



. F562



Yksityistieasioiden tiedotuslehti | Julkaisija Suomen Tieyhdistys

YKSITYISTIE

UUTISET 2024



Metka-tukea yksityisteille

s. 14

Maanmittauslaitos on päivittänyt yksiköintiohjeistuksen

s. 11

ELY-keskukset ovat avustaneet vuoden aikana ennätysmäärän yksityisteiden perusparannuksia

s. 4



SÄÄNKESTÄVÄSTÄ TERÄKSESTÄ VARMA JA PITKÄIKÄINEN SILTARATKAISU YKSITYISTEILLE

Easy Bridge®

NORDEC

Kiinnostuitko? Ota yhteyttä Harri Tuohimaa p. 050 3801 777, harri.tuohimaa@nordec.com

Yksityistie Uutiset 2024

Yksityistieasioiden tiedotuslehti

Julkaisija

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

Toimitus

Simo Takalammi
Teuvo Taura
Liisa-Maija Thompson
Akseli Kotila

Kansikuva

Veikko Heikkinen

Ulkoasu/paino

PunaMusta
Painos 24.000
ISSN-L 2243-271X
ISSN 2243-271X (Painettu)
ISSN 2243-2728 (Verkkójulkaisu)

Osoitetietolähde

Tieyhdistyksen yksityistieosoitteisto

Osoitteenmuutos

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

YKSITYISTIE
UUTISET 2024

Pääkirjoitus

Simo Takalammi, päätoimittaja

Paluu arkeen

Tiekunnissa on nautittu viime vuodet mittavista perusparannusten valtionavustuksista, eikä se jäänyt vain avustusten rahamäärään vaan myös avustusprosenttia nostettiin 20 prosenttiyksiköllä vuoden 2023 alusta lähtien. Myös me Tieyhdistyksessä olemme kiertäneet maata viemässä viestiä rahoitustilanteen erinomaisuudesta ja olemme patistelleet tiekuntia käynnistämään perusparannuksia.

Raha on tullut tarpeeseen ja siitä yksityistiemaailmassa ollaan harvinaisen yksimielisiä. Valtion avustuksilla on saatu perusparannettua lukematon määrä kilometrejä yksityisteitä ja monin paikoin tiekuntien ylläpitämät tiet ovatkin paremmassa kunnossa kuin valtion pienimmät maantiet.

Kunnia tästä kuuluu niin aktiivisille tiekunnille kuin asiansa osaaville tieisännöitsijöille, koneurakoitsijoille ja muille alalla toimiville. Suurin kunnia kuuluu kuitenkin yksittäisille tieosakkaille, jotka ovat omista varoistaan rahoittaneet ison osan perusparannuksista, vaikka meillä jokaisella on viime

aikojen inflaatiossa ollut muutakin rahanmenoa vähintään riittävästi. Tästä huolimatta tiekunnat ovat päättäneet ryhtyä perusparannushankkeisiin.

Kaikki loppuu aikanaan ja nyt vuoden 2024 budjetissa perusparannusavustuksiin tulee roima leikkaus. Moni avustusta ELYstä hakenut tiekunta tulee saamaan rukkaset tai vähintään hankkeen rahoitus lykkääntyy hamaan tulevaisuuteen. Hyvät suunnitelmat toki säilyvät käyttökelpoisina, mutta hankkeiden lykkääntymisestä aiheutuu aina jonkinlaista haittaa ja lisäkuluja. Kriittiset kohteet, kuten huonokuntoiset sillat tulisi saada korjattua rahoitustilanteesta huolimatta. Tätä kirjoitettaessa on vielä avoinna, miten viranomainen ryhtyy priorisoimaan hakemuksia.

Vaikka avustusmäärärahat nyt vähenevätkin, on alkavan vuoden rahoitustaso edelleen kohtuullisen korkea ja lähihistoriakin tuntee monia niukempia vuosia. Tosiasia kuitenkin on, että tarvetta perusparannuksille on kova, eikä korjausvelka ainakaan vähene korjauksia lykkäämällä. Tiekuntien kannattaa

myös tutustua metsätalouden tukemiseen tarkoitettuun metka-rahoitukseen, jota on tarjolla myös metsäteiden perusparantamiseen.

Mielestäni olennaista on pitää tiekunnan tie hyvässä kunnossa ja ryhtyä hyvissä ajoin valmistautumaan perusparannukseen. Näin toimien rahoituksen vaihtelu ei pääse yllättämään, eikä jouduta paniikkiratkaisuihin. Valtion yksityistieavustusten rahamäärä on ollut aaltoliikettä jo vuosikymmeniä ja sellaisena se varmastikin tulee jatkumaan. En jaksa uskoa, että yksityisteiden avustamisesta tultaisiin luopumaan, koska kattavan tieverkon merkitys niin maaseudun asukkaille ja mökkeilijöille kuin maa- ja metsätaloudellekin on äärimmäisen merkittävä. Huoltovarmuus on käsitteenä vanha, mutta on noussut sanana vasta Venäjän sotatoimien jälkeen kaikkien huulille. Meille kaikille on ollut iät ja ajat selvää yksityisteiden merkitys huoltovarmuudelle, mutta on erittäin tervetullutta, että se rohjetaan sanoa ääneen. ♡

Tieyhdistyksen yhteystiedot yksityistieasioissa**Suomen Tieyhdistys ry**

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

**Yksityistieasioissa jäseniä palvelevat**

Johtaja **Simo Takalammi**
Asiantuntija **Teuvo Taura**
Neuvontapuhelin jäsenille
p. 040 730 9266 (takaisinsoitto)
Arkisin 9–15

Tieyhdistyksen jäsenasiat
Toimistosihteerinä **Tarja Flander**

Kaikille avoin yksityistieasioiden neuvontapuhelin
p. 0200 345 20
Arkisin 9–17
0,92 euroa/min + pvm

Neuvonta yksityisteiden valtionavustusasioissa:

0295 020 603 ma-pe klo 9–15 (pvm./mpm)
liikenteen.asiakaspalvelu@ely-keskus.fi
<https://www.ely-keskus.fi/yksityistieapuri>

Alueelliset Yksityistiepäivät -kiertue järjestetään kevättalvella 2025

YKSITYISTIEASIOIDEN
NEUVONTAPUHELIN
0200 345 20
Arkisin klo 9-17
(0,92 €/min + pvm)

Tiekuntia koskevia oikeustapauksia

Käräjäoikeudet ovat käsitelleet vuoden aikana joukon tiekuntia koskevia kanteita. Tuomioita annetaan vuosittain kymmeniä, joka on noin 57 000 tiekunnan määrässä hyvin pieni määrä.

Käräjäoikeuksien tuomioista on hyvä ottaa opiksi ja esittelemme tässä muutaman tuomion. Oikeudenkäynneissä on monesti ratkaistu muitakin vaatimuksia, mutta nostamme esiin merkittävimmät opit.

Tuomioistuinten antamat tuomiot ovat julkisia, mutta Yksityistie uutiset on poistanut niistä tunnistetietoja. Kopiot tuomioista on kaikkien saatavilla käräjäoikeuksien kirjaamoista.

Tapaus: Yksipuolinen tuomio (Pohjois-Savon Käräjäoikeus, L 22/566)

Tiekunnan A kokous oli ylimääräisessä kokouksessaan 23.4.2022 päättänyt alentaa kiinteistöllä B toimivan maitotilan painoluvuksi 4320. Kiinteistön omistajat olivat vaatineet painolukua korjattavaksi kertoimella 0,6 ja äänestyksen jälkeen ylimääräinen kokous oli hyväksynyt vaatimuksen.

VAATIMUKSET:

Tieosakas C nosti asiassa kanteen esittäen vaatimuksen painoluvun määräämiseksi 7200:ksi. Kantajan esittämän näkemyksen mukaan tämä vastaa Maanmittauslaitoksen yksiköintiohjeen mukaisesti laskettua painolukua.

Kanteessaan tieosakas C kertoi kiinteistön B:n painolukua muutetun toistamiseen siten, että se loukkaa muiden tieosakkaiden oikeutta. Kanteen mukaan asia oli käsitelty käräjä-

oikeudessa viimeksi vuonna 2022 ja nyt lainvoimaisen tuomion mukaisesti painoluku oli tuolloinkin nostettu 7200.

Lisäksi C vaati tiekuntaa korvaamaan asiasta aiheutuneet oikeudenkäyntikulut.

VASTAUS: Käräjäoikeus otti asian käsiteltäväkseen ja antoi tiekunnalle mahdollisuuden vastineen antamiseen kantajana toimineen tieosakas C:n vaatimuksista.

Tiekunta ei antanut siltä pyydettyä vastausta kanteeseen määräajassa.

TUOMIO:

Oikeudenkäymiskaaren 5 luvun 13 § mukaan, jos vastaaja ei ole antanut vastausta määräajassa johtaa siihen, että asia ratkaistaan valmistelua enempiä jatkamatta.

Käräjäoikeus antoi asiassa yksipuolisen tuomion, jolla tieosakkaana olevan maitotila B:n painoluvuksi vahvistettiin kantajan vaatima 7200. Lisäksi tiekunta velvoitettiin korvaamaan C:n oikeudenkäyntikuluja 2 108 €.

Tapaus: Tien loppuosan erottaminen pois tiekunnan hallinnasta sekä tieosakkaiden yhteystietojen ajantasaisuus (Pohjois-Savon käräjäoikeus 5.5.2023, 23/738, Dnro L 22/1137)

Tiekunta oli päättänyt ylimääräisessä kokouksessaan lakkauttaa tiekunnan tienä tien noin 300 m pituisen loppuosan, joka palveli kahta kiinteistöä. Tien kunto ja kunnossapito oli tasoltaan alemmaa kuin tien alkupäässä ja kunnan kunnossapitoavustukseen oikeutettu osuus kohdistui tien alkupäähän.

VAATIMUKSET KÄRÄJÄOIKEUDESSA:

Osakas S vaati käräjäoikeutta julistamaan tiekunnan ylimääräisen kokouksen päätöksen pätemättömäksi.

S:n mukaan tiekunnan kokous ei ollut laillinen, koska kokouskutsu ei ollut tavoittanut kaikkia osakkaita. Tienosan erottamista tiekunnasta S piti laittomana useasta eri syystä ja kertoo niiden loukkaavan tieosakkaan oikeuksia ja tieosakkaiden yhdenvertaisuutta. Tieosakas vetosi myös siihen, että tienosan lakkauttaminen edellyttäisi sitä, ettei olisi enää edellytyksiä tieoikeuden perustamiseen.

VASTAUS:

Tiekunta kiisti esitetyt vaatimukset.

Tiekunta kertoo lähettäneensä kokouskutsu yksityistielain edellyttämässä aikataulussa, ja kirjeet ovat lähteneet sellaisille tieosakkaille, jotka ovat antaneet osoitteensa tiekunnalle.

Tienosan erottamisen osalta tiekunta vetoaa sen huonoon kuntoon, erittäin vähäiseen käyttöön ja kertoo tiekunnan tiehen liittyvän neljä muutakin rasitetietä, joiden ylläpidosta vastaavat rasitteiden haltijat itse.

TUOMIO:

Käräjäoikeus toteaa, että tiekunta ei ole viranomainen, jonka velvollisuutena olisi selvittää osakkaiden yhteystietoja. Yksityistielaisissa säädetään selkeästi vastuu yhteystietojen ilmoittamisesta tieosakkaille.

Tiekunnan toimivallasta tiekunnan tien lyhentämiseen ei suoraan mainita yksityistielaisissa, mutta lain 63 §:ssä mainitaan tiekuntien yhdistäminen, jakaminen, tiekunnan lakkauttaminen sekä tien tai tienosan liittämistä tiekunnan tiehen. Käräjäoikeus katsoo, että myös tien lyhentäminen kuuluu tiekunnan toimivaltaan. Käräjäoikeus viittaa perusteluissa yksityistielain perusteluihin, joissa kerrotaan lain tarkoituksiksi tiekunnan itse tekemien muutosten mahdollistaminen.

Käräjäoikeus toteaa teiden tasoeron, lakkautetun tien käytön määrän, kunnan kunnossapitoavustuksen kohdistumisen sekä sen, että muut vastaavat kiinteistöjen pääsytietykunnassa eivät kuulu tiekunnan hoidossa olevaan tiehen. Käräjäoikeus arvioi tarkoituksenmukaiseksi, että tiekunnan tiehen kuuluvat vain ne tienosat, joiden kunnossapidosta tiekunta tosiasiallisesti vastaa ja huolehtii.

Käräjäoikeus hylkää kanteen kokonaisuudessaan. Tuomio on lainvoimainen.

tiekunnan 0,12 euron yksikköhintaa per tonnikipometri.

Tiekunta myös huomauttaa, että yksityistielaisissa ei ole säädöstä tiekunnan ylijäämäisen talouden vaikutusta käyttömaksujen määräämiseen. Tiekunta myös esittää, että Y:n esittämät tien korjauskustannukset koskevat vain suoraan Y:n kuljetusten aiheuttamien vaurioiden korjaamista. Kuljetusten päätyttyä tietä ei tiekunnan mukaan ole parannettu ennalleen.

TUOMIO:

Käräjäoikeus pitää riidattomana tieosakas Y:n käyttäneen tietä kuljetuksiin, jotka ylittävät huomattavasti sen minkä perusteella hänelle on määrätty tieyksiköt. Edelleen käräjäoikeus pitää merkityksettömänä tiekunnan talouden mahdollista ylijäämäisyyttä eli sillä ei ole vaikutusta velvollisuuteen maksaa käyttömaksua kuljetuksista.

Käräjäoikeus toteaa, että osakas ei voi tiekuntaa sitovasti itse päättää miten velvoitteensa tiekuntaa kohtaan täyttää. Näin omin luvin tehty tienparantaminen ei vähennä velvollisuutta käyttömaksun maksamiseen.

Käräjäoikeus katsoo riidattomaksi 500 kuorma-autollisen suuruisen liikenteen, jonka tieosakas Y on myöntänyt ajattaneensa kyseessä olevaa tietä pitkin. Käyttömaksun laskenta-peruste on riidaton, koska tiekunta on esittänyt yksityiskohtaisen laskelman, miten kuormista syntyvät tonnikipometri on laskettu. Y:n myöntämän 500 kuorman perusteella käyttömaksun määrä on 6 480 euroa.

Tien korjaustöiden osalta käräjäoikeus on lukenut tiekunnan kokouksen pöytäkirjaa tarkasti ja toteaa, että kyse on ollut vain tarjouksesta Y:tä kohtaan, eikä siitä ole syntynyt sitovaa päätöstä.

Tieosakas Y on hävinnyt kanteensa, eikä käyttömaksun suuruuteen tehty pieni alennus muuta tilannetta. Y velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut tiekunnalle.

Käräjäoikeus tuomitsee Y:n maksamaan tiekunnalle käyttömaksua 6 480 euroa ja sen lisäksi korvaamaan tiekunnan oikeudenkäyntikuluja 8 247,24 euroa.

Tapaus: 7 776 euron käyttömaksu tieyksiköihin kuulumattomasta maa-aineksen kuljetuksista

(Kanta-Hämeen käräjäoikeus 29.9.2023, 1012 9328, Dnro L 708/2022/754)

Tiekunta oli kokouksessaan päättänyt määrätä tieosakas Y:lle 7 776 euron käyttömaksun. Y:n todettiin ajattaneen 600–800 kuorma-autollista maa-aineksa, jotka oli läjitetty Y:n kiinteistölle. Y ei ollut ilmoittanut vahvistettujen yksiköiden lisäksi poikkeavasta liikenteestä, jollaiseksi maa-aineisten ajo katsottiin.

VAATIMUKSET:

Osakas Y vaati tiekunnan päätöksen kumoamista. Lisäksi Y vaati hänelle syntyneiden 8 360,18 euron oikeudenkäyntikulujen määräämistä tiekunnan korvattavaksi.

Y vetosi tiekunnan hyvään taloudelliseen tilaan ja kertoi tilikauden tuloksen muodostuvan yli 11 000 euroa ylijäämäiseksi, jos hänen maksunsa maksettaisiin. Edelleen Y kertoo korjanneensa vaurioitunutta tietä oma-aloitteisesti ja kertoo parannustyön kulujen ja murskeiden yhteisarvon ylittävän käyttömaksuna vaaditun 7 776 euron määrän.

VASTAUS:

Tiekunta vaatii kanteen hylkäämistä ja 8 247,24 oikeudenkäyntikulujen sekä 1 501,64 asianosaiskulujen korvaamista.

Tiekunta kertoo tieosakas Y:n yksiköiden perustuvan 12,91 hehtaarin viljelysmaan ja 12 hehtaarin metsämaan mukaisesti 3 kilometrin käyttömattokallalla laskettuna. Tiekunta kertoo tulkinneensa, että suuri määrä maa-aineisten vastaanottoa ei kuulu em. yksiköiden mukaiseen toimintaan. Tiekunnan laskelman mukaan käyttömaksun määräämisessä on käytetty

Läpiajavan bussiliikenteen käyttömaksua koskeva asia Korkeimman oikeuden käsittelyyn

Korkein oikeus on myöntänyt valitusluvan asiassa KKO VL:2023–98 yksityistien käyttömaksua koskevassa asiassa.

A:n tiekunta oli määrännyt yksityistielain mukaisen käyttömaksun B Oy:lle, joka harjoittaa linja-autoliikennettä reitillä, joka kulkee A:n tiekunnan hallinnoiman yksityistien kautta. Sanotulla reitillä linja-autoliikenteen matkustajista suurin osa on ollut perusopetuksen piirissä olleita koululaisia. Käräjäoikeus katsoi, että linja-autoreitin liikenteessä kysymys on teosakkaiden liikenteestä ja kumosi käyttömaksun määräämistä koskevat tiekunnan päätökset. Kysymys on siis käyttömaksun määräämisen edellytyksistä.

Korkein oikeus käsittelee asian. Yksityistie uutiset palaa asiaan, kun tuomio saadaan.



➤ Huonosti kantavilla mailla päällysrakenne-kerroksien ajo kannattaa tehdä tierungon jäädyttyä.
Kuva: Mikko Rasilainen

lähes 30 milj. euroa/vuosi ja viime vuonna 23 milj. euroa.

Väliaikainen asetus avustusprosentista on yhä voimassa ja sen mukaan toimitaan, kunnes asetuksen voimassaoloaika umpeutuu vuoden 2025 lopussa. Avustusprosentteja korotettiin vuoden 2023 alusta lukien enimmillään 50 %:sta 70 %:iin ja siltojen kohdalla 85 %:iin.

Yksityistieavustuksissa on tällä hetkellä jatkuva haku eli tiekunnat voivat jättää hakemuksia ympäri vuoden. Hakemuksia on tullut ELY-keskuksiin loppuvuodesta ruuhkaksi asti. Hakemuksiin tehdään päätöksiä määrärahojen riittävyyden rajoissa ja priorisointi huomioiden.

– Hylkäävä päätös ei tarkoita asian lopullista hylkäämistä, vaan avustushakemuksen voi laittaa vireille uudestaan tulevina vuosina. Suunnitteluun käytetyt panokset, kuten kantavuusmittausraportti tai aukkolausunto ovat suunnittelukuluna myöhemminkin tukielpoisia – olettaen, että raporttien teon jälkeen ei ole tehty mitään oleellista muutosta, rakennusasiantuntija **Erja Vainionpää** Keski-Suomen ELY-keskuksesta muistuttaa.

Sillat vahvoilla hakemuksia priorisoitaessa

ELY-keskusten tiedossa on monia sillan uusimis- ja korjaushankkeita, joiden suunnittelu on käynnissä. Jos kaikki tai suurin osa siltahankkeista toteutuu, ei määrärahaa juurikaan jää yksityislossien/-lauttojen ja siltojen jälkeen teiden perusparannushankkeisiin.

ELY-keskukset joutuvat nyt jakamaan niukkuutta ja tuettavat hankkeet joudutaan priorisoimaan. Tämä tarkoittaa käytännössä myös sitä, että päätösten teko todennäköisesti viivästyy loppukesälle, kun tiedetään, millaisia hankkeita on käsiteltävänä.

ELY-keskusten harkinnassa on avustettavien kohteiden valinta ja niiden saaman avustuksen määrä. Avustettavia kohteita ja suuruutta harkittaessa otetaan huomioon parantamistarve, esitetyt toimenpiteet, valtionavustuksen tarve sekä hankkeiden kiireellisyys ja tarkeys (toim. huom. tämä teksti lukee ELY-keskuksen päätöksissä).

– Selvää on, että kriittiset siltahankkeet tulevat olemaan toteutettavien hankkeiden kärjessä. Ensinnäkin silta on elintärkeä koko tieyhteyden kannalta ja huonokuntoinen silta voi jättää mottiin lukemattomia kiinteistöjä. Toiseksi siltojen peruskorjaus tai korvaaminen uudella sillalla on todella kallista, eikä tiekuntien omat resurssit riitä sellaiseen, Vainionpää korostaa.

