korjata kiireellisyysjärjestyksessä muutaman vuoden aikana kunnossapitovaroilla. Jos korjauskohteita on paljon ja tiellä on myös kantavuuden parantamistarvetta, kannattaa harkita perusparannushanketta ja rahoituksen hakemista joko ELY-keskukselta tai Kemera-tukea Suomen Metsäkeskukselta. ✓



Tavoitteelliset luiskakaltevuudet.

Lähde: Yksityistien kunnossapito, Suomen Tieyhdistys

Lossit, lautat ja hälytysajoneuvot

Palotarkastaja Marcus Karlsson, Varsinais-Suomen pelastuslaitos

Varsinais-Suomen saaristossa on lukuisia maanteiden jatkeina ja liitoksina toimivia losseja sekä lauttoja. Osa niistä liikennöi jatkuvalla tahdilla vieden kulkijoita ja tavaraa perille kahteen suuntaan, kelloista ja päivämäärästä riippumatta, toiset taas noudattavat aikatauluja, kulkevat harvakseltaan ja voivat olla yöaikaan pois liikenteestä jopa ilman päivystystä.

Lossit ja lautat kuljettavat suuria määriä ihmisiä nauttimaan saariston kauneudesta ja antimista. Saariston rengastie tuo teille ja losseille myös pyöräilijöitä sankoin joukoin. Varsinkin kesäaikaan ja vilkkaina viikonloppuina voi muodostua jonoja ja pitkää odottelua. Pelastuslaitokselta suositellaan, että mahdolliseen jonottamiseen varaudutaan tuomalla eväitä, juotavaa sekä säilyttämällä maltti ja iloinen mieli.

Hälytysajoneuvolla on kiire losseillakin

Varsinais-Suomen pelastuslaitos ja sen alueella toimivat sopimuspalokunnat sekä sairaankuljettajat ovat tottuneet toimimaan saaristossa ja kulkemaan myös hälytysajossa losseilla ja lautoilla. Hälytyksen tullessa lossin tai useamman takaa varataan hälytysajoneuvolle heti paikka soittamalla losseille joko ajoneuvosta tai pelastuslaitoksen tilannekeskuksesta (TIKE). Näin toimimalla lossi saadaan nopeasti oikeaan rantaan odottamaan kiireellisiä pelastajia. Hälytysajoneuvoilla on aina etuajo-oikeus lossille. Hälytysajoneuvon pitää päästä nopeasti kyytiin, vaikka jonoa joskus muodostuukin lossirantaan. Pelastustoimen johtajalla on myös pelastuslain nojalla oikeus määrätä yhteysalukset kuljettamaan hälytysajoneuvoa pelastustehtävään. Lossimatkan aikana pelastajilla tai ensihoitajilla on hetki aikaa tiedustella ja valmistautua tulevaan tehtävään.

Täysin ilman kömmähdyksiä ei aina olla selvitty. On sattunut niinkin, että tilattu lossi on mennyt väärään rantaan odottamaan hälytysajoneuvoa. Joskus taas on käynyt niin, että tehtävään pillit huutaen menossa ollut paloauto saa peruutuksen lossimatkan aikana ja tekee rannassa U-käännöksen palatakseen asemalle. Tämä voi herättää kummastusta ja ärtymistä lossijonossa. Pääsääntöisesti losseilla ja lautoilla kulkeminen on kumminkin mennyt hyvin ja apu on päässyt perille.

Avun tuleminen vie saaristossa aikaa

Pienemmissä saarissa, joiden lossiyhteydet katkeavat öiseen aikaan, kohteet voivat olla hankalampia tavoittaa perinteisellä kalustolla. Usein paikalliset sopimuspalokunnat onnistuvat saamaan lossinkuljettajan paikalle ja kaluston perille, vaikka 24h-päivystystä ei olisikaan. Muutoin tehtävä on hoidettava venekalustolla, mikäli sääolosuhteet ja vuodenaika sen mahdollistavat. Yksityislossien olisi hyvä muistaa aina ilmoittaa pelastuslaitokselle mahdollisista aikataulumuutoksista sekä päivittää päivystysajat ja yhteystiedot. Lossien vaihtuessa myös kantavuudet olisi hyvä ilmoittaa pelastuslaitokselle.

Asukkaiden ja vierailijoiden, jotka ovat saarissa ilman ympärivuorokautista lossiyhteyttä, pitää varautua siihen, että avun saapuminen paikalle voi kestää kauan ja varustautua sen mukaisesti. On myös syytä toimia onnettomuuksia ennaltaehkäisevästi. Toimivien lossiyhteyksien lisäksi saarikohteen turvallisuutta lisäävät mökki-ten riittävä leveys sekä asianmukaiset osoitmerkinnät. Pelastustoimen ohella saaristossa toimii pelastus- ja ensihoitotehtävissä rajavartiolaivos sekä FinnHems, jotka aluksillaan ja helikoptereillaan pääsevät nopeasti miltei joka poukamaan ja luodolle. Lossien ja lauttojen aikatauluja voi katsoa osoitteessa www.finnferries.fi ja heidän puhelinsovelluksensa olisi hyvä lisätä puhelimeen 112-Suomi sovelluksen lisäksi, kun liikkuu saaristossa. Yksityistieiden lossien aikataulut saa tiekunnasta.

Turvallisia kilometrejä maanteille ja vesistöjen ylityksille! 

Yksityiset lossit

- Suomessa 21 tiekunnan hoitamaa yksityistä lossia ja lauttaa
- valtion avustus 80 % kuluista
- avustusta maksettiin vuonna 2020 yhteensä 2,3 miljoonaa euroa
- lossinkuljettajat tiekunnan palkkaamia
- kulkijoilta voidaan periä käyttömaksua, joka maksetaan lossilla
- lossin aikataulu hyvä tarkastaa ennalta
- yksityistien käytön säännöt pätevät myös losseilla

Pankeista yhteydenottoja tiekuntiin

teksti: Simo Takalammi, Tieyhdistys

Tiekunnat ovat saaneet jo muutaman vuoden ajan pankeilta erilaisia kirjeitä ja onpa osa kirjeistä höystetty suoranaissilla uhkauksilla lyhyen määräajan jälkeen tapahtuvista tilien irtisanomisista. Tiekuunnissa ollaan aiheesta hämmentyneitä ja ihmeissään eikä tiedetä miten näihin pankkien pyyntöihin tulisi reagoida. Vaikka pankkiasiointi sujuisikin kitkatta niin silloinkin moni pankki on siirtämässä tiekuntia yritysasiakkaiden puolelle ja samalla pankkiasioinnin kulut uhkaavat nousta moninkertaisiksi.

Pankkien pyynnöt ovat tiekunnille ongelmallisia

Pankit vaativat tiekunnilta myös sellaisia asioita, joita tiekunnilla ei ole. Vastaan on tullut vaatimuksia y-tunnuksen tai kaikkien teosakkaiden henkilötunnusten toimittamisesta pankille. Myös taseen ja tuloslaskelman pyytäminen ovat usein toistuneita vaatimuksia. Lisäksi pankit ovat esittäneet vaatimuksia esimerkiksi yhdistyslain mukaisten asiakirjojen toimittamisesta. Sannottakoon vielä tässäkin se, että tietosuojasysteistä tiekunta ei saa tallentaa tarpeettomia tietoja ja esimerkiksi teosakkaiden henkilötunnukset ovat tällaisia tietoja. Niitä ei tiekunnilla ole, eikä niitä siten voida pankille toimittakaan. On selvää, että tilinkäyttöoikeudet saaneista teosakkaista nämä tiedot luovutetaan pankeille.

Osasta pankkien vaatimuksia näkee, ettei pankeissa ole ainakaan niissä tapauksissa tutustuttu yksityistielainsäädäntöön ja vaaditut asiat kumpuavat muusta yhteisöjä koskevasta lainsäädännöstä, kuten osakeyhtiölaista tai yhdistyslaista. Näiden lakien lukeminen on tietysti täysin turhaa, koska tiekunta on järjestänyt toimintansa ja hallintonsa yksityistielain mukaisesti.

Rahanpesua kitkemässä

Vaatimusten taustalla on pankeille asetettu tiukka velvollisuus tuntea asiakkaansa ja estää sekä rahanpesua että terrorismin rahoitusta. Meitä tiekuntia tuntevia ajatus vähintään hymyilyttää, koska keskimääräisen tiekunnan budjetti on niin pieni, ettei siellä voisi pestä rikollista rahaa juuri mitenkään. Pankkien sisällä rahanpesua koskevat toimintaohjeet ovat kuitenkin tiukat, eikä yksittäisellä työntekijällä ole juuri liikkumavaraa.

Tiekunnissa vaatimukset ovat aiheuttaneet laajaa epäietoisuutta, koska pankkien

kirjeet ovat olleet sanamuodoiltaan vähemmän ystävällisiä ja annetut määräajat ovat olleet lyhyitä. On myös luonnollista, että vaatimukset ovat herättäneet epäselvyyttä ja moni tiekunnan luottamustoimissa oleva onkin aidosti luullut toimineensa virheellisesti ja tiekunnan hallinnon olevan jotenkin puutteellisesti järjestetty.

Finanssivalvonta tiekuntien tukena


Tieyhdistys otti asiassa yhteyttä pankeja valvovaan Finanssivalvontaan. Keskustelujemme johdosta Finanssivalvonta antoi aiheesta pankeille suunnatun kannanoton yksinkertaistetusta menettelystä asiakkaan tuntemiseksi tiekuntien tapauksissa. Tämä kannanotto (1-2020) löytyy Finanssivalvonnan nettisivuilta ja siitä kannattaa mainita pankille, jos pankki tuntuu edelleen esittävän ylimitoitettuja vaatimuksia.

Kannanoton olennaisin sisältö on siinä, että pankit voivat käyttää kevennettyä tunnistamismenettelyä silloin, kun kyse on pieniriskisestä asiakkaasta. Finanssivalvonnan kannanoton mukaan tiekunnat kuuluvat yleensä tähän ryhmään.

Pankkien palkkiot tuntuvat kovilta

Toinen pankeihin liittyvä asia on palvelumaksujen suuruus. Ongelmaksi se tuntuu muodostuvan silloin, kun pankki siirtää tiekunnan tilin yrityspalvelujen puoleen. Ulkopuolisen on vaikea sanoa miten pankit asiakkaitaan luokittelevat ja miten asiat on hoidettu eri pankeissa. Asiaan ei ole helpoja ratkaisuja, koska pankeilla on vapaus hinnoitella palvelunsa ja ylipäättään valita asiakkaansa. Tiesännöitsijöillä on tiedossa laajemmin alueensa pankkien palvelut ja hinnoittelu, joten tässäkin asiassa tiesännöintipalvelun käyttäminen voi olla hyvin kannattavaa.

Perinteisesti tiekuntien raha-asioita on voitu hoitaa yhden henkilön omissa nimissä olevan pankkitilin kautta. Sellainen järjestely ei ole enää nykypäivänä järkevää. Sellaista rahaliikennettä pankki voi kenties pitääkin rahanpesuna, mutta vähintään tiekunta joutuu ongelmiin tilinomistajan kuollessa tai joutuessa ulosottoon. Silloin tilillä olevat varat kuuluvat kuolinpesään tai ulosotto voi pitää niitä ulosmittattavissa olevina varoina.

Täytyy myös muistaa, että tiekunnalla ei ole pakko olla pankkitiliä. Rahaliikenne voidaan hoitaa käteiselläkin. Tämä vaihtoehto on tietysti mahdollinen vain kaikkein pienimpien tiekuntien kohdalla. 



Ilmoittaudu Alueellisille Yksityistiepäiville 2021

www.tieyhdistys.fi/tapahtumat



Tomerat naiset Lieksan Viekipjärveltä laittoivat hihat heilumaan

Nyt eivät ole rummut lytyssä ja tie kiharalla!

teksti ja kuvat: Iris Mustonen, tieisännöitsijä

Kaksi toimekasta naista, **Leena Kansala** ja **Raija Ignatius** Lieksan Viekipjärveltä päättivät, että nyt on saatava omat tiet kuntoon.

Kansala-Jukara-yksityistiellä rummut olivat kuluneet puhki. Raskasta liikennettä oli jo rajoitettava, ettei vahinkoja pääsisi tapahtumaan. Jos rumpu olisi ehtinyt pettää, tien varren asukkaiden päivittäinen asiointi olisi vaikeutunut ja myös maanviljely sekä postin kulku olisivat hankaloituneet.

Korpelan yksityistien, joka sijaitsee samalla suunnalla, kantavuus oli jo niin heikko, ettei henkilöautolla kulkeminen ollut enää sujuvaa koko tien pituudella. Korpelan tien asioita hoitava Raija Ignatius kertoi, että kelirikkoaikana piti jo kaupakassit kantaa kävelemällä, kun tien kantavuus oli henkilöautolle liian heikko. Maaseudulla halutaan, että tie on turvallinen ja liikennöitävässä kunnossa kaikkina vuodenaikoina.

Työhön ryhdyttiin rivakasti ja hyvässä hengessä

Kansala-Jukara-tielle asennettiin kaksi 16 metrin muovirumpuputkea, jotka olivat molemmat metrin halkaisijaltaan. Rummut asennettiin kantavalle arinalle tiivistäen. Toisen rummun kummallekin puolelle asennettiin kaiteet, koska pudotusta oli kolmen metriä. Toisen rummun molemmin puolin asennettiin lisäksi vielä sumupaalut ja tien mutkaa oikaistiin. Näin pidettiin huolta myös liikenneturvallisuudesta. Haasteensa työn onnistumiselle toi saviperäinen maanaines, joka routi keväisin voimakkaasti. Rumpujen päät verhoiltiin syöpymisen

estämiseksi karkealla murskeella. Liikkeytymä **Mauri ja Markku Nevalainen** teki kaivuutyön ja murskeet toimitti **Sami Jääskeläinen** molemmille työmaille.

Korpelan yksityistiellä koko tien runko muotoiltiin ja uusia rumpuja asennettiin 11. Laskuojien kaivu oli paikoittain vaativaa maaperän huonon kantavuuden takia. Vesiensuojelusta huolehdittiin asiaan kuuluvasti jättämällä riittävä suojakaista vesistöön. Työ sujui urakoitsija **Matti Saarelaiselta** ammattimaisesti. Osalla matkaa savipohjainen maasto asettaa haasteen tien sivuojien kunnossapidämiselle. Tie kunta päätti, että enää tien kuivatusta ei päästetä huonoon kuntoon, vaan oja kunnostetaan jatkossa säännöllisesti hoitokaivuilla. Tiesakkaat sitoutuivat myös siihen, että parantamistöitä voitiin tehdä laajemmin niiden kiinteistöjen alueilla, joissa se oli välttämätöntä, vaikka tiealueen virallinen leveys, kahdeksan metriä, ei riittänyt. Uutta tietöimitusta tielle ei näin ollen pidetty. Pahimpiin routimiskohteisiin asennettiin yli 500 metriä suodatinkangasta estämään savipohjaisen maan sekoittuminen kantavaan murskeeseen.

Yhteiskunnan tuella tärkeä merkitys parantamishankkeissa

Molempien yksityisteiden kunnostamiseen haettiin ELY-keskukselta parantamisavustusta ja yhteensä rahaa tuli 58 890,00 euroa, joka oli 50 % hankkeiden kustannusarvioista. Lisäksi Lieksan kaupunki myönsi avustusta Kansala-Jukara-yksityistielle, koska tien varressa on kolme vakituista asuntoa.



➤ Suodatinkankaan avulla saadaan routiva pohjamaa pidettyä erillään päällysrakennekerroksista.

Kolmen vakituisen asunnon vaatimushan oli jo loppunut vuoden 2019 alussa, mutta kunnat voivat tehdä tässä asiassa kuntakohtaisen päätöksen ja osalla kunnista se on edelleen avustuksen saannin ehtona.

Valtion tekemä merkittävä muutos avustuserusteisiin on tuonut uutta intoa hankkeiden aloittamiseen. Pienetkin tiekunnat ovat olleet aktiivisia ja hankkeisiin on tartuttu tarmolla.

Tiekunnissa hankkeeseen kannattaa varautua jo muutama vuosi etukäteen. Tieyksikkölaskelma, joka useissa tiekunnissa on saattanut jäädä kymmeniltä vuosilta päivittämättä, on syytä päivittää ennen hankkeen aloittamista. Samoin tiekunnan omavaraisuusosuuteen kannattaa säästää varoja jo etukäteen useampana vuonna. Näin hankkeen läpivienti sujuu jouhevasti, mahdollisesti jopa ilman lainarahoitusta.

Parantamishankkeet toivat rahaa aluelouteen merkittävästi ja työllistivät paikallisia urakoitsijoita sekä maansiirtoyrityksiä. Paikallisen urakoitsijan, hankkeen valvojan ja tiekunnan välinen luottamus ovat merkittäviä asioita, jotta lopputulos on kaikkia osapuolia tyydyttävä.

Kansala-Jukaran ja Korpelan tiesakkaat olivat yksituumaisia tien kunnostamisen tärkeydestä, joten hankkeetkin sujuivat jouhevasti. Tien varrelle kokoonnuttii tarvittaessa ratkomaan mieltä askarruttavia asioita ja niin tien teko sai jatkoa.

Molempien hankkeiden loppuraportointi tehtiin sähköisen palvelun kautta ja ne hoituivat sujuvasti.

