


Yksityistie

uutiset 2010

Yksityistieasioiden tiedotuslehti • Julkaisija: Suomen Tieyhdistys



**Varessuontien
perusparannushanke sai
puuhuollon erityisavustusta**

sivut 6-7



Yksityisteiden valtionavustuksissa
merkittävä voimavara

sivu 3

Avustushakemukset
ELY-keskuksiin

sivu 4



**Peruskorjauksen
kilpailutuksesta ja
toteutuksesta**

sivut 10-11



**Yksityistien peruskorjauksen
rahoitus ja taloudellisuus**

sivu 5

Avustushakemuksille uudet osoitteet

Niin se vain maailma muuttuu, että tämän vuoden alusta on pitänyt totutella tilanteeseen, että tiepiirejä ei enää ole kuten ei myöskään Tiehallintoa. Valtion liikennehallinto on myllätty perusteellisesti ja tienpidon asiantuntemus on siirretty keskushallinnon osalta uuteen Liikennevirastoon, jonne yhdistettiin myös Ratahallintokeskuksen ja Merenkululaitoksen toiminnot.

Alueelliset eli tiepiirien aiemmin hoitamat palvelut löytyvät tätä nykyä puolestaan uusista elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista eli ELYistä. ELY-keskuksia on kaikkiaan 15 ja ne hoitavat nimensä mukaisesti paljon muitakin kuin liikenneasioita.

Yksityisteiden avustushakemukset osoitetaan eri ELY-keskuksiin sen mukaan minkä maakunnan alueella tie sijaitsee. Pirkanmaan ELY-keskuksessa käsitellään keskitetysti hakemukset yhdentoista maakunnan alueelta ja sen lisäksi avustushakemuksia käsitellään neljässä ELY-keskuksessa. Avustuksen lähettämiseen oikea ELY-keskus ja yhteystiedot löytyvät tämän lehden sivuilta 4 ja 20.

Normaalien yksityisteiden valtionavustusten lisäksi nyt on edelleen mahdollista saada erityisavustusta puukuljetusten kannalta merkittävien yksityisteiden parantamishankkeisiin. Tätä kolmivuotista

erityisavustusta jaetaan vielä tänä ja ensi vuonna. Yksi vuosi on siis takana ja nopeimmat ovat jo hankkeensa hoitaneet. Mielenkiintoisen kuvauksen toteutuneesta hankkeesta voi lukea **Olli Ylisen** kirjoituksesta lehden sisäsivuilla.

Yksityistiet, joilla puukuljetusten osuus liikenteestä on vähintään 40 prosenttia, voivat lisäksi saada Kemera-avustusta, jota haetaan edelleen metsäkeskuksista.

Avustuksia saa siis tien parantamishankkeisiin, mutta mitä on tien parantaminen? Tähän ja moneen muuhun aiheeseen liittyvään kysymykseen löytyy vastaus uudesta teoksesta nimeltä *Yksityistien parantaminen*. Suomen Tieyhdistyksen julkaisema ja **Esko Hämäläisen** kirjoittama kirja on tukeva tietopaketti, joka sisältää kaikille tiekunnille ja tiesakkaille tarpeellista tietoa yksityisteiden parantamisesta yleisellä tasolla. Kirjan tekninen osa suunnittelu- ja toteuttamisohjeineen on puolestaan tarkoitettu erityisesti hankkeiden vastuuhenkilöille, suunnittelijoille, valvojille ja toteuttajille. Kirjaa on saatavana helmikuun alusta alkaen.

Uudesta kirjasta, peruskorjauksista ja monesta muusta asiasta kerrotaan lähemmin seuraavilla sivuilla. Antoisia ja aktiivisia lukuhetkiä!

Liisi Vähätalo
Suomen Tieyhdistys



Hyvin hoidettu tie on kullan arvoinen asia niin metsänomistajille kuin asuin- ja lomakiinteistöjen omistajille.

Metsänomistajan syytä olla tarkkana

Hyväkuntoinen tie nostaa kiinteistön arvoa

Asuin- ja lomakiinteistön käytettävyydelle on kiinteistölle johtavalla tiellä ja sen kunnolla huomattavan suuri merkitys. Sen varmaan jokainen talon- tai mökinomistaja kokemuksensa kautta allekirjoittaa. Mutta myös metsän osalta eli puukaupassa, puun korjuussa ja metsän hoidossa on tiestö ratkaisevan tärkeä.

Jaakko Rahja

Puukaupassa yleensä sopivana metsäkuljetusmatkana pidetään keskimäärin alle 300 metriä. Ihanteena ja tavoitteena on mahdollistaa ympärivuotinen liikennöinti, mikä tekee mahdolliseksi metsätöiden ja konekaluston tasaisen ajoittamisen.

Erään Metsänhoitoyhdistyksen (Tuusniemi) tekemän, suuruusluokkaa kuvaavan laskelman mukaan hyvän tiestön kokonaisvaikutus puun hintaan on 0-6 euroa/m³. Tästä noin puolet on puun kuljetusmatkan sekä toinen puoli tiestön keli- ja kulkukelpoisuuden ja kantavuuden vaikutusta.