ELY-keskukset ovat havainneet, että sisään tulevien hakemusten laatu on heikentynyt. Entistä useammin joudutaan pyytämään täydennystä hakemukseen ja siltikin laatu jää osassa hakemuksia heikoksi. ELY-keskus suosittelee käyttämään perusparannuksen suunnittelussa asiaan perehtyneitä alan ammattilaisia ja sähköistä hakumenettelyä. ▼

Perusparannusten avustaminen

Ensisijaisesti avustettavat hankkeet

Avustukset kohdennetaan ensisijaisesti hankkeisiin, joissa liikennöinti tiellä on tapahtuneen vaurion takia kokonaan estynyt tai uhkaa estyä. Tällaisia hankkeita ovat

- siltojen ja suurten rumpujen uusiminen tai vaurioiden korjaaminen
- teiden tulvavaurioiden korjaaminen ja estäminen
- liikenneturvallisuutta merkittävästi parantavat hankkeet.

Tyypillisiä siltahankkeita ovat

- koko sillan uusiminen
- sillan korvaaminen putkissillalla tai rummulla
- siltarakenteiden uusiminen ja korjaaminen.

Muita avustettavia hankkeita voivat olla

- tien routavaurioiden korjaaminen
- kantavuuden ja siihen liittyen kuivatusjärjestelmän parantaminen
- muu liikenneturvallisuuden parantaminen, kuten kaarteiden oikaisu, liittymäkohdan parantaminen tai tielinjan siirtäminen
- lauttapaikan parantaminen.

ELY-keskukset ovat avustaneet vuoden aikana ennätysmäärän yksityisteiden perusparannuksia

Teksti: Simo Takalammi | Kuva: Mikko Rasilainen

ELY-keskukset ovat myöntäneet kolmena viime vuotena kymmeniä miljoonia euroja avustusta yksityisteiden perusparannuksiin. Aiemmilta kolmelta vuodelta kertyneet määrärahat saadaan pääosin käytettyä tämän vuoden loppuun mennessä. Tie-kunnat heräsivät hyvin tänä vuonna aiempaa parempiin avustusprosentteihin. Avustusten määrärahatilanne on hakemuksiin nähden ollut kolmena viime vuotena riittävä.

ELY-keskukset ovat kannustaneet kolmen viimeisen vuoden aikana tiekuntia hakemaan avustusta. Avustusprosenttien nosto väliaikaisella asetuksella vauhditti niin suuresti hakemusten määrää, että joissain ELY-keskuksissa lisättiin henkilöresursseja avustusten käsittelyyn.

Vuonna 2023 hakemuksia on tullut koko Suomessa moninkertainen määrä

edellisiin vuosiin verrattuna ja suurin osa ELY-keskuksista on sitonut suurimman osan jo myönnettyistä vuosien 2022–2023 määrärahoista jo nyt sisällä oleviin hakemuksiin. ELY-keskuksiin on tullut hakemuksia loppuvuodesta useita satoja ja näiden tarvitsema avustummäärä ylittää huomattavasti käytettävissä olevat määrärahat. Nämä hakemukset siirtyvät luonnollisesti käsiteltäväksi ensi vuodelle.

Valtion talousarvioesityksessä on varattu vuodelle 2024 yksityisteiden perusparannusavustuksiin ja erityiskohteisiin (sis. yksityistielautat/-lossit ja jäätiet) yhteensä 8.5 milj. euroa. Tästä Traficom voi jakaa tämänhetkisen tiedon mukaan ELY-keskuksille parannusavustuksiin yhteensä noin 5 miljoonaa euroa. Määrärahojen vähentäminen on merkittävää, kun ottaa huomioon, että vuosina 2021 ja 2022 määrärahat olivat

Yksityisteiden talvikunnossapidon tärppejä

Yksityistie on pidettävä tieosakkaiden liikennetarpeen edellyttämässä kunnossa. Kaikki tieosakkaat ovat vastuussa siitä, että tietä on turvallista käyttää. Talvikunnossapidolla on suuri merkitys talviliikenteen turvallisuuteen ja sujuvan arjen pyörittämiseen.

Tee sopimus urakoitsijan kanssa hyvissä ajoin

Sopimuksien on hyvä olla kunnossa jo hyvissä ajoin ennen tulevaa talvikautta.

– Hyvät urakoitsijat ovat kiven alla ja usein myös ylityöllistettyjä, kertoo Satakunnan Tieisännöinnin TIKO-tieisännöitsijä **Kirsi Pohjola**. Satakunnassa tarjouspyyntöihin on onneksi saatu kilpailukykyisiä tarjouksia.

– Tieisännöitsijöiden kannattaa verkostoitua muiden tiekuntien kanssa, silloin löytyy usein kustannustehokkaampia kunnossapito kokonaisuuksia, Pohjola kannustaa.

Talvikunnossapitokauden aloitukseen tulee varautua

Ennen lumien tuloa on aika tarkistaa tien lähellä olevat puut oksineen, jotta niihin osuva lumikuorma ei paina oksia tielle. Lisäksi tulee tarkistaa, että kulutuskerros on kunnossa ja tarvittaessa ajaa uutta soraa tien pintaan. Aurasviitat asennetaan paikoilleen ennen pakkasia. Ne asennetaan suoralla yksityistiellä noin 70-80 metrin välein ja mutkaisella osuudella tiheämpään, noin 40-50 metrin välein. Nämä toimet valmistavat tiekuntaa talven tuloon.

Päätä tiekunnan kokouksessa talvikunnossapidon tasosta

Tiekunnan kokous luo päälinjat talvikunnossapidolle varamaalla rahaa talousarvioon ja määrittämällä tavoitteet aurasajoille ja perusteille. Toimielimen tehtäväksi jää urakkasopimuksen tekeminen ja sitä kautta myös tarkempien vaatimusten kirjaaminen urakkasopimukseen. Koska talvikunnossapitajista on pulaa, ei aina saada töitä tehdyksi tieosakkaiden kannalta optimaaliskana.

Urakkasopimukseen kannattaa kirjata, kuinka paljon lunta saa sataa ennen kuin tie aurataan, ja mistä kohdin tietä hiekoitetaan. Myös hiekoitussepin raekoko ja muoto kannattaa kirjauttaa urakkasopimukseen, ettei talvikaudella tule ikäviä yllätyksiä liian suuresta tai liian terävästä sepelistä johtuen.

Monilla yksityisteillä ja maaseudun maanteilla hiekoitetaan vain mäet, mutkat ja liittymät. Haastavat kelit edellyttävät kuitenkin liikkujalta erityistä varovaisuutta. Raskaskalusto edellyttää joskus hiekoitusta pariinkin kertaan päivässä, etenkin jos hiekoitusseppi sulaa polanteen sisään.

– Minun asiakkaista lähes kaikki tiekunnat ovat hankkineet yksityisteille liukaudentorjuntaa, sitä tarvitaan etenkin siellä, missä on eläinkuljetuksia ja maitoautoja tai muuta raskasta liikennettä, Pohjola kertoo.

Kunnossapitotoimet yksityisteillä pyritään tekemään ennen koulukyytejä ja

työmatkaliikennettä, mutta aina se ei ole mahdollista esim. lumimyrskyn aikana, jatkaa Pohjola.

– Lapin alueella osa tiekunnista budjetoiti liukkauden torjuntaan, mutta pitkät hiekan toimitusvälytykset vähentävät kiinnostusta hiekoitukseen. Useimmilla teillä liukkautta pyritään hoitamaan pääasiassa karhentamalla tienpintaa lumenpoiston yhteydessä, kertoo tieisännöitsijä **Jorma Pöllänen** Lapista.

– Liukkauden torjuntaa tarvitaan lähinnä syksyisin, kun vesisateiden jälkeen on pakkasöitä ja lumetonta aikaa. Jakso on yleensä Lapissa lyhyt. Lumisateiden ja pakkasen jälkeen jatketaan karhentamalla. Keväisin muutamilla teillä on myös lyhyt ajanjakso, jolloin aurinko lämmittää pinnan. Asuin- ja mökkiteillä hiekoitetaan vain, jos olosuhteet ovat haastavat, on mäkiä ja useita risteyksiä tai aiemmin on esiintynyt ongelmia esim. tavaratoimitusten tai huoltoajojen kanssa, Pöllänen jatkaa.

Varaudu talvikaudella myös yksityistien rumpujen sulatukseen ja liikennemerkkien puhdistamiseen

Pidä rummut kunnossa myös talvella. Selvitä etukäteen millä menetelmillä ja kenen toimesta rummut saadaan tarvittaessa auki. Jäätymiselle herkän rumpun sisään voi asentaa jo syksyllä muoviputken, jonka päät taitetaan ylöspäin. Putkea voidaan lämmittää kuumalla vedellä, jotta rumpuun saadaan aikaiseksi virtausaukko. Tiekuuntien tulee muistaa myös liikennemerkkien puhtaanapito talven tuiskuissa. Auraslumien osalta tulee varmistaa, että lumikasat eivät kasva liikenneturvallisuutta häiritseviksi näkemäesteiksi. Etenkin vaaranpaikkojen yhteydessä, kuten liittymissä ja raiteiden ylittävissä tasoristeyksissä tulee olla erittäin tarkkana, että näkemäalueet ovat kunnossa joka säällä ja liikennemerkkien pinta on puhdas ja hyvin heijastava.

Yksityisteiden Talvipäivässä Jyväskylässä 14.2.2024 tarjolla ajankohtaista yksityistieasiaa. Tervetuloa - ilmoittaudu mukaan!



➤ Auraskeppi tulee asentaa sulaan maahan, jotta se pysyy paikoillaan koko talven. Kuva: Teuvo Taura, Suomen Tieyhdistys ry.



➤ Yksityisteitä hiekoitetaan tarpeen vaatiessa. Kuva: Jonas Rönbro/Getty Images, Canva.



➤ Varoitusmerkki ja varoituksen syy kertova lisäkilpi vaativat puhdistamista. Kuva: Getty Images, Canva.

Jyväskylän Paviljonki 14.-15.2.2024

Viherpäivät & tekniikka

Talvitiepäivien ja Vihertekniikan suurnäyttely 14.-15.2.2024

Tule tustumaan Talvitiepäivien ammattilaisnäyttelyyn ja työnäytökseen. Tutustu suurnäyttelyssä mukana oleviin yrityksiin ja niiden tuotteisiin ja palveluihin. ViherAreenalla ajankohtaisia puheenvuoroja teiden talvikunnossapitoon ja viherrakentamiseen liittyen.

Näyttelyyn ja ViherAreenalle on vapaa pääsy!

Rekisteröidy näyttelykävijäksi osoitteessa tiepaivat.fi

Jyväskylän Paviljonki, Lutankonaukio 12

ke 14.2. klo 9-17, työnäytös klo 14.00
to 15.2. klo 9-15.30, työnäytös klo 12.30

Laserkeilaus yksityisteiden kunnan määrittämisessä

Suomen metsäkeskuksella on käynnissä TIESIT-hanke, jossa selvitetään muun muassa keskeisen yksityistieverkkomme perusparannustarve. Keskeisen yksityistieverkkomme kokonaispituus on noin 200 000 kilometriä. Tärkeässä asemassa perusparannustarpeen selvittämisessä on tiheäpulsinen laserkeilausaineisto. Kartoitustyön tuloksia on nähtävillä Metsäkeskuksen Tienhoito.fi-palvelussa.

Teksti ja kuvat: Mika Nousiainen, Suomen metsäkeskus

Keskeinen yksityistieverkko

Kartoitustyön alussa määritettiin se yksityistieverkko, mille tien kuntotietoa aletaan kerätä. Työstä vastasi Metsäavain Oy. Määrittämisessä kullekin yksityistielle laskettiin painoarvo eri liikennelajien perusteella. Kullakin liikennelajilla oli oma painolukunsa, joka mukaili yksityisteiden osittelun ohjetta. Liikennelajeja olivat metsä- ja energiapuukuljetukset, maatalousliikenne peltoineen sekä pysyvän ja vapaa-ajan asutuksen liikenne. ”Yksityisteiden merkittävyyden selvitystyö oli haastava ja mielenkiintoinen operaatio”, toteaa paikatietoasiantuntija Antti Nevalainen Metsäavain Oy:stä.

Pilotoinnin kautta tuotantoon

Tiheäpulsisen keilaustiedon perusteella voidaan määrittää yksityistien profiili, urautuneisuus sekä kuivatuksen tila. Tämän jälkeen tie luokitellaan liikennevalotekniikalla kuntoluokkiin. Suoraa tienkantavuuslukua ei keilaustiedon avulla saada, mutta edellä mainituilla tunnuksilla voidaan ennustaa suhteellisen hyvin tien kuntoa ja käytettävyyttä.

Menetelmää on testattu eri puolilla Suomea ja tulokset ovat olleet rohkaisevia. Tällä hetkellä Metsäkeskuksen Tienhoito.fi-palvelussa on nähtävillä Kainuun alueella yhden keilausalueen tiekunnallisten yksityisteiden kuntoluokitus.

Kartoituksen tekijä kilpailutettiin keväällä 2023. Valituksi tuli Field Finland Oy. Työ on hyvässä vauhdissa ja tuloksia alkaa valmistua lähikuukausien aikana.

”Keväällä alkaneessa Metsäkeskuksen yksityisteiden kuntoarvioinnissa käytämme myös tekoälyä perinteisten menetelmien lisäksi. Kilometreillä mitattuna kyse on merkittävästä hankkeesta. Analysoitavan aineiston pinta-ala kuitenkin jää paljon

pienemmäksi kuin kokonaisten laserkeilausblokkien analysoinnissa. Tässä nähdään tarkan laserkeilausaineiston edut. Aineistosta voidaan irrottaa pienempiä osia, kuten teiden kaltaisia kapeita nauhoja. Metsäkeskuksen hankkeessa tekoälyn hyödyntämistä helpottaa olemassa oleva opetusaineisto eli aiemmin tuotettu tieto yksityisteiden kunnosta”, valaisee myyntijohtaja Lasse Ukkonen Field Finland Oy:stä.

Valkoisia alueita

Tiesit-hanke päättyy vuoden 2024 lopussa. Tällöin meillä ei ole vielä koko Suomen alueelta tiheäpulsista keilaustietoa. Näiltä niin sanotuilta valkoisilta alueilta kuntokartoitetaan yksityistiet muilla menetelmillä. Tällä hetkellä lupaavin on autolla tehtävä keilaus, johon on liitetty myös kuva.

Automenetelmää testataan tämän vuoden aikana. Näillä näkymin työn kilpailutus tehdään talvella 2024 ja työ toteutetaan vuoden 2024 maastokauden aikana.

Kuntotieto töihin

Yksityisteiden kuntokartoituksen tulosten julkaisu tapahtuu tällä hetkellä Metsäkeskuksen Tienhoito.fi-palvelussa. Tällä hetkellä on julkaistu kuuden keilausalueen tiekunnallisten yksityisteiden kuntotieto liikennevalotekniikalla. Tarkempi kunto on tiekunnan saatavilla esim. perusparannushankkeen suunnittelua varten. Tätä palvelua kehitetään parhaillaan ja se saadaan käyttöön vuoden 2024 aikana.

Yksityisteiden kunnan arviointi on ollut tähän mennessä enemmän tai vähemmän arvailua. Nyt ollaan pääsemässä seuraavaan vaiheeseen eli meillä on kerättyä tietoa analyysiemme perustaksi. Tästä on hyvä rakentaa lisäpalveluja tiekunnille ja tienkäyttäjille. ✓



► Syksyinen pintakelirikko on yleinen näky yksityisteillä.



► Kunnossapidon laiminlyönti antaa luonnolle yliotteen.



► Yksityisteiden kunto liikennevalotekniikalla esitettynä.

TIEKUNNAN ASIAT KUNTOON!

Kätevästi Internetissä NetWintie-ohjelmalla

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

Kysy lisää asiantuntijaltamme, niin valitaan tiekunnallenne sopivin vaihtoehto.

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



Ohjelmistoja tiekunnille
30 vuoden kokemuksella

Tiealueen ulottuvuuden muuttaminen toimituksella vai tiekunnan omalla päätöksellä?

Teksti: Anne Ala-Orvola ja Risto Keränen, Maanmittauslaitos, Rekisteripalvelut | Kuvat: Helena Ohisalo

Uusi yksityistielaki tuli voimaan vuoden 2019 alusta. Lain voimaantullessa kuntien tielautakunnat lakkasivat ja tieosakkaille ja tiekunnille tuli mahdolliseksi tehdä itse tiehen liittyviä päätöksiä. Päätökset tulee ilmoittaa Maanmittauslaitokselle yksityistierekisteriin merkitsemistä varten.

Uusi yksityistielaki edellyttää, että tiellä on oltava tiekunta, jotta sille voidaan myöntää valtion ja kuntien avustusta. Uuden lain myötä tiekuntien perustaminen tuli mahdolliseksi myös tieosakkaiden keskenään pitämässä perustamiskokouksessa, johon kaikki tieosakkaat on kutsuttu.

Tiekunta voi lisäksi päättää tietyistä tien ulottuvuuteen liittyvistä asioista, kuten tienosan liittämistä tiekunnan tiehen, tiekunnan tien tai sen osan lakkaamisesta sekä tiekuntien yhdistämisestä tai jakamisesta. Nämä päätökset tehdään tiekunnan kokouksissa enemmistöpäätöksillä. Äänestäminen tapahtuu tieyksiköiden mukaan. Päätöksiä tehdessä on tiekunnan syytä kiinnittää huomiota yksityistielain mukaisiin edellytyksiin, jotta päätös on mahdollista merkitä yksityistierekisteriin.

Tienosan liittäminen

Tiekuntaan on mahdollista liittää uusi tienosa ilman yksityistietoimitusta. Samoin kuin tiekuntien perustamisissa, ehdottomana edellytyksenä liittämiseksi on, että liitettävällä tienosalla on aikaisemmin kiinteistötoimituksessa perustettu tieoikeus jonkin kiinteistön hyväksi.

Tiekunnan tulee tehdä kokouksessa päätös tienosan liittämistä tiekuntaan sekä sopimus liittämistä kaikkien liitettävän tienosan osakkaiden kanssa. Kokouksessa läsnä olevien tieosakkaiden osalta sopimus voidaan kirjata tiekunnan kokouksen pöytäkirjaan, poissaolevilta tulee saada erilliset tiekunnan ja tieosakkaiden väliset sopimukset. Maanmittauslaitos ei edellytä kirjallisia sopimuksia, jos kokoukspöytäkirjaan on kirjattu tiekunnan sopineen liittämistä kaikkien tieosakkaiden kanssa. Tiekunnan kokouksen puheenjohtaja ja pöytäkirjan tarkastajat vastaavat pöytäkirjan kirjauksista. Tiekunnan kokouksen pöytäkirja, kaikki sopimukset sekä karttaliite, jossa liitettävä tienosa on selkeästi osoitettu, toimitetaan Maanmittauslaitokselle rekisteröintiä varten.

Tiekunnan tien tai sen osan lakkaaminen

Tiekunta voi lakkauttaa koko tiekunnan tien tai tiekuntaan kuuluvan tienosan, jolloin tiekuntaan kuuluneelle tielle tai tienosalle rekisteröidään kiinteistökohtaiset tieoikeudet. Kiinteistökohtaisten oikeuksien rekisteröintimerkintää varten tiekunnan tulee toimittaa Maanmittauslaitokselle päätöspöytäkirjan lisäksi viimeinen voimassa oleva tieyksikkölaskelma. Kaikilla tietä tarvitsevilla tieosakkailla säilyy siis edelleen tieoikeus lakkautettuun tiekunnan tiehen tai tienosaan.

Tiekuntien yhdistäminen tai jakaminen

Kun tiekunnat halutaan yhdistää, tulee kaikkien yhdistettävien tiekuntien tehdä omissa kokouksissaan päätös yhdistämisestä. Päätös edellyttää sitä, että tiekunta on samalla hyväksynyt tulevan tiekunnan tieyksiköinnin omissa kokouksissaan. Vastavat asiat on päätettävä myös päinvastaisessa tapauksessa eli jaettaessa tiekunta kahdeksi tai useammaksi tiekunnaksi.

Päätösten rekisteröintiä varten Maanmittauslaitokselle toimitettavista päätössiakirjoista tulee selvittää rekisteröitävän tiekunnan nimi, toimitsijamiehen tai hoitokunnan puheenjohtajan nimi ja yhteystiedot sekä selkeät karttaliitteet, joihin on merkitty tiekuntaa koskevat tiet. Päätökset ja kokoukset ovat syytä tehdä huolella, koska puutteellisten päätösten täydentäminen voi edellyttää jopa uusia kokouksia.