Hyvällä yhteistyöllä saadaan onnistunut lopputulos

Leena Kansalalla on 33 vuoden kokemus yksityistien hallinnoinnista ja hän on tyytyväinen. Nyt hän voi luovuttaa hyvässä kunnossa olevan tien seuraajalleen. Raija Ignatiuksella on puolestaan positiivinen ja iloinen asenne asioiden hoitoon ja sinnikkäällä elämänsenteellaan hän sai pyörät pyörimään oikeaan suuntaan Korpelan yksityistiellä.

Asiallinen ja hyvä yhteistyö ELY-keskuksen kanssa on hankkeen läpiviennissä tärkeää. Ennen hankkeeseen ryhtymistä kannattaa olla oman alueen yhteyshenkilöihin yhteydessä ja selvittää kaikki mieltä askarruttavat asiat rahoituksen suhteen. ELY-keskuksen **Juho Iivanainen** oli hankkeiden tarkastajana ja asiointi hänen kanssaan sujui nopeasti sekä mallikkaasti. Pohjois-Savon ELY-keskus on yksi suurimmista yksityistiehankeiden rahoittajista Suomessa. Alueella on laaja yksityistieverkosto ja ELY-keskus myös tiedottaa yksityistieasioista aktiivisesti.

Tieisännöinti Iris Mustonen hoiti parantamishankkeiden hallinnon sekä suunnittelun ja valvonnan kiemurat, joten hankkeet saatiin päätökseen ennätysnopeasti. ✓

Sinusta yksityisteiden tieisännöitsijä?

TIKO-tieisännöitsijäkoulutus alkuvuonna 2022

teksti: Simo Takalammi, Tieyhdistys

Suomen Tieyhdistys järjestää näillä näkymin vuoden 2022 keväällä seuraavan TIKO-tieisännöitsijäkoulutuksen. Kurssille valitaan 20–25 kurssilaista koko maasta. Hakuaika on myöhemmin syksyllä 2021.

Tieisännöitsijöillä työarkaa

Tieisännöitsijöitä on tähän mennessä koulutettu 117 kurssilla koko maahan yli 300. Vuoden 2020 kurssi onnistuttiin järjestämään pandemiasta huolimatta.

Tieisännöitsijöille on jatkuvasti kysyntää. Yhteiskunta on muuttunut ja tiekuntien ihmiset ovat entistä halukkaampia tehtävien ulkoistamiseen alan ammattilaisille.

Kurssilaisten valinnoissa painotetaan erityisesti alueita, joilla ei vielä ole toimivaa, aiemmin koulutettua tieisännöitsijää. Jos koulutus kiinnostaa, kannattaa hakijan ottaa hiukan selkoa tieisännöitsijöiden tarpeesta ja kysynnästä alueellaan. Se onnistuu muun muassa tiedustelemalla oman tai naapurikunnan yksityistieasioista vastaavalta

henkilöltä tai kilauttamalla alueella jo olevalle tieisännöitsijälle.

Yksityistiemailman tuntemus on liki välttämätöntä, jotta koulutus onnistuu, mutta muutoin kurssilaiset ovat olleet taustoiltaan hyvin erilaisia. Mitään erityistä koulutus- tai ammattitaitovaatimuksia emme edellytä. Hakijana voisi näin ollen olla esimerkiksi yhden tai useamman tien asioita hoitava toimitsijamies tai hoitokunnan jäsen.

Koulutuksen ajatuksena on, että koulutettu ryhtyisi sivu- tai päätoimiseksi ryhtyjäksi. Hakijalta toivotaan yksityistieasioiden perustuntemusta, kiinnostusta ja valmiuksia ryhtyä tarjoamaan tieisännöintipalveluja tiekunnille ja muille toimijoille. Yksitystei-

den TIKO-tieisännöitsijäkoulutuksen kautta moni on onnistunut luomaan itselleen toimivan elinkeinon. Koulutusten alkaessa kuviteltiin, että kyse olisi vain sivuelinkeinosta, mutta päätoimisten tieisännöitsijöiden määrä lisääntyy pikkuhiljaa.

Koulutus ei ole suunnattu julkisen sektorin tai yritysten toimenhaltijoille heidän omassa työssään tarvittavan tiedon lisäämiseksi. Heitä varten on Tieyhdistyksen järjestämä Yksityistieasioiden korkeakoulu. TIKO-koulutus ei myöskään ole tarkoitettu pelkästään oman tiekunnan tai oman tien asioiden hoidossa tarvittavien lisätietojen hankkimiseen.

Tieisännöitsijä hoitaa teiden hallinnolliset tehtävät, tilaa ja valvoo töitä jne. Hän toimii useimmiten hoitokuntien apuna, joskus myös toimitsijamiehenä.

Ohjelma ja ilmoittautuminen


Koulutus koostuu kolmesta tiiviistä kurssijaksosta sekä niistä ennen ja niiden välillä suoritettavista välitehtävistä. Kukin kurssijakso on 3-päiväinen.

Kaikki kolme kurssijaksoa pidetään keväällä 2022.


Haku koulutukseen on syksyllä 2021. Hakulomake ja lisätieto löytyy osoitteesta www.tieyhdistys.fi myöhemmin syksyllä.



➤ TIKO-tieisännöitsijäkoulutus järjestettiin 2020 pandemiasta huolimatta.




**ALUEELLISET
YKSITYISTIEPÄIVÄT**



Ilmoittaudu: www.tieyhdistys.fi
Tilaa samalla suositut opaskirjat Yksityisteiden hallinto 2021, Yksityistien kunnossapito sekä Yksityistien parantaminen päivien osallistujahintaan

Tiekunta
Liity nyt Suomen Tieyhdistyksen jäseneksi; tiekunnan edustajat voivat osallistua jäsenhintaan




VALITSE SOPIVIN PAIKKAKUNTA

Ti 19.10.	Seinäjoen ravikeskus, Seinäjoki	vko 42
Ke 20.10.	Teivon ravirata, Tampere (Ylöjärvi)	
To 21.10.	Porin ravirata, Pori	
Ti 26.10.	Joensuun ravirata, Joensuu	vko 43
Ke 27.10.	Kuopion ravirata, Kuopio	
To 28.10.	Peurunka, Laukaa	
Ti 9.11.	Lappeenrannan ravirata, Lappeenranta	vko 45
Ke 10.11.	Mikkelin ravirata, Mikkel	
To 11.11.	Jokimaan ravikeskus, Lahti	
Ti 16.11.	Metsämäen ravirata, Turku	vko 46
Ke 17.11.	Pilvenmäen ravirata, Forssa	
To 18.11.	Vernon ravirata, Espoo	
Ti 23.11.	Äimäraution ravirata, Oulu	vko 47
Ke 24.11.	Mäntyvaaran ravirata, Rovaniemi	

OHJELMA

8.30	Tervetuloa aamukahville ja ilmoittautumaan	
9.00	Tilaisuuden avaus	
9.20	Yksityistie maailman ajankohtaisimmat aiheet,	Takalampi Simo, Tieyhdistys
9.30	Yksityistieläki 3 vuotta, • Miten menee uuden lain kanssa? • Esimerkkitaapauksia • Pandemian opit – tiekuntien digiloikka	Takalampi Simo, Tieyhdistys
9.50	Ajankohtainen aihe, • yksikointi • rummut, vaellusesteet	Taura Teuvo, Tieyhdistys
10.20	Jaloittelutauko • Näyttely • Yksityistieklinikka	
10.50	Valtion avustukset ja ELY:n yksityistierooli, • Avustusta tarjolla reilusti, miten vuosi 2022?	Alueellinen ELY-keskus
11.20	Peruskorjaushankkeen rahoittaminen, • yksikkömaksut • lainaa pankista?	Taura Teuvo, Tieyhdistys
11.35	Maanmittauslaitoksen ohjelmaa, • Ajankohtaista yksityistietoimistuksista	Maanmittauslaitos
12.00	Lounas – Näyttely – Yksityistieklinikka	
13.00	Kiertuekumppanin puheenvuoro	
13.30	Tietoisuutta erityiskysymyksiä esimerkiksi, • Uskallanko lähteä mukaan tiekunnan tehtäviin? • Talvihoidon järjestäminen – onko pakko? • Hoitokunnan ja toimitsijamiehen tehtävät ja vastuut	Takalampi Simo, Tieyhdistys
14.00	Jaloittelutauko – Näyttely – Yksityistieklinikka	
14.30	Kyselytunti – kysy vielä mitä vaan yksityisteistä • Vastauksia vielä vastaamattomiin kysymyksiin • Kysymyksiä voi lähettää etukäteen: teuvo.taura@tieyhdistys.fi	Takalampi Simo, Tieyhdistys
15.15	Yllätyspalkinnon arvonta läsnäolevien kesken	
	Näkemiin ja turvallista kotimatkaa! Tauoilla mahdollisuus saada vastaus yksityistiekysymykseen myös teiesännöitsijöiden Yksityistieklinikalla sekä näyttelyssä mukana olevien yritysten edustajilta.	

Kemerasta tukea yksityistielle, kun metsäliikenteen osuus vähintään 30 prosenttia

teksti Teuvo Taura, Tieyhdistys

Kestävän metsätalouden rahoituslain mukaisista varoista voi hakea tukea yksityisteiden parantamishankkeisiin. Yksi keskeisistä avustusehdoista on vaatimus vähintään 30 prosentin metsäliikenteen osuudesta. Kriteerin täytyminen lasketaan siitä yksikkölaskelmasta, jolla parantamishanke rahoitetaan. Lyhin rahoitettava hanke on 500 metriä. Kemeratukea ei myönnetä tiekunnalle, vaan tieosakkaille. Tukeen oikeutettuja ovat yksityiset maanomistajat, kuolinpesät ja yhtymät. Tuen suuruus on 50-60 prosenttia alv 0 kustannuksiin rahoitusvyöhykkeestä riippuen. Siltahankkeisiin tuki on 10 prosenttiyksikköä suurempi.

Arvonlisäverovelvolliset tieosakkaat pystyvät vähentämään arvonlisävero-osuuden arvonlisäverotuksessa. Jos tien rakentamiseen tai parantamiseen on samalle kohteelle myönnetty aikaisemmin tukea, viimeisen tukierän nostamisesta tulee olla kulunut vähintään 20 vuotta.

Vaikka tuki tulee tieosakkaalle, pitää tielle olla perustettuna tiekunta ja tiekunnan on pitänyt tehdä päätös tien parantamisesta kestävän metsätalouden rahoituslain mukaisena hankkeena. Yleisimmin hankkeet ovat kantavuuden parantamishankkeita, jolloin kuivatus sekä rummut laitetaan kuntoon ja tielle lisätään päällysrakennemateriaalia.

Lähes poikkeuksetta on tarve myös kääntöpaikkojen laajentamiseen, jotta nykyiset puutavara-autot ja metsäkoneiden kuljetuslavetit pääsevät ongelmitta kääntymään.

Tukea voi hakea ympäri vuoden ja sitä haetaan Suomen metsäkeskukselta. Tukea on käytettävissä tänä vuonna noin 8 miljoonaa euroa. Hyvin todennäköistä on, että rahat riittävät kaikkien tukikelpoisten hankkeiden rahoittamiseen. Työt voidaan aloittaa vasta sen jälkeen, kun Metsäkeskus on hyväksynyt hankkeen.

Lisätietoja: <https://www.metsakeskus.fi/fi/metsatalouden-tuet/kemera-tuet>

Yksityisteiden parannuksiin saatavissa hyvin tukea – nyt on aika hakea

teksti Karoliina Aalto, Traficom

Yksityisteiden tiekunnilla on tällä hetkellä hyvä tilaisuus perusparantaa yksityistiensä, sillä valtion avustusrahoja on hyvin käytettävissä. Tänä vuonna yksityisteiden valtionavustusraha nousi 30 miljoonaan euroon, kun vuonna 2020 määräraha oli 20 miljoonaa euroa.

On toivottavaa, että hankkeiden rahoitustaso saataisiin pidettyä tulevina vuosina tasaisena, sillä yksityisteiden korjausvelka on suuri ja perusparannushankkeet ovat hyvä keino poistaa sitä. Tämän vuoksi oli tärkeää, että tiekunnat aktivoituisivat nyt korotuksen myötä hakemaan avustusta.

Valtionavustusten enimmäismäärä tavanomaisissa tien parantamiskohteissa on 50 prosenttia hankkeen arvonlisäverollisista kustannuksista. Merkittävimmässä silta-

kohteissa se on enintään 75 prosenttia.

Valtionavustusta yksityistien tienpiintoon myönnetään ensisijaisesti rakentamiseksi luettavaan yksityisteiden parantamiseen. Käytännössä avustusta voi saada tien tai sillan rakentamiseen, parantamiseen sekä jäätien ja vuosittain purettavan sillan kunnossapitomenoihin.

Avustuksia kohdennetaan erityisesti liikennöitävyyden kannalta kriittisiin parantamishankkeisiin, kuten siltaremontteihin. Lisäksi kohteita voivat olla esimerkiksi teiden kantavuuden parantamishankkeet sekä tulva- ja routavaurioiden korjaamiset.

Avustusta ei myönnetä yksityisteiden kunnossapitoon kuten auraukseen, lanaukseen tai pelkän kulutuskerroksen lisäämiseen.

Tuki on harkinnanvaraista. Tuen saajan

on täytettävä kelpoisuusehdot, joita on selkeästi osoitettavan parannushankkeen lisäksi kaksi: asioiden hoitamista varten on oltava olemassa tiekunta ja tiekuntaa sekä kyseessä olevaa yksityistietä koskevat tiedot on oltava ajan tasalla Maanmittauslaitoksella ja tie- ja katuverkon tietojärjestelmä Digiroadissa.

Päätös valtionavustuksen hakemisesta täytyy tehdä tiekunnan kokouksessa. Tuore lakimuutos yksityistielain 58 §: ään mahdollistaa tiekunnan kokoukseen osallistumisen etäyhteyksillä ilman tiekunnan erillisiä päätöksiä tai sääntömuutoksia.

Valtionavustusten myöntämisestä vastaa se toimivaltainen ELY-keskus, jonka toimialueella tie tai suurin osa siitä on. Hakemukset osoitetaan keskitetysti Pirkanmaan ELY-keskukseen.

Avustuksen hakeminen ELY-keskukselta

teksti: Juho Iivanainen, Pohjois-Savon ELY-keskus

Kun tiekunta noudattaa seuraavia ohjeita, päätöksen saa sujuvasti ja nopeasti.

1. Noudata ohjeita tarkasti

Tutustukaa ennen hankkeen valmistelua ajan tasalla olevaan ohjeistukseen osoitteessa <https://www.ely-keskus.fi/yksityistieavustukset>

2. Asioi sähköisesti

ELY-keskus suosittelee käytettävän sähköistä asiointia. Sähköisen asiointin valtuutuksesta löytyy lisää tietoa: <https://www.suomi.fi/valtuudet>

3. Muista kaikki liitteet

Pakollisten ja tarvittaessa toimitettavien liitteiden mukana olo varmistaa hakemuksen nopean ja sujuvan käsittely. Erityisesti kannattaa kiinnittää huomiota tiekunnan kokouksen kaikkiin perusparannukseen liittyviin päätöksiin. Kun kaikki kokouksen päätökset ovat selkeitä ja yksiselitteisiä, hankkeen käsittely etenee myös siltä osin ELY-keskuksen käsittelyssä jouhevasti eteenpäin.

LIITTEET

Hakemuksen mukana AINA toimitettavat liitteet:

- rekisteriote ja karttaliite, johon tien vaikutusalueen pysyvä asutus on merkitty (Maanmittauslaitos, ote kiinteistötietojärjestelmästä /yksityistie)
- todistus tai muu tuloste ajantasaisista tiedoista tie- ja katuverkon tietojärjestelmässä (Digiroad)
- pöytäkirjan ote tiekunnan kokouksesta, jossa on
 - päätös hankkeesta
 - päätös, että avustus haetaan ELY-keskukselta
 - päätös, että otetaan avustus vastaan
 - päätös, että valtuutetaan henkilö hakemaan avustus sähköisessä haussa
- suunnitelma-asiakirjat (työselite, suoritepohjainen kustannusarvio, suunnitelmapaketti)

TARVITTAESSA toimitettavat liitteet:

- aukkolausunto (silta- tai rumpuaukon mitoitukseen liittyvä asiantuntijalausunto)
- mahdollinen AVI-viraston vesistölain mukainen lausunto
- muut luvat, suostumukset ja lausunnot tarvittaessa
- tiekunnan säännöt, jos tiekunta on vahvistanut sellaiset itselleen

Neuvonta yksityisteiden valtionavustusasioissa:

0295 020 603 ma-pe klo 9-16 (pvm./mpm),
liikenteen.asiakaspalvelu@ely-keskus.fi

Rumpuasioissa halpa on usein kallista

teksti: Anssi Eloranta (FL), eläkeläinen | kuva: Pasi Perämäki

Yksityistien osakkaille on tärkeää, että omille tiluksille päästään jouhevasti ja turvallisesti ilman ”nitro-paikkoja”. Kosteikot ja uomaylitykset ovat ajoittain tällaisia pullonkaulakohtia, jotka aiheuttavat niitä kuuluisia harmaita hiuksia. Hyvä kantavuus ja vedenjohtokyky ovat perinteisesti olleet ylityspaikkojen tärkeimpiä kriteereitä. Sen sijaan ylityspaikkojen ekologisista ongelmista on poristu vasta 2010-luvulta alkaen. Kyse ei ole niuhottamisesta vaan suuren luokan ympäristö-ongelmasta, kansainvälisistä sitoumuksista, vesitalouden riskeistä ja mahdollisuudesta saavuttaa kaikki voittoa -tilanne.