Olettakaamme esimerkiksi, että tien vaikutuspiirissä on metsää 500 hehtaaria, puuta keskimäärin 120 m³/hehtaaria ja metsälön vuotuiskasvu 5 %. Tällöin puun myyntimahdollisuus on vuodessa keskimäärin 3 000 m³. Tällaisessa metsässä on tiestön kunnolla vaikutusta puun hintaan jopa 0-18 000 euroa vuodessa.

Valittaessa edellä mainitusta haarukasta keskimääräinen hintavaikutus 9 000 euroa/vuosi kertyy esimerkkimetsälle ja sen puunmyynnille 10 vuodessa hintaeroa 90 000 euroa. Sen verran puusta voi siis saada enemmän, jos tiestö

on hyvin kantavaa ja ympärivuotisesti kulkukelpoinen raskaillakin ajoneuvoilla.

Hyvä tie - halvemmat hoitotyöt

Myös metsän hoitotyöissä ovat tieolot olennaisen tärkeitä. Ne vaikuttavat muun muassa muokauskaluston siirtoihin, taimien kuljetuksiin, istuttajien ja taimikon hoitajien kulkemiseen ja kasvavassa määrin energia-puun toimituksiin.

On laskettavissa, että tien kunnan kustannusvaikutus maanmuokkauksessa on haarukassa 0-50 euroa/hehtaari, istutuksessa 0-100 euroa/hehtaari, taimikonhoidossa 0-50 euroa/hehtaari, taimien siirrossa noin 20 euroa/hehtaari jne. Pahimmillaan huonot kulkuyhteydet saattavat johtaa jopa metsänhoidon laiminlyömiseen.

Kaiken kaikkiaan huonokuntoinen tie tai peräti tien puuttuminen aiheuttaa huomattavia tulomenetyksiä tai toisaalta lisäkustannuksia metsänomistajalle. Sama tilanne on tietysti muidenkin kiinteistöjen ja niiden arvojen suhteen.

Tieyhdistyksen yhteystiedot yksityistieasioissa

Suomen Tieyhdistys ry
Kaupintie 16 A, 00440 Helsinki
Puhelin 020 786 1000
Faksi 020 786 1009
toimisto@tieyhdistys.fi
www.tieyhdistys.fi

Toimialajohtaja
Elina Kasteenpohja
- yksityistie neuvonta jäsenille
Puhelin 020 786 1004
elina.kasteenpohja@tieyhdistys.fi

Yksityistieasioissa palvelevat
Toimistosihteerit **Tarja Flander**
- julkaisutilaukset,
Tieyhdistyksen jäsenrekisteri
Puhelin 020 786 1006
toimisto@tieyhdistys.fi

Toimitusjohtaja
Jaakko Rahja
Puhelin 020 786 1001
jaakko.rahja@tieyhdistys.fi

Yksityistie

uutiset 2010

Yksityistieasioiden tiedotuslehti • Julkaisija: Suomen Tieyhdistys

YksityistieUutiset 2010
Yksityistieasioiden tiedotuslehti

Julkaisija Suomen Tieyhdistys ry
Kaupintie 16 A
00440 Helsinki
Puhelin 020 786 1000
Faksi 020 786 1009
www.tieyhdistys.fi

Päätoimittaja Liisi Vähätalo

Toimitusneuvosto
Elina Kasteenpohja, Tieyhdistys
Jukka Lyytinen, Keski-Suomen ELY
Jaakko Rahja, Tieyhdistys
Kirsti Suniala, Liikennevirasto

Taitto, paino I-print Oy, Seinäjoki
Painos 25 000

Osoitetietolähteet:
Liikenneviraston yksityistiejärjestelmä ja Tieyhdistyksen osoiterekisteri

Liikennevirasto

**Valtionapuun oikeutettujen
yksityistiekuntien yhteystietojen
MUUTOSILMOITUS**

Kunta, jossa yksityistie sijaitsee	
Tien nimi ja numero	
Tiekunnan jakeluosoite	Postinumero ja postitoimipaikka
Tiekunnan yhteyshenkilö ja hänen asemansa (hoitok. pj, toim.mies, muu)	
Yhteyshenkilön jakeluosoite, jos eri kuin tiekunnan osoite Postinumero ja postitoimipaikka	
Tiekunnan sähköpostiosoite ja tiekunnan edustajan puhelinnumerot	

"Tiekunnan osoitetiedot lehden jakelua varten on saatu Liikenneviraston yksityistiejärjestelmästä. Tiekunnan yhteyshenkilön osoitetietoja ei luovuteta kaupallisiin tarkoituksiin. Yhteyshenkilö voi halutessaan kieltää osoitetietojensa luovuttamisen myös tutkimus- / tiedotustarkoituksiin, esim. tämän tiedotuslehden lähettämiseen. Kiellän yhteystietojeni luovuttamisen."