Päätösten ilmoittaminen ja rekisteröinti

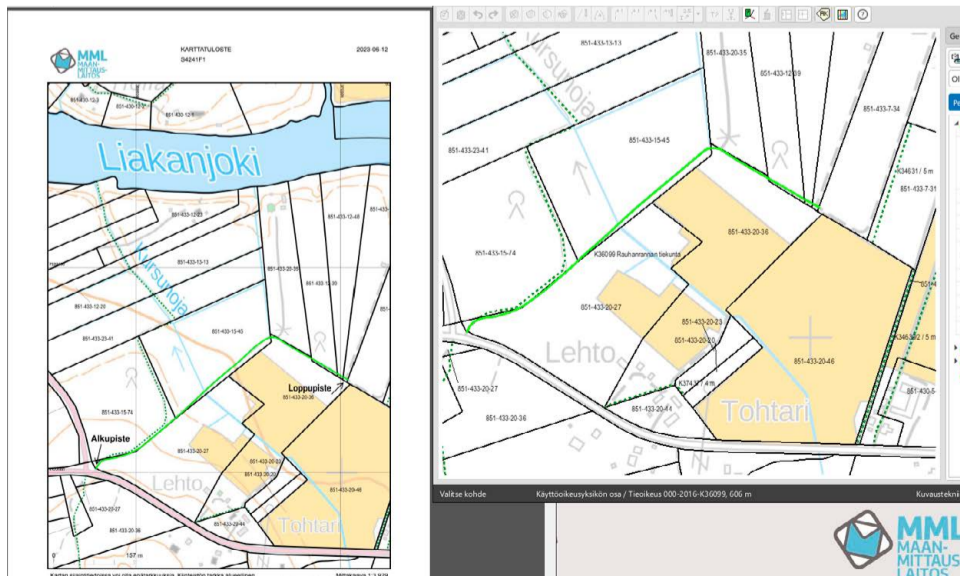
> Päätössiakirjat liitteineen ilmoitetaan Maanmittauslaitokselle rekisteröitäväksi verkkosivujen (maanmittauslaitos.fi) kautta. Maanmittauslaitoksen verkkosivuilta löytyy päätöslajeittain ohjeet siitä, mitkä liitteet tiekunnan tulee lähettää Maanmittauslaitokselle rekisteröintiä varten. Tutustu jo ennen päätöksen tekemistä: https://www.maanmittauslaitos.fi/lomakkeet/tiekunnan_paatos

> Kaikissa päätöksissä on tärkeää olla mukana selkeä liitekartta, jotta toimistotyönä tehtävä rekisteröinti varmasti vastaa päätöstä.

> Rekisteröinnistä ei peritä maksua.

Hyvin tehty ilmoitus nopeuttaa rekisteröintiä

Rekisterisihteeri **Helena Ohisalo** on rekisteröinyt Maanmittauslaitoksessa tieosakkaiden ja tiekuntien päätöksiä vuodesta 2019 alkaen.



>> Hyvä liitekartta auttaa päätöksen rekisteröinnissä

– Ilmoitukset ovat usein enemmän tai vähemmän puutteellisia ja täydennyksiä joutuu pyytämään suurimmalta osalta tietojen ilmoittajista. Mitä täydellisempiä ilmoitukset ovat meille tullessa, sitä helpommin ja nopeammin saamme tiedot yksityistierekisteriin ajan tasalle. Kolmen kuukauden valitusaika pitää tietysti ottaa huomioon, Ohisalo toteaa.

Tarvittaessa Maanmittauslaitos opastaa hakemaan toimitusta tai täydentämään päätöstä edellä mainittujen tietojen osalta.

– Tavallisimmin täydennystä pyydetään tien osan liittämiseen tarvittavista sopimuksista. Myös perustamisen edellytyksenä oleva tieoikeuden puuttuminen saattaa tulla yllätyksenä. Tiedoikeuden olemassaolo onkin hyvä selvittää etukäteen esimerkiksi Maanmittauslaitoksen asiakaspalvelusta. Maanmittauslaitoksen asiointipalvelussa on julkaistu syyskuussa 2023 uusina tietoina tiekunnalliset tiet, Ohisalo muistuttaa.

Yksityistietoimitus vaihtoehtona tiekuntien päätöksille

Kokouksista tiedottaminen sekä sopimusten saaminen voi olla työlästä tai jopa toivotonta, silloin kun asiassa on mukana perikuntia, ulkomailla asuvia tai muita hankalasti tavoitettavia. Tällöin yksityistietoimituksen hakeminen voi olla järkevää. Yksityistietoimituksissa tiedottaminen ja yhteystietojen hankkiminen sisältyvät toimitukseen, eivätkä toimituspäätökset edellytä sopimuksia tai yksimielisyyttä.

Yksityistietoimitusta kannattaa harkita myös silloin, kun tiekuntien päätöksistä tai muista toimintatavoista esiintyy jo etukäteen erimielisyyttä. Yksityistietoimitus on ainoa vaihtoehto silloin kun perustamisen edellytyksenä oleva tieoikeus puuttuu.

Yksityistietoimitukset ovat kiinteihin taitaisiin, joten toimituksen hintaa voi arvioida etukäteen.

Maanmittauslaitoksen toimitusten hinnat: https://www.maanmittauslaitos.fi/sites/maanmittauslaitos.fi/files/attachments/2023/01/kiinteistotoimitushinnasto2023-24_kyyhkyt_lopullinen_FI.pdf

Tiekunnan tien sijainnin tai leveyden muuttaminen

Tiekunnissa toimivia kiinnostaa usein se, miten hyvässä yhteisymmärryksessä tehty päätös tien oikaisusta, leventämisestä tai jopa siirtämisestä saataisiin merkityksi kiinteistörekisterikartalle mahdollisimman edullisesti.

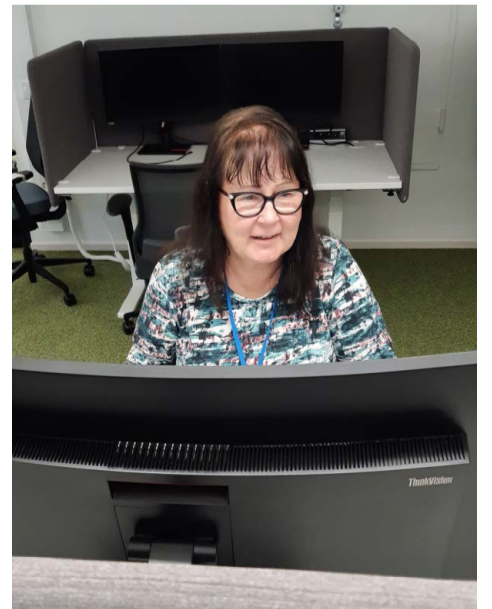
Yksityistielain 18.2 §:n perusteella on ilman yksityistietoimitustakin mahdollista sopia maanomistajan kanssa yksityistien oikaisemisesta, leventämisestä tai muusta parantamisesta.

Tällä tarkoitetaan vain tien sijainnin tai leveyden vähäistä muutosta. Sopimuksen mukainen alue muuttuu tiealueeksi ja tarpeettomaksi jäänyt tiealueen osa lakkaa tiealueena. Tiedoikeuden sijainnin tai leveyden muuttamisen rekisteröinti kiinteistötietojärjestelmään edellyttää kuitenkin aina Maanmittauslaitoksen suorittamaa maksullista yksityistietoimitusta.

Tiedoikeuden laajempi siirtäminen edellyttää yksityistietoimitusta

Uuden tieoikeuden perustaminen tai aikaisemmin perustetun tieoikeuden siirtäminen uuteen paikkaan edellyttää aina yksityistietoimituksessa tehtävän päätöksen. Tällä varmistetaan muun muassa tieoikeuden perustamisen lain mukaiset edellytykset sekä tieoikeuden tarkka sijainti.

Tiedoikeuden siirtäminen ei aina ole mahdollista toteuttaa yksityistietoimituksessa. Yksityistielain siirtämisen merkittävänä edellytyksenä on olosuhteiden muutos eli onko tieoikeuden perustamisen jälkeen tapahtunut olosuhteissa sellaisia muutoksia, joilla olisi nykyisin vaikutusta perustettavan tieoikeuden sijaintiin. Mikäli tilanne on samanlainen kuin tieoikeuden alkuperäisellä perustamishetkellä, pakkosiirroille ei välttämättä ole edellytyksiä. ▼



>> Helena Ohisalo rekisteröi tiekuntien päätöksiä Maanmittauslaitoksen Joensuun toimipisteessä.

Tuulivoimaloille kuljetaan usein yksityistietä pitkin

Teksti ja kuva: Teuvo Taura

Suomessa on lähes 1400 toiminnassa olevaa tuulivoimalaa. Niistä valtaosa sijaitsee alueella, jonne kuljetaan yksityisteiden kautta. Lisäksi rakenteilla oli kesäkuun 2023 lopussa noin 30 kohdetta. Toukokuussa 2023 oli suunnitteluvaiheessa maatuulivoimahankkeita yli 63 100 megawatin edestä. Yhden tuulivoimalan teho on tyypillisesti 5-7 megawattia, joten montaa yksityistien tiekuntaa tullaan lähivuosina lähestymään tienkäyttöoikeusasiassa. Samalla halutaan myös oikeus tien parantamiseen.

Tuulivoimalan rakennusvaiheessa kuljetusten painot ja mitat ovat sellaisia, mihin yksityisteitä ei ole rakennettu. Sekä tien geometriat että kantavuudet ovat ennen kuljetuksia saatettava eri tasolle kuin mitä muutoin yksityistieltä edellytetään.

Tuulivoimaloita Mansikkamäen tien vaikutusalueelle

Urjalan ja Humpilan rajalle rakennettiin kuuden voimalan tuulipuisto pääosin vuonna 2021. Voimaloiden korkeus on 135 metriä. Kolmelle voimalalle kuljetaan Mansikkamäen metsätien kautta ja kolmelle Kangasniemen yksityistien kautta. Alun perin oli tarkoitus rakentaa 17 voimalaa, mutta lupaprosessin aikana määrä putosi merkittävästi.

Mansikkamäen metsätie on rakennettu metsänparannushankkeena 1980-luvun loppupuolella. Tieverkoston pituus on 5,3 kilometriä ja siinä on kahdeksan osakasta. Suurimpana osakkaana on Urjalan yhteismetsä, jonka osuus yksiköistä on 48 prosenttia. Muutkin osakkaat ovat pääasiassa metsänomistajia, mutta alueella on myös yksi lomakiinteistö sekä Sekä yhteismetsän alueelle perustettu turvetuotantoalue. Hanke käynnistyi jo vuonna 2012, kun suunnittelua hoitaneen Voimamyly Oy:n edustaja kävi esittelemässä hanketta Urjalan yhteismetsän osakkaille.

– Heti tämän tilaisuuden jälkeen pide-

tyssä osakaskunnan kokouksessa päätimme tehdä sopimuksen Voimamyly Oy:n kanssa puiston sijoittamisesta yhteismetsän maalle, kertoo Urjalan yhteismetsän hoitokunnan puheenjohtaja **Tapani Taalas**.

– Päätös oli yksimielinen. Puistosta tehty valitukset kuitenkin hidastivat hanketta ja toimijakin vaihtui Ilmattareksi syksyllä 2019, jatkaa Taalas.

Yksimielinen tiekunnan päätös

Vuonna 2018 Voimatar lähestyi Mansikkamäen tiekuntaa ja haki tieoikeutta sekä sijoituslupaa kaapelin asentamista varten tiealueelle. Tiekuunnan toimitsijamiehenä toimiva tieisännöitsijä Simo Närvänen kutsui osakkaat tiekunnan kokoukseen käsittelemään asiaa. Närvänen yllättyi, kun paikalle saapui vain yksi osakas. Hän oli yhteismetsän silloinen hoitokunnan puheenjohtaja. Kokouksessa saatiin helposti yksimielinen päätös asiasta ja tieisännöitsijä Simo Närvänen valtuutettiin allekirjoittamaan tienkäyttöoikeussopimus.

Sopimuksessa sovittiin tienkäyttöoikeuden ja kaapelin sijoittamisen lisäksi siitä, että tienkäyttöoikeuden saanut taho voi kustannuksellaan rakentaa, parantaa, leven-tää ja vahvistaa tietä siten, että se soveltuu raskaiden ja erikoiskuljetusten käyttöön. Sopimus on voimassa määräajan 30 vuotta. Erillistä korvausta tienkäyttöoikeudesta tiekunnalle ei maksettu, vaan katsottiin, että tien parantaminen yksin tieoikeuden saajan lukuun on riittävä korvaus. Käyttämiensä tieosien kunnossapitovastuu on niin ikään yksin tuulivoimayhtiöllä.

Tieisännöitsijä Närvänen pitää tehtyä sopimusta tieosakkaiden kannalta hyvänä. Tiekuunnan hoidettavana on nyt vain kaksi lyhyttä pistotietä. Ne hoidetaan edelleen yhteiseen lukuun tieosakkaiden toimesta. Ilmatar ei ole tieosakas. Tien kantavuus ja leveys ovat nyt aivan eri luokkaa kuin yli 30 vuotta vanhalla metsätieellä. Ajoradan leveys on suorilla tieosuuksilla 6-7 metriä



► Tapani Taalas (vas.) ja Simo Närvänen (oik.) katselevät tyytyväisen Mansikkamäen tien kuntoa. Nyt tietä voi käyttää myös kelirikkoikäisiin puunkuljetuksiin ja se tietää puulle parempaa hintaa.

ja kaarteissa vielä enemmän. Aikaisemmin ajopinnan leveys oli n 4 metriä. Tien kantavuusmittauksia tekevä Road Mastersin toimitusjohtaja Juha-Matti Vainion mukaan tavoitekantavuudet tuulipuistoille johtavilla teillä ovat yleensä 110 MPa, kun metsäteiden tavoitekantavuudet ovat 50-80 Mpa.

Tielinjan muutos

Tuulivoimayhtiö ei kunnostanut Mansikkamäen tietä kokonaisuudessa entiseen paikkaan, vaan toteutti uuden linjauksen tien alkupäässä. Alun perin Mansikkamäen metsätie lähti Leikkikankaan yksityistieltä. Leikkikankaan tietä oli ajettavana 75 metrin matka ennen pääsyä Turunväylälle. Tien alkupäästä olisi ollut vaikea kunnostaa riittävän leveäksi esimerkiksi Mansikkamäen tien liittymän kohdalla. Uutta tietä tuulivoimayhtiö rakensi 370 metriä, jolloin myös liittymä Turunväylälle rakennettiin uuteen paikkaan.

Mansikkamäen tiekunta päätti hakea tieoikeuden siirtoa tuulivoimayhtiön rakentamaan tiehen ja saikin sen vuonna 2023 pidetyssä yksityistietoimituksesta. Toimitusta haettiin jo vuonna 2021, mutta toimitusta viivytettiin pysyvän liittymäluvan saanti Turunväylälle.

– Nyt ei Mansikkamäen tiekunnan osakkaiden tarvitse enää maksaa tiemaksuja Leikkikankaan yksityistielle ja uusi liittymä Turunväylälle on huomattavasti parempi kuin Leikkikankaan yksityistien liittymä, toteaa tieisännöitsijä Simo Närvänen.

Maanomistajan näkökulma

Yhteismetsän hoitokunnan puheenjohtaja Tapani Taalas yhtyy täysin Närvänen näemykseen siitä, että tuulipuiston rakentaminen Mansikkamäen tien vaikutusalueelle

oli hyvä asia. Mutta kun Taalas miettii asiaa maanomistajan näkökulmasta, silloin löytyy jo huomautettavaakin. Sopimuksessa on maininta siitä, että tieoikeuden saajalla on oikeus ilman erillistä korvausta hyödyntää kohtuullisessa määrin tierakentamisen yhteydessä rakentamisalueen maamassoja. Taalaksen näkemys on, että ilman erillisiä neuvotteluja on maa-aineksia, etenkin kiveä ja kalliota hyödynnetty reilusti enemmän kuin kohtuullisessa määrin. Uuden alkuosan tielinjauksen alle jääneestä louhitusta kalliosta saimme korvausta maanrakennustyöt suorittaneelta yritykseltä. Kaikki tien rakentamiseen ja parantamiseen käytettävät materiaalit ovat yhteismetsän maalta. Paikalle tuotiin myös murskauslaitos.

Myös tiealue on levinnyt useammasta kohtaa enemmän, mitä Taalaksen mukaan oli sovittu. – Neuvottelut Ilmattaren kanssa maa-alueiden korvaamisesta ovat vielä kesken, toteaa Taalas.

Taalas kehottaakin tiekuntia ja maanomistajia vaatimaan, että kaikki sovitut asiat kirjataan mahdollisimman tarkasti sopimukseen.

Osakkaidenkin kulkemiseen tarvittiin lupa

Sekä Närvänen että Taalas antavat kiitosta rakennuttajalle hyvästä tiedottamisesta. Uutiskirje saapui sähköpostiin joka kuukausi. Vaikka tien käyttö oli rajoitettua rakentamisen aikana, ei siitä aiheutunut harmia metsätalouden harjoittamiselle. Tieosakkaidenkin piti pyytää kulkulupa ennakolta, mutta sen kyllä useimmiten sai haluamaansa ajankohdasta. Kulkeminen oli luvanvaraista yhteensä noin kuuden kuukauden ajan kahdessa eri jaksossa. ▼

Sujuvuutta työhösi

Ammattitason yksiköintiohjelma tieisännöitsijöille



Yksiköinti Flow
Suomen paras!





» Musiikista vastasi Duo Naapurit.



» Juhlavieraita oli paikalla hieman yli 100 henkeä.

Hämeenlinnassa juhlittiin 20-vuotiaasta TIKO-koulutusta

Teksti ja kuvat: Akseli Kotila

Suomen Tieyhdistys on kouluttanut jo 20 vuotta tieisännöitsijöitä tiekuntien avuksi TIKO-tieisännöitsijäkoulutuksessa. Lokakuussa 2023. juhlistettiin tieisännöinnin taivalta juhlaseminaarin merkeissä Hämeenlinnassa. Juhlaseminaarissa kuultiin puheenvuoroja alan toimijoilta ja jaettiin Vuoden tieisännöitsijä –palkinto.

Juhlapuheissa todettiin useasti, kuinka ammattimaiselle tieisännöinnille on edelleen suuri tarve. Tieisännöinnin merkitys näkyy esimerkiksi maaseudun elinvoimaisuudessa, sillä koulutus on työllistänyt lukuisia yrittäjiä eri puolilla Suomea. TIKO-koulutus on myös välillisesti parantanut maaseudun ja kylien vetomaisuutta varmistamalla vähäliikenteisten teiden kunnan säilymisen. Näin teiden varsilla on ollut mahdollista asua ja yrittää.

Tieyhdistyksen hallituksen puheenjohtaja **Juha Ojala** nosti juhlapuheessaan esille TIKO-koulutuksen pitkän historian ja työn arvokkuuden.

- Tieisännöitsijät ovat keskeisessä asemassa olevia asiantuntijoita. Tieisännöitsijöiden työ on tärkeää ja haastavaa. Onneksi tieosakkaat ovat huomanneet tämän palvelun hyödyn. Tarvetta tieisännöinnille on varmasti tulevaisuudessakin, kertoi Juha Ojala puheessaan.

Sivulinkeinosta kohti päätoimista yrittäjyyttä

TIKO-koulutuksen myötä Suomeen on syntynyt kokonaan uusi tieisännöitsijän ammatti. Se on kasvanut maaseudun sivulinkeinosta joukoksi päteviä yksityisyrittäjiä ja päätoimisia tieisännöintiyrityksiä. Tieisännöitsijät avustavat tiekuntia muun muassa perusparannushankkeiden suunnittelussa, toteutuksessa, rahoituksen hankinnassa ja muissa hallinnollisissa tehtävissä. Suomessa toimii tällä hetkellä aktiivisesti noin 250 tieisännöitsijää. Suomen Tieyhdistys on kouluttanut vuosien varrella yhteensä noin 400 tieisännöitsijää.

- Olemme Liikenne- ja viestintäministeriössä hyvin tyytyväisiä siihen, että koulutus on ylittänyt sille asetetut tavoitteet ja on jatkunut jo 20 vuotta, totesi Liikenne ja -viestintäministeriön erityisasiantuntija **Satu Kaskinen**.

Vastaavaa koulutusta ei ole muualla

TIKO-koulutuksen kehittäjät **Jaakko Rahja** ja **Esko Hämäläinen** muistelivat juhlassa koulutuksen alkutaipaletta.

- Mitään mallia ei samanlaiselle koulutukselle alussa ollut, eikä vastaavaa ole vielä tänä päivänäkään. Kyseessä oli täysin uusi, suomalainen keksintö. Ensimmäinen TIKO-koulutus käynnistyi Itä-Suomessa keväällä 2003, muisteli Jaakko Rahja.

TIKO-kurssilaiset perehtyvät koulutuksen aikana muun muassa yksityistielakiin, teiden kunnossapitoon, tienpidon rahoitukseen sekä oman yritystoiminnan kehittämiseen.

- Kurssilaisten antama palaute koulutuksesta on ollut kiitettävää, vaikka päivät ovat olleet pitkiä ja ne ovat vaatineet itsenäistä opiskelua ja tehtävien tekemistä, täydensi Esko Hämäläinen.

Monet kurssilaiset ovat saaneet osaamisen lisäksi matkaansa pitkiä ystävyys-suhteita ja yhteisiä muistoja. Juhlan aikana keuhuttiin myös eri vuosikurssien hyvää yhteishenkeä.