Ympäristövaatimukset eivät koske ojajilityksiä

Vesilain määräykset koskevat pelkästään vesistöjä, joihin laki luettelee järvet, joet, purot ja tietyissä tapauksissa myös norot. Viimeksi mainitun osalta määritelmä on ehdollinen. Vaikka ylityspaikan kohdalla vedet kerääntyvät alle 10 neliökilometrin suuruiselta alueelta, mutta norossa on jatkuvasti vettä ja kalan kulku merkittävässä määrin mahdollista, silloin kyse on vesistöstä. Sen sijaan suuriakaan ihmisen kaivamia ojia tai kanavia ei lueta vesistöiksi.

Rummustako suurta haittaa?

Monet ajattelevat vesistörummut harmittomiksi rakenteiksi, joilla ei voine olla suurtakaan haittavaikutusta vesiluontoon. Väärin. Kirjoittaja inventoi yli 3 000 ylitysrakennetta Utsjoelta Hankoon. Pilottilselvityksen pohjalta arvioitiin, että maassamme olevista noin 90 000 vesistörummusta joka kolmas on täydellinen ja joka toinen ajoittainen vaelluseste. Mitä alempana jokijatkumoa este on, sitä suurempi on haittavaikutus. Yhteenlaskettuna esteiden taakse jää tuhansia kilometrejä sellaisia elinalueita,

joissa monien vesieläinten lisääntymisalueet sijaitsevat, mutta jonne eläimet eivät enää pääsekään vaeltamaan. Sen luonnollisena seurauksena on vesiluonnon monimuotoisuuden köyhtyminen.

Onko ekologisella haitalla väliä?

Suomi on sitoutunut yhteiseurooppalaiseen tavoitteeseen vesistöjen hyvästä tilasta. Vesienhoitolain säädökset ohjaavat meitä kyseiseen tavoitteeseen. Vesistö ei voi olla tavoitetilassa, jos vaelluksen jokijatkumossa estää vaikkapa väärin perustettu ylitysrakenne. Myös vesilaki asettaa rummun esteellisyydestä ovat vaatimuksensa, jotka tiekunnissa tunnetaan varsin puutteellisesti. Vesilain 3:2 § edellyttää vesistöön perustetavalta ylitysrakenteelta lupaviranomaisen lupaa, jos se aiheuttaa esimerkiksi vahinkoa tai haittaa kalakannoille ja kalastukselle. Tästähän esteellisessä rummussa juuri on kysymys. Huomattavan moni vesistörummuistamme on näiden säädösten vastaisia.

Mikä rummussa kiikastaa?

Ylitysrakenteet voivat ympäristön kannalta olla haitallisia etenkin kahdesta vinkkelistä: vaellusesteinä ja vedenpidättäjinä. Esteellisyyden taustalla voi olla rummun ominaisuudet, perustamispaikka, väärä perustamistapa ja/tai hoidon puutteet. Ongelma voi koostua monesta tekijästä. Tavallisesti vesieläimen vaelluksen estää jyrkästi pohjan päälle asennettu putki, mistä seuraa veden virtausnopeuden kiihtyminen ja liian suuri pudotus. Jo parinkymmenen sentin pudotus on liikaa kaloille, saatikka pienemmille nousijoille. Lisäongelmia tuovat pieni vesisyvyys, sisäpohjan sileys, putken edustan suoja-arinat ja putken suulle kertyvä kärke- ja romuaines.

Tiekunnan kannalta konkreettinen ongelma on ylitysrakenteen vedenjohtamis-



► Pisaranmalliset ovaalirummut eivät sovi pienille valuma-alueille, koska ne eivät supista virtaamia alivesi-kausina. Tämä rumpu on perustettu myös 40 cm liian ylös ja lohkokivet estävät eläinten vaelluksen alivesillä.

kyky. Pahimmillaan aukkolausunnot jätetään pyytämättä, valitaan halvin ja kapein mahdollinen putki, joka kauhaistaan muutta mutkitta ilman asiantuntijaohjausta ja lupatarvearviota ylityskohtaan. Miina on valmis. Seurauksena voi olla toukokuun 2021 kaltainen valumatilanne, jossa yliojitettut ja mahdollisesti turpeesta kuoritut alueet valuttivat rankkasateen vedet sellaisella vauhdilla, etteivät alimitoitettut ylityskohdat enää vetäneet riittävästi. Vesi nousi tielle ja huuhdeltiin satoja metrejä tiemaata syrjään. Muistettakoon, että ilmastomallit ennustavat 20 prosentin lisäystä Suomen vuosisadantaan. Mikäli samassa rytkässä kävisi vielä ilmi, ettei rakenteella ollut vaadittua lupaviraston lupaakaan, tiekunnalle voi tapahtuneesta koitua huomattavan kallis loppulasku.

Kuinka edistysellinen tiekunta toimii

Jos on pakko saneerata, miksei samalla kertaan poisteta esteongelmaakin. Silta ja kaarirumpu ovat ekologisesti parhaat valinnat. Mikäli kuitenkin päädytään umpiputkeen, putki (ei ovaali) upotetaan loivasti vähintään 30 senttimetrin syvyydelle uomaa ka-

ventamatta ja putken pohja koko mitaltaan paikallisella kivennäisaineksella täytettynä. Ylitysrakenteen perustamisen onnistuminen varmistetaan kalatalousasiantuntijan avulla ennen koneiden poistumista ja varamalla urakkasopimuksiin 10 prosentin loppukorjauksiin.

Jos rumpurakennetta ei tarvitse vielä vaihtaa, säädöstenvastaisuus on useimmiten kaivurivoimin poistettavissa asianmukaisessa ohjauksessa. Korjaustoimet koskevat yleensä lähestymisalueiden riittävää avaamista ja rummun alapään vesipinnan nostamista kynnystämällä niin, että vesieläin pääsee uimalla rumpuun. Hyvä käytäntö voisi olla ensin selvittää tiekunnan esteelliset vesistörummut ja korjata ne kaikki samalla rupeamalla. Lisäbonusta korjaustoimille antaa mahdollisuus tukirahoitukseen sekä tiekunnan riskien minimoiminen.

Lisätietoa:

https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/120869/Rumpurakenteiden_ymparistoongelmat.pdf?sequence=2&isAllowed=yarvioitiin

Tieisännöitsijöille jatkokoulutusta perusparannushankkeiden vetämisestä

teksti: Simo Takalammi, Tieyhdistys

Ensimmäinen tieisännöitsijöiden jatkokoulutus on juuri saatu vietyä loppuun asti. Kurssille valittiin 17 tieisännöintipalveluja tarjoavaa yrittäjää, joista valtaosalla on jo vuosien kokemus alan tehtävistä. Pandemiasta johtuen kurssin teoriaopinnot järjestettiin keväällä etäkoulutuksena, mutta elokuussa kurssilaiset kokoontuivat Tampereelle. Kurssi jalkautui tutkimaan muutamaa pirkanmaalaista yksityistien siltakohdetta ja sillan pientareilla käytiinkin kurssin antoisimmat keskustelut.

Perusparannushankkeet vaativia hankkeita

Kurssilla perehdyttiin erityisesti yksityistien perusparannushankkeiden suunnitteluun ja projektien läpiviemiseen. Kurssin yhtenä opettajana toimineen Tieyhdistyksen Teuvo Tauran mukaan moni kokenutkin tieisännöitsijä kokee tarvitsevansa lisäoppia ja kannustusta perusparannushankkeiden

kanssa.

– Kokenut tieisännöitsijä voi pyörittää hyvällä ammattitaidolla kymmenien tiekuntien hallintoa sekä kunnossapitoa, mutta perusparannushankkeiden läpivieminen on silti aivan oma maailmansa, kertoo Taura.

Tauran mukaan iso osa tieisännöitsijöistä on nimenomaan tiekuntien hallinnon ammattilaisia, mutta tien rakennuttamiseen ja projektien läpiviemiseen liittyvää osaamista on vain osalla tieisännöitsijöistä. Joukossa on toki näihin keskittyneitä toimijoita ja tällaisten henkilöiden taustalla onkin yleensä muussa työelämässä hankittua kokemusta tierakentamisesta.

– Kymmeniä tai jopa satatuhattakin euroa maksavien hankkeiden kaikkien osien on nivouduttava toisiinsa ja siinä voi aivan syystäkin olla hieman rimakauhua, jatkaa Taura

Taura kertoo kurssilaisten selvinneen kurssin tehtävistä ja tentistä hyvin.

Jatkokoulutukselle on tarvetta

Tieisännöitsijöitä on koulutettu vajaan 20 vuoden aikana yli 200 henkilöä ja nyt järjestetty jatkokurssi oli ensimmäinen laatuaan. Lyhyempää täsmäkoulutusta erilaisista aiheista on järjestetty vuosittain ja moni tieisännöitsijä on hakenut oppia myös muualta.

Tieisännöintiä tarjoavat yrittäjät ovat itsenäisiä ja päättävät itse millaisia palveluita tiekunnille tarjoavat. Tie kuntien onkin olennaista tunnistaa mitä ne tieisännöitsijältä odottavat.

– On hyvin suositeltavaa, että esimerkiksi sillan peruskorjauksessa voidaan käyttää toisen tieisännöitsijän osaamista apuna vaikkapa siltateknisten kysymysten työstämisessä. Parhaassa tapauksessa tieisännöitsijöillä on takanaan jo valmis yhteistyöverkosto kollegoidensa joukossa, kertoo Taura.

Sillat ovat taitorakenteita

Siltojen korjausvelka on suuri ja jo sillan kuntoarvion tekeminen vaatii erityistä osaamista. Jatkokurssi ei tee tieisännöitsijöistä siltarakenteiden erikoisasiantuntijoita eikä anna valtiovallan vaatimia suunnittelupätevyyksiä.

– Tavoitteena on ollut varmistaa sellaisen osaamisen saaminen, että tieisännöitsijä kykenee arvioimaan siltaa ja tunnistaa tilanteet, joissa sillan kuntoa on syytä ryhtyä tutkimaan tarkemmin, kertoo Taura.

Tiekunnan on tienpitäjänä tiedettävä ja tunnettava siltansa kunto ainakin sillan tasolla, jonka silmämääräisesti pystyy tarkastamaan. Tarkastus on syytä tehdä vuosittain kohteen erityisominaisuudet huomioiden. Yleensä paras ajankohta on kevättulvan jälkeen, mutta nykyiset talvet ovat sellaisia, että talvisinkin on toistuvia tulvia. Pitkään vettynyt roudaton maaperä yhdessä kovan virtaaman kanssa on selvä vaaranpaikka silloille. ▼

Tiekunnan vuosikello

teksti: Teuvo Taura, Tieyhdistys

Jotta yksityistie saadaan pidettyä tieosakkaiden liikennetarvetta vastavassa kunnossa, on tienhoidon oltava säännöllistä. Suurin osa kunnossapitotöistä on tehtävä vuosittain ja yleensä myös samaan aikaan vuodesta toiseen. Tällaisia ovat muun muassa

- kelirikko- ja painorajoitustaulujen asentaminen,

- lanaus,
- pölynsidonta,
- tienvarsien niitto ja
- aurasviittojen asentaminen.

Säännöllisesti tehtäviä töitä, mutta ei välttämättä vuosittain tehtäviä, ovat esimerkiksi

- ojien ja rumpujen kunnostus sekä
- lisämurskeen ajo.

Nämäkin työt on kuitenkin hyvä ajoittaa sellaiseen vuodenaikaan, että vettä on mahdollisimman vähän liikkeillä ja maa on kuivaa. Myös hallinnollisten asioiden hoitamisen aikataulu on yleensä vuodesta toiseen samanlainen yksittäisessä tiekunnassa, mutta tiekuntakohaisia eroja on. Joku tiekunta pitää kokouksen heti alkutalvesta ja lähettää tiemaksut osakkaille keväällä,

toinen tiekunta taas pitää kokouksen kesällä ja lähettää tiemaksut syksyllä. Molemmat ajankohdat ovat yksityistielain näkökulmasta oikein ja tämä on siis tiekunnan päätettävissä oleva asia. Yksityistielaki ei myöskään määrittele, mitä tienhoitotoimenpiteitä ja milloin tiekunnan tulee niitä tehdä, vaan tarpeet ja ajoitukset ovat riippuvaisia vuodenaajoista. Voidaankin sanoa, että sopiva ajankohta tienpitoon liittyville eri työvaiheille voidaan katsoa kellosta. Ei kuitenkaan nykyaikaisesta urheilukellosta, vaan **tiekunnan vuosikellosta**.

Näin syksyllä tiekunnan vuosikellossa ajankohtaisia töitä ovat lisämurskeen ajaminen sen jälkeen tien lanaus sekä vielä ennen maan jäätymistä ja lumen tuloa aurasviittojen asennus.

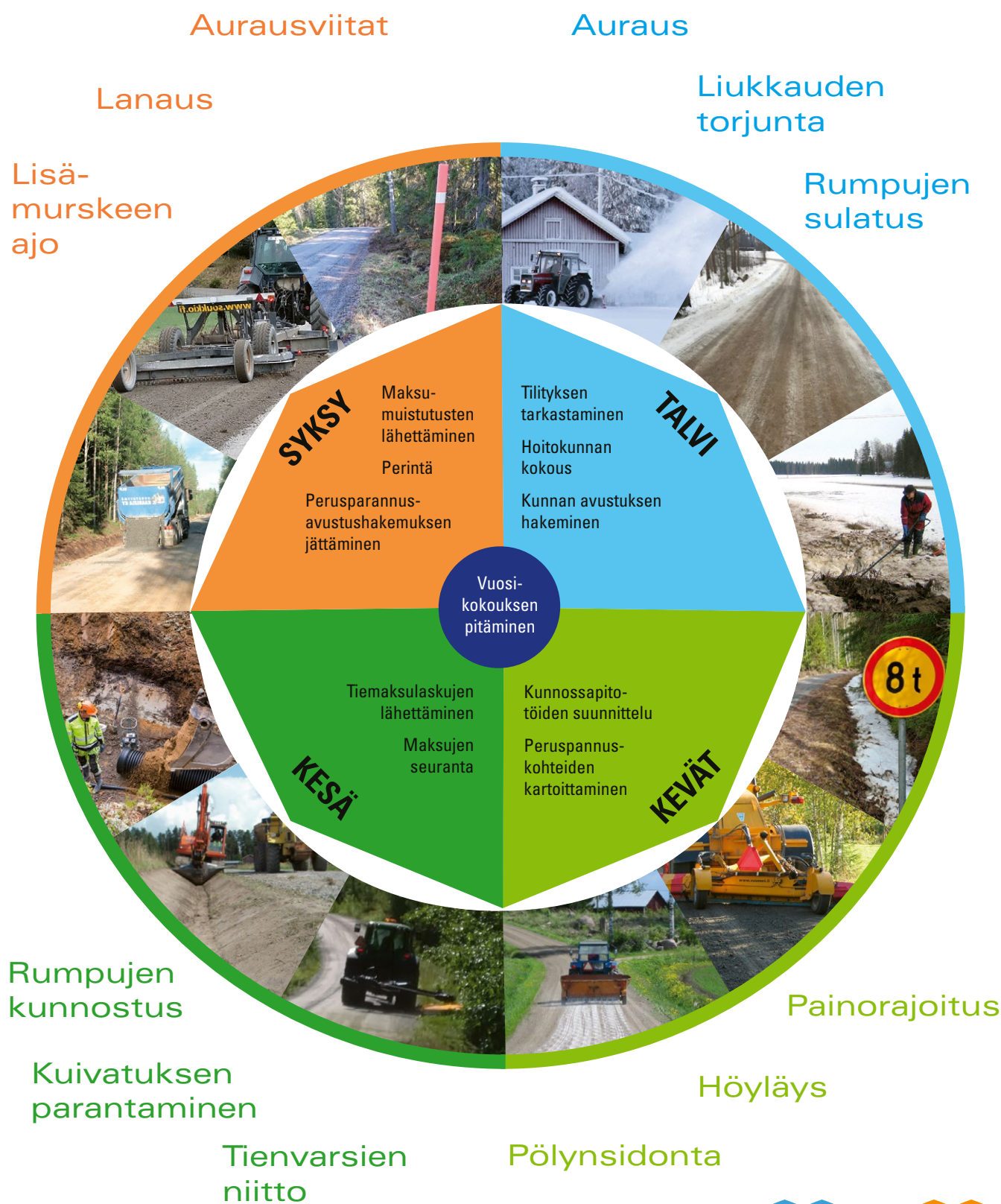
Kulutuskerrokseen lisättävän materiaali sopiva raekoko on 0-11 tai 0-16 mm. Laadukas murske sisältää tasaisesti eri kokoisia kivi eli murske on ammattitermiä käyttäen käyrillä. On siis tärkeää, että murskeessa on myös hienoa kiviainesta riittävästi, jotta murske sitoutuu hyvin tienpintaan. Mikäli tiellä tarvitaan kantavuutta lisää, murskeen koon pitää olla vähintään 0-31 mm. Mursketta kannattaa ajaa paksuudeltaan vähintään tuplapaksuus rakokoon nähden, jotta saadaan mahdollisimman suuri kantavuuden lisäys.