TIKO-koulutuksen tulevaisuus näyttää valoisalta

Tieisännöinti on 20 vuodessa vakiinnut-tanut asemansa sekä sivu- että päätoimisen ammattina. Tämä kertoo siitä, että TIKO-koulutus on täyttänyt sille alun perin asetetut tavoitteet. Suomen Tieyhdistys kiittää jokaista koulutuksen parissa työskennellyttä, rahoittajia ja tietysti kaikkia tieisännöitsijöitä. Toivomme TIKO-koulutukselle pitkää ikää ja toivottavasti saamme juhlia sen pyöreitä vuosia vielä uudemman kerran. ▼



» Jaakko Rahja ja Esko Hämäläinen muistelivat koulutuksen alkutaipaletta.

YKSITYISTIE -ANSIOMERKKI



- Yksityistie-ansiomerkkiä voi hakea tiekunta tai jokin muu yhteisö hakemuksella Suomen Tieyhdistyksestä. Hakemus on saatavilla Tieyhdistyksen verkkosivuilla.
- Ansiomerkin myöntää ansiomerkkitoimikunta, jonka nimeää Suomen Tieyhdistys ry:n hallitus.
- Yksityistie-ansiomerkki voidaan myöntää henkilölle, joka on merkittävällä tavalla kunnostautunut yksityistieasioissa.
- Ansiomerkki suositellaan luovutettavaksi merkin saajalle tiekunnan vuosikokouksen tai jonkin muun sopivan tilaisuuden yhteydessä. Luovuttajana toimii merkin hakija.
- Ansiomerkkiä haetaan jatkuvalla haulla.
- Ansiomerkki on maksullinen.

Lisätietoja:
<https://www.tieyhdistys.fi/yksityistiet/yksityistieansiomerkki/>



» Niko Eteläniemi palkittiin TIKO-koulutuksen 20-vuotisjuhlassa.

Niko Eteläniemi on vuoden 2023 tieisännöitsijä

Teksti: Simo Takalammi
Kuva: Akseli Kotila

Tieisännöitsijäkoulutuksen 20-vuotisjuhlassa palkittiin vuoden 2023 tieisännöitsijä. Palkinnon aiemmin saaneet kollegat valitsivat vuoden tieisännöitsijäksi kokkolalaisen **Niko Eteläniemen**.

Eteläniemi on ammatissaan jo toista sukupolvea. Hän on kasvanut tieisännöitsijäperheessä, jossa sekä äiti että isä ovat kouluttautuneet tieisännöitsijöiksi. Eteläniemen varsinainen intohimo on kuitenkin muussa kuin tieisännöinnissä, sillä hän toimii yrittäjänä tietokoneohjelmistoalalla toimivassa Koodikon Oy:ssä. Hänen kehittämä Yksiköinti Flow -työkalu on useiden tieisännöitsijöiden käytössä ympäri Suomen.

Kannukset vuoden tieisännöitsijäksi Eteläniemi on ansainnut nimenomaan ohjelmistokehityksellään. Eteläniemi on kehittänyt tietokoneohjelman tiekuntien ylläpitoon ja yksiköintiin niin tiekuntien kuin ammattimaisten tieisännöitsijöidenkin käytettäväksi. Kollegat arvostavat Eteläniemen tekemää työtä ja hänen kerrotaan kuuntelevan erittäin herkällä korvalla kollegojen esittämiä kokemuksia ja tarpeita. Eteläniemen tieisännöintikoulutuksen ja -kokemuksen myötä hänellä on myös oma-kohtaista kokemusta tiekuntien hallintoon liittyvistä tehtävistä.

– On ollut todella hienoa työskennellä tieisännöitsijänä. Koen merkityksellisenä muiden ihmisten auttamisen, ja tämä työ on yhdistänyt tietotekniikan ja ihmisten kanssa työskentelemisen. Kiitos vielä kaikille asiakkaille ja muille, joiden kanssa olen saanut tehdä töitä, sanoi Niko Eteläniemi puheessaan.

Vuoden tieisännöitsijän valinnan tekevät edellisinä vuosina saman palkinnon voittaneet kollegat. Valituksi tulemiseen ei riitä pelkästään virkavuodet tieisännöitsijänä, eikä eniten ääntä pitävä ole etusijalla. Vuoden tieisännöitsijä -palkinnon saaneet ovat edistäneet ammattikuntansa toimintaedellytyksiä joko innovaatioilla tai pitkäaikaisella puurtamisella. ▼



» Kuva: Taneli Roininen.



» Kuva: Timo Veijalainen.

Pyörämatkailua yksityisteillä – tunteista tulevaisuuteen

Pyöräilyn suosio ja harrastajamäärät ovat olleet jyrkässä nousussa viime vuosina. Pandemia ajoi ihmiset ulos tutkimaan oman koti- ja mökkialueen pyöräilyreittejä ja -maastoja, mutta taustalla on pidempiaikainen trendi. Yhä useampi etsii luontokokemuksia, terveellistä elämäntapaa ja seikkailun tuntua pyörän satulasta käsin. Gravel-pyöräily eli hiekka- ja soratiepyöräily on yksi tämän trendin tuotoksia. Moni pyöräilijä suuntautuu jo Suomessakin hiekka- ja sorateille ja tämä näkyy jo kaupassakin: Suomessa myytiin vuonna 2022 enemmän gravel-pyöriä kuin maantiepyöriä.

Laji ja sitä johtanut teknologiakehitys sai alkunsa, kun maantiepyöräilijät halusivat ajaa turvallisemmilla ja mielenkiintoisimmilla teillä. Alkuun maantiepyöräistä tehtiin soratiepyöriä kestävämmillä ja suuremmilla renkailla, muttei mennyt kauaakaan, kun ensimmäiset erityisesti gravel-pyöräilyyn suunnitellut pyörät tulivat markkinoille. Nykyään hiekkatiepyörä kulkee huonokuntoisellakin hiekkatieillä pehmeästi ja tehokkaasti, eikä lyhyt polunpäättäkään paljon menoa hidasta.

Samaan aikaan hiekkatiepyöräilyn kehityksen kanssa syntyi retkipyöräilyn valankumous. Kevytretkeilyvarusteet veivät huomattavasti perinteisiä retkeilyvarusteita vähemmän tilaa ja ne olivat huomattavasti aikaisempaa kevyempiä. Bikepacking, eli pyörävaellus, syntyi kevytretkeilyn ja GPS-laitteiden kehityksen vanavedessä. Pyöräretkeily hiekkatieillä ja helpoilla poluilla tuli mukavammaksi ja helpommaksi. Puhelimen tai kellon GPS taas helpotti navigointia huomattavasti ja pikkuteillä ja poluilla pyöräilystä tuli huomattavasti aikaisempaa sujuvampaa. Pyörävaelluksessa yhdistyy pyöräilyn nautinto, luonnossa liikkuminen ja matkailu.

Harrastajamäärät voimakkaassa kasvussa

Suomen sadat tuhannet kilometrit hiekka- ja sorateita, sekä metsäteitä tekevät maastamme soratiepyöräilijän ja pyörävaeltajan paratiisin. Harrastajamäärät ovat Suomessa edelleen voimakkaassa kasvussa ja yhä useampi suuntaa pyöräilijänsä lähimetsän pikkuteille ja viettää lomansa sorateita polkien kylästä kylään ja kaupungista kaupunkiin.

Vuonna 2020 perustettu Pyörämatkailu-

keskus aloitti Suomessa pyörävaellusreittien kehittämisen ja lokakuussa 2023 julkaistuja pyörävaellusreittejä on jo 5000 kilometrin edestä eri puolella Suomea. Eri julkisista rahoituslähteistä tuetuista hankkeista on syntyneet Arctic by Cycle-, South by Cycle- ja Lakeland by Cycle -pyörävaellusreitit. Visiona on kehittää ja julkaista koko maan kattava pyörävaellusreittien verkosto vuoteen 2030 mennessä. Pyörämatkailua on tuettu julkisella rahalla merkittävästi, sillä sitä pidetään tulevaisuuden matkailumuotona. Pyörämatkailu ei kuormita ympäristöä eikä satunnaisia retkipyöräilijöitä välttämättä edes huomaa.



» Kuva: Taneli Roininen.

Vuonna 2020 digitaalisesti opastettavat pyöräreitit olivat edelleen melko uusi juttu. Harrastajien netissä julkaisemia reittejä löytyi jo eri karttapalveluista tuhansia, mutta viralliset kuntien ja matkailualueiden gravel- ja pyörävaellusreitit puuttuivat kokonaan. Uusien reittien perustamisessa oltiin totuttu siihen, että navigointi perustuu opaskyltteihin, joiden pystyttämiseen pyydetään tiekunnan tai maanomistajan lupa. Erillisellä sopimuksella sovittiin reitin käytöstä sekä kylttien kunnossapidosta.

Hiekka- ja soratiereitit ovat reitin perustamisen kannalta kummajainen, sillä niiden käyttäjät luottavat usein sähköiseen navigointiin, jolloin reittikylttejä ei välttämättä tarvita. Hyvin suunnitellut hiekka- ja soratiereitit eivät myöskään tarvitse ylläpitoa. Mistä

siis reittiä perustettaessa pitää enää sopia? Mitä reitin perustaminen vaatii?

Yksityistielain päivitys toi selkeyttä

1.1.2019 voimaan astunut yksityistielain päivitys toi kauan kaivatun selkeytyksen yksityisteiden käytön luvanvaraisuuteen. Lukuisia käräjäoiteja Suomessa aiheuttanut "säännöllinen käyttö" poistui laista ja tienkäytön luvanvaraisuuden määrääväksi tekijäksi tuli se, aiheuttiko käyttö merkittävää ylläpitokustannusten kasvua vai ei. Tämä mahdollisti uusien hiekka- ja sorateille suuntautuvien pyöräilyreittien ketterän kehittämisen. Uusien reittien perustaminen yksityisteille ei enää ollut luvanvaraista.

Laadukkaan reitin määritelmää on monia, mutta niihin ei kuulu äänekäs, vihainen maanomistaja tai tiekunnan jäsen. Pyörämatkailureitin kehittäminen ei ole mahdollista ilman paikallisyhteisön tukea ja sosiaalisen vastuun kantaminen onkin pyörämatkailureittien kehittämisessä Suomen lakia tärkeämpää.

Reittisuunnittelijan tehtävänä on suunnitella reitti, joka ohjaa matkailijat liikkumaan, taukoilemaan ja yöpymään niin, ettei häiriötä tai harmia paikallisille synny. Joskus kuitenkin mokataan ja siksi reitin tiekuntia ja tiekunnattomien yksityisteiden kiinteistönomistajia on lähestytty kirjellä.

Suomessa on tähän mennessä lähestytty 490 tiekuntaa ja maanomistajaa kirjeitse ensimmäisten 23 pyörävaellusreitin julkaisemiseen liittyen noin 5000 km varrella. Reittilinjauksia on muutettu tiekunnan tai maanomistajan pyynnöstä noin 25 tapauksessa.

Digitaalisen reittitiedon hyödynä on myös se, että reittimuutoksia voidaan tehdä ketterästi. Digitaaliseen karttaan on helppo muuttaa reittilinjausta, kun taas reittitoimintuksella tehtyyn reittiin on lähes mahdotonta tehdä muutoksia. Se helpottaa sosiaalisen hyväksyttävyyden varmistamista tulevaisuudessaakin. ▼

Taneli Roininen

Kirjoittaja on pyöräillyt maailman ympäri, jonka innoittamana hän kehittää nyt pyörävaellusreittejä Suomessa yhteistyössä kuntien ja Metsähallituksen kanssa.

MML on päivittänyt yksiköintiohjeistuksen

Teksti ja kuvat: Harri Isomäki ja Sami Tammisto

Maanmittauslaitoksen ”Yksityistien tieyksiköinti” -julkaisu on tieyksiköintiä helpottamaan tehty ohjeistus, jossa on kerrottu tieyksiköinnin perusteet. Julkaisussa on kerrottu olennaiset tieyksiköinnissä huomioon otettavat asiat ja esimerkein havainnollistettu, kuinka laskelmat tehdään.

Yksityistiestä saatava hyöty

Yksityistiet palvelevat vakituisia asukkaita, mökkiläisiä, metsänomistajia, viljelijöitä ja muita tien käyttäjiä. Yksityisteistä pitävät huolta pääosin tiekunnat. Yksityisteitä tarvitaan ja niiden tulee olla sellaisessa kunnossa, että ajo onnistuu tiellä tarvittavilla kulkupelillä.

Yksityistielaki lähtee ajatuksesta, että ketkä hyötyvät tiestä, niin myös maksavat käytöstä. Lain mainitsemaan hyötyyn päästään kiinni tieyksiköinnillä, siinä määritetään tieosakkaan tien käyttö ja sen perusteella tieyksiköt ja maksut. Tieyksiköinnin kannalta olennaista ja merkittävää on tieosakkaan liikennöinti yksiköitävällä tiellä; minkä pituisen matkan hän tietä käyttää ja minkälaisella ajoneuvo(i)lla. Ajoneuvon osalta kiinnostavaa on sen luokka (henkilöauto, pakettiauto, traktori tms.), mutta muuten ajoneuvon ominaisuuksilla ei pääsääntöisesti ole merkitystä.

Tieyksiköinnissä on kyse suhteellisesta laskentatavasta. Tarkoitus on saada selville kunkin tieosakkaan osuus koko tien tieyksiköimäärästä. Suhteellinen osuus kertoo sen hyödyn, jonka tien laskennallisesti katsotaan tuottavan. Lopputuloksen kannalta olennaista on se, että tieosakkaan tieyksiköt ovat oikeassa suhteessa verrattuna muihin tieosakkaisiin.

Valmiiksi lasketut painoluvut

Tieyksiköintiä helpottamaan ja nopeuttamaan on ohjeeseen laskettu valmiiksi painolukuja yleisimmille liikennelajeille. Liikennelajeja ovat mm. vakituinen asunto, vapaa-ajan asunto, metsä ja pellon viljely. Valmiiksi lasketut painoluvut kuvastavat tieosakkaan liikenteen määrää ja painoa suhteessa muiden tieosakkaiden liikenteeseen.

Muutakin liikennettä yksityistiellä toki on, mutta niiden osalta on laskettava oma painolukunsa. Laskentaperiaate on sama, oli kyse valmiista painoluvuista tai sitten erikseen laskettavasta muusta liikenteestä. Kun käytössä on yhtenäiset ajoneuvojen painot, valmiiksi lasketut painoluvut ovat vertailukelpoisia muuna liikenteenä laskettavaan painolukuun.

Ilman valmiiksi laskettuja painolukuja on mahdollista tehdä tieyksiköinti, mutta tästä tieyksiköintilaskelmasta tulisi erittäin työläs, aikaa vievä ja kallias. Lopputulos ei välttämättä palvele tiekuntaa paremmin kuin käyttämällä valmiiksi laskettuja painolukuja laskennan apuna.

Muussa liikenteessä tieosakkaan tonnikilometrien ja tieyksiköiden määrä muodostuu laskemalla tieosakkaasta johtuva matkojen määrä ja kertomalla tämä ajoneuvon painolla sekä kuljettavalla matkalla. Tieosakkaan liikenteessä ajoneuvoja voi olla myös erilaisia.

Näin laskien tonnikilometrit perustuvat ajoneuvojen todellisiin painoihin.

Miksi painoluvut ovat nousseet?

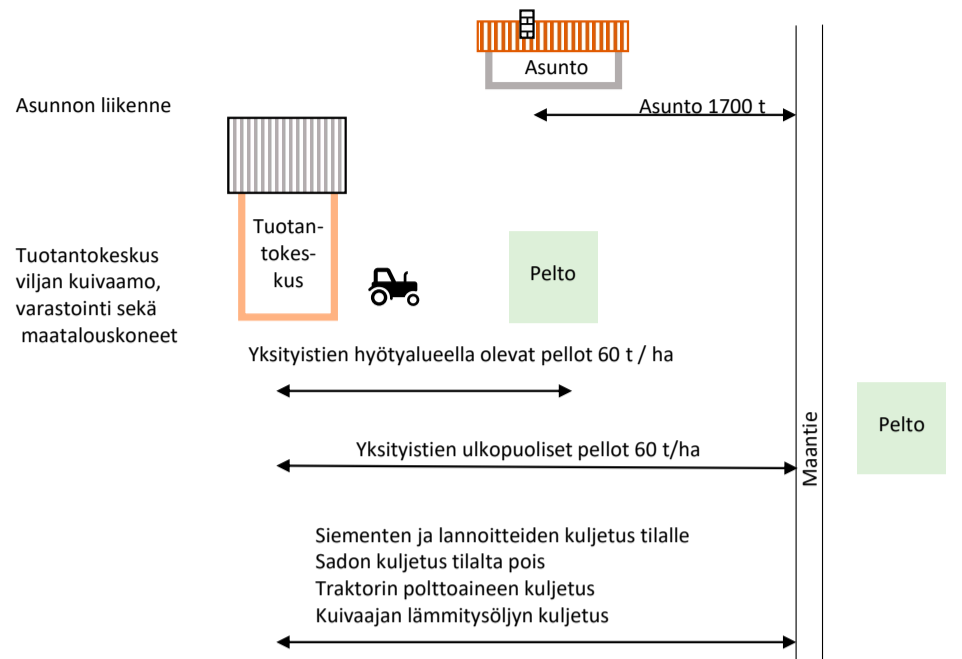
Tieyksiköintiohjeen painoluvut ovat olleet ilman isompaa remonttia pitkän aikaa käytössä. Ajoneuvokannan keskipaino henkilöautoissa on kasvanut huomattavasti 2000-luvulla mm. turvallisuusnäkökulmien voimakkaan esiintulon myötä. Maa- ja metsätalous on tehostunut ja näissä konekanta on myös suurentunut tuoden ajosuoritteelle lisää painoa. Kuljetuskapasiteetin ja kuormien kasvu ei suoraan kasvata yksityistien liikenteen painoa, koska kuljetuskertoja aikaisempaan verrattuna on vähemmän esim. vastaavaa satomäärä kuljettaessa.

Ohjeen päivityksen yhteydessä liikennelajeille laskettiin uudet painoluvut. Painolukujen laskennan yhteydessä tarkistettiin liikennelajeissa käytetty kalusto sekä sen paino. Valmiiksi lasketuissa painoluvuissa on mukana kunkin liikennelajin käyttämät ajoneuvot sekä ajokerrat vuoden aikana. Laskennassa ei ole huomioitu poikkeusoloja koronavuosilta. Painoluvut ovat nousseet, vaikka ajokertojen määrä henkilöliikennetutkimuksen mukaan ei ole oleellisesti muuttunut. Painolukujen nousua selittää liikenteessä käytetyn kaluston painon nousu. Päivityksen yhteydessä on tehty kaluston tarkistus kaikkien liikennelajien osalta.

Tarkistuksen myötä painoluvut ovat vertailukelpoisia eri liikennelajeilla myös muun liikenteen osalta. Painolukujen nousu lisää tieosakkaan tieyksiköintiä, mutta ei suoraan tienpidosta suoritettavaa tienhoitomaksua. Kaikkien tieosakkaiden painolukujen noustessa tiekunnan tielle tulee lisää tieyksiköintiä, mikä pienentää tieyksikön hintaa ja vaikuttaa tieosakkailta laskutettavaan tienhoitomaksuun.

Maatalouden liikenne

Aktiivisten maatalojen yksiköinti on melko työlästä. Maatalojen lukumäärä on viime vuosikymmeninä vähentynyt koko ajan. Vastavasti viljelypinta-ala on säilynyt lähes muuttumattomana. Näiden muutosten luonnollisena seurauksena on tilakoon kasvu. Toisaalta tilat ovat myös voimakkaasti erikoistuneet kotieläintuotannossa tiettyyn kasvatusvaiheeseen. Maatiloilla saattaa olla nykyisin myös perinteisestä maataloudesta poikkeavia toimintoja, esimerkiksi omaa energiantuotantoa tai suoramyyntiä. Näistä aiheutuu myös liikennettä yksityistielle. Maatalojen lukumäärän vähenemässä myös samanlaisia tuotantoa harjoittavien maatalojen lukumäärä pienenee. Tilanne hankaloittaa valmiiden painolukujen lasken-



Periaatekuva viljaa tuottavan tilan liikenteestä ja kulkumatkoista yksityistien varressa. Tilalla vilja kuivataan ja varastoidaan itse, jonka jälkeen kuljetetaan jatkokäyttöön. Asunnolle on eri liittymä yksityistielle, kuin tuotantokeskuksella, missä sijaitsee viljan kuivaamo sekä konesuojat ja varistorakennukset.

taa maatalojen tuotantokeskuksen liikenteelle sen vuoksi, että tilojen rakenne on toisistaan poikkeava.