Murskeenajon jälkeen tie lantaa niin, että tien sivukaltevuus on 3-5 prosenttia. Työhön tarvitaan tielana, jossa on terien hydraulinen kaltevuuden säätö tai tiehöylä.

Aurasviitat ovat tarpeelliset, jotta välttytään yliauraukselta. Aurasviittojen asennus sopii hyvin talkootyönä tehtäväksi työksi, mutta se voidaan sisällyttää myös talviauraururakkaan, jolloin vastuu aurasviittojen asentamisesta on urakoitsijalla. Syksyn tehtäviä on myös urakkasopimuksen tekeminen talviaurauksesta sekä liukkaudentorjunnasta. Sovittu hinta voi olla €/kerta tai €/tunti. Hinnan lisäksi sopimukseen on hyvä kirjata myös aurauksen lähtökynnykset esimerkiksi seuraavasti: ”tie aurataan sateen jälkeen, jos lunta on tullut vähintään 3 cm”, ”sateen aikana lähdetään auraamaan, kun pakkaslunta on kertynyt yli 10 cm, suojalunta 6 cm” tai ”tie on oltava henkilöautolla liikennöitävässä kunnossa klo 6-22 välisenä aikana.”

Tieyhdistys on tehnyt yhdessä viranomaisen kanssa Tiekunnan vuosikello – esitteen. Esite on ladattavissa kokonaisuudessaan yhdistyksen nettisivuilta. <https://www.tieyhdistys.fi>

Tiekunnan vuosikello



Muista valvoa tien kuntoa ympäri vuoden.
Käsittele henkilötietoja tietosuojasetuksen mukaisesti.
Vuosiokouksessa linjataan tienhoidon taso.

Uusi tieliikennelaki täytti vuoden

Viime vuoden kesäkuussa saimme uuden tieliikennelain. Päivitystarvetta oli ehtinyt syntyä, sillä edellinen kokonaisuudistus oli vuodelta 1982. Turvallisuutta tukeva lainsäädäntö on tärkeää, mutta liikenneturvallisuus syntyy lopulta aina kuljettajien käyttäytymisen kautta.

teksti: toimitusjohtaja Pasi Anteroinen, Liikenneturva | kuva: Nina Raitanen, Tieyhdistys

Uusi tieliikennelaki muutti satoja pieniä asioita liikenteessä ja toi muutoksia, jotka näkyvät tavalliselle tienkäyttäjälle konkreettisesti tienpien-tareilla ja opastetuluissa uusittuina liikennemerkeinä. Uudistus toi mukanaan noin 50 kokonaan uutta liikennemerkkiä. Samalla moni tuttu merkki muuttui hieman.

Yksi tärkeä tekijä merkkiuudistuksessa on liikenneturvallisuus. Sen vuoksi esimerkiksi joukko vanhoja liikennemerkejä on saanut päivitetyn ulkoasun. Kun kuvioiden hienopiirteisyyttä suoraan vaihdetaan, ne erottuvat esimerkiksi pimeällä paremmin.

Liikennemerkkiuudistus oli ja on iso muutos, joka ei kuitenkaan tapahdu yhdessä hetkessä. Monen uuden liikennemerkin tarkempaa käyttöä on vielä määritelty työryhmissä ja osa uusista ohjeistuksista on yhä kesken.

Samalla kymmenen vuoden siirtymäaika takaa sen, että vanhoja liikennemerkejä tulee vastaan vielä pitkään.

Liikennesäännöt vain osa liikenneturvallisuutta

Vaikka toimivat säännöt ovat tärkeä osa liikenneturvallisuutta, eivät ne itsessään riitä lisäämään liikenteen turvallisuutta. Kuljet-

tajien ja tienkäyttäjien käyttäytyminen on yhä merkittävä liikenneturvallisuustekijä. Liikenneturvallisuuden ytimessä uusi laki on silloin, kun se kuvaa turvallisen tieliikenteen periaatteita. Tienkäyttäjän tarvitsee erityisesti sisäistää, että huolellisuus ja varovaisuus sekä ennakointi velvoittavat kaikkia meitä liikkujia. Muut huomioonottava käytös ja tietoinen vaarojen ja vahinkojen välttäminen turvaavat kaikkien matkan.

Tutkijoiden mukaan liikenneturvallisuus syntyykin kolmen suuren teeman ympärille. Turvallinen tielläliikkuja tarvitsee käyttöönsä turvallisen ajoneuvon ja renkaiden alle turvallisen tiestön. Puuttamalla ja parantamalla epäkohtia näiden kolmen suuren kokonaisuuden osalta voidaan tieliikenteestä tehdä yhä turvallisempaa.

Tekoa myös tarvitaan, sillä Suomella, kuten muualla Euroopallakin, on merkittäviä liikenneturvallisuustavoitteita. Juuri eduskuntaan käsiteltäväksi saapunut 12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma asettaa seuraavan 10 vuoden liikenneturvallisuustavoitteeksi, puolittaa liikennekuolemien määrän vuoteen 2030 mennessä vuoden 2020 tasosta. Tavoitteena on konkreettisesti pelastaa joka vuosi yli 100 suomalaista liikennekuolemalta ja saa-

da vuotuinen liikennekuolemien määrä alle 100 tapaukseen. Viime vuoden ennakkotietojen mukaan Suomen liikenteessä menehtyi 222 ihmistä, joten työtä riittää. ▼



Lähde: Liikenneturva



► Myös yksityisteiden liikennemerkit pitää vaihtaa siirtymäajan kuluessa (kuva: Nina Raitanen).

Uuden yksityistielain alkutaival on kuljettu

Junttaporukoiden valta on lisääntynyt, kun tolkun ihmiset eivät uskalla hakea muutosta päätöksiin.

teksti: Simo Takalammi, Tieyhdistys

Uuden yksityistielain kanssa on eletty kaksi ja puoli vuotta ja sisäänajovaihe on saatu tiekunnissa vietyä läpi. Kaikki tiekunnat ovat jo pitäneet ensimmäiset kokouksensa uutta lakia noudattaen, vaikka vieläkin kuulee kysymyksiä siitä, että onko uuden lain tuomat muutokset todellakin otettava käyttöön jokaisessa tiekunnassa.

Kokonaisuutena arvioiden uusi laki on osoittautunut toimivaksi paketiksi ja lain teksti on hyvin luettavaa sekä hyvin jäseneltyä. Yksitystielaki hyppäsi poikkeuksellisen vaikeaselkoisesta tekstistä erittäin miellyttäväksi ja selkeästi luettavaksi lakitekstiksi. Hyvä näin, koska kyse on niin sanotusta kansalaislaista, jonka soveltajat ovat valtaosin täysin maallikoita.

Pelot epäkohdista vahvistuivat

Valitettavasti uuden lain pahimmat epäkohdat olivat kaikkien nähtävissä jo lain valmistuttua ja pelot ovat osin toteutuneet. Suurin murhe on muutoksenhakuun tullut muutos eli tiekunnan päätöksiä moittivan on nyt nostettava moitekanne käräjäoikeu-

desa. Aiemmin muutoksenhakuelimenä toimi kunnan tielautakunta, joka oli lähellä tiekuntia ja menettely oli hyvin kustannustehokas. Käräjäoikeudesta varmasti saadaan lainmukainen ratkaisu, mutta kulut hirvittävät kaikkia osapuolia. Käräjillä hävinnyt osapuoli tuomitaan liki aina korvaamaan vastapuolen oikeudenkäyntikulut. Kokeemus on jo osoittanut, että 10 000 euroa on aika hyvä arvio kuluille, jotka hävinnyt osapuoli saa maksettavakseen. Tämän lisäksi maksettavaksi tulee tietysti myös omat kulut, jotka ovat helposti toinen mokoma.

Ongelma on vakava ja se olisi ratkaistava jollakin muulla tavoin. Oikeudenkäyntikulujen kasvu on jatkunut 90-luvulta asti ja asia on ollut esillä liki kaikkien hallitusten hallitusohjelmassakin. Mitään konkreettista ei asiassa ole tapahtunut. Ongelma ei tietysti ole yksin tiekuntien vaan koskee muitakin elämänsaloja.

Etäosallistuminen arvoon arvaamattomaan

Uutta lakia valmisteltaessa ei osattu arvata etäosallistumisen nopeasti tulevaa tarvetta

ja lakiin tulikin vaatimus siitä, että etäkokouksen järjestäminen piti erikseen päättää tiekunnan kokouksessa tai säännöissä. Pandemian iskiessä erittäin harva tiekunta oli tehnyt päätöstä etäosallistumisen mahdollistamisesta ja näin ollen etäkokouksia ei voitu käyttää edes vakavan terveysuhan oloissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö valmisti pikaisesti lakiin muutoksen ja keväällä 2021 eduskunta hyväksyi muutoksen yksityistielain 58 §:ään ja etäosallistuminen mahdollistettiin kaikille tiekunnille.

Kuntien avustusten edellytykset herättäneet keskustelua

Laissa säilytettiin kuntien vapaus yksityisteiden avustamiseen, mutta ehdoksi asetettiin tiekunnan aktiivisuus eli tiekunnan tulee pitää kokouksensa ja ilmoittaa tarvittavat tiedot Digiroadiin ja maanmittauslaitokselle. Tästä vaatimuksesta on aiheutunut osassa maata paljon epäselvyyttä, koska osa kunnista on ottanut yksityisteitä hoitoonsa ja hoitanut niitä kuin omia katujaan. Tarkkaan ottaen kyse on kuitenkin yksityistiestä

ja kuntien avustuksista. Näin myös kunnan hoidettavana olevien tiekuntien on pyörittävä kokouksensa, vaikka näin ei ole toimitettu kenties vuosikymmeniin.

Elämä ei lopulta suuresti muuttunut

Uusi laki ei tuonut tiekuntiin sittenkään dramaattisia muutoksia vaan valtaosassa tiekuntia elämä rullaa hyvin ja uudet käytännöt on saatu hyvin ajettua sisään. Lakimuutoksen tavoitteena oli yksityistie-maailman peruseräiteiden säilyminen ennallaan ja tässä on onnistuttu hyvin. Tieoikeus ja tiekunnan osakkuus perustuvat edelleen maanomistukseen ja tien kustannukset jaetaan siitä saatavan hyödyn mukaisesti.

Mikäli tiekunnassanne ei vielä ole päivitetty asiakirjoja uuteen lakiin sopiviksi, niin asia on ensiarvoisen tärkeä ottaa välittömästi työn alle. Vanhan lain aikaisilla pohjilla toimittaessa laillisten kokousten järjestäminen ei onnistu. Tähän asiaan Tieyhdistyksen neuvonnassa törmäämme edelleen, mutta onneksi vain yksittäistapauksissa. ▼

Yksityisteiden monet rummut

teksti: Kari Kohtala, Jita OY | kuva: Juha-Matti Koppelomäki / Aidia Oy

Yksityistiet tarvitsevat rumpuja aivan samoin, kuin korkeamman luokan tiet. Rumpujen asentamiseen ja mitoituskeeseen pätevät myös kaikilla teillä samat lainalaisuudet. Ne eivät saa padottaa veden kulkua siten, että vahinkoa syntyy rakennuksille ja yläpuoliselle alueelle. Mikäli tien runkoon pääsee vettä, se hakee ajan kanssa reitin rakenteen läpi katkaisten lopulta koko tien. Vastaavasti tulvaveden päästessä nousemaan tienpinnan tasolle, se vie tien mennessään.

Rumpuja on erilaisia

Rumpujen materiaaleina käytetään nykyisin yleisesti polyeteeni- tai polypropeenimuovia niiden käsittely-, hinta- ja kestävyysominaisuuksien vuoksi. Muovista valmistetun rumpuputken rakennetta kutsutaan tuplaputkeksi, koska se muodostuu kahdesta eri kerroksesta. Sisäkerros on sileä varmistaen veden esteettömän virtauksen. Ulkokerros on aallotettu antaen putkelle keveyttä ja kestävyttä. Tällaisen rakenteen avulla on pyritty minimoimaan muovin käyttö samalla varmistaen, että putki täyttää kaikki standardin sille asettamat tuoteominaisuusvaatimukset. Niitä ovat mm. rengasjäykkyys, iskulujuus ja lommahdus, jotka kaikki kuvaavat putken ominaisuuksia asennuksen ja lopullisen käyttötilanteen osalta.

Rumpuputkissa on valittavissa kahta eri lujuusluokkaa, Sn 4 ja Sn 8. Näistä Sn 8 on vahvempaa kestävämpään rummulle tulevat kuormitukset. Sn 4-luokan rummut soveltuvat hyvin maatalouskäyttöön. Kumpiakin putkia on saatavissa 6 metrisinä varustettuina jatkomuhvilla sekä 8 ja 10 metrisinä ilman jatkomuhvia. Monessa kohteessa 8 ja 10 metriä on riittävä pituus. Rummun mi-

nimi peitesyvyys on 50 cm mitattuna tien pinnan tasausviivasta putken yläpintaan.

Putken mitoitus ja asennus

Putken mitoituksen tekee yleensä suunnittelija. Mikäli kohde on sen tyyppinen, että varsinaista suunnitelmaa ei ole, niin valuma-alueen pinta-alan perusteella voidaan haarukoida tarvittava putkihalkaisija. Valuma-alueen ollessa esimerkiksi 50 hehtaaria peltoa, tulee putken olla sisähalkaisijaltaan vähintään 600 mm. Liittymärummuissa minimikokona on myös ohjeiden mukaan 300 mm. Tätä pienempiäkin rumpukokoja käytetään. Niiden osalta tulee kuitenkin huomioida, että pieni putki jäätyy umpeen helpommin. Alle 200 mm:stä ei kannata asentaa edes mäen päällä olevaan liittymään.

Putken käsittelyssä tulee huomioida, että pakkasella sen iskulujuus heikkenee. Tämän vuoksi rummun asennusta ei tule tehdä yli -15 asteen pakkasessa. Putket on myös UV-suojattu, mutta ne kannattaa kuitenkin peittää auringon valolta, mikäli odotettavissa on yli vuoden varastointi. Teknisesti putkilla on vähintään 50 vuoden käyttöikä edellyttäen, ettei niitä vaurioita jokin ulkopuolinen voima.

Rumpuputki asennetaan kaivantoon tiivistetyn ja kantavan murskepatjan päälle, vähintään 1 % kaltevuuteen. Ympäristäyttyä tehdään tiiviillä kerroksilla molemmiin puolin putkea käyttäen hiekkaa tai mursketta. Kiviä tai jäätyneitä maata ei saa asentaa putkea vasten. Täyttöä nostetaan tien rakennekerrosten alapintaan saakka. Siirtymäkiilan avulla voidaan tasata roudan sulamisen aikaisia heittoa. Luiskat tulee verhoilla huonosti vettä läpäisevällä maa-aineksella,



➤ Muoviputket on syytä säilyttää tasaisella paikalla asennukseen asti.

jolloin veden tunkeutuminen rakenteeseen estyy. Kohteissa, joissa on odotettavissa voimakasta tulvimista tai haittoja, on päärummun viereen ylemmäksi asennettu tulvapatki hyvä henkivakuutus. Se pysyy auki myös talvella varmistaen veden virtauksen, mikäli päärumpu on osittain tai täysin jäässä. Se lisää myös kapasiteettia.

Oikein asennettu rumpu ei vaadi juuri-

kaan huoltoa. Rummun päät täytyy kuitenkin pitää vapaina esteistä ja veden oikovirtaukset tulee estää. Vuosien varrella luiskat yleensä ruohottuvat itsestään ja tulevat vettä läpäisemättömiksi. Kohteissa, joissa tulvat ovat usein riesana, kannattaa harkita putken koon kasvattamista tai tulvapatken asentamista. Ne ovat aina halvempia tehdä, kuin hätätyönä korjata tien rakenteita. ▼

Laadukas lumen auraus rautatien tasoristeyksessä on turvallisuusteko

Talvet vaihtelevat vuodesta toiseen. Lunta yleensä kuitenkin riittää aurattavaksi, välillä enemmän ja useammin kuin olisi tarpeen. Varsin moni yksityistie risteää rautatien kanssa tasoristeyksessä, sillä Suomen 2600 tasoristeyksestä noin 1700 on yksityisteillä.

teksti: Marko Tuominen, Väylävirasto | kuva: Markku Nummelin, Väylävirasto

Aasianmukaisesti tehty lumen auraus tasoristeyksessä lisää aina liikenneturvallisuutta. Kun lunta ei kasata tasoristeyksen lähelle, tienkäyttäjällä on parempi mahdollisuus nähdä lähestyvä juna riittävän ajoissa.

Myös radan kohdalla auraamisella on suuri merkitys turvallisuudelle. Kun varmistetaan, ettei radan kohdalle jää aurauksalleja tai jäälohkareita, vältetään junien törmäminen niihin.

Radan kohdalle jätetyt aurauksvallit ja jäälohkareet saattavat aiheuttaa vakavia vaurioita junaan sen törmätessä niihin suurella nopeudella. Pahimmassa tapauksessa suuret aurauksvallit ja jäälohkareet voivat aiheuttaa junan suistumisen kiskoilta. Samalla on hyvä muistaa, että junan sinkoamat jäälohkareet

voivat aiheuttaa vaaraa myös tienkäyttäjille ja sivullisille. Myös tasoristeykset varoituslaitteet voivat vaurioitua lentävästä jäädä.