MML:n Yksityistien tieyksiköinti -suosituksessa ohjeistetaan laskemaan maatalojen tuotantokeskusten liikenne muun liikenteen laskentaperiaatteiden mukaan. Maatalouden tuotantokeskukseen kohdistuvia ajokertoja on monenlaisia. Osa ajokertoista on myös jonkun muun kuin tieosakkaan itsensä suo-

rittamia. Tuotantokeskuksen ajokertoille pellon viljelyyn ja asumiseen on laskettu painoluku valmiiksi. Tuotantosuintien vaihtelevuuden vuoksi osa tuotantokeskuksen liikenteestä joudutaan laskemaan muuna liikenteenä. Isompien maatalojen laskentaa suorittaessa on varmasti hyvä käydä keskustelua maatalon omistajan kanssa ajosuoritteiden määrästä sekä käytetystä kalustosta.



YKSITYISTEIDEN TALVIPÄIVÄ 14.2.2024

Jyväskylän Paviljonki

Kahvi ja lounas sisältyvät hintaan!

Ohjelma

- 9.00 Ilmoittautuminen ja aamukahvi
- 9.30 Yksityisteiden talvipäivän avaus, Suomen Tieyhdistyksen hallituksen varapj. Mikko Tirola, MTK ry
- 9.40 METKA-rahoitus, Ari Nikkola, Suomen Metsäkeskus
- 10.00 Yksityisteiden avustukset, Erja Vainionpää, Keski-Suomen ELY-keskus
- 10.20 Tärpit yksityisteiden yksiköinnistä, Teuvo Taura, Suomen Tieyhdistys
- 11.00 Lounas ja näyttelyyn tutustumista
- 12.20 Tuoreita oikeustapauksia yksityisteiltä, maa- ja metsätalouden oikeusneuvoston jäseniä Sakari Hauho
- 13.00 Koulukyydit yksityisteillä – yksityistien hoidon vaatimukset, Juha Pummila, Keski-Suomen Aluetaksi Oy
- 13.15 Yksityistien talvikunnossapito ja tiekunnan vastuut, Simo Takalammi, Suomen Tieyhdistys
- 13.30 Tiekuun vakuutukset, Niko Satto, IF Vahinkovakuutus Oyj
- 13.45 Tauko ja siirtyminen työnäytösalueelle Lutankonaukiolle
- 14.00 Työnäytös
- 15.00 Näyttelyyn tutustuminen
- 17.00 Näyttely sulkeutuu

Ilmoittaudu osoitteessa www.tiepaivat.fi/yksityisteiden-talvipaiva

Hinta: 103 €
Jäsenille: 87 €
(Hinnat sisältävät alvin 24 %)

Kuopat ja nimismiehen-kiharat sorateiden riesana

Teksti: Pekka Pitkänen, Roadtone Oy

Sorateiden kaksi suurinta liikennehaittaa ovat kuopat ja aaltomainen epätasaisuus eli kansankielellä nimismiehenkiharat, jotka aiheuttavat myös ajoneuvoille vaurioita. Mikä aiheuttaa kyseisiä vaurioita soratiehen?

Soratien kuopat muodostuvat veden vaikutuksesta. Veden poistolla ajoradalta on suurin vaikutus soratien pintakuntoon sekä myös rakenteelliseen kuntoon. Mitä nopeammin soratien ajoradalta saadaan vedet poistumaan, sitä vähemmän tiehen muodostuu vaurioita. On tärkeä kiinnittää huomiota erityisesti kolmeen asiaan: tien muotoon, reunapalteisiin ja tien leveyteen.

Tien oikealla muodolla saadaan vesi poistumaan ajoradalta mahdollisimman nopeasti siten, ettei vesi kulkeudu pitkiä matkoja tien suuntaisesti. Riittävä tien sivukaltevuus suoralla osuudella on 3–5 prosenttia sekä kaarteissa yksipuoleinen sivukaltevuus 3–7 prosenttia. Tien kevätmuokkausta tehtäessä sivukaltevuus kannattaa muotoilla jopa 6 %:iin, koska tie painuu keskeltä tiivistymisen vuoksi ja sivukaltevuus pienenee.

Kuoppaantumisen ja muiden vaurioiden muodostumista on selvitetty mittauksin ja havaittu, että sellaisissa kohdissa soratiestöä, jossa tien muodossa on puutteita, on myös paljon kuoppaantumista tai pitkittäisiä vesiuuria. Taas vastaavasti tiestöllä, jossa tien muoto on oikea, vaurioita ilmenee vähän ja tien pintakunto säilyy pitkiä aikoja hyvänä. Tällöin kunnostustoimenpiteitä ei tarvitse tehdä kesän aikana mahdollisesti laisinaan. Myös tien leveydellä on vaikutusta vaurioitumiseen. Jos tien muoto on oikea, ei leveyden vaikutus ole ratkaiseva. Kun tien leveys on suuri (yli 7 metriä), muodon vaikutus korostuu vaurioiden muodostumisessa. Leveillä teillä on vielä tärkeämpää huolehtia, että vedet pääsevät poistumaan ajoradalta mahdollisimman nopeasti.

Reunapalteet vaurioiden aiheuttajina

Toinen suuri syy soratiestön vaurioiden muodostumiseen on reunapalteet. Kun soratiestöä kunnostetaan, on huolehdittava siitä, ettei reunaan pääse muodostumaan reunapaltea, sillä soratiellä ei saisi olla niitä laisinaan. Lisäksi liikenteen vaikutuksesta muodostuneet reunapalteet on poistettava mahdollisimman nopeasti. Jo matala reunapalle estää veden poistumisen tieltä, mikä aiheuttaa lätäköitymistä. Lätäköön ajettaessa kuoppa muodostuu varsin nopeasti, vaikka tien muoto olisikin kunnossa. Myös kiviaineksia lentää veden mukana liikenteen seurauksena sivuosiin ja siitä veden mukana rumpuihin.

Soratiestöllä on huolehdittava kahdesta tärkeästä vaatimuksesta: muodosta ja reunapalteilta. Kun muoto on kunnossa ja reunapaltea ei tiestöllä ole, rahaa säästyy työmäärien vähentyessä. Työmäärä pintakunnonhoidossa jää jopa puoleen. Lisäksi ojiin ja rumpuihin siirtyneiden kiviaineksen poistamisesta aiheutuu turhia kuluja. Samalla menetetään myös kulutuskerros-

materiaaleja, joita on lisättävä poistuneen kiviaineksen tilalle. Lisäksi ojien ja rumpujen tukkeutuminen lisää vaurioitumista tien rakenteisiin.

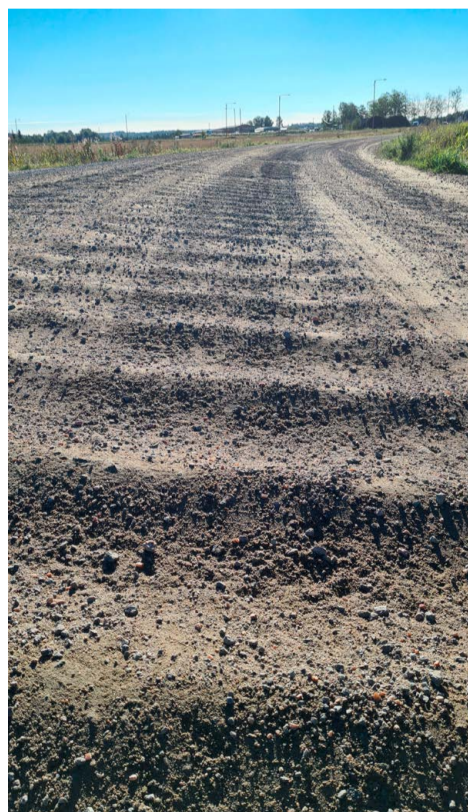


➤ Kuoppainen tie. Kuva: Kari Koivula, kuva on Suomen surkein kylätie 2023 -kilpailun satoa.

Aaltomainen epätasaisuus – kansankielellä nimismiehenkihara

Aaltomaisella epätasaisuudella, tien pinnan aaltoutumisella, tarkoitetaan säännöllistä epätasaisuutta, joka muodostuu aallonharjoista ja -pohjista. Tien pinnan pienet epätasaisuudet aiheuttavat ajoneuvon pyörien joutumisen jousituksen takia aaltoliikeseen. Kun pyörien tien pintaan kohdistuvat dynaamiset voimat vaihtelevat, pyörät irrottavat pintamateriaalia aallon pohjista ja kasaavat sitä uudelleen aallonharjoiksi.

Tällaista epätasaisuutta syntyy etenkin silloin, kun kulutuskerroksessa on jo alun perin liikaa hiekkarakeita eli rakeisuuskyrässä on ns. hiekkapatti. Liikaa hiekka-ainesta jää kulutuskerrokseen jäljelle myös silloin, kun liikenne kuluttaa tien pintaa



➤ Aaltomainen epätasaisuus. Kuva: Seppo Virtanen. Kuva on Suomen surkein kylätie 2022 -kilpailun satoa.

niin, että hienoainesta lentää pölynä pois ja karkeampi materiaali jää irtonaiseksi. Jyrkät mäet ja kaarteet ovat tyypillisimpiä aaltomaisen epätasaisuuden muodostumisen kohtia. Aaltomaista epätasaisuutta voidaan poistaa lisäämällä tiessä olevaan kulutuskerrokseen hienoainesta sisältävää murskettä (0,063 mm seula 15 %). Tienpinnan kulutuskerroksen kiviaineksen käyrän muoto tulee saada ohjekäyrän mukaiseksi. Yleensä kohteesta puuttuu hienoainesta, joka on pölynnyt pois liikenteen vaikutuksesta. Myös hiekoitushiekan käyttö nostaa hiekka-ainesten määrää kulutuskerroksessa ja voi aiheuttaa aaltomaista epätasaisuutta. Pinnan muokkauksella ei saada hävitettyä aaltomaista epätasaisuutta, mikäli kulutuskerroksen rakeisuutta ei saada muutettua muokkauksen yhteydessä.

Soratien kunnostus

Tiestön kunnossapito on suunniteltava siten, että keliolosuhteet ovat mahdollisimman optimaaliset. Keväällä kunnossapito aloitetaan ennen kuin tiestö kuivaa, ettei menetä tiessä olevaa alhaalta päin tulevaa kosteutta. Alhaalta päin nouseva kosteus nostaa veden mukana hienoaineksia pintaan, joka tiivistää kulutuskerroksen pinnan tiiviiksi ja kiinteäksi. Osa tiestöstä on kuivia, jolloin kapillaarista nousua ei tapahdu lainkaan, jonka vuoksi kevät-kunnossapito on aloitettava näillä tien osilla heti muokkauspaiksuuden sulamisen jälkeen.

Mitä aikaisemmin soratien kevät-kunnossapito aloitetaan, sitä suurempi mahdollisuus on saada tienpinnasta kiinteä ja koossapysyvä. Hyvin onnistunut kevät-kunnostus säästää toimenpiteiden määrää kesällä, josta saadaan rahallista säästöä sekä parantaa tienkäyttäjien tyytyväisyyttä ja vähentää tienkäyttäjien ajoneuvojen vaurioitumista.

Tarkempia ohjeita sorateiden kunnossapidosta löytyy Väyläviraston tekemästä Sorateiden kunnossapito 2014 -ohjeesta.

Osa teksteistä on lainattu Sorateiden kunnossapito 2014 -ohjeesta soveltaen.



Sorateiden kunnossapito



➤ Ohjeen kansikuva, Väylävirasto

Tiekunta voitti lahon ja suurmyrskyn jälkimainingit – pudasjärveläinen Nikuntie sai uuden sillan ja perusparannuksen

Teksti ja kuvat: Jussi Ervasti, tieisännöitsijä

Pohjois-Pohjanmaalla Pudasjärvellä toimiva Nikujärven yksityistien tiekunta on toteuttanut vuoden sisällä kaksi merkittävää perusparannushanketta. Ensimmäiseksi toteutettiin siltahanke kesällä 2022 ja sen jatkeena kesällä 2023 tien perusparantaminen. Hankkeiden kokonaiskustannukset olivat 175 000 euroa, mistä osakkaiden osuus jäi avustuksien jälkeen reiluun kymmenesosaan.

Nikuntie on Pudasjärvellä sijaitseva 8,1 kilometrin mittainen yksityistie. Tieosakkaita on 24, joista pysyviä talouksia on kaksi, vapaa-ajan asuntoja viisi ja loput osakkaat ovat metsäkiinteistöjä.

Tien loppupäähän sijoittuva 80-luvulla rakennettu Nikuojan puusilta oli lahonnut ja käyttöikänsä päässä. Tiekunta oli joutunut kuitenkin viivästyttämään siltasaneerausta kustannussyistä. Kesäkuussa 2021 Paula-myrsky kaatoi yli neljä miljoonaa mottia metsää Koillismaalla ja Ylä-Kainuussa vain kahdessa tunnissa, mistä seurasi perusparannustarvetta kiihdyttänyt raskas puutavara-ajo myös Nikuntieellä.

Sillan saneerausmahdollisuus tuli viereille vuoden 2021 Suomen tieyhdistyksen järjestämällä yksityistiepäpäivillä, jossa ELYn edustaja kertoi siltojen uusimiseen saatavista valtionavustuksista. Tiehoitokunta käynnisti hankkeen päätöksentekoon tarvittavat selvitystyöt ja Nikuojan siltahanke hyväksyttiin tiekunnan ylimääräisessä kokouksessa tammikuussa 2022, vain muutamaa kuukautta myöhemmin. Toteutusratkaisuna korvattiin vanha puusilta putkisillalla.

Siltahankkeen kustannukset olivat 100 000 euroa, johon saatiin ELY-keskuksen 75 %:n valtionavustus ja Pudasjärven kaupungin 15 %:n avustus. Tiekunnan osakkaiden osuus oli 10 %. Siltatyöt kestivät kaksi viikkoa ja uusi silta valmistui 7.7.2022. Kustannukset toteutuivat suunnitellusti, eikä yllätyksiä syntynyt.

Aukko- ja siltasuunnitelma, kilpailutus ja rakennustöiden valvonta tapahtui VeiTa Tekniikka Oy:n hoitamana. Viacon Oy:n toimittama siltaputki on polymeeripinnoitettu sinkitty kierresaumattu teräsputki. Putken alapituus on 15 metriä, yläpituus 11 metriä ja halkaisija 2,2 metriä.

Paula-myrskyn puunajo kiihdytty perusparantamisen aikataulua

Siltaremontin jälkeen käynnistettiin selvitystyö tien perusparantamiseksi. Nikuntie oli peruskunnostettu ja rakennettu kemera-tuella vuonna 2010. Vaikka tietä oli huolella ja suunnitellusti kunnossapidetty

oli peruskunnostuksen tarve ilmeinen. Varsinkin viimeisten vuosien aikana Nikuntie on ollut kovassa käytössä ja rasituksessa. Aivan kuin loppusilauksena peruskorjaustarpeelle Paula-myrskyn seurauksena raskaan puutavaraliikenteen määrät olivat olleet erittäin suuret. Tien kulutuskerros oli vähentynyt ajansaatossa pölynä ilmaan. Kosteikkaisilla tieosuuksilla tieaines oli painunut pehmeään tierakenteeseen ja kantavuus oli heikentynyt. Tierungon kuivatukseen vaikuttavat ravi- ja laskuojat olivat monilta osin sammaloituneet ja tukkeutuneet. Ongelmana olivat myös betonirumpujen jäätymiset talvella.

Tiekunta teki omana työnään ELY-keskuksen edellyttämän perusparannussuunnitelman ja kustannusarvion, jotka esiteltiin tiekunnan ylimääräisessä kokouksessa marraskuussa 2022. Perusparannuksen kokonaiskustannukset olivat 75 000 euroa. Tiekunta sai ELY-keskuksen tarjolla olevan 70 prosentin valtionavustuksen ja Pudasjärven kaupungin 15 prosentin avustuksen. Tiekunnan osakkaille jäävä omakustannusosuus oli 15 prosenttia.

Aktiiviset osakkaat talkoissa

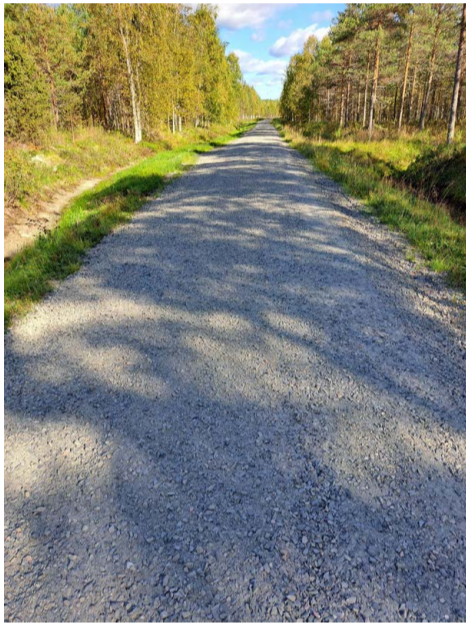
Tieosakkaat suorittivat talkootyönä tien reuna- ja laskuojien puuston ja vesakon poistot. Ravi- ja laskuojia kaivettiin ja kunnostettiin yhteensä 5,3 kilometriä. Uusi putkirumpuja asennettiin, lisättiin ylimenorumpu-ja ja korvattiin betonirumpuja putkirummuiksi. Runkotöiden valmistumisen jälkeen kantavuutta parannettiin kahden kilometrin matkalta 0–32 millimetrin kalliomurskeella. Tämän jälkeen tienpinta muotoiltiin koko tienpituudelta tiehöylällä ja reuna-alueilla olevat palteet poistettiin. Tien pituushoitot tasattiin höyläyksen yhteydessä. Tienpinta tiivistettiin tiejyrällä. Perusparannuksen viimeisenä vaiheena tienpintaan ajettiin koko tien pituudelle kulutuskerrokseksi 0–16 millimetrin kalliomurske.

Tiekunta hoiti omana työnään perusparannushakkeen suunnittelun, kilpailutuksen, projektinhoidon ja valvonnan. Kaikki sujui suunnitellusti ja jouhevasti. Urakoitsijana toiminut Syötteen Maansiirto Oy hoiti perusparannustyöt ammattimaisesti ja ELY-keskuksen valtionavustukseen liittyvä asioiden hoito tapahtui nopeasti ja mallikkaasti.

Perusparannustyöt käynnistyivät juhanuksen alla 2023 ja vastaanottotarkastus pidettiin 22.9.2023. Rospuuttoaikaa odotetaan nyt uudella luottamuksella. ▼



» Tie ennen perusparannusta.



» Tie perusparannuksen jälkeen.



» Uusi siltarumpu.



» Vanha siltarumpu.

Avustukset vaativat kantavuusmittausta, mutta työ vaatii osaamista

Tierakenteiden kantavuuden mittaaminen on monille tiekunnille uusi asia ja se onkin noussut valtion yksityistieavustusten ehtoihin vasta viime vuonna. Kantavuuden mittaamisella on kuitenkin pitkä historia ja muinainen TVL otti nykyisen kaltaisen pudotuspainolaitemittausmenetelmän käyttöön valtion maanteillä jo 1980-luvulla.

Teksti: Simo Takalammi

Kantavuuden mittaamisessa on monia tavoittelemisen arvoisia etuja ja sen tekeminen sopiikin hyvin myös yksityisteille. Tien ”lähtökantavuuteen” vaikuttaa pohjamaa, mutta tavoitekantavuus saavutetaan kantavilla rakennekerroksilla eli käytännössä murskeella. Hyvälaatuinen kivimurske on varsin kallista ja kuljetusmatkan kasvaessa hinta nousee nopeasti. Tiekunnalla on siten tarve suunnitella murskeen ajattaminen tien eri osille sen todellisen tarpeen mukaisesti. Kustannussäästö on merkittävä, kun vältetään ylimääräiseltä murskeen tilaamiselta.

Kustannusten kurissa pitämisen ja turhan työn vähentämiseksi ovat ELY-keskukset ryhtyneet vaatimaan kantavuusmittauksia osana tien perusparannuksen suunnittelua. Myös uudessa metsätalouden metka-avustuksessa tulee olemaan mukana vaatimus osoittaa perusparannetun tien kantavuuden täyttävän metsäteille asetetut kantavuusvaatimukset.

Aiemmin on saatettu vetää tasapaksu murskematto koko tien mitalle ja monesti sillä onkin saavutettu tavoiteltu tulos. Perinteisesti maa-aines on kenties otettu kotitarveottona tien varrelta ja soran hinta on jäänytkin kohtuulliseksi, eikä ainesvahvuudesta ole tarvinnut tinkiä. Todellisuudessa näin otettu sora ei ole täyttänyt minkäänlaisia laatuvaatimuksia, ja laatu on saattanut olla mitä sattuu. Myöskään kotitarveottoa ei ympäristöviranomaisten nykyisen tulkinnan mukaan saa toteuttaa tiekunnan lukuun, eikä edes maanomistaja saa luovuttaa ottamaansa sora tiekunnalle.

Kantavuusmittaus edellyttää tiukkaa osaamista

Kantavuuden mittaamisessa ei ole kyse pelkästä mittakoneen käyttämisestä vaan kelvollisen mittaustuloksen saaminen edellyttää käyttäjältään laajapohjaista osaamista ja kokemusta mittaustyöstä. Paras aika mittaukselle on heti roudan sulamisen jälkeen, joten ajankohta vaihtelee reilusti eteläisen Suomen ja Lapin pohjoisimpien osien välillä. Myös syksy on mahdollista aikaa mittauksille, mutta sateisena kesänä mittauksia voidaan tehdä myös kesällä.

Maavakio Oy:n toimitusjohtaja **Jari Mustosella** on 35 vuoden kokemus maaperän kantavuuden mittaamisesta ja siihen liittyvistä kysymyksistä.

– Perusparannuksen suunnittelun pohjaksi tien kantavuus tulee mitata keväisin, jolloin se on heikoimmillaan. Ei ole olemassa ”korjauskertoimia”, joita voisi käyttää luotettavasti simuloimaan, vaikka syksyllä tehtyjä mittauksia kevätkantavuusmittauksiin. Kevätkantavuuteen vaikuttavat tien rakenteen lisäksi pohjamaan maaperäolot ja esim. maaperän vesipitoisuus sekä mittausta edeltävän talven rankkuus. Ainoa luotettava taulukko,

jota voidaan käyttää, perustuu Ödemarkin mitoitusmalliin, kertoo Mustonen.

Roadscanners Oy:n hallituksen puheenjohtaja **Timo Saarenketo** painottaa kantavuusmittausten edellyttävän monipuolista ammattitaitoa.

– Mittausalueen geologinen kartta ja tien pohjarakenteiden sekä kuivatuksen kunnan tunteminen on avain luotettavaan kantavuuden mittaamiseen. Mittaustulosten käsittelyohjelmat ovat myös tärkeitä. Pelkillä korjauskertoimilla ei tee mitään, jos ei ymmärrä, miten ja miksi niitä käyttää”, sanoo Saarenketo.

Saarenketo nostaa esimerkiksi osassa Suomea hyvin yleiset turpeen päälle rakennetut tiet.

– Jos tällaisella turvemaalla mitataan kantavuutta ja uskotaan mittauksen tulosta, tielle ajetaan useimmiten liian paksu kerros mursketta. Tämä voi johtaa turhiin painumiin ja muutenkin liian kalliisiin rakenteisiin, kertoo Saarenketo esimerkkinä.

Toisena esimerkkinä kantavuusmittauksen vaaranpaikoista hän tuo esille lähellä kalliota olevat tiet, joista saadaan hyvä kantavuus, vaikka siellä ei ole tarpeeksi rakennekerroksia.

Mustonen ja Saarenketo kertovat oikean mittausajankohdan olevan roudan sulamisen jälkeen eli etelärannikon huhti-toukokuulta pohjoisen Suomen kesäkuuhun. Saarenketo kertoo myös syyskauden olevan kelvollista aikaa mittauksille.

Pitkään jatkuneet sateet aiheuttavat huonoilla kiviaineksilla tehdyillä kulutuskerroksilla pinnan liettymistä ja näillä kohteilla mittausta on mittajan ammattitaito tärkeää. On myös osattava tunnistaa laitteen antamat mahdolliset virheelliset mittaustulokset.

Kantavuuden parantamiselle yksi pikainen keino

Kantavuuden parantamiseen varmasti toimiva konsti on kuivatus, joka on jäänyt valitettavan monella tiellä huonolle hoidolle. Vettynyt tien runko ei kanna kuormaa ja hyväkin tie menettää kantavuutensa, jos kuivatus pettää.

– On myös hyvä muistaa, että kuivatuksen parantaminen on myös kantavuuden ja routakestävyuden parantamista”, muistuttaa Saarenketo.

Valitettavan usein näkee teitä, joilla ojien perkaus on jätetty väliin ja pahimmillaan ojat kasvavat tyvimitaltaan 20 senttistä runkoa. Tällaisella tiellä oja ei ole perattu vuosikymmeniin ja on lähes varmaa, että tierunko kärsii liiasta vedestä. Tällaisen tien peruskorjaaminen kannattaa aloittaa puuston poistamisella ja ojien perkaamisella ennen kantavuusmittauksen tilaamista. Moni ongelmapaikka voidaan saada kuivatettua muutamassa viikossa, kun vesi juoksee laskuojaa pois tieltä.

Hyvin hoidetulla tiellä tällaiseen ongelmaan ei ajauduta lainkaan ja ojien perkaus onkin syytä tehdä säännöllisesti tien perusparantamisen välisenäkin aikana. ▼

Metka-tukea yksityisteille

Metsätalouden määräaikainen kannustejärjestelmä (metka) tulee korvaamaan vuonna 2024 kemera-tukijärjestelmän. Uudistuksen myötä tukiehtoihin ja tukitasoihin tulee muutoksia.

Teksti: Niina Riissanen, metsäneuvos, maa- ja metsätalousministeriö

Painopiste teiden perusparannuksessa

Metka tarjoaa tukea yksityisteiden perusparannukseen ja uusien metsäteiden rakentamiseen. Tuen painopiste on kuitenkin olemassa olevan tieverkon perusparannuksessa. Perusparannuksen edellytyksenä on, että tie on huonossa kunnossa tai se on teknisesti vanhentunut. Tukea ei voi saada tielle, jonka kunnossapidosta ei ole huolehdittu. Uusien metsäteiden rakentamista tulee rajoittamaan vaatimus aikaisemman kulku-uran hyödyntämisestä tien linjauksessa sekä vaatimus, ettei yhtenäisenä säilynyttä metsäaluetta saa pirstota.

Metsätalouden kuljetukset ratkaisevat

Tuen myöntämisen edellytyksenä on, että tie soveltuu rakenteeltaan metsätalouden ympärivuotisiin kuljetuksiin lukuun ottamatta kelirikkoajoja. Uutta on, että rahoitetun tien kantavuudelle tullaan asettamaan

50–80 meganewtonia neliömetrille tavoitekantavuusvaatimus.

Tuettavassa perusparannushankkeessa metsätalouden kuljetusten osuuden on oltava yli 30 prosenttia. Uusissa metsäteissä vaatimus on 50 prosenttia. Metsätalouden kuljetusten osuus määritetään samojen periaatteiden mukaisesti kuin niiden osuus määritetään tietomittauksessa tienpitovollisuuden ja siitä aiheutuvien kustannusten jakamiseksi tieosakkaiden kesken. Tukiehdossa on myös vaatimuksia tien vähimmäispituudelle ja -leveydelle sekä tien vaikutusalueen enimmäistietäheydelle.

Sillat ja rummut vaativat osaamista

Huonokuntoinen silta voi estää liikennöinnin koko tiellä ja myös tuen saannin. Jos tieverkossa on metsätalouden kuljetuksia estävä huonokuntoinen silta, ei tukea voida myöntää sillan jälkeiselle osalla, jos siltaa ei korjata.

Sillan rakentamiseen taikka siltaa vastaavan rummun asentamiseen on mahdol-

lista saada tukea, vaikka tietä ei muutoin perusparanneta. Jatkossa edellytetään, että sillan rakentamiseen tai korjaamiseen on nimettävä toteuttajasta riippumaton ulkopuolinen valvoja, jolla on riittävä ammattitaito.

Tukiehdossa uutta on vaatimus vesie-liöstön esteettömästä liikkumisesta. Tämä on otettava huomioon uutta tietä tehtäessä tai olemassa olevaa tietä perusparannettaessa. On arvioitu, että kolmasosa rummuista muodostaa vaellusesteen kaloille. Ylitysrakenteen alapään putous on esteellisyyden tavallisin syy. Olemassa olevan vaellusesteen poistaminen voi edellyttää esimerkiksi rummun vaihtamista ja alavesipinnan nostamista.

Tuki yksityisille maanomistajille

Perusparannushankkeissa tukitaso nousee. Tukea voi saada 70 prosenttia hyväksyttävistä, kohtuullisista kokonaiskustannuksista. Silloin kun perusparannukseen sisältyy sillan tekemistä tai korjaamista, voidaan sillan suunnittelu-, työ- ja tarvikekustannuksiin myönnettävän tuen määrää korottaa viidellätoista prosenttiyksiköllä edellä mainitusta. Tukitaso vastaa yksityistieavustusten tukitasoa.

Uusien metsäteiden rakentamisen tukitaso pysyy ennallaan. Tuki on eteläisessä Suomessa 30 prosenttia, keskisessä Suomessa 40 prosenttia ja pohjoisessa Suomessa 50 prosenttia hyväksyttävistä, kohtuullisista kustannuksista. Kun uuden tien tekeminen sisältää sillan rakentamisen, voidaan sillan

suunnittelu-, työ- ja tarvikekustannuksiin myönnettävän tuen määrää korottaa kymmenellä prosenttiyksiköllä.

Hyväksyttäviin kustannuksiin voidaan sisällyttää suunnittelu-, työ- ja tarvikekustannukset sekä hankkeeseen liittyvät lupaja toimitusmaksut. Valvonnasta aiheutuneet kustannukset hyväksytään, jos valvoja on eri kuin toteuttaja, eikä valvontaa tehdä tiekunnan omana työnä. Suunnittelukustannukset voivat sisältää myös kantavuuden mittauksesta aiheutuneet kohtuulliset kustannukset. Sen sijaan tietomittauksessa osakastiloille mahdollisesti määrättävät korvaukset eivät ole hyväksyttäviä kustannuksia.

Aikaisempaan verrattuna tukea voi myös saada yhdellä kiinteistöllä tehtävään yksityistien perusparannukseen. Tuki on tällöin 6 000 euroa kilometriä kohden. Tuki myönnetään yksityisille maanomistajille.

Tiekunnalla iso rooli

Tuen myöntämisen edellytyksenä on, että tielle on perustettu yksityistielain mukainen tieoikeus ja tietä hoitava tieosakkaiden muodostama tiekunta. Poikkeuksen tästä muodostavat yhdellä kiinteistöllä toteutettavat perusparannushankkeet.

Uutta kemera-hankkeisiin verrattuna on se, että tiekunnan tulee huolehtia yksityistielaisa säädetystä veloitteesta ilmoittaa tietoja yksityistierekisteriin ja kansalliseen tie- ja katuverkon tietojärjestelmään. Samansisältöinen velvoite on yksityistieavustuksissa. ▼

- YLI 30 VUODEN KOKEMUS KANTAVUUSMITTAUSPALVELUISTA -

PALVELUTTAMME

Kantavuusmittauspalvelut pudotuspainolaitteella, levykuormituslaitteella sekä Loadmanilla

Kunnossapidon alueurakoiden laadunvalvonta

Kantavuusmittaukset yksityisteiden perusparannusten suunnitteluun

Liikenteenohjaukset ja törmäysvaimennin

PANK-HYVÄKSYTTY KIVAINESLABORATORIO
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

Valmistelevia töitä voi jo aloittaa

Metka-tukihaku avautuu 1.3.2024. Sitä ennen voi tehdä valmistelevia töitä, esimerkiksi pitää tiekuntien kokouksia ja valmistella tiesuunnitelmia. Varsinaiset työt voi kuitenkin aloittaa vasta sen jälkeen, kun Suomen metsäkeskus on hyväksynyt toteutus suunnitelman ja tukihakemuksen.

Suunnitteluvaiheessa on hyvä huomata, että työt tulee tehdä metsäalan hyvän ammattikäytännön mukaisesti. Tällä tar-

koitetaan Metsätehon vuonna 2017 päivitettyä metsätieohjeistoa. ▼

Lisätietoja

Laki metsätalouden määräaikaisesta kannustejärjestelmästä:
<https://finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2023/20230071#L3P17>

Valtioneuvoston asetus metsätalouden kannustejärjestelmästä:
<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2023/20231021>

Tukiehdot ja tukitasot

	Perusparannus	Uusi metsätie
Metsätalouden kuljetusten osuus	Yli 30 %	Yli 50 %
Pituus	Vähintään 500 m	
Voi sisältää uutta tietä enintään 10 %, kuitenkin enintään 500 m	Vähintään 500 m, jos hakkuumäärä vähintään 3 m ³ /ha	
Vähintään 800 m, jos hakkuumäärä alle 3 m ³ /ha		
Leveys	Vähintään 3,6 m	Vähintään 4 m
Tietiheys*	15 m/ha	15 m/ha
Kuitenkin korkeintaan 8 m/ha, jos hakkuumäärä enintään 1 m ³ /ha/v		
Tavoitekantavuus	50-80 MN/m ²	50-80 MN/m ²
Tukitaso	70 %, silta + 15 %	30-50 %, silta +10 %

* Mahdollisuus korottaa maastovaikeuden poistamiseksi.

LIITY JÄSENEKSI!

Jäsenenä olet vaikuttamassa tiealan tulevaisuuteen ja tuet Tieyhdistyksen vaikuttamistoimintaa.

Jäsenetumme

Maksuton yksityistieasioiden neuvonta puhelimitse



Tieyhdistyksen järjestämät tapahtumat jäsenhintaan



Tie & Liikenne –jäsenlehti (5 kertaa vuodessa)



Tieyhdistyksen julkaisut jäsenhintaan



Tiekunnille jäsenalennus
If Vahinkovakuutusyhtiön tiekuntavakuutuksista

**Jäsenhinnat vuodelle 2024**

- Tiekuuntajajäsenyys: 85 €
- Henkilöjäsenyys: 52 €
- Eläkeläisjäsenyys: 26 €
- Opiskelijajäsenyys: 0 € (kaksi ensimmäistä vuotta)
- Yhteisöjäsenyys yrityksille (katso lisätietoja verkkosivuiltamme)

Hyviä uudistuksia MML:n yksiköintiohjeessa

Teksti: Mikko Rasilainen

Tehtyäni Maanmittauslaitoksen uuden yksiköintiohjeen mukaisesti muutaman tiekunnan yksiköinnin voinen jo hiukan arvioida uutta ohjeistusta ja nostaa siitä muutamia huomioita.

Uusi ohje on kirjoitettu selkeällä kielellä helposti ymmärrettävään muotoon. Tiekuuntien toimielinten on jatkossa helpoa pitää yksiköintiä ajan tasalla uuden ohjeen avulla, toki vain jos yksiköinti on jo tehty tämän ohjeen pohjalta. Kokonaan uusi yksiköinti kannattaa edelleen teettää ammattilaisella.

Erityiskiitoksen annan vapaa-ajanasuntojen painolukujen määrittelystä. Nyt meillä on kolme selkeästi erottuvaa luokkaa:

1. Lomamökki = liikenne asunnolle ajoittuu loma-ajankohtaan.
2. Kesämökki = liikenne asunnolle ajoittuu pääosin kevääseen, kesään ja syksyyn.
3. Ympärivuotinen = liikennettä asunnolle on ympäri vuoden.

Tosin tähän lisäisin vielä yhden luokan: Käynti vain satunnaisesti, sillä niitä alkaa olla paljon.

MML:n tieyksikkölaskelman perustietoja lomakkeessa on valittavissa rasti ruutuun -menetelmällä vapaa-ajanasunnon käyttötarkoitusta, mutta toivoisin siihen ”Kesämökki” ja ”Lomamökki” -sanojen perään selvennyksen, minkälaista käyttöastetta termillä tarkoitetaan. Tärkeä selvennys oli sekin, että loma- ja kesämökin painolukuihin sisältyy satunnaiset tarkastuskäynnit lumiseen aikaan, jos tie on auki.

Asunnon painoluvun laskennassa on käytetty elinkaarimallia, laskennallisena jaksona 50 vuotta. Tämä on hyvä idea. Metsäliikenteen painoluvuissa elinkaarimalli alkaa olla yleisesti ymmärretty asia, mutta tässä saattaa mennä vielä vuosia. Ja kyllä sen ymmärtää, kun ajatellaan vaikka tien päässä asuvaa mopolla tai polkupyörällä liikkuvaa yksineläjää, selitä siinä sitten elinkaarimallia ja painolukua 1700 tonnia. Onneksi siihen on määritelty korjauskerroin.

Hyvä selvennys asumisliikenteeseen löytyy sivulta 13: ”Jos asunnolla tai vapaa-ajan asunnolla asutaan vakituisesti, niin tieyksikkölaskelmassa se yksiköidään liikennelajilla Asunto (A).

Tieyksiköinnin näkökulmasta olennaisinta on tieosakkaiden todellinen ja vakituinen asuminen ympärivuotisesti asunnolla. Tie-

yksiköintiä varten ei ole kuitenkaan tarvetta lähteä selvittämään rakennuksen tietoja taikka tieosakkaiden kirjoilla oloa.”

Matkan korjauskertoimesta on luovuttu. Mielestäni sen käyttöön olisi ollut hyvät perustelut, mutta sitä matematiikkaa on ollut hieman vaikea avata kentällä. Näillä mennään, selkeyteen on pyritty.

Toinen vielä vaikeampi matematiikka on ollut maksimikustannustarkastelun laskentamalli, josta on nyt luovuttu, koska se ”saattoi mekaanisena laskentana tuottaa virheellisiä lopputuloksia ja oli mekaanisuutensa vuoksi vaikeasti selostettavissa tieosakkaille”. Näinhän se oli. Niinpä ”maksimikustannusta tulee edelleen tarkastella tieyksiköinnissä, mutta hieman toisella tavalla kuin aiemmin.” Uusi tapa on selostettu esimerkin avulla ymmärrettävästi ohjeen sivulla 39.

Yksityistielain 40 §:n mukaan voidaan velvoittaa tieosakas tai muukin tienkäyttäjä maksamaan kohtuullinen korvaus tien rakentamisen kustannuksista. Tästä monesti kysytään, ja nyt löytyy siihenkin laskentaesimerkki ohjeen sivulta 40.

Metsäliikenteessä vuosia hiertänyt ongelmanakin on saatu ratkaistua: tienkäyttömatkaksi voidaan laskea metsäpalstan painopisteen sijaan matka tukkiauton kääntöpaikalle. Tiekuunnassa ratkaistaan, kumpaa käytetään. Tässä pitää muistaa osakkaiden tasapuolinen kohtelu.

Yksityistielain 35 §: ”...jos tiekuunta on päättänyt suorittaa tienpidon joltakin tien osalta korkeampaa tai matalampaa tasoa vastaavana kuin yksityistiellä muuten, voidaan tienpitovelvollisuuden jakamiseksi määrätä eri tieyksiköt...” Eritasoiset tien osat on nyt otettu mukaan yksiköintiohjeeseen havainnollistavan esimerkin avulla sivulla 38. Kehottaisin kuitenkin tiekuntien toimielimiä harkitsemaan tarkoin ennen tähän menettelyyn siirtymistä: ero tienpidon tasossa tulee olla merkittävä ja tieyksikkölaskelman ja maksuunpanoluettelon laatiminen asettaa haasteita hallinnon ATK:lle.

Maatalouden liikenteen yksiköinnissä on päästy selkeämpään ohjeistukseen. Hyvänä esimerkkinä sivulta 23 alkava luettelo maatalouden tuotantokeskuksen liikenteestä. Luettelon avulla on hyvä käydä läpi liikennettä viljelijän kanssa.

Maanmittauslaitoksessa on tehty hyvää työtä ja nyt meillä on hyvä työkalu tienpitokustannusten ositteluun. ▼

Minustako TIKO-tieisännöitsijä?



► Kurssikuva 2022.

TIKO-tieisännöitsijäkoulutuksen myötä Suomeen on kehittynyt uusi tieisännöitsijän ammatti. Pää- ja sivutoimiset tieisännöitsijät hoitavat muun muassa tiekuntien hallinnollisia tehtäviä, auttavat rahoituksen hankinnassa, tilaavat ja valvovat töitä ja seuraavat tiestön kuntoa. He toimivat joko hoitokunnan asiantuntija-apuna tai toimitsijamiehenä. Monet tahot voivat käyttää tieisännöitsijän palveluja esimerkiksi koulutuksessa ja neuvonnassa.

TIKO-koulutus tarjoaa maan parhaimpien asiantuntijoiden toimesta tietotaitoa yksityisteistä. Koulutuksen pääteemoina ovat muun muassa lainsäädäntö, tiekunnan hallinto, kuntien ja muiden viranomaisten tehtävät, toimitukset, maa- ja metsätalouden toiminta sekä teiden kunnossapito ja parantaminen.

Koulutus koostuu kolmesta tiiviistä kurssijaksosta sekä niistä ennen ja niiden välillä tehtävistä välitöistä. Koulutus päättyy loppukokeeseen. TIKO-tieisännöitsijän

titteliä saavat käyttää vain loppukokeen hyväksytysti suorittaneet henkilöt.

Vaihtoehto talkootyötyyppiseen tieasioiden hoitamiseen

TIKO-tieisännöitsijä on yksityisteiden tiekunnille vaihtoehto talkootyötyyppiseen tieasioiden hoitamiseen. Tieisännöitsijä on asiantuntija ja pää- tai sivutoiminen ammatinharjoittaja. Ensimmäiset koulutetut tieisännöitsijät ovat eläköitymässä ja uusille tekijöille on kysyntää. Koulutuksen järjestää Suomen Tieyhdistys ja sen päärahoittajana on viime vuosina toiminut Liikenne- ja viestintävirasto Traficom.