Miten toimia tasoristeyksessä?

Turvallisuuden varmistamiseksi lumen aurauksessa kannattaa noudattaa Väyläviraston ohjetta *Maanteiden talvihoito – Menetelmätieto*.

Keskeiset seikat turvallisuuden kannalta ovat:

- Rautatien tasoristeys on erityistä varovaisuutta vaativa kohde. Oman turvallisuuden lisäksi on varmistettava, ettei rautatieliikenteelle aiheuteta vaaraa.
- Rautatieliikennettä tulee aina varoa aurauksen aikana.

- Aurausnopeus on pidettävä alhaisena 10–20 km/h ja varottava radan rakenteita.
- Ratarakenteiden ylityksessä terää nostetaan hieman ja valitaan sellainen ajovaihe, että risteys voidaan ylittää turvallisesti. Aurauksen yhteydessä tulisi käyttää alusterää, jotta polanne pysyy ohuena tasoristeyksen läheisyydessä.
- Tien aurauksen ja höyläyksen synnyttämät vallit on siirrettävä niin kauaksi radasta, että ne eivät aiheuta haittaa raiteella liikkuvalla kalustolle tai radan kiinteiden laitteiden toiminnalle, eivätkä muodosta näkemäestettä.
- Tasoristeyksen kunnossapidon yhteydessä on varmistettava, että raideliikenteelle ei synny vaaraa kivistä, jäälohkareista tms.



Vastaavia ohjeita annetaan myös kirjassa *Yksityistien kunnossapito – Kunnossapitotöiden suunnittelun ja toteuttamisen perusteet*. ▼

Metsäteiden merkitys ja kunto Suomessa

teksti: Mika Lammi, Tampereen yliopisto

Metsäteiden kunto on heikentynyt Suomessa erityisesti viimeisen kymmenen vuoden aikana. Arvion mukaan jopa kolmasosa, eli noin 50 000 kilometriä Suomen metsätieverkostosta olisi perusparannuksen tarpeessa. Metsäteiden heikko kunto aiheuttaa kuormituskestävyysoongelmia, mikä vaikeuttaa raakapuukuljetuksia tai jopa estää kuljetukset tiellä kokonaan.

Suurin osa Suomen metsäistä on rakennettu 1970–1990 -luvulla. Tuolloin rakennetut metsätiet ovat saavuttaneet perusparannusiän. Perusparannusten määrät eivät vastaa nykyisin tarvetta, minkä vuoksi metsäteiden korjausvelka kasvaa koko ajan. Metsäteiden perusparannusmäärien huomattava lisääminen olisi erittäin tärkeää, jotta Suomen metsätieverkoston kunto saataisiin kokonaisuudessaan hyvälle tasolle.

Hyväkuntoinen metsätieverkosto on yksi tärkeä tekijä metsäteollisuuden tulevaisuuden kehityksen mahdollistamisessa. Suomen metsätieverkoston kunnan heikentyminen ja korjausvelan kasvu olisi erittäin tärkeää saada pysähtymään mahdollisimman nopeasti, jotta metsäteiden heikko kunto ei muodostaisi estettä ympärivuoti-

sille ja kustannustehokkaille raakapuukuljetuksille, eikä heikentäisi metsäteollisuuden kilpailukykyä ja toimintaedellytyksiä. Tällä hetkellä raakapuukuljetukset onnistuvat Suomessa vielä kohtuullisen hyvin, mutta metsäteiden kunto heikentyy huolestuttavasti. Tämän vuoksi jo lähitulevaisuudessa raakapuukuljetusten tilanne voi olla vielä selvästi nykyistä haasteellisempi.

Metsäteiden kunnan heikentymiseen vaikuttavat tekijät

Kuvassa on esitetty tärkeimmät metsäteiden kunnan heikentymiseen vaikuttavat tekijät. Metsätien kunto alkaa heikentyä nopeasti, jos metsätien kunnossapidosta ei pidetä huolta. Tilanne pahenee ajan saatossa, jos metsätien perusparannusta ei toteuteta ajoissa. Yksityisten tiekuntien aktiivisuuden tai osaamisen puute ovat tärkein syy, minkä takia metsäteiden kunnossapito ja perusparannukset jäävät tekemättä.

Metsätien kuivatuksen ja rakennekerrosten ominaisuuksien heikentyminen johtaa siihen, että tien kunto heikkenee nopeasti sateiden vaikutuksesta ja keväällä lumien sulamisen aikaan ja syntyy kelirikko. Kelirikon aikana tien kuormituskestävyys



► Puutavara-auto varastopaikalla (kuva: Teuvo Taura).

on heikentynyt.

Paljon huomiota mediassa ja keskusteluissa saavat sateiden ja roudattomien talvien lisääntyminen sekä ajoneuvojen massojen kasvu eivät ole alkuperäinen syy metsäteiden kunnan heikentymiseen, mutta niiden vaikutuksesta metsäteiden kunnan heikentyminen tulee usein helpommin esille tai ne voivat nopeuttaa metsätien kunnan heikkenemistä. Ilmastonmuutos lisää todennäköisesti sateiden ja roudattomien talvien määrää tulevaisuudessa entisestään.

Miten metsäteiden kunto saadaan paremmaksi?

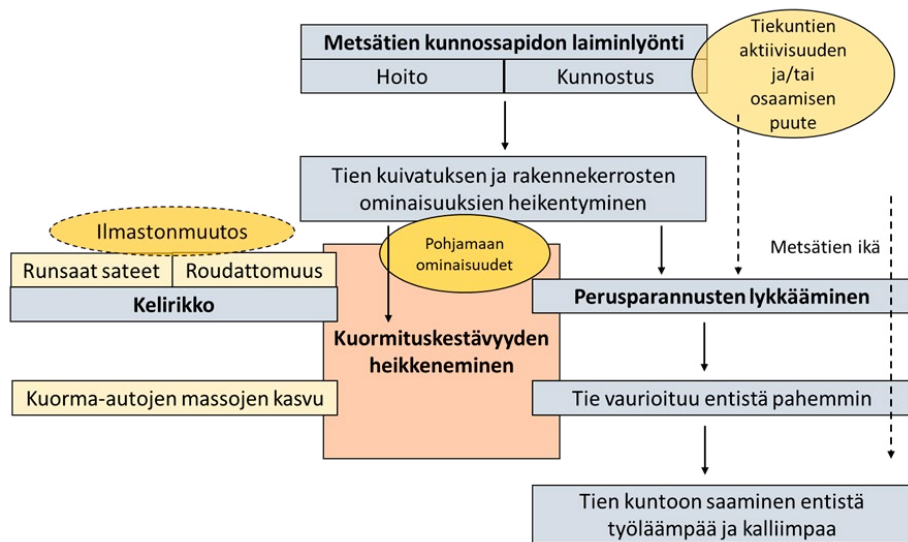
Metsäteiden kunnan parantamiseksi olisi tärkeää saada tiekunnat tekemään tai teettämään nykyistä aktiivisemmin metsäteiden kunnossapidon toimenpiteitä ja metsäteiden perusparannuksia. On kuitenkin haaste löytää keinot, joilla tiekuntien houkuttelu tähän onnistuisi parhaiten. Tiesakkaat pitäisi saada ymmärtämään metsäteiden hyvän kunnan merkitys nykyhetken lisäksi myös pidemmällä aikavälillä.

Normaalisti metsäteiden kunnossapito ei vaadi kovinkaan vaikeita, kalliita ja järeitä toimenpiteitä. Vähintään kerran vuodessa tehty oikeanlainen lanaus ja tienvarsien niitto parin vuoden välein riittää varsin hyvin. Lisäksi tien rikkoutuneet rakenteet tulee korjata mahdollisimman nopeasti.

Kunnossapidon tärkein tavoite on pitää tien kuivatusominaisuudet hyvässä kunnossa.

Kun metsätien kunto alkaa selvästi heikentyä, ei pelkillä kunnossapidon toimenpiteillä kannata väkisin yrittää pitää metsätietä kunnossa. Tässä vaiheessa tulisi tehdä metsätien perusparannus. Perusparannuksessa metsätie kunnostetaan perusteellisesti ja tie saatetaan nykyajan vaatimuksia vastaavaksi. Perusparannuksessa metsäteiden kuormituskestävyysvaatimukset kannattaa nostaa uusien ajoneuvojen massojen mukaiselle tasolle. Lisäksi metsätien kuivatuksen ja rakennekerrosten ominaisuuksien suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota ilmastonmuutoksen aiheuttamiin haasteisiin, kuten sateisiin ja roudattomiin talviin. Perusparannuksen toteutus riittävän ajoissa on kustannustehokas ratkaisu. Metsätien perusparannustarpeen tunnistamisessa voidaan käyttää avuksi muun muassa silmämääräistä arviointia, tien käyttäjien kokemuksia sekä kantavuusmittalaitteita.

Artikkeli perustuu Mika Lammin diplomityöhön (*Metsäteiden merkitys ja kunto Suomessa: Kevyiden kantavuusmittalaitteiden käytettävyys metsäteiden kunnan arvioinnissa*), joka on luettavissa kokonaan osoitteessa: <https://trepo.tuni.fi/handle/10024/123853>.



► Metsäteiden kunnan heikentymiseen vaikuttavat tekijät ja heikentymisen aiheuttamia seurauksia.

Sakari Seppälä Mynämäeltä on Vuoden Tieisännöitsijä 2020

teksti: Simo Takalammi, Tieyhdistys | kuva: Nina Raitanen, Tieyhdistys

Tieisännöitsijä Sakari Seppälä on Vuoden Tieisännöitsijä 2020.

Seppälä sai tunnustuspalkinnon maamme tieisännöitsijöiden vuosittaisessa neuvottelupäivässä, mutta kokoontumisrajoituksista johtuen palkinto luovutetaan hänelle myöhemmin.

Vuoden Tieisännöitsijä on valittu yksityisteiden tieisännöitsijöiden keskuudesta vuodesta 2008 alkaen. Hän on henkilö, joka omalla toiminnallaan on ollut esimerkillinen ja vaikuttava tieisännöitsijä. Valintarvoinnoissa painottuu myös, jos henkilö on ollut osaltaan kehittämässä tieisännöintiä. Valinnan suorittavat aikaisempina vuosina Vuoden Tieisännöitsijäksi valitut yhdessä Suomen Tieyhdistyksen edustajan kanssa.

Sakari Seppälä aloitti tieisännöinnin vuonna 2005. Hän on noin 15 vuoden ajan

tarjonnut osaamistaan ja palvelujaan lukemattomille tiekunnille pääasiassa Varsinais-Suomessa, mutta silta-asioissa hänen asiantuntemustaan on käytetty koko maassa. Seppälä on tehnyt pitkän uran silta-asioiden parissa Tiehallinnossa ja myöhemmin organisaatiomuutokset siirsivät hänet Destiaan. Destiaista lähtönsä jälkeen Seppälä on jakanut korkeaa osaamistaan yksityistiekentän tarpeisiin. Yksitysteiden siltojen kunnostustarve on suuri ja siltarakenteet ovat suunnittelun kannalta erittäin vaativia kohteita.

Yksitysteiden tieisännöitsijä on täysin suomalainen innovaatio. Missään muussa maassa ei ole kyseistä osajakuntaa. Suomen Tieyhdistyksen kouluttamia Tieisännöitsijöitä on Suomessa ollut vuodesta 2003 lähtien. Koulutuksen käyneitä on kaikkiaan noin 300.



Suunnitelmallisuus on valttia yksityisteidenkin ylläpidossa

Sarkastentielle laadittiin kunnostus- ja hoitosuunnitelma ammattikorkeakoulun opinnäytetyönä.

teksti ja kuvat: Veikko Hoppula

Tampereen ammattikorkeakoulussa julkistettiin 22.4.2021 opinnäytetyö, jonka sisältöä ja suosituksia on tarkoitus jatkossa hyödyntää Aitoon kyläkeskuksen suunnasta etelään johtavan Sarkastentien turvallisen liikennekunnan ylläpitämisessä. Työn tilaajana oli hoitokunta, joka tiekunnan osakkaiden valitsemana toimielimenä toteuttaa yksityistielain velvoitteita ja huolehtii tien käyttökelpoisuuden ylläpidosta ja talouden hoidosta.

Yhtä tietä pitkin hoidetaan monta asiaa

Sarkastentie on 4,6 kilometrin mittainen yksityistie, joka alkaa Aitoon urheilukentän luota päättyen Pitkäjärven pohjoispään asutuskeskittymään. ”Sarkasten kulmana” yleisesti tunnetulla seudulla on tätä nykyä 3 vakituisesti asutettua maatilataloutta ja 9 vapaa-ajan asumusta, joista osa ympärivuotisessa käytössä. Osaa Sarkastentiestä käyttävät myös siltä erkanevan Töyräsojantien vaikutuspiirissä olevat vapaa-ajan asuntojen ja metsätalouksien haltijat.

Ajoittain hyvinkin vilkasta henkilöautoliikennettä esiintyy metsästysseuran tukikohdassa ja sen yhteydessä olevilla harjoitusalueilla toteutettavien tapahtumien aikana.

Tuntuva vaikutuksensa on myös peltoviljelyalueilla, joille liikenneviiden muokaus- ja korjuukoneiden kuten myös tuotekuljetuskalustonkin suuri koko aiheuttavat omat haasteensa tien mitoitukselle ja kuormituskestävyydelle. Tien alkuosalla on lähitulevaisuudessa odotettavissa huomattavaa raskaan liikenteen lisääntymistä, kun uudet hiekanottoalueet otetaan tuotantokäyttöön.

Tie on ainoa henkireikä vaikutuspiirinsä asukkaille

Sarkastentie ei ole läpikulkuväylä, joten tositarpeen tullen se on ainoa mahdollinen reitti esimerkiksi pelastuskalustolle. Asukkaiden asiointimatkat perustuvat usein ennalta määrittelyihin aikatauluihin, joista poikkeaminen saattaa aiheuttaa paljon harmia. Anssin kauppa toki palvelee vielä iltamyöhälläkin, mutta lääkärille viikkoja aikaisemmin tehtyä aikavarausta ei niin vaan matkan varrelta enää vaihdetakaan. Siksi nyky maailmassa tien on oltava liikennöitävässä kunnossa kokoaikaisesti.

”Tienhoidon käsikirja” todettiin tarpeelliseksi

Haja-asutusalueille tyypilliseen tapaan tienhoito on Sarkastentielläkin vuosikymmeniä ollut samojen talkoohenkisten asukkaiden harteilla. Eipä ole hoitokunta juuri moitteita joutunut kuuntelemaan, kun tietä on hoidettu pitkän kokemuksen myötä kertyneen tietämyksen suomalla rutiinilla.



Opinnäytetyösopimus allekirjoitettiin 19.10.2020. Vasemmalta lehtori Anne Kasari, opiskelija Paavo Jäppi sekä hoitokunnan puheenjohtaja Erik Naulapää.

Hoitokunnan puheenjohtaja **Erik Naulapää** on osaltaan kantanut huolta Sarkastentiestä 1960-luvulta alkaen.

– Talvisin sakeampina pyrypäivinä sekä erityisesti kovempien syysmyrskyjen aikaan hoitokunnan edustaja on 24/7 valmiudessa. Silloin on pidettävä moottorisaha auton takakontissa koko ajan, sanoo Erik, sillä useinkin on matkanteko tyssännyt tielle kaatuneeseen puunrunkoon.

Kun vuosia kertyy riittävästi, on tiekuntaan löydettävä uusia toimijoita. Muutoin on olemassa vaara, että vuosikymmenten kuluessa kertynyt hiljainen tieto jossakin vaiheessa katoaa ja vaikuttaa siten negatiivisesti myös tienhoidon sujuvaan ja tehokkaaseen organisoimiseen. Toisaalta rutinoituneeltakin toimijalta saattaa jäädä huomaamatta haittoja tai epäkohtia, joiden korjaaminen olisi eduksi tulevaisuuden tienpidolle.

Myös mahdolliset laajemmat kunnostustoimet edellyttävät asianmukaista ennakosuunnittelua jo alustavienkin rahoitus- ja toteutuskäytäntöjen valitsemiseksi.

Uhkakuvan välttämiseksi heräsi hoitokunnassamme ajatus laadittua Sarkastentielle kunnostustarveselvitys ja hoitosuunnitelma, jota tiekunta voisi nyt ja etenkin tulevaisuudessa käyttää toimintansa ohjenuorana. Julkaisu voisi toimia eräänlaisena tienhoidon käsikirjana ja helpottaisi siten kokemattomampienkin toimijoiden työtä.

Suomen parhaaksi rankattu ammattikorkeakoulu mukaan

Työn teettäjäksi löytyi Tampereen ammatti-

korkeakoulun rakennus- ja yhdyskuntatekniikan tutkinto-ohjelma, jossa infrarakentamista opiskellut aitolainen **Paavo Jäppi** sai tilauksesta sopivan aiheen opinnäytetyöhönsä.

Opinnäytetyön ohjaajana toiminut **Anne Kasari** kävi syksyllä 2020 maastokäynnillä tiekohteella ja oli erittäin positii-visesti yllätynyt tien kunnosta.

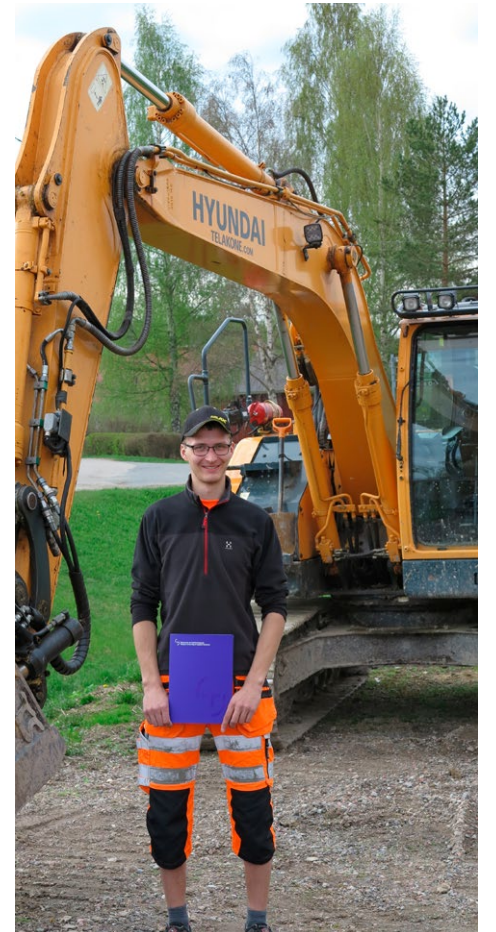
– Näkee, että tietä on hoidettu vuosien aikana hyvin, Anne kertoi.

Helposti käy niin, että koska teiden kunnossapito maksaa, siitä tingitään sillä seurauksella, että teitä joudutaan lopulta kunnostamaan suuremmalla rahalla, kun hoito on ontunut vuosien ajan. Toivotaan, että hyvin onnistunut opinnäytetyö vie osaltaan tietoa niin tien hoidosta kuin kunnossapidostakin eteenpäin, mutta myös halu pitää tie hyvässä kunnossa jatkuu tulevaisuudessa. Paavo sisällytti työhönsä edellä mainittuja tietoja ja teki opinnäytetyön itsenäisesti ratkaisten eteen tulevia haasteita hienosti. Maastokäynnin tueksi tehtiin haastatteluja ja opinnäytetyötekijä keksi keinon paikantaa kunnossapitokohteet.

Mielekäs toimeksianto tuottaa hyvän lopputuloksen

– Opinnäytetyön aiheeksi saamani hoito- ja kunnossuunnitelma vaikutti erittäin mielenkiintoiselta alusta alkaen, tunnusti Paavo Jäppi valmistunutta työtään luovuttaessaan.

Tien sijainti omien kotikontujen läheisyydessä loi myös erittäin vahvan pohjan työn tekemiseen. Työn mielekkyyttä lisäsi



Paavo Jäpille tierakentamisessakin tarpeelliset maansiirtotyöt ja koneenkäsittelytaidot ovat tuttuja perheyrittäjän arkielämästä.

myös sen käytännönläheisyys. Suunnitelmassa käsitellyt aiheet ja suunnitellut kunnostustoimet pyrittiin pitämään järkevinä, muistaen tien käyttötarkoitus ja käyttäjien tarpeet. Tienkäyttäjien tarpeet ja huomiot kartoitin tyytyväisyyskyselyllä.

– Hoito- ja kunnossuunnitelman ohjeistoa laatiessani sain toteuttaa itseäni etsien tietoa aiheen oppaista ja hyödyntäen koulusta saamiani oppeja sekä itse käytännössä huomattuja havaintoja. Kaiken kaikkiaan kyseinen aihe sopi itselleni opinnäytetyöksi erittäin hyvin.

– Erityismaininta pitää antaa aktiivisesta tiekunnasta, jonka kanssa yhteistyö sujui hyvin, kiittelee Paavo Jäppi.

Maalle ja maaseudulle vahvat siteet omaavana henkilönä Jäppi kokee maaseutua koskevat asiat merkityksellisinä. Tiestöön liittyvät työt ovat hyvin käytännönläheisiä ja niillä on työllistävä vaikutus maaseudulla.

– Suhtaudun avoimesti mahdollisuuksiin, joissa pystyn koulutustani ja osaamistani hyödyntämään, visioi tulevaisuuttaan toiveikkaana Paavo Jäppi, tuore infrarakentamisen insinööri.

Sarkastentien tulevaisuus erään seudun elämää ylläpitävänä kulkuväylänä on nyt entistä paremmin hallinnassa. ▼

Tilaa Suomen Tieyhdistyksen uutiskirje tai Yksitysteiden uutiskirje!

<https://www.tieyhdistys.fi/tilaa/>

Miten pandemia vaikutti tieisännöitsijöiden elämään?

teksti: Simo Takalammi, Tieyhdistys

Tiekunnat joutuivat ennennäkemättömän haasteen eteen keväällä 2020 pandemian saavuttua myös suomalaisten tiekuntien elämään. Tieyhdistyksen neuvontakanavista kysyttiin toistuvasti, miten tilanne pitäisi tiekunnissa hallita. Valmiita vastauksia ei ollut kenelläkään ja tautitilannekin vaihteli jatkuvasti.

Haastattelimme kolmea tieisännöitsijää pandemia-ajan kokemuksista ja kysyimme mitä voitaisiin tulevaisuudessakin pitää mukana tiekuntien hallinnossa. Vaikeiden aikojen opit ovat monesti hyödynnettävissä myös jatkossa.

Kokouksia jätetty pitämättä ja lykätty tulevaisuuteen

Kokouksia ruuhkautunut ja iso osa vuoden 2020 kokouksista on jäänyt kokonaan pitämättä.

– Hyvin hoidettujen ja sopuisien tiekuntien kokoukset oli helppo siirtää, kertoo **Tero Laurila** Kangasalta.

Laurila muistuttaa tieisännöitsijöillä olevan yleensä niin paljon tiekuntia huolehdittavana, että kokousten siirtäminen odottamaan mahdollista parempaa ajankohtaa on hyvin vaikeaa. Lohjalainen Mika Eronen on samaa mieltä ja muistuttaa tieisännöitsijöilläkin olevan perhettä ja muutakin elämää.

– Maa ei kaadu, vaikka tiekunnan kokousta ei päästäisikään pitämään huhtikuun toisena viikonloppuna, vaikka näin olisi toimittu sukupolvien ajan, pohtii Eronen.

Tiekunnan toimintaa soljuu yleensä ongelmitta eteenpäin niin pitkään kuin kassassa riittää rahaa juoksevien menojen maksamiseen. Tieisännöitsijä **Tanja Mynttinen** Kouvolasta kertoo parissa hänen asiakkaana olevassa tiekunnassa päädytyn kokousten pitämättä jättämiseen.

– Molemmat tiekunnat ovat hieman etulyöntiasemassa, koska niiden kassassa on ollut riittävästi rahaa kustannusten hoitamiseen, toteaa Mynttinen

Jos kokous on ollut pakko pitää, on se yritetty järjestää mahdollisimman turvallisesti. Tieisännöitsijä Mika Eronen kertoo järjestäneensä yhden kokouksen ulkona autokatoksessa. Eronen laskeskelee tiedosiaan olevan vain yhden tieosakkaan, joka on tuonut harmistuksensa poikkeusvuoden kokousasioista hänelle tietoon.

Kuntien yksityistieavustusten hakuehdoissa on monissa tapauksissa vaatimus tiekunnan kokousten pitämistä. Lähes kaikilla kunnilla avustusten hakuehdot poikkeavat toisistaan eikä yhtenäistä toimintatapaa ole. Eronen kertoo omalla toimialueellaan, läntisellä Uudellamaalla, kuntien käytäntöjen olevan varsin vaihtelevia. Joissakin kunnissa on oltu joustavia ja joissain kunnissa joustoa ei tilanteeseen nähden ole ollut paljoakaan.

Sähköisiä kokouksia päästy kokeilemaan

Yksityistielain uudistus toi etäkokoukset mahdolliseksi myös tiekuntiin, mutta laki edellytti asian päättämistä ennalta tiekunnan kokouksessa. Äärimmäisen harva tiekunta oli vuonna 2019 tällaista päätöstä tehnyt, joten pandemian alkaessa etäkokousten pitämiseen ei ollut mahdollisuuksia. Eduskunta muutti koronatalven aikana lakia ja keväällä 2021 laki mahdollisti etäkokoukset kaikille tiekunnille ilman erillistä päätöstä. Lakimuutos oli ehdottoman tarpeellinen.

Sähköisen osallistumisen tarjoaminen ei kuitenkaan ole tiekunnille läpihuutojuttu ja vaatii toimitelmältä aktiivisuutta sekä halua ratkoa siihen liittyviä teknisiä ja kokouksen juoksutukseen liittyviä kysymyksiä. Esimerkiksi osallistujien

”Maailma ei kaadu, vaikka tiekunnan kokousta ei päästäisikään pitämään huhtikuun toisena viikonloppuna, vaikka näin olisi toimittu sukupolvien ajan

tunnistamisesta tai äänestysmenettelystä ei yksityistielaisissa ole säädetty mitään, joten kokouksessa pitää soveltaa normaaleja kokousmenettelyjä. Tieisännöitsijä Mynttinen kertoo toimialueellaan Kouvolassa olevan ongelmia tietoliikenneyhteyksien kanssa.

– Erityisesti Jaalan pohjoisosissa yhteyden onnistuminen on kiinni metrin tarkkuudella sijainnista. Minulla onkin käytössä sekä Telian että Elisan liittymät.

– Kymmeniä tiekuntia hallinnoivan tieisännöitsijän ei ole mahdollista pysyä kärryllä sähköpostitse lähetettävistä kokouslinkeistä, joten olen ratkaissut asian laittamalla linkin osakasportaaliin, johon tieosakkaat voivat kirjautua” kertoo Laurila.

Eronen painottaa valmistautumisen merkitystä ja muistuttaa, ettei kokouksen kuluessa ole mahdollista ryhtyä ratkomaan yksittäisen osallistujan tietotekniikan ongelmia. Lainsäätäjä on lakimuutoksen esitöissä linjannut samoin eli vastuu osallistujan tekniikan ja yhteyksien toimimisesta on osallistujalla itsellään, eikä kokous muutu laittomaksi, vaikka jonkun yhteys katkeilisin. Näinhän se on perinteisessä kokouksessakin ja vastuu paikalle pääsemisestä on yksin osallistujalla. Jos auto hajoaa kokousmatkalla, ei se vaikuta kokouksen kulkuun.

Laurila kertoo sopuisien tiekuntien kokouksien olevan helpompi siirtää sähköisiksi kuin haastavampien, liki väkisin läpivievien, tiekuntien kokoukset.

Toimielin päättää sähköisestä osallistumisesta

Päätöksen sähköisen osallistumisen tarjoamisesta tekee tiekunnan toimitsijamies tai hoitokunta, mikäli asiaa ei ole päätetty aiemmin tiekunnan kokouksessa tai tiekunnan säännöissä. Tieisännöitsijä ei päätöstä tee, vaikka hänen tarjoamalla kokouspalveluilla suuri merkitys asiassa onkin. Tieisännöitsijä on alan asiantuntija ja luontaisesti hänelle kaatuneekin yhteyksien järjestäjän ja koneen käyttäjän tehtävät. Asiasta on kuitenkin sovittava nimenomaisesti tieisännöitsijän kanssa ja samalla on selvitettävä kustannusten korvaaminen.

On tärkeää huomata, että tieosakkailla ei ole ehdotonta oikeutta vaatia etäyhteyden järjestämistä vaan päätösvalta on nimenomaisesti tiekunnan kokouksella tai toimitelmällä. On selvää, että etäyhteydet mahdollistavat entistä paremmin tiekuntien kokouksiin osallistumisen ja mukaan saadaan toivottavasti ennen passiivisina olleita tieosakkaita. Moni heistä on tottunut etäyhteyksien käyttäjä työelämässä ja muussa toiminnassa. ✓

Yksityistielain 58 § muutos voimaan 12.3.2021

Etäyhteydellä tai kirjeitse järjestettävä tiekunnan kokous ei vaadi enää aiempaa päätöstä. Tiekunnan toimitsijamies tai hoitokunta voi sallia osallistumisen tiekunnan kokoukseen postin tai tietoliikenneyhteyden taikka muun teknisen apuvälineen avulla sekä määrätä tällaisen osallistumisen ilmoittamista varten määräjän.

Lakimuutos on pysyvä ja koskee kaikkia tiekuntia.

Alueelliset yksityistiepäivät tulevat syksyllä 2021

Perinteiset alueelliset yksityistiepäivät jouduttiin peruuttamaan viime keväänä, mutta nyt pandemian tilanne näyttää suotuisammalta ja Tieyhdistys järjestää alueelliset yksityistiepäivät loka-marraskuussa 2021.

Kiertue sisältää tapahtumat 14 paikkakunnalla Espoosta Rovaniemelle ja Joensuusta Poriin. Tapahtumat järjestetään raviratojen katsomorakennuksissa, jotka tarjoavat hyvät puitteet väljälle ja turvalliselle tapahtumalle. Raviratojen laajat parkkialueet tarjoavat vapaan pysäköinnin kaikille kiertueelle osallistujille. Tapahtuma aloitetaan aamukahvilla ja puolen päivän aikaan tarjoamme kävijöille maittavaa keittolounaan.

Sisällöltään kiertueen tapahtumat ovat vanhaa hyväksi havaittua alueellisten yksityistiepäivien tapahtumaa. Ajankohtaisten tiekuntien toimintaan liittyvien puheenvuorojen lisäksi mukana kiertueella kiertävät yhteistyökumppaneina alan yritykset, joilla on messuosastot kävijöiden tutustuttavana. Alueelliset yksityistiepäivät antavat osallistujilleen ainutlaatuisen mahdollisuuden päästä keskustelemaan alan tärkeimpien toimijoiden kanssa henkilökohtaisesti. Tapahtuma päättyy perinteiseen tapaan kyselytuntiin, jossa Tieyhdistyksen asiantuntijat ratkovat osallistujien esittämiä kinkkisiä ja mielenkiintoisia kysymyksiä yksityistie maailmasta.

Tieyhdistyksen jäsenet pääsevät tapahtumaan jäsenhinnalla.

Alueellisten yksityistiepäivien kiertueen esite on tämän lehden liitteenä. Ilmoittaudu mukaan!

TIEKUNTA TAI MUU YHTEISÖ,
HAE ANSIOMERKKIÄ

**YKSITYISTIE
-ANSIOMERKKI**



”TIEYHDISTYKSEN YKSITYISTIE-ANSIOMERKKI ON JUHLAVA TAPA MUISTAA YKSITYISTIEN JA TIEKUNNAN HYVÄKSI AHKEROINUTTA HENKILÖÄ.”

Tiekunnan toimielimen tehtävät vuosikokouksen jälkeen

teksti: Teuvo Taura, Suomen Tieyhdistys

Tiekunnan toimielimen jäsenet huokaisevat helpotuksesta, kun tiekunnan vuosikokous on jälleen onnistuneesti takanapäin. Asioiden hoitaminen ei kuitenkaan lopu kokoukseen.

Pöytäkirjan nähtävillä pitäminen

Mikäli kokouksen pöytäkirjaa ei ole tehty valmiiksi ja tarkastettu tiekunnan kokouksessa, on se syytä tehdä pikimmiten ja hankkia siihen pöytäkirjan tarkastajien alikirjoitukset. Pöytäkirja on laitettava nähtävillä viimeistään kahden viikon kuluessa kokouksen päättymisestä ja pitää nähtävillä valitusajan päättymiseen asti.

Aikaa moitekanteen nostamiseen on kolme kuukautta eli tämän ajan pöytäkirja pitää olla nähtävänä. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että pyynnöstä pöytäkirja lähetetään tieosakkaalle tai muulle asianosaiselle. Paras paikka pöytäkirjalle on tiekunnan omat kotisivut, jos sellaiset tiekunnalla on.

Ilmoitukset yksityistierekisteriin

Maanmittauslaitos ylläpitää yksityistierekisteriä tiekunnallisista teistä. Rekisteriin pitää tehdä ilmoitus, jos toimitsijamies tai hoitokunnan puheenjohtaja on vaihtunut, tiekunnan nimi on muutettu tai tiekunta on vahvistanut itselleen säännöt. Ilmoitus pitää tehdä myös, jos tiekunta on muuttanut tiensä ulottuvuutta tiekunnan päätöksellä, esimerkiksi tiekunnan tieverkostoon on liitetty siihen aikaisemmin kuulunut osa.

Ilmoitukset on helppo tehdä osoitteessa www.maanmittauslaitos.fi. Sivua, jossa ilmoituksia tehdään, löytyy kirjoittamalla hakukenttään *yksityistierekisteri*.

Mikäli ilmoitus koskee sääntöjä tai tiekunnan rakenteen muuttamista, on liitetiedostonä laitettava myös pöytäkirja, säännöt ja kartta tiekunnan ulottuvuudesta.

Ilmoitukset Digiroadiin

Jos tiekunta on päättänyt kokouksessaan asettaa tielle pysyviä painorajoituksia, puomin tai tien käytön kieltämistä tai rajoittamista koskevia liikennemerkkejä, tiedot näistä pysyvistä merkeistä on ilmoitettava kansalliseen tie- ja katuverkon tietojärjestelmään Digiroadiin. Ennen merkkien asentamista, on niihin haettava kunnan suostumus. Yksityistielain mukaan tiekunta voi saada julkista avustusta vain, jos edellä mainitut rajoitteet on ilmoitettu Digiroadiin, mutta laki edellyttää tietojen ilmoittamista, vaikka avustusta ei saisikaan. Ilmoitusvelvollisuus koskee myös järjestäytymättömiä yksityistieitä. Edellä mainittujen merkkien lisäksi voidaan ilmoittaa myös muita mer-

kejä, kuten nopeusrajoitusmerkkejä ja vuosittain toistuvia kelirikkomerkkejä sekä kelirikoon liittyviä painorajoituksia.