Tieisännöitsijäverkko laajenee

TIKO-koulutukseen on tyypillisesti runsaasti hakijoita. Valinnoissa painotetaan erityisesti sellaisia alueita, joilla ei ole aiemmin koulutettua tieisännöitsijää. Hakijana voi olla esimerkiksi useamman yksityistien asioita jo nyt hoitava toimitsijamies, tie-

kunnan vastuhenkilö ja muu tieasioiden hoitoon halukas henkilö. Varsinaisia pohjakoulutus- tai ammattivaatimuksia ei ole. Hakijalta edellytetään kuitenkin yksityistieasioiden perustuntemusta, kiinnostusta ja valmiuksia ryhtyä tarjoamaan tieisännöintipalveluja tiekunnille ja muille toimijoille joko pää- tai sivutoimisesti.

Koulutus ei siis ole tarkoitettu vain oman tiekunnan asioiden hoidossa tarvittavien tietojen hankkimiseen eikä myöskään

julkisen sektorin tms. viran- tai toimenhaltijalle omassa työssään tarvittavan tiedon lisäämiseksi.

Alkuvuoden TIKO-tieisännöitsijäkoulutuksen 2024 valinnat on tehty ja valituille on ilmoitettu koulutukseen pääsystä. Seuraava koulutus aiotaan järjestää syksyllä 2024, johon haku aukeaa keväällä. Jos haluat tiedon käynnistyvästä kurssista, tilaa yksityistie uutiskirje ja seuraa Suomen Tieyhdistyksen somekanavia sekä verkkosivuja.

Yksityistieasioiden korkeakoulu työssään yksityisteitä käsitteleville toimijoille

Yksityistieasioiden korkeakoulun tavoitteena on syventää ja laajentaa yksityistieasioiden kanssa työskentelevien toimihenkilöiden yksityistietuntemusta. Koulutus on siis tarkoitettu henkilöille, jotka työskentelevät julkishallinnossa, yrityksissä tai vastaavissa yhteisöissä ja haluavat lisätä tietämystään yksityistieasioita.

Koulutukseen sisältyy kaksi webinaarijaksoa ja 3-päiväinen lähijakso, orientaatio- ja kotitehtäviä sekä loppukoe.

Kurssiohjelma koostuu yksityistienpi-

toon liittyvästä lainsäädännöstä, toimitus- ja viranomaisasioista, tiekuntien hallinnosta, tieisännöinnistä, vastuista, yksiköinnistä, rahoituksesta sekä tietyistä tienpidon teknisistä asioista. Kouluttajina ja luennoitsijoina ovat kunkin aihepiiriin parhaat asiantuntijat.

Seuraava Yksityistieasioiden korkeakoulu järjestetään vuonna 2024. Jos haluat tiedon käynnistyvästä kurssista, tilaa Suomen Tieyhdistyksen uutiskirje, seuraa Suomen Tieyhdistyksen somekanavia ja verkkosivuja. ▼



► Yksityistieasioiden korkeakoulun lähijakso.

Ovatko liikennemerkkit kunnossa tasoristeyksiin vievillä yksityisteillä?

Teksti ja kuvat: Kaisa-Elina Porras, asiantuntija, Väylävirasto,

Tasoristeysturvallisuus on monen tekijän summa. Väyläviraston tehtävänä on poistaa, parantaa sekä kunnostaa tasoristeyksiä. Tienkäyttäjien taas on noudatettava tasoristeyksen ylittämässä varovaisuutta. Myös yksityisteiden omistajilla on oma roolinsa, ja se liittyy liikennemerkkeihin.

Suomessa on yli 2 500 tasoristeystä, joista suurin osa on vartioimattomia. Niissä ei siis ole puomeja eikä valo- tai äänivaroitussjärjestelmiä. Vartioimattomien tasoristeysten määrää saadaan hiljalleen alaspäin, kun Väylävirasto poistaa tai parantaa tasoristeyksiä tasoristeysohjelmansa tai muiden hankkeiden puitteissa.

Paras tasoristeys on poistettu tasoristeys. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, ettei tasoristeysturvallisuutta voisi parantaa muilla keinolla. Väylävirasto ja ELYt esimerkiksi kunnostavat ja tarpeen vaatiessa vaihtavat vastuulleen kuuluvia liikennemerkkejä tasoristeyksiin johtavilla teillä.

Noin 40 prosenttia vartioimattomista tasoristeyksistä sijaitsee yksityisteiden varsilla. Tiesitkö, että tällaisilla teillä liikennemerkkien lisääminen ja ylläpitäminen kuuluu yksityisteiden omistajien lakisääteisiin tehtäviin?

Yksitystien aktiiviset käyttäjät tietävät yleensä hyvin, missä tasoristeys sijaitsee. Sama ei välttämättä pidä paikkaansa vieraampien kulkijoiden osalta. Heille pienempien teiden varsilla eteen tulevat tasoristeykset saattavat olla aitoja yllätyksiä. Näin käy erityisesti, jos tasoristeykseen johtavalla väylällä mikään ei kerro tasoristeyksen lähestymisestä.

Jokaisen tienomistajan tulisikin tarkistaa omien tasoristeyksiin johtavien väyliensä liikennemerkkit. Löytyykö niiltä nopeus- ja lähestymismerkkit tai mahdolliset muut tarvittavat merkit? Heijastavatko merkit valoa ja onko merkkien kuvat ja värit vielä selkeitä? Jos vastaus on ei, asialle tulisi tehdä jotain. Kunnostettu tai lisätty liikennemerkki on turvallisuustekoa, joka voi pelastaa jopa ihmishenkiä.

Haluan myös muistuttaa, että tutusakin tasoristeyksessä kannattaa olla tarkkana. Tutkimusten mukaan tasoristeysonnettomuuksista suuri osa tapahtuu käyttäjälleen tutuissa tasoristeyksissä. Tutuus turruttaa ja radalla liikkuvan kaluston aikataulut ovat olevinaan tiedossa. Kun ylität tasoristeystä, hiljennä vauhtia ja katso ympärillesi. Parempi katsoa kuin katua. ▼



Yksitystien parantaminen -kirjan päivitetty painos myynnissä

Vuonna 2010 julkaistusta Yksitystien parantaminen -kirjasta saadaan päivitetty painos heti vuoden 2024 alussa. Kirjan on alun perin kirjoittanut diplomi-insinööri Esko Hämäläinen yhteistyössä laajan asiantuntijaryhmän kanssa. Kirjan päivityksessä on huomioitu muun muassa parantamishankkeita koskevat muuttuneet lait ja asetukset, Metsätehon vuonna 2017 päivitetty metsätienormit sekä parantamishankkeita koskevat viranomaisille tehtävät ilmoitukset. Myös malliasiakirjat ja mallikustannusarviot on uusittu, samoin kirjan kuvitusta. Parantamiskirjaa saa tilattua Tieyhdistyksen verkkosivujen kautta. Kirjan hinta on 45 € jäsenille, muille 53 €. Kirja on hyvänä tukena tiekunnan vastuhenkilöille tiekunnan parantamishankkeen läpiviennissä. ▼



» Kuva: Jari Kauhanen.

Olisiko yksityisteiden hoidosta malliksi valtion sorateille?

Maaseudun tiestön kunto on varmasti keskustelunaihe, johon jokaisella tienkäyttäjällä on mielipide. Yleensä keskustelua hallitsee tiestön huono kunto ja hoito. Harvemmin keuhataan ja kiitetään. Maaseudun tienpidossa on kieltämättä paljon parantamisen varaa, mutta on myös asioita, joissa on menty kohti parempaa.

Maa- ja metsätalouden kuljetukset lähtevät yleensä yksityisteiden varsilta. Kuljetusten massat ovat kasvaneet niin maataloudessa kuin metsätaloudessakin. Maataloudessa kuljetusten nopeusvaatimukset ovat nousseet. Traktoreillakin pitää pystyä ajamaan 50 km/h nopeutta ja hieman ylikin. Teillä on oltava riittävästi kantavuutta, liittymät leveitä, tienpinta tasainen, pöly pitää pystyä sitomaan. Talvella auraukset ja liukkauden torjunta ovat avain liikenteen sujumiseen. Ongelmia tulee heti, jos yksikin kohta tienhoidossa jää tekemättä tai se tehdään väärään aikaan. Näin yleensä käy, kun aletaan säästää rahasta. Tienpidon taso laskee ja säästöt siirtyvät moninkertaisina kustannuksina tienkäyttäjille, mikä tarkoittaa maaseudulla siis erityisesti maa- ja metsätaloutta.

Kaikki hyötyvät tiestön paremmasta kunnosta

Onneksi yksityisteillä on ollut paljon aktiivisuutta toteuttaa perusparannushankkeita. Peruskunnostuksessa yksityisteitä on saatu sellaiseen kuntoon, jota tämän päivän metsä- ja maatalouden kuljetustarpeet vaativat. Samalla myös henkilöautoliikenne hyötyy tiestön paremmasta kunnosta. Harvoin tulee tiekunnille moitteita siitä, että perusparannus tuli tehtyä. Yleensä keskustelua on siitä, miksi tätä ei tehty aikaisemmin.

Yksityisteiden perusparannukset ovat hyvin kannattavia hankkeita ja monesti täysin välttämättömiä elinkeinotoiminnan jatkumiselle.

Hyvässä peruskunnossakin oleva tie vaatii hoitoa. Hoitotoimien oikea-aikaisuus on avaintekijä, jolla tie pysyy käyttäjiä tyydyttävässä kunnossa. Talvihoidossa liukkauden torjunta ja lumenauraus harvoin onnistuvat kaikilta yhtä aikaa, mutta kohdullisella viiveellä työt pitäisi pystyä hoitamaan. Työkohteita on laitettava tärkeysjärjestykseen. Yksityisteillä tämä onnistuu, koska tienhoidosta vastaavat tuntevat tienkäyttäjät ja heidän tarpeensa.

Energiapuun kuljetuksista on tullut yhä tärkeämpi osa huoltovarmuutta, tien varteen jäänyt hakekuorma lämmittää huonosti. Maatilojen tavaraliikenne vaatii myös, että tiet ovat raskaalla kalustolla liikennöitävissä. Kuiviketurvedon on päästävä perille myös talvella.

Nimettyä vastuuhenkilöä ei helpolla löydy

Yksityisteitä suurempi ongelma tien hoidossa ovat valtion vastuulla olevat maaseudun alemman asteet tiet. Tiestön hoidosta ei välillä tunnu vastaavan kukaan, eikä nimettyä vastuuhenkilöä helpolla löydy. Tienkäyttäjän linjalle voi aina soittaa ja pyytää hoitotoimenpiteitä, mutta mitään vastusta tai ilmoitusta ei saa siitä, milloin toimenpiteet tehdään. Yksityisteillä vastauksen saa yleensä aina. Oman kokemukseni mukaan tienkäyttäjän linjalta ei anneta vastuuhenkilöiden nimiä tai puhelinnumeroita. Alemman asteen tiet aurataan tai hiekoitetaan yleensä viimeisenä, riippumatta siitä onko sillä hetkellä menossa maatalouden tai puuhuollon kannalta välttämättömiä kuljetuksia. Syntyy

tilanteita, joissa joudutaan kuljetuksen onnistumisen kannalta odottamaan kohtuuttoman pitkään tien aurausta tai hiekoitusta. Poikkeuksiakin on, sillä metsäpuolelta on tullut viestiä, että meneillään olevat hakkuut huomioidaan tienhoidossa.

Maatalouden kuljetusten kanssa on enemmän ongelmia. Maatilan kannalta välttämätön tavarakuljetus ei aina ole tienpitäjälle riittävä syy esimerkiksi liukkauden torjuntaan. Silloin rekat kulkevat tuurilla ja joskus kuormaa ei voida toimittaa lainkaan.

Tienkäyttäjän linjalle tulisi saada elinkeinoelämän tarpeita palveleva kanava, jossa olisi suora yhteys tienpidosta vastaavaan urakoitsijaan. Silloin esimerkiksi hiekoitus, auraus tai lanaus voidaan tehdä oikea-aikaisesti elinkeinoelämän kuljetustarpeen mukaan. Tärkeää olisi aina saada tieto, milloin välttämätön hoitotoimenpide ehditään tekemään vai tehdäänkö sitä ollenkaan.

Keväällä kylvöjen yhteydessä maatiloilla on paljon raskasta liikennettä ja silloin sorateiden pitäisi olla jo lanattu ja suolattu niin, että traktoreillakin voi käyttää 50 km/h -nopeuksia. Kun ajokertoja on useita satoja kertoja samalla tieosuudella, on sillä merkitystä voiko ajaa 25 km/h vai 50 km/h. Monesti tämä voi ratkaista sen, ehtiikö kylvöt, rehunteon tai lietteenajon tekemään hyvän sään aikaan. Pahimmillaan viivästyksistä johtaa koko sadon menettämiseen. Siksi kunnossa oleva tiestö on tärkeä osa huoltovarmuutta.

Hyvään tienpitoon ei aina tarvita lisää rahaa, vaan parempaan tilanteeseen voidaan päästä, kun hoitotyöt tehdään kunnolla ja oikea-aikaisesti. Usein riittää, että tie aurataan, hiekoitetaan tai lanataan silloin kun maatiloilla tai metsätaloudessa on kuljetustarve, eikä se jälkeen, kun kuljetukset on jo hoidettu epäkelvillisissä oloissa.

Yksityisteillä päästään monesti parempaan lopputulokseen, koska päätökset tehdään paikallisesti ja päätöksentekijät ovat itsekkin tienkäyttäjiä. Yksi puhelinsoitto riittää yleensä asioiden kuntoon laittamiseksi. Jos yksityistien vastuussa oleva urakoitsija ei ehdi hiekoittamaan paalikuorman hakijalle mäkeä, yleensä korvaava apu löytyy läheltä ja hommat jatkuvat. Valtion teillä ei saa tehdä mitään omatoimisesti, vaan pitää

odottaa, että tiestä vastuussa oleva urakoitsija käy hiekoittamassa mäen tai tasaamassa montut. Kylällä voisi olla vapaata kalustoa hoitamaan tienpidon avun välittömästi, mutta niitä ei voi hyödyntää.

Joustavuutta valtion tienhoitoon

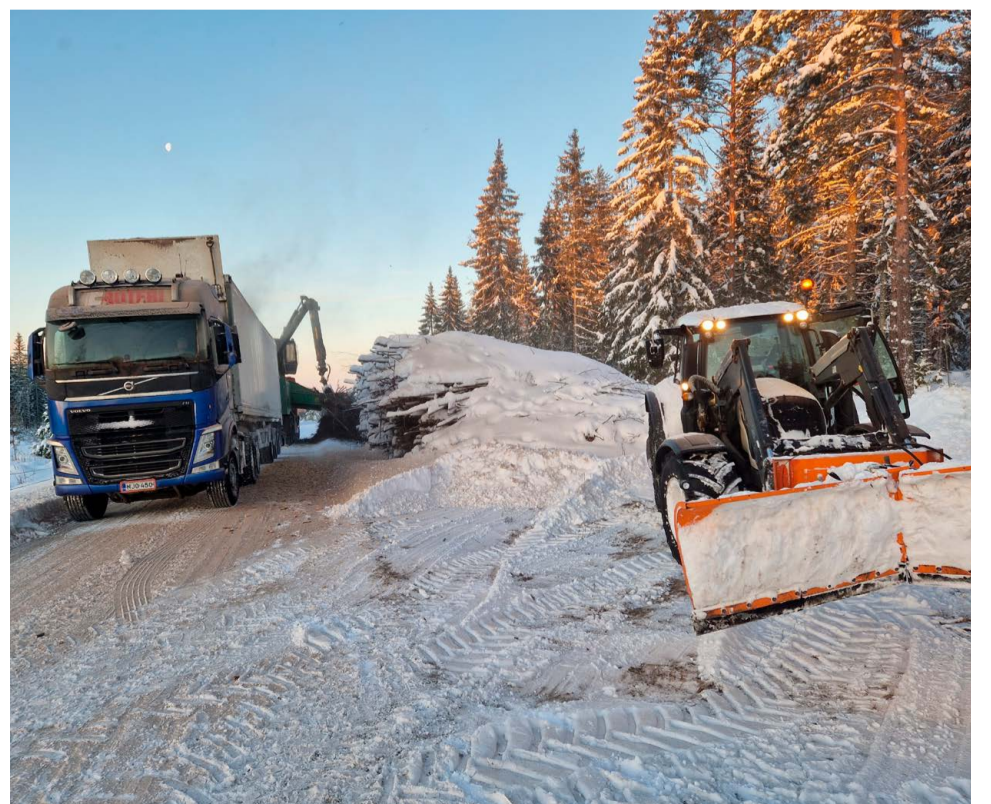
Valtion tienhoidosta puuttuu joustavuus mukautua muuttuviin olosuhteisiin ja yhä enenevässä määrin paikallistuntemus sekä tieto tiestön kunnosta ja tienkäyttäjien tarpeista. Joustavuudella ja esim. apu-urakoitsijoiden käytöllä voitaisiin helpottaa monia tienhoidon tarpeita harvaan asutulla maaseudulla, missä varsinaisilla tienhoitourakoitsijoilla on monesti puolet pitävästä hoidettavana ja urakat on mitoitettu jo täysille työpäiville. Silloin ei pika-apuun ehditä. Kustannukset viivästyksistä, tien kunnon takia särkyneistä koneista, tai ojasta nostettavista ajoneuvoista tulevat yleensä aina tienkäyttäjälle, ei tienpitäjälle.

Kasvottomalle tienpitäjälle palautteen saaminen perille on lähes mahdotonta. Palautteen vastaanottaminen on ulkoistettu tienkäyttäjänlinjalle. Tienpitäjä ei tunne tienkäyttäjiä ja tienkäyttäjät eivät tunne niitä, jotka tienhoidosta päättävät. Yksityisteillä tätä ongelmaa ei ole samassa laajuudessa. Maaseudulla oleville valtion pienimmille kyläille tulisikin perustaa jonkinlainen yhteistyöfoorumi, jossa käytäisiin läpi, miten tienhoito on onnistunut, mitä tarpeita tienkäyttäjillä on ja mitkä ovat tienhoidon resurssit. Tienpidosta vastaavat tulisivat myös kasvoilla tutuiksi tienkäyttäjille.

Meillä on oltava rohkeutta rakentaa uusia toimintamalleja, joilla valtion hoidossa olevat maaseudun tiet saadaan samalle tasolle kuin tienkäyttäjien omassa hoidossa olevat yksityistiet. Yksityistiet hoidetaan monesti vielä paljon edullisemmin, joten rahastakaan hyvä tienpito ei aina ole kiinni. Lisäämällä tienpitäjien ja tienkäyttäjien vuorovaikutusta ja yhteistyötä voidaan päästä kohti parempaa tienhoitoa valtionkin sorateilla. ▽

Jari Kauhanen

Kirjoittaja on MTK-Pohjois-Savon toiminnanjohtaja, maa- ja metsätalousyrittäjä ja myös yksityistien hoitokunnan puheenjohtaja.



» Kuva: Jari Kauhanen.



➤ Elektra-kuva: Paraisen ja Nauvon välinen reitti taittui hybridilautta Elektralla.



➤ Sandö-lossi: Sandön yksityistielossi on yksi Suomen 21 yksityistielossista.

Yksityisteiden lossipäiviä vietettiin keväällä Turussa

Teksti ja kuvat: Akseli Kotila

Perinteeksi muodostunut Yksityisteiden lossipäivät järjestettiin 30.5.-31.5.2023 jo neljännen kerran yhdessä Saaristoasiain neuvottelukunnan kanssa. Tapahtuma on suunnattu erityisesti sellaisille tiekunnille, jotka hallinnoivat lossien ja lauttojen toimintaa. Suurin osa näistä losseista ja lautoista sijaitsevat Turun saaristossa ja Saimaan alueella. Paikalle saapui noin 30 osallistujaa. Mukana oli tiekuntien edustajia, kuntien ja valtion virkamiehiä sekä muita aiheesta kiinnostuneita.

Kaksipäiväinen tapahtuma piti sisällään seminaarin ja tutustumiskierroksen Turun alueen lossikohteisiin. Turku osoittautui loistavaksi tapahtumapaikaksi tämän vuoden Yksityisteiden lossipäiville ja aurinkoinen sää suosi lossiretkelle lähteneitä.

Päivän aikana kuultiin saaristoliikenteeseen liittyviä puheenvuoroja

Yksityisteiden lossipäivät avasi Varsinais-Suomen liiton saaristo- ja maaseutuasiainmies **Sami Heinonen**. Hän korosti puheessaan, että yksityistiet ovat tärkeä osa saaristoliikenteen kokonaisuutta. Seuraavaksi Suomen Tieyhdistyksen toimitusjohtaja **Simo Takalammi** johdatti yleisön alan ajankohtaisiin asioihin. Takalammi mainitsi muun muassa korotetut valtionavustukset vuoteen 2025 asti, mikä tarkoittaa lossien kohdalla 5 %:n nousua avustuksiin.

TYKS-sairaalapalvelujen ensihoitopäällikkö **Tomi Nieminen** kertoi omassa esityksessään ensihoitopalveluista saaristossa. Aiheina olivat ensihoitopalvelun järjestäminen ja saaristoalueen valmius toimia hätätilanteen sattuessa. Yleisessä keskustelussa eniten esille nousivat ajan, etäisyyden ja saavutettavuuden tärkeys.