Tietojen ilmoittaminen voi parantaa navigaattorien toimintaa ja mahdollistaa mm. raskaiden kuljetusten paremman reittisuunnittelun etukäteen. Valitettavasti kaikki operaattorit eivät vielä hyödynnä aineistoja.

Ilmoitukset tehdään sähköisesti vayla.fi -sivustolla. Ilmoitussivulle pääsee kirjoittamalla tietokoneen hakukenttään Yksityistietietojen ilmoittaminen Digiroadiin. Samalla sivulla voi myös tarkastella millaisia merkkejä muut tiekunnat ovat ilmoittaneet. Sivustolla on hyvät ohjeet, joiden avulla ilmoittaminen onnistuu.

Tiemaksujen laskutus

Tiemaksujen laskutus osakkailta perustuu tiekunnan kokouksessa vahvistettuun maksuunpanoluetteloon. Tiemaksut voi laittaa maksuun jo valitusaikana. Maksujen eräpäivän jälkeen on hyvä tarkastaa tiliotteelta, ovatko kaikki suorituksensa maksaneet. Maksumuistutuslaskut on hyvä lähettää parin viikon kuluessa niille, jotka eivät ole maksuaan hoitaneet.

Muistutuslaskuun voi lisätä 5 euroa muistutuskuluja. Mikäli muistutuslaskuista huolimatta suoritusta ei kuulu, on syytä käynnistää ulosottoimet. Ulosottohakemuksen liitteeksi laitetaan tiekunnan kokouspöytäkirja, maksuunpanoluettelo sekä lainvoimaisuustodistus. Lainvoimaisuustodistuksen saa käräjäoikeudesta ja se maksaa 31 euroa. Tiemaksun sekä 6 prosentin viivästyskoron lisäksi ulosottohakemukseen voi lisätä perintäkuluja 51 euroa, sillä edellytyksellä, että tiekunnan kokouksessa on niin päätetty. Pienimpiä saatavia ei kannatane lähteä heti perimään ulosoton kautta. Perintään on kuitenkin ryhdyttävä viimeistään viiden vuoden kuluessa, jotta saatavat eivät pääse vanhenemaan. ▼

TÄRKEÄT HAKUSANAT

- Yksityistierekisteri
- Yksityistietietojen ilmoittaminen Digiroadiin
- Suoraan ulosottokelpoinen saatava
- Ulosottolaitos

Yksityistietotietojen ilmoittaminen Digiroadiin

teksti: Digiroadin operaattoritmi

Yksityistiekunnan tulee ilmoittaa tiedot Väyläviraston Digiroadiin, jossa tietoja hallinnoidaan. Tiedot yhdistetään osaksi avointa paikkatietoaineistoa. Tietojen ilmoittaminen on tärkeää, sillä mm. metsäteollisuus, navigaattori- valmistajat ja pelastuslaitos hyödyntävät tietoja.

Digiroadiin ilmoitettavat tiedot ja tosite yksityistietietojen ilmoittamisesta

Digiroadiin tulee ilmoittaa tiekunnan painorajoitukset ja ajokiellot ja tien käytön rajoitukset (esim. moottoriajoneuvolla ajo kielletty) yksityistieavustusten haun yhteydessä. Digiroadiin voi ilmoittaa vapaaehtoisesti myös nopeusrajoituksia, kelirikkoja ja muita yksityistien rajoituksia ja liikennemerkkejä. Liikennemerkit tulee hyväksyttää kunnalla ennen Digiroadiin ilmoittamista ja merkin asettamista maastoon. Poikkeuksena väliaikaiset liikennemerkit, esim. kelirikko.

Vaikka tiekunnan tiellä ei ole rajoituksia tai kieltoja, tiedot tulee silti ilmoittaa yksityistieavustusten hakemisen yhteydessä. Digiroadin verkkosivuilta löytyvällä yksityistielomakkeella (VYYTI-lomake) voi kertoa, että rajoituksia ei ole. Tekemällä yksityistieilmoituksen Digiroadiin tiekunta saa itselleen tositteen yksityistietietojen ilmoittamisesta. Jos tiekunta tarvitsee uuden tositteen vanhentuneen tilalle tai tosite on hukkunut, tiekunta voi tilata uuden tositteen täyttämällä VYYTI-lomakkeen verkossa ja valitsemalla lomakkeelta ilmoituksen tyyppiä ”Tiekunnan tiedot on jo ilmoitettu Digiroadiin ja ne eivät ole muuttuneet edellisen ilmoituksen jälkeen”. Tietojen ilmoittajan yhteystietoja ei julkaista. Tiekunnan yhteystiedot tulee toimittaa Maanmittauslaitokselle yksityistierekisteriin, ei Digiroadiin.

Yksityistietietojen ilmoittaminen VYYTI-lomakkeella

Tietojen ilmoittaminen tapahtuu ensisijaisesti Digiroadin verkkosivuilta löytyvällä sähköisellä VYYTI-lomakkeella: <https://julkinen.vayla.fi/yksityistie/>

Ilmoittaminen etenee kohtien 1-8 mukaan ja tarkemmat ohjeet löytyvät Digiroadin yksityistieiden verkkosivuilta: <https://vayla.fi/vaylista/aineistot/digiroad/yksityistietietojen-lisaaminen-digiroadiin>

1. Täytä tiekunnan perustiedot ja yhteystietosi.
2. Täytä tiekunnan teiden tiedot.
3. Valitse ilmoituksen tyyppi, puuttuvat tai muuttuneet tiedot.
4. Täytä tiellä olevat rajoitukset.
5. Tee karttaliite.
6. Tarkista tiedot ja muokkaa tietoja tarvittaessa.
7. Valitse tositteen toimitustapa.
8. Tallenna tosite tai tarkista sähköpostistasi, että kuittaus on saapunut. Jos et saanut sähköpostiin varmistusta, tarkista myös roskapostilaatikko.

Digiroadin yksityistieiden verkkosivuilta löydät myös ohjeet karttaliitteen tekemiseen ja liittämiseen VYYTI-lomakkeelle. Ilmoitukseen voi liittää rajoitusta tai tiekunnan aluetta havainnollistavan karttakuvan lomakkeen karttakäyttöliittymällä. Kartta tulee toimittaa, jos tiellä ei ole nimeä tai jos rajoitus ei koske koko tietä tai jos ilmoitetaan muualla, kuin tien alussa olevia liikennemerkkejä.

Digiroad-operaattori auttaa tarvittaessa ja vastaanottaa tietoja myös sähköpostitse

Mikäli tietoja ilmoittaessa tulee ongelmia vastaan, voi teiden tiedot ja rajoitusten tarkat sijainnit ilmoittaa aina myös suoraan Digiroad-operaattorille sähköpostitse osoitteeseen: info@digiroad.fi.

Liitä sähköpostiviestiin:

- Kuva esimerkiksi kartasta, josta käy ilmi rajoitusten sijainti.
- Otsikoi sähköpostiviestisi tiekunnan nimellä.
- Lisää viestikenttään vielä tien virallinen nimi ja sijaintikunta.

Digiroad-operaattorin yhteystiedot:

info@digiroad.fi

Puhelin: 040 507 2301 (klo 9–16)

www.vayla.fi/digiroad

https://twitter.com/Digiroad_fi ▼

Kameravalvonta yksityistiellä

teksti ja kuva: Simo Takalammi, Tieyhdistys

Tekniikan kehittyminen on tuonut hyvälaatuista kuvaa tallentavat valvontakamerat meidän kaikkien saataville ja esimerkiksi riistakameroita on tieosakkailla laajasti käytössä niin riistanhoidossa kuin kesämökkien ym. valvonnassa. Ei siis ihme, että tiekunnissakin pohditaan olisiko tietä mahdollista valvoa valvontakameroilla.

Lähtökohta on selvä, eli yleisellä paikalla kuvaaminen on sallittua ja tämä oikeus koskee myös tiekuntaa. Kotirauhan piirissä olevien ihmisten kuvaamisesta on pidättäydyttävä tiukasti, koska kyseessä voisi olla salakatselu. Salakatselu on vakava rikos ja siitä voi seurata vankeutta. Kotirauhaan kuuluu kodin tai loma-asunnon lisäksi niiden yksityiskäytössä oleva pihapiiri.

Tallenteesta muodostuu henkilörekisteri


Kameran tallenne muodostaa henkilörekisterin, jos tallenteessa on näkyvissä ihmisiä tai muita henkilöitä yksilöiviä tietoja. Henkilörekisterin muodostumista ei kuitenkaan tarvitse pelätä, mutta tietosuojakysymykset on syytä ottaa vakavasti.


Valvonnasta on siis tehtävä henkilörekisteriseloste, joka pitää olla siinä tiedoita pyytävien saatavana ja julkaistuna esimerkiksi tiekunnan mahdollisilla nettisivuilla. Rekisteröidyksi tulleilla henkilöillä on myös oikeus tarkastaa rekisteri eli käytännössä päästä näkemään heistä tallennetut tiedot. Pelkän videotallenteen osalta tarkastusoikeuden käyttämiseksi voidaan asettaa henkilörekisteriselosteessa vaatimuksia pyynnön yksilöinnistä. Tarkastusoikeutta käyttävän on osattava kertoa melko tarkasti ajankohta, jolloin hän on tullut kamerasuoraan kuvaamaksi.

Tiekunnan hyöty kameravalvonnasta harvoin

Tiekunnan kannalta kuvallenteiden käyttökelpoisuus voi olla yllättävän vähäistä. Tieosakkailla ei ole velvollisuutta raportoida käyttämiensä autojen rekisteritunnuksista, eikä rekisteritietojen ostaminen Traficomilta autojen omistustietojen saamiseksi voi olla toimintamallina kuin poikkeustapauksissa. Yksittäisissä tiekunnissa on törmätty malleihin, joissa tieosakkailla vaaditaan tietoa heidän käyttämien autojen rekisteritunnuksista. Tämä ei tietenkään ole toimiva ratkaisu ja monella tieosakkaalla on vaihtelevia autoja, joilla tieoikeuttaan käyttää. Kyse voi olla lähipiirin autoista, vuokra-autoista, työpaikan autoista jne. Kiinteistöillä vieraillee autolla aivan luvallisesti eri tahoja kuten nuohooja, kotihoito, metsäammattilaisia ja lukematon määrä vastaavia täysin luvallisia kulkijoita. Tieosakkaan oikeutta kulkea itse ja mainittujen kotiin tulevien palveluiden käyttöä ei voida rajoittaa, eikä näiden autojen rekisteritunnusten valvominen ja perään kyseleminen ole järkevää. On myös muistettava, että tieyksiköinnin ei ole tarkoitus perustua liikennelaskentaan vaan samallakin tonnikilometrimäärällä olevien osakkaiden ajomäärät vaihtelevat. Osakkoita liikennemäärät myös tasaantuvat vuosien varrella.

Läpiajettavat tiet, joita ulkopuoliset autoilijat käyttävät oikoreitinään, ovat yksi esimerkki tapauksista, joissa kameravalvonnalla voi olla paikkansa. Jos ulkopuolisten maksuvelvollisuudesta kertovat liikennemerkit tai läpiajokieltoimerkit eivät tepsä, voivat kameravalvonta ja siitä kertovat merkit hillitä ajohaluja. Jos tämäkään ei auta, voi tiekunta selvittää läpiajavan auton omistajatiedot ja yrittää laskuttaa tien käytöstä. Tämä on työläs vaihtoehto, mutta ääritapauksissa se voi olla ainoa tehokas keino.

On myös todennäköistä, että kameravalvonta ja siitä ilmoittaminen voi vähentää riskiä rikollisuudesta koko tien alueella. Luultavasti varaskoplat valitsevat suosiolla jonkin muun tien varressa olevan omaisuuden kohteeksi. Varmasti on myös tiekuntia, joissa on käytössä pelkästään kameravalvonnasta varoittavat merkit ja ne toimivat jo riittävänä pelotteena. 

On myös todennäköistä, että kameravalvonta ja siitä ilmoittaminen voi vähentää riskiä rikollisuudesta koko tien alueella. Luultavasti varaskoplat valitsevat suosiolla jonkin muun tien varressa olevan omaisuuden kohteeksi. Varmasti on myös tiekuntia, joissa on käytössä pelkästään kameravalvonnasta varoittavat merkit ja ne toimivat jo riittävänä pelotteena. 



➤ Kameravalvonta vähentää turhaa ajelua ja varkaat suuntaavat muualle.

Kuolonkolareja yksityisteillä

Tutkijalautakunnat tutkivat kaikki kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet.

Lakisäateisissä tutkijalautakunnissa tehdään moniammatillista yhteistyötä ja tienpitoa koskevat kysymykset kuuluvat niihin erikoistuneiden tietekniikan asiantuntijoiden tehtäviin.

Tutkijalautakunnan tehtävänä ei ole syyllisten etsiminen vaan tavoitteena on löytää taustalla olleet vaaratekijät ja esittää niiden korjaamiseen tähtäviä toimia.

Tapaus 1: Yhteentörmäys metsäteiden risteyksessä

REKISTERÖIMÄTTÖMÄN Linhai-maastomönkijän kuljettaja ajaa pysähtymättä liittymään. Liittymässä oli erittäin rajoitettu näkyvyys vasemmalle, josta lähestyi Volvo XC 70 -henkilöauto noin 60 km/h nopeutta. Maastomönkijä tulee risteykseen auton kulkusuuntaan nähden oikealta. Ajoneuvot törmäivät toisiinsa ja maastomönkijän kuljettaja kuolee saamiinsa vammoihin. Päivänvalossa tapahtuneen onnettomuushetken lämpötila oli 24 astetta ja sorapintainen yksityistie oli

pinnaltaan kuiva. Risteyksessä oli 80 km/h nopeusrajoitus.

PARANNUSEHDOTUKSET: Liittymän näkemäalueet olivat erittäin rajoitetut. Sekä tiekuntien että yksityisten maanomistajien tietoisuutta näkemäalueiden merkityksestä tulisi lisätä. Tien tuttuus ja vähäinen liikenne vähensivät molempien kuljettajien tarkkaavaisuutta. Lisäksi tutkijalautakunta nostaa esiin väistämismuutoksen hämärtyksen liikuttaessa hiljaisilla metsäteillä.

Tapaus 2: Väistö metsään

NUORI MIESKULJETTAJA ajoi Kawasaki KX-80 -kevytmoottoripyörällä pientä yksityistietä. Näkemäesteen muodostavassa mutkassa vastaan tullut henkilöauto johti kevytmoottoripyörän hallinnan menettämiseen ja suistumiseen tieltä. Tilanteen alkaessa kevytmoottoripyörän nopeudeksi arvioitiin 45 – 60 km/h ja henkilöauton 25 km/h. Kevytmoottoripyörän kuljettaja ohjasi kaarretta lähestyessään vastaantulijoiden puolelle tarkoituksella oikaista kaarre sisäkaarten kautta. Kaarteessa ajolinja oli ajojalkien mukaan lähimmillään noin yksi metri tien vasemmasta reunasta. Sisäkaarten puusto ulottui osittain ajoradan päälle rajoittaen näkymää. Kohtaavien ajoneuvojen kuljettajilla oli mahdollisuus havaita toisensa noin 2-3 sekuntia ennen

suistumista. Ajoneuvot eivät törmänneet toisiinsa.

Tieltä suistuneen kevytmoottoripyörän ohjaustanko osuu ohueen pihlajaan heittäen kuljettajan maahan. Pihlaja kasvoi 1,8 m etäisyydellä tien reunasta. Näkyvyys oli heikentynyt myös iltahämärän vuoksi. Ilman lämpötila oli +20 astetta ja tie oli kuiva. Taajaman ulkopuolella sijaitsevalla tiellä ei ollut liikennemerkein osoitettua nopeusrajoitusta. Yksitystien kunto oli hyvä, mutta paikoin tie oli kuoppainen ja keskellä tietä oli kohonneita maakiviä.

PARANNUSEHDOTUKSET: Nuorella kuljettajalla oli useita henkilökohtaisia riskitekijöitä, kuten vähäinen ajokokemus ja riskinotto. Tienpitäjän tulee huolehtia näkemäalueiden raivauksesta.

Tapaus 3: Suistuminen tieltä

YKSITYISTIELLÄ olevassa tiukasti oikealle kääntyvässä mutkassa henkilöauto suistuu vasemmalle tien yli. Sivuluisuun joutunut Volvo XC 60 -henkilöauto törmäsi useaan ajoradan reunasta alle 1,5 m etäisyydellä olleeseen kiviseen aidantolppaan. Tien asfalttipäällysteen leveys oli 6,3 m. Törmäykset kohdistuvat ensin auton vasempaan sivuun ja auton kääntyttyä sen oikeaan etukulmaan.

Ajorataan jäi luisumisjälkiä noin 25 m ja ajoradan ulkopuolelle noin 33 m. Tutkijalautakunta arvioi ajonopeudeksi tilanteen alkaessa 70 – 80 km/h. Yksitystien nopeusrajoitus oli 50 km/h. Onnettomuus tapahtui pilvipoutaisella säällä ja ilman lämpötila oli

+3 °C. Asfaltin pinnalla oli paikoitellen jäätä ja loskaa, mutta ajourat olivat laajalti paljaat.

Kivisiä aitatolppia katkesi törmäyksissä 20 m:n metrin matkalla kaikkiaan 6 kpl ja pylviä yhdistänyt verkko- ja piikkilanka-aitaa rikkoutui n. 27 m. Kivipylväiden halkaisijat olivat 25 x 35 cm. Osassa pylväistä oli teräsvahvistus.

PARANNUSEHDOTUKSET: Poliisin liikennevalvontaa tulee suunnata myös yksityisteille. Kelin ja nopeusrajoituksen huomioiva nopeudenrajoitin autoihin. Tienpitäjän tulisi suojata jyrkät kaarteet kaiteilla. Kovat esteet poistettava tiealueen välittömästä läheisyydestä.

Tapaus 4: Tasoristeys

PAKETTIAUTON JA KEVYTPERÄVAUNUN yhdistelmä lähestyi yksitystien tasoristeystä yhtä aikaa määrääsemaansa lähestyvän Pendolino Sm3 -junan kanssa. Ford Transit -pakettiauto ajoi perävaunuineen pysähtymättä tasoristeykseen ja jäi junan alle. Pakettiauto katkesi törmäyksessä ja auton etupää sinkoutui 50 m etäisyydelle. Auton takapää ja perävaunu kulkivat junan mukana noin 200 m etäisyydelle tasoristeuksesta. Molemmat pakettiautossa olleet kuolivat törmäyksessä.

Yksitystien lähestymiskulma rautatiehen oli hankala. Pakettiauton lähestymissuunnasta yksitystien kulma rautatiehen nähden oli noin 50 astetta ensimmäisen 40 metrin matkalla. 10 metrin matkalla ennen rautatietä se muuttui noin 75 asteeseen. Pakettiauton kuljettaja joutui tähyttämään rautatietä takaviistoon oikealle ja lisäksi näkyvyyttä rajoitti matkustajan paikalla istunut henkilö. Lisäksi tasoristeyksen näkyvyyttä rajoitti vesakko. Näkemä B:n tulosuuntaan oli noin 450 metriä.

Onnettomuus tapahtui päivänvalossa. Ilman lämpötila +4 astetta. Sorapintainen yksityistie oli paljas ja kuiva. Rautatien nopeusrajoitus oli 120 km/h ja yksityistiellä oli yleisrajoitus 80 km/h, jota ei ollut erillisellä liikennemerkillä osoitettu.

PARANNUSEHDOTUKSET: Tasoristeyksen poistaminen ja liikenteen ohjaaminen turvalliseen tasoristeykseen.

Tapahtumapaikalta idän suuntaan on 1,7 kilometrin matkalla kolme samanlaista vartioimatonta yksitystien ja rautatien tasoristeystä. Tutkijalautakunta esitti, että tapahtumapaikalta idän suuntaan oleva tasoristeys poistetaan ja seuraavat kaksi varustetaan puolipuumilaitteistolla.

Onnettomuuden jälkeen näkemää rajoittanut vesakko oli raivattu ja yksitystien päähän oli asetettu umpikuja-liikennemerkki.

Lähde Onnettomuustietoinstituutti OTI

Yksityisteiden silloissa huomioitava metsäkoneiden kasvaneet massat

Yleisellä valtion tieverkolla on reilu 1200 siltaa metsäkonekuljetusten kierrettävänä, koska siltojen kantavuus tai kunto eivät riitä nykyaikaisten metsäkoneiden kuljetukseen niiden kautta. Kukaan ei tiedä varmasti, paljonko tällaisia siltoja on yksityistieverkolla. Siltojen kunto ja sen vaikutus erilaisiin kuljetuksiin on tunnistettava kuitenkin sielläkin. Yksityistieavustuksia ohjataan juuri nyt siltaremontteihin.

teksti: Ville Järvinen, Koneyrittäjät ry | kuva: Sirpa Heiskanen, Koneyrittäjät ry

– Metsäkoneiden painot ovat nousseet, kun esimerkiksi akseleita on lisätty koneisiin. Akseleiden lisäämisellä on haluttu keventää koneiden aiheuttamaa pintapainetta, etenkin turvemaiden puunkorjuussa, valottaa Koneyrittäjien toimitusjohtaja **Matti Peltola**.

– Tällä pintapaineiden vähentämisellä pyritään siihen, että korjuujäljet olisivat mahdollisimman vähäiset.

Metsätyökoneiden siirtokuljetukset suoritetaan suurimmaksi osaksi tähän tarkoitukseen rakennetuilla viisiakselisilla erikoiskuljetusautoilla eli niin sanotuilla repupuselkäautoilla, jotka jokainen tiellä kulkija varmaan tunnistaa. Näiden erikoiskuljetusten kriittisin tekijä on kolmiakselisen telin telipaino, joka nykykoneilla liikkuu 31–33

tonnin välillä konetyypistä ja sen varusteista riippuen.

Yksityisteiden tienpitäjien tulisi tunnistaa siltojen kunto

Metsäkoneyritysten viesti yksityisteiden tiekunnille on se, että monessa paikassa kannattaisi nyt tarttua toimeen, mikäli puuta halutaan korjata yksityisteiden varsilta olevista metsistä.

– Ihan ensimmäiseksi yksityistiekuntien tulee tunnistaa tai selvittää siltojen ja teidensä kunto. Kun tiekunnat korjaavat teitänsä ja korjauttavat siltojaan, niin silloin mitoituksessa tulee varmistua siitä, että sillat kestävät nämä yleisellä tieverkolla mitoitustapaperusteena olevat puunkorjuukaluston siir-



» Nykyaikaista ajokoneetta siirretään leimikolta toiselle viisiakselisella erikoiskuljetusautolla, joka on suunniteltu erityisesti metsäkoneiden siirtoon.

tokuljetusten vaatimat telimassat, muistuttaa Peltola.

Nämä siltaremontit ovat saaneet yksityistieavustuksissa erityistä huomiota viime vuosina ja avustuksia sekä tukirahoja ohjataan ensi sijassa näihin kohteisiin eikä syyttä.

– Siltakohteisiin voi saada peräti 75 prosentin valtionavustuksen ja kun rahaa tälle vuodelle on osoitettu totuttua runsaammin, 30 miljoonaa euroa, niin nyt on aika laittaa sillat kuntoon, kehottaa Peltola.

Peltola rohkaiseekin tiekuntia käynnistämään omissa kokouksissaan pikaisesti keskustelun vähintään tien kunnosta ja tieosakkaiden nykyisistä ja tulevista käyttötarpeista.

Yksityisteiden siltojen takana ovat tieosakkaiden omat kiinteistöt ja niiden puut sekä edessä olevat puukaupat. Puukaupan sujumuuden ja jatkuvuuden takia osakkaiden kannattaa pitää huolta siitä, että heidän leimikoilleen päästään normaalilla puunkorjuukalustolla.

– Eikä puunkorjuukalusto ole suinkaan ainoa raskas kalusto nykypäivänä, jonka tarvitsee päästä kiinteistölle. Kaikki ajoneuvot ovat kasvaneet ja saaneet lisää massaa ajan kuluessa: hälytysajoneuvot, tieosakkaiden

omat ajoneuvot, jakelukuljetuksia suorittavat kuorma-autot, maansiirtokoneet ja monet muut, luettelee Peltola.

Reitistö lupien päivitys toi esiin korjattavia siltoja

Erilaisia erikoiskuljetuksia varten on kehitetty Pirkanmaan ELY-keskuksen valtakunnallisesti myöntämät maakunta-kohtaiset reitistöluvut. Yhdellä reitistöluvulla voi tehdä erikoiskuljetuslupaa edellyttäviä työkonekuljetuksia koko vuoden maakunnan (ELY-keskuksen liikennealueen) alueella. Näin yrittäjä välttyy kuljetuskohtaisten kertalupien haulta. Nämä reitistöluvut eivät koske yksityisteitä, vaan niillä luvan erikoiskuljetukseen antaa yksityistien tienpitäjä.

– Väylävirasto ja Pirkanmaan ELY-keskus päivittivät nämä reitistöluvut 33 tonnin telipainoille. Tämä oli reilu kaksivuotinen urakka ja tuotti kierrettäviä siltoja lisää reilut 400 entisten 800 kierrettävän sillan lisäksi, kertoo hankkeen alulle panneen Koneyrittäjien toimitusjohtaja Peltola.

– Seuraavaksi vastaavaa tietoa tarvittaisiin esimerkiksi metsätalouden kuljetuksille tärkeistä yksityisteistä. ▽

Talvitiepäivät on nyt Tiepäivät!

34. Tiepäivät järjestetään 9.-10.2.2022 Tampereen Messukeskuksessa. Tiepäivät ovat tapahtuma teiden kunnossapidon ja liikenteen ammattilaisille, asiantuntijoille ja päätäjille. Tapahtumassa on tarjolla kiinnostava näyttely, työnäytöksiä ja seminaareja sekä muuta mukavaa ohjelmaa. Kansainvälisen asiantuntijaseminaarin teemoina vuonna 2022 ovat talvitiepäiväaikaisten lisäksi teiden kunnossapito ja omaisuudenhallinta. Lisäksi tapahtumassa kokoonnutaan **Yksityisteiden talvipäivän merkeissä** ja tarjolla on myös ammattilaisille suunnattu Diginfra-koulutus. Muistathan ilmoittautua tapahtumiin hyvissä ajoin.

Tiepäivien näyttely esittelee kalustoa, koneita, laitteita, välineitä, työmenetelmiä, palveluita, digitaalisia järjestelmiä ja muuta teiden, katujen ja yleisten alueiden erikoisosaamista. Näyttelyssä vieraillee yli 3500 alan ammattilaista ja asiantuntijaa useista eri maista. Kaikkia kävijöitä yhdistää tarve onnistua teiden, katujen tai yleisten alueiden pitoon liittyvissä tehtävissä. Kävijöillä on vapaa pääsy näyttelyyn ja työnäytöksiin.

Tiepäivien työnäytöksessä näytteilleasettajat pääsevät esittelemään kunnossapidon kalustoa tositoimissa messukeskuksen ulkoalueella. Arvostelulautakunta arvioi

työsuoritukset. Vuonna 2020 palkittiin Soukkio Oy ja West Coast Road Masters Oy. **Ensimmäistä kertaa tapahtuman historiassa järjestetään myös kuljettajille suunnattu taitokisa!** ▽



» Näyttely on perinteisesti houkutelut paljon ihmisiä liikkeelle (kuva: Vesa Airio).



TIEYHDISTYS JATKAA SUOSITTUJA IRTALUENTOJA SYKSYLLÄ 2021

Edullinen jäsenhinta!

Pankkiasiat ja lainat tiekunnassa

2.9.2021 klo 17.00

- Parantamishankkeeseen lainaa
- Kuka takaajaksi?
- Tarvitaanko Y-tunnus

Kaapelit ja tiekunta

6.10.2021 klo 17.00

- Lupaprosessi tiekunnassa
- Kaivutyön valvonta
- Onnistuuko ojien perkaus?

Uudet kokouskäytännöt

1.12.2021 klo 17.00

- Etä- ja kirjekokoukset
- Äänestämisen etäkoukussa
- Vinkit puheenjohtajalle ja osallistujalle

Ilmoittaudu mukaan osoitteessa www.tieyhdistys.fi/tapahtumat

Raakapuun kuljetukset tapahtuvat yksityisteillä

teksti: Kari Palojärvi, SKAL ry | kuva: Lähivaara Oy:n arkisto

Suomen hyvinvoinnin yksi tärkeä tukipilari on metsäteollisuus. Suomen metsiä kiertee 368 000 kilometriä yksityisteitä ja ilman niitä metsäteollisuutemme kilpailukyky ja puunsaanti olisivat merkittävästi heikommalla tolalla. Toisaalta meillä ei olisi nykyisen kaltaista tieverkkoa harvaan asutuilla alueilla ilman metsien hyödyntämistä ja toisaalta metsien taloudellinen arvo olisi merkittävästi heikompi ilman yksityisteitä. Lisäksi on muistettava, että esimerkiksi luontomatkailu, marjastus, kalastus ja metsästyksessä käytävät hyväksi metsäteitä. Koko maan kuljetustilastoissa metsäteollisuuden osuus kuljetetuista tonnikilometreistä on vähintään 25 % ja osuus on kasvamaan päin!

Suomessa liikkuvat Euroopan raskaimmat kuorma-autot

Vuonna 2013 kuorma-autojen suurimmat sallitut yhdistelmien painot nousivat 76 tonniin aikaisemmasta 64 tonnista. Missään muualla Euroopassa, eikä oikein muuallakaan maailmassa, ole käytössä näin korkeaa kokonaispainoa koko tiestöllä. Yksitystiet ja etenkin metsäautotiet on rakennettu aikana, jolloin yhdistelmäpainot olivat merkittävästi pienempiä. Vuonna 1982 saatiin

käyttöön ajoneuvoyhdistelmien 48 tonnin kokonaispainot ja sen jälkeen massa on kasvanut yli 50 prosenttia. Ovatko tiestömme rakenteet riittäviä näille nykyisille painoille? Erityisenä huolenaiheena ovat sillat, joiden heikko kantokyky voi estää jopa puukaupan tai ainakin heikentää myyntituloja. Ei pidä myöskään unohtaa raakapuuta ajavien kuljettajien työturvallisuutta!

Painojen korotuksen lisäksi ajoneuvoyhdistelmien pituudessa on tapahtunut muutoksia, mikä asettaa lisähaasteita tiestön geometrian osalta. Aikaisemmin puutavarayhdistelmän pituus oli noin 21–22 metriä ja nyt muuttuneiden kokonaispainojen hyödyntämiseksi pituutta on kasvatettu 23–24 metriin. Tosin säädökset sallisivat 34,5 metrin yhdistelmäpituuden, mutta sellaisilla ei kyllä alemmalle tieverkolle ole mitään asiaa. Nousevien akselien ansiosta tyhjä puuauto menee siitä samasta paikasta kuin ennenkin, mutta kuorman tai osan kuormasta ollessa päällä tilanne muuttuu oleellisesti. Kääntöpaikat, liittymät ja mäet ovatkin nykyisille yhdistelmille merkittävästi hankalampia kuin 60-tonniselle ja 22-metrille yhdistelmälle. Liittymien osalta on muistettava erityisesti liikenneturvallisuuskohdat. 76-tonniseen yhdistelmään



► Hankala pistoliittymä puutavaran kuormaukseen.

todellakin vaikuttaa massan hitauden laki ja liittymästä lähtö, etenkin liukkaalla kelillä, voi olla tuskaisen hidasta.

Kelirikko aika puhuttaa edelleen ja sähkölinjat ovat uudempi asia

Hivenen uusi asia on sähkölinjojen veto niin yleisten kuin yksityistenkin teiden varteen. Niillä on merkittävä vaikutus puunkorjuun ja kuljetuksen järjestelyihin, ellei metsänomistaja ja tienosakas ole vaatinut sähköyhtiöltä jo suunnittelu- ja rakentamisaikoinaan metsäliittymää turvalliseen paikkaan. Omasta mielestäni tieyksikkölaskelmissa sähkölinjan painoarvo on kohtuuttoman pieni, koska sähköyhtiön liiketoiminta nojaa yksityistiehen ja sen kunnossapitoon. Esimerkiksi tie on talvellakin aurattu ja heidän käytössään tarpeen niin vaatiessa.

Kuljetusyrittäjät, kuljetusten ohjaajat ja kuljettajat ovat etenkin kelirikkoaikana hankalan savotan äärellä. Kestääkö tie, vaikka siinä ei painorajoituslappua olisikaan? Talvella, tien jäätyneenä ollessa, ongelmia tien kantavuuden kanssa ei pääsääntöisesti ole mutta meiltä puuttuu selkeä tieto tiestöstä, joka kestää vain talvikuljetukset. Tien omistajien pitää tämä päätös tien käytöstä tehdä. Puunhankinnan osapuolten tietäessä rajoitteen (talvileimikko) ei tahattomasti rikota kevytrakenteisia teitä. Päätös tien luokittamisesta, esimerkiksi talvi/kesä/kelirikko-luokkiin, vaikuttaa luonnollisesti tien rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksiin, mutta myös puukaupan tuloihin.

Turvallisia kilometrejä! ▼

- YLI 30 VUODEN KOKEMUS KANTAVUUSMITTAUSPALVELUISTA -

PALVELUTTAMME

Kantavuusmittauspalvelut pudotuspainolaitteella, levykuormituslaitteella sekä Loadmanilla

Kunnossapidon alueurakoiden laadunvalvonta

Kantavuusmittaukset yksityisteiden perusrakennusten suunnitteluun

Liikenteenohjaukset ja törmäysvaimennin



PANK-HYVÄKSYTTY KIVIINLABORATORIO
KIVI-LABRA OY
KIVILABRA.FI

West Coast Road Masters Oy

Hiekkakatu 45, 28130 Pori | Toimipisteet Porissa, Kouvolassa Uudellamaalla ja Tampereella
Juha-Matti Vainio p. 0400 121 907, Sebastian Bussman puh 044 986 0635, Taito Tähtinen puh 0400 350 929

**ROAD
MASTERS**
roadmasters.fi