- Saumaton yhteistyö kaikkien viranomaisten kanssa on erittäin tärkeää etenkin saaristoalueella, Nieminen kiteyttää.

Päivän ohjelmaa jatkoi Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin erityisasiantuntija **Matti Mämmi**. Hän kertoi omassa puheenvuorossaan yksityistielosseja koskevasta lainsäädännöstä ja sen muutoksista. Sen lisäksi keskustelua herätti yksityistielossien turvallisuusvaatimukset ja huoli vesiliikenteen turvallisuudesta.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen tiensinööri **Tapani Jaakkola** avasi maantielauttaliikenteen hankintastrategiaa. Hän mainitsi esityksessään, että strategisten tavoitteiden keskiössä ovat ympäristöstä, turvallisuudesta, kustannustehokkuudesta ja energiatehokkuudesta. Tärkeitä seikkoja olivat myös ka-

luston uusiminen, painorajoitukset, palvelutaso ja toimintavarmuus. Jaakkola esitteli myös Järvi-Suomen ja Saaristomeren sopimusten kilpailutusta.

Osallistujat jakoivat kokemuksiaan

Lounaan jälkeen osallistujat ja tiekunnat esittelytyöryhmiä. Keskustelu oli aktiivista – vinkkejä ja kokemuksia jaettiin puolin ja toisin. Keskustelun puheenaiheina olivat muun muassa valtionavustukset, rahoituskysymykset, nousevat kustannukset ja lainsäädäntö.

Keskusteluosion jälkeen SANK:n yksityistielossityöryhmän ajankohtaiskatsauksen esitteli työryhmän puheenjohtaja **Eeva-Liisa Inkeroinen**. Katsauksen aikana keskusteltiin saaristopoliittisista kysymyksistä, SANK:n tulevaisuuden painopisteistä sekä losseja koskevasta yleissovasta työehtosopimuksesta. Tie kuntien edustajat jakoivat käytännön esimerkkejä lossiliikenteen järjestämisestä ja työehtosopimuksen soveltamisesta.

Viimeisenä puhujana oli Suomen Lauttaliikenne Oy:n työturvallisuus- ja liikennejohtaja **Matti Markkanen**, joka esitteli sähkölautoja ja niiden uusia ominaisuuksia. Päivän päätteeksi ohjelmassa oli vierailu Länsi-Suomen meriliikennekeskuksessa. Vierailulla kuultiin, että Turun meriliikennekeskuksessa valvotaan alusliikennettä Suomen kansallisilla merialueilla aina Saaristomereltä Tornioon asti. Lisäksi Valvonta-alueeseen kuuluu myös Ahvenanmeren eteläinen osa. Opas kertoi myös, että Länsi-Suomen meriliikennekeskuksen alueella sijaitseviin satamiin tehdään vuosittain noin 16 000 aluskäyntiä ja valvottavia väyliä on 2100 kilometriä.

Päätöspäivänä tutustuttiin lossikohteisiin

Päätöspäivänä osallistujat pääsivät merimatkalle aurinkoiseen säähän matkustamalla Paraisen ja Nauvon välisen reitin hybridilautta Elektralla. Siitä matka jatkui kohti Sandön yksityistielossista. Sandön lossi on yksi Suomen 21 yksityistielossista. Retki tarjosi paljon käytännön vinkkejä lossiliikenteen järjestämiseen ja runsas keskustelu siivitti matkaa.

Yksityisteiden lossipäivät järjestetään jälleen vuoden 2024 aikana – pidä silmällä Suomen Tieyhdistyksen viestintäkanavia! ▼



Teksti: Simo Takalammi

Vakavia onnettomuuksia yksityisteillä

Tutkijalautakunnat tutkivat kaikki kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet. Lakisääteisissä 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.

Yksityisteillä tienpidosta vastaavat tieosakkaat. Tutkijalautakunnat esittävät myös yksityisteitä koskevia ehdotuksia, joita tiekuntien on syytä katsoa tarkkaan ja ryhtyä ennakoiviin toimiin omassa tiekunnassaan.

Tapaus: Tieltä suistunut törmää kivipylväisiin

59-VUOTIAS mies ajaa Volvo XC60:llä asfaltoitua lumista ja loskaista yksityistietä 70–80 km/h nopeudella ja menettää ajoneuvonsa hallinnan jyrkässä oikealle kääntyvässä mutkassa. Volvo suistuu vastaantulevien kaistan ylitse tieltä ja törmää alle 1,5 m etäisyydellä asfaltin reunasta oleviin kivitolppiin ja niiden välissä kulkevaan verkko- ja piikkilanka-aitaan. Suistuessaan auto katkaisee kuusi 25 cm x 35 cm vahvuista kivipylvästä. Osa pylväistä oli teräsvahvisteisia.

Volvo oli varustettu nykyaikaisilla turvallisuusvarusteilla ja kuljettaja käytti turvavyötä. Kuljettaja kuoli sairaalassa.

Asfaltoidun ajoradan leveys on leveydeltään 6,3 m ja ajourat olivat pääosin puhtaat,

mutta urien ulkopuolella lunta ja loskaa noin 5 cm korkuisena polanteena. Yksityistielle oli asetettu 50 km/h aluenopeusrajoitus.

Onnettomuus johtui Volvon kuljettajan liian suuresta tilannenopeudesta, joka oli merkittävästi nopeusrajoitusta korkeampi. Törmäyksessä vakavia vahinkoja aiheuttivat kivipylväät.

PARANNUSEHDOTUKSET:

Tienpidon osalta tutkijalautakunta esittää jyrkkien mutkien suojaamista kaiteella sekä tieympäristössä olevien kovien törmäyesteiden poistamista.

Kuljettajan toiminnan osalta tutkijalautakunta esittää poliisivalvonnan lisäämistä myös yksityisteillä ja kelin tunnistavia nopeudenrajoittimia.

Tapaus: Yksityistieltä tullut ajoi maantietä ajaneen eteen

83-VUOTIAS mies ajaa Volkswagen Golf -henkilöautolla yksityistietä ja noin 200 metrin ajon jälkeen yksityistien ja maantien liittymään. Volkswagen jatkaa pysähtymättä liittymään ja on kääntymässä kulkusuunnassa vasemmalle. Liittymässä on liikennemerkillä osoitettu väistämismuuttosignaali yksityistieltä tuleville. Volkswagen oikaisee leveässä liittymässä kulkusuunnassaan liikaa vastaantulevien puolelle.

Maantietä lähestyy 34-vuotiaan naisen kuljettama Toyota Hiace -pakettiauto. Volkswagenin nopeus risteyksessä on noin 25 km/h ja Toyotan 55 km/h. Autot törmäävät Toyotan käyttämällä ajokaistalla niin, että Toyota törmää Volkswagenin kuljettajan puoleiseen etukulmaan. Volkswagenin pyörähtää 75 astetta ja pyörähdys pahentaa kuljettajaan kohdistunutta törmäysvoimaa. Ohjauspyörän turvatyyny ei suojaa sivusta tullessa törmäyksessä.

Volkswagenin kuljettaja kuolee myöhemmin sairaalassa. Toyotan kuljettaja ei saanut fyysisiä vammoja. Molemmat autot vaurioituvat pahoin ja niiden kuljettajat käyttivät turvavyöitä. Volkswagenin ohjauspyörän turvatyyny laukesi törmäyksessä.

Tapahtumahetkellä tienpinta oli paljas ja kuiva. Lämpötila oli +16 astetta ja sää aurin-

koinen. Maantien nopeusrajoitus oli 50 km/h ja yksityistien 20 km/h.

Liittymässä oli yksityistien molemmiin puoliin asuinalueita, joiden ympärillä oli korkeat pensasaidat. Pensasaidat muodostivat näkemäesteen ja väistämismuuttosignaalia osoittava liikennemerkki oli kokonaan pensasaidan peittämä. Yksitystie on Volkswagenin kuljettajalle tuttu vuosikymmenten ajalta.

Yksitystie levenee liittymässä 8,5 metriä leveäksi ja leveä liittymä houkuttelee vääränsuuntaisiin ajolinjoihin.

PARANNUSEHDOTUKSET:

Tutkijalautakunta painottaa näkemäesteeksi kasvavien kasvien poistamista tai niiden riittävän matalana pitämistä. Erityisesti liikennemerkkien havaittavuudesta on pidettävä huolta. Tienpitäjien tulee parantaa liikenteellisten vaaranpaikkojen havaitsemista ja pyrkiä tehokkaasti parantamaan näin havaittuja riskikohteita. Tiekuunta oli leikannut pensasaitaa välittömästi onnettomuuden jälkeen ja tutkintaa tehtäessä liikennemerkki oli selvästi havaittavissa.

Kuljettajien osalta tutkijalautakunta painottaa riskittömään ajamiseen pyrkimistä ja ajotehtävään keskittymistä myös tutussa ympäristössä liikuttaessa. Lisäksi kuljettajien ajoterveysten seuranta tulisi parantaa.

Tapaus: Henkilöauto ajoi hankalassa tasoristeyksessä Intercity-junan eteen

HENKILÖAUTO Mercedes-Benz C220 lähestyi yksityistietä pitkin vartioimatonta tasoristeystä marraskuisena iltana. Ulkona oli tiheää sadetta ja +2 astetta lämmintä. Tapahtumapaikalla oli pimeää, eikä tiellä ollut valaistusta.

Henkilöauto ajaa 40–50 km/h nopeudella tasoristeykseen ja jää 137 km/h kulkevan Intercity-junan alle. Auto murskautuu pahoin junan edessä, eikä auton nykyaikaiset turvavarusteet riittävästi suojaamaan rajussa törmäyksessä. Autossaan yksin ollut 20-vuotias kuljettaja kuolee välittömästi.

Rautatie tulee tasoristeykseen vinosti ja juna lähestyi henkilöautoa 55 asteen kulmassa oikealta takaviistosta. Henkilöauton tulosuunnasta 20 m ennen tasoristeystä on näkyvyyttä 200 m rautatietä ja 10 m ennen 800 m. Yksityistieellä on asianmukaiset rautatien lähestymismerkkit ennen tasoristeystä. Sorapintaisen yksityistien leveys tasoristeykseen tultaessa

on 4,5 m ja ennen rataa on odotustasanne. Yksityistielle ei ole asetettu nopeusrajoitusta eli voimassa on 80 km/h yleisrajoitus. Omaisten mukaan kuljettaja oli työpäivän jälkeen väsynyt ja hänellä oli kiire harrastukseen.

PARANNUSEHDOTUKSET:

Tasoristeys tulisi rakentaa siten, että rautatie ja tie kohtaavat 90 asteen kulmassa. Teknisten ratkaisujen, kuten tasoristeyksen varoituslaitteistojen, autoihin asettavasta lähestyvistä junasta varoitavien järjestelmien ym. lisäksi tutkinnassa painotettiin autoilijoiden valistusta ja tutussa liikenneympäristössä olevista riskeistä.

Yksitystien tienpitäjään kohdistuvia parannusehdotuksia ei annettu.

Samassa tasoristeyksessä oli tapahtunut vain puoli vuotta aiemmin samankaltainen onnettomuus ja Väylävirasto piti tasoristeystä omassa arvioissaan hyvin riskialttiina lähestymiskulman vuoksi. Väyläviraston on määrä poistaa tasoristeys pikaisella aikataululla.

Lähde: Onnettomuustietoinstituutti OTI

Usein kysytyt kysymykset –palsta

Teksti: Teuvo Taura

Suomen Tieyhdistys ylläpitää verkkosivuillaan Usein kysytyt kysymykset -palsta. Sivulle on kerätty kysymyksiä ja vastuksia niihin yksityistieasioihin liittyviin tapauksiin, joita useimmiten Tieyhdistyksen neuvontapalveluissa kysytään. Uusi kysymys lisätään keskimäärin joka toinen kuukausi. Viimeksi lisätty kysymys käsittelee liikennemerkin asettamista yksityistien varteen.

Mitä tiekunnan tulee huomioida asentaessaan liikennemerkin yksityistien varteen?

Useasti luullaan, että tiekunnan toimielin voi asentaa liikennemerkin yksityistien varteen,

kunhan asiasta on päätetty tiekunnan kokouksessa. Tilapäisten merkkien kanssa näin onkin, tosin niiden asentamiseen ei tarvita edes tiekunnan päätöstäkään. Yksitystielain 56 §:ssä tiekunnan toimielimen tehtäväksi on säädetty kieltää tai rajoittaa liikennettä, jos se on tarpeen tien vaurioitumisen ehkäisemiseksi silloin, kun tien kunto kielirikon, yllätävien sääolosuhteiden tai muun vastaavan syyn takia heikentynyt.

Kun tiekuunta haluaa asettaa pysyvän liikenteenohjauslaitteen (yleensä liikennemerkki tai puomi), on tiekunnan päätöksen lisäksi hankittava kunnan suostumus (Tie-liikennelain 71 §). Useimmissa kunnissa

suostumuksen antajana on teknisen toimen henkilö, mutta suostumushakemuksen voi lähettää myös kunnan kirjaamoon, ellei ole tarkempaa osoitetta tiedossa. Kunta saa periaateperusteisesti suostumuksen käsittelystä, mutta kaikki kunnat eivät maksua peri.

Lisäksi tietyistä pysyvistä liikenteenohjauslaitteista on tehtävä ilmoitus digiroadiin. Näitä ovat mm. pysyvät painorajoitukset, ajo-kiellot ja tienkäytön rajoitukset, ajoesteet ja lisäkielvet. Halutessaan tiekuunta voi ilmoittaa

myös nopeusrajoituksen sekä tiettyyn vuodenaikaan toistuvat rajoitukset ja kiellot.

Luvattoman merkin poistamiseen on oikeus poliisilla, mutta myös sillä taholla, jolla on oikeus merkin asettamiseen. Tiekuunnissa poistamisoikeus on siis tiekunnan toimielimellä.

Liikennemerkin asentamisessa kannattaa yksityisteilläkin noudattaa Väyläviraston ohjetta 20/2020 Liikennemerkkien käyttö maanteilla. ▼

Muut kysymykset pääsee lukemaan osoitteessa www.tieyhdistys.fi/yksitystiet/usein-kysytyt-kysymykset/.

Kurssilaisen mietteitä TIKO-koulutuksesta

Teksti: Simo Takalammi

Outokumpulainen **Suvi Turunen** tiesi tarkasti mihin oli lähdössä, kun hän laitto hakemuksen koulutukseen. Hänen äitinsä Iris Mustonen on toiminut Pohjois-Karjalassa erittäin aktiivisena tieisännöitsijänä jo yli 15 vuoden ajan. Suvi on seurannut lapsuudenkodissaan tieisännöinnin alkutaivalta kaikkine iloineen ja murheineen. Tästä huolimatta tai pikemminkin sen ansiosta Suvi päätti jatkaa äitinsä jalanjäljissä.

Suvi Turunen työskenteli tieisännöinnin avustavissa tehtävissä äitinsä kanssa jo reilut kaksi vuotta ennen tieisännöitsijäkurssille hakemista, mutta kurssin myötä äiti ja tytär laittoivat ison pyörän pyörimään.

Keväällä 2023 Turunen muutti yritysmuodon toiminimestä osakeyhtiöksi. Turunen mielestä tiekuntien hallinto on murrosvaiheessa:

– Yksityisteitä on perinteisesti hallinnoitu ja hoidettu runsaalla talkootyöllä ja asiat on tehty oman osaamisen mukaisesti. Yhä useamman yksityistien hallinto on siirtynyt tai siirtymässä ammattimaisesti teitä hallinnoivien tieisännöitsijöiden tehtäväksi.

Suvi asuu puolisonsa ja kolmen lapsensa kanssa Outokummussa, josta yhtiön toimistolle on matkaa niin paljon, että päivittäistä työmatkaa kertyisi 180 kilometriä. Suvi kertookin ottaneensa tehokkaaseen käyttöön nykyaikaiset etäyhteydet ja he tarjoavatkin kaikille osakkaille mah-

dollisuutta myös etäkokouksiin. Suvi tekee kotitoimistoltaan tiekuntien hallintoa, taloushallintoa ja tieyksiköintejä. Suvi kertoo, että kilometrejä kertyy vähintäänkin riittävästi muun muassa kokousmatkoista.

– Työnjako äidin kanssa menee erittäin hyvin ja äiti onkin nykyisin keskittynyt teiden perusparannushankkeisiin. Eikä sovi unohtaa hänen todella vahvaa osaamistaan, josta saan vielä näin tuoreena tieisännöitsijänä paljon tukea ja vinkkejä, Suvi pohtii.

Mustosen ja Turusen yhtiön kotipaikana on Juuka, vaikka molemmat osakkaat asuvat naapurikunnissa. Turunen kertoo toiminnan alkuvuosina Juuasta tulleen ensimmäiset kymmenen asiakasta ja näiden tiekuntien kanssa alkoi kasvupolku,

joka on johtanut nykyisen laajuiseen toimintaan. Lisäksi Turunen kiittelee Juuan kunnan toimintaa yrittäjien näkökannalta innostavaksi ja kannustavaksi. Yhtiön toimialueena on Pielisen länsipuoliset alueet. Alue on tunnettu vahvasta loma-asutuksesta ja metsätalouden merkitys alueen tieverkolle on suuri. Yhtiön hallinnassa on yli 70 tiekuntaa.

– Vahvuutemme on joustavuus, nopeus ja maaseutualueiden vahva tuntemus. Haluamme herätellä nukkuvia tiekuntia tähän päivään. Meille molemmille on tärkeää, että perusparannushankkeilla työllistetään paikallisia urakoitsijoita. Näin hankkeet tuovat työtä maanrakennusyrittäjille, Suvi summaa toimintansa vahvuuksia. ▼



Nyt on oikea aika huolehtia yksityistiesiltojen kunnosta ja turvallisuudesta

Yksityistiesiltojen kuntotarkastuksista huolehtiminen on erityisen tärkeä ja vastuullinen tehtävä tiekunnalle. Säännölliset tarkastukset ja ylläpito ovat välttämättömiä turvallisuuden ja kestävyuden varmistamiseksi. Huolehtimalla yksityistiesiltojen kunnosta varmistetaan myös elinkeinoharjoittajien liikenteen sekä raskaiden kuljetusten sujuvuus ja turvallisuus.

Yksityisteiden silloilla on tärkeä rooli yksityisteiden kunnossapidossa ja liikennöitävyydessä. Ne mahdollistavat turvallisen ja sujuvan liikkumisen yksityisteillä. Siksi yksityisteiden siltojen kunnan tarkastaminen ja suunniteltu ylläpito on tärkeää. Sweco auttaa tiekuntia huolehtimaan siltojen kunnosta ja turvallisuudesta

ja tarjoaa laadukasta ja kattavaa palvelua yksityistiesiltojen kunnan tarkastukseen sekä suunnitteluun. Ammattilaisten tekemien tarkastusten avulla voidaan havaita ongelmat ajoissa ja välttää suuremmat ja kalliimmat korjaustoimenpiteet.

Yksityistiesiltojen kunnan tarkastus ja ylläpito sekä tarvittaessa uusiminen ovat investointi tulevaisuuteen ja turvalliseen liikennöitävyyteen yksityisteillä. Yksityistiesiltojen uusiminen tai korjaaminen on nyt halvempaa kuin koskaan ennen, sillä valtionavustusta on mahdollista saada jopa 85 % hankkeen kustannuksista.

Jos nykyinen silta on huonokuntoinen, on nyt oikea aika sillan uusimiselle tai peruskorjaukselle!

Jos nykyisen sillan kunnosta ei ole tietoa, voimme tehdä sillalle kuntotarkastuksen. Tarkastukseen kuuluu sillan rakenteiden ja siltapaikan kokonaisvaltainen silmä-määräinen tarkastaminen ja raportointi. Tarkastuksen suorittaa Väyläviraston sillantarkastajan pätevyyden omaava henkilö.

Mikäli nykyinen silta vaatii toimenpiteitä, voimme laatia sille korjaussuunnitelman. Suunnittelemme myös sillan uusimisen, jos nykyisen sillan korjaaminen ei ole enää kannattavaa.

Ota yhteyttä Sweco silta-asiantuntijoihin ja kysy lisää palveluistamme yksityistiekunnille!

Transforming
society
together

SWECO 

Tiekunnan tarpeelliset tietolähteet

Yksityisteiden hallinto
Tiekunta ja tieosakas 2019
35 € - Tieyhdistyksen jäsenille 28 €

Yksityistien kunnossapito
Kunnossapitotöiden suunnittelun ja toteuttamisen perusteet
38 € - Tieyhdistyksen jäsenille 30 €

Yksityistien parantaminen
Suunnittelun ja toteuttamisen perusteet
53 € - Tieyhdistyksen jäsenille 45 €

Tee tilaus osoitteessa
<https://www.tieyhdistys.fi/tilaa/>

Yksityistien parantaminen -kirjan uusi painos julkaistaan tammikuun alussa. Tee ennakkotilaus! Tilattu kirja toimitetaan tammikuun aikana.