Kopioi tai leikkaa irti ja postita osoitteella **Keski-Suomen ELY, Yksityistieasiat, PL 250, 40101 Jyväskylä**. Voit ilmoittaa pyydyt tiedot myös puhelimitse valtakunnalliseen **asiakaspalveluun 0206 90 303** tai **sähköpostilla asiakaspalveluun liikenteen.asiakaspalvelu@ely-keskus.fi**. Tarvittavat muut yhteystiedot löydät toisaalta tästä lehdestä.

Yksityisteiden valtionavustuksissa merkittävä voimavara

Valtion talousarviossa on vuodelle 2010 varattu 23 miljoonaa euroa yksityisteiden parantamishankkeiden avustuksiin. Siitä 10 miljoonaa euroa on tarkoitettu puutavarakuljetusten kannalta merkittävälle yksityisteille. Sama lisäpanostus puun liikkeelle saamiseksi on luvassa yksityisteille vielä yhtenä vuotena eli myös vuonna 2011.

Hannu Keralampi
Keski-Suomen ELY

Valtio avustaa tiekuntia yksityisteiden parantamishankkeissa. Ensisijaisesti avustettavia hankkeita ovat siltojen ja isojen rumpujen uusiminen tai vaurioiden korjaaminen sekä teiden tulva- ja roustavaurioiden korjaaminen. Näissä hankkeissa harkinnanvarainen avustus voi olla jopa 75 % hyväksytyistä arvonlisäverollisista kustannuksista.

Muita avustettavia hankkeita ovat kantavuuden ja siihen liittyen kuivatusjärjestelmän parantaminen sekä liikenneturvallisuuden parantaminen, kuten vaarallisen kaarteiden oikaisu, liittymäkohdan parantaminen tai tielinjan siirtäminen. Näissä hankkeissa avustus on yleensä 60 %.

Valtionavustuskelpoisia ovat tiekunnan hallinnoimat tiet, joita käytetään pysyvän asutuksen pääsytienä tai joilla on huomattava liikenteellinen merkitys.

Pysyvän asutuksen pääsytien vaikutuspiirissä on oltava vähintään kolme pysyvästi asuttua taloutta. Pysyvän asutuksen määrä tarkistetaan tarvittaessa. Avustuskelpoisuuden ehtona on lisäksi, että pysyvän asutuksen käyttämä tiepituus on yhtäjaksoisesti vähintään yksi kilometri.

Tiellä on paikkakunnan liikenteessä huomattava merkitys, jos tietä käytetään yleisesti läpikulkuliikenteeseen tai jos tien varrella on merkittävästi muiden kuin tieosakkaiden liikennettä aiheuttavia toimintoja. Tie voidaan määritellä liikenteellisesti merkittäväksi myös silloin, kun sillä on säännöllistä joukkoliikennettä.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (ELY) liikenneosastot (vastaavat entisiä tiepiirejä) päättävät avustettavista hankkeista hakemusten perusteella käytettävissä olevan määrärahan puitteissa. Valtionavustusta voidaan myöntää, jos sitä on

pidettävä tarpeellisen hankkeen laatu ja laajuus huomioon ottaen. Käytännössä alle 10 000 euron hankkeita avustetaan harvoin.

Avustus puuhuollon kannalta tärkeille yksityisteille vuoteen 2011 saakka

Vielä tänä ja ensi vuonna voivat valtionavustusta saada myös sellaiset tiekunnalliset yksityistiet, joilla on puutavarakuljetusten kannalta huomattava merkitys.

Näille teille tiekunta vaaditaan, mutta muita ehtoja ei ole. Asumaton metsätie samoin kuin asuttu tie kaikkein metsätiehaaroineen voi olla avustuskelpoinen. Myöskään kesämökien määrällä tien varressa ei ole merkitystä.

Ratkaisevaa on kaikissa tapauksissa tien huomattava merkitys puutavarakuljetusten kannalta. Sen tunnusmerkkejä ovat ainakin tien laaja metsävaltainen vaikutusalue ja tiedossa olevat runsaat hakkuut. Avustuskelpoisuuden hakijan on hankittava asiasta metsäkeskuksen lausunto.

Puutavarakuljetusten kannalta merkittävälle teille myönnettävät parantamisavustukset ovat 50 % hankkeen hyväksytyistä arvonlisäverollisista kustannuksista.



Avustusta voidaan erityisesti syistä myöntää myös uuden tien tekemiseen. Uuden tien rakentamisen perusteena voi olla esimerkiksi kuljetusmatkan olennainen lyhentyminen. Uuden tien rakentamisen osalta avustus on 30 %.

Metsäkeskuksesta saa lisätietoa myös kestävän metsätalouden rahoituslain (Kemera) mukaisesta tuesta. Se on Kemera-avustusehdot täyttävillä metsäteillä monesti ensisijainen tukimuoto.

Avustuskelpoisuuden hakeminen

Tien parantamishankkeen käynnistämisestä sekä tarvittavien yksityistietoimitusten ja avustusten hakemisesta on päätettävä tiekunnan kokouksessa. Ensimmäisenä on syytä varmistua tien avustuskelpoi-

suudesta eli siitä, täyttääkö tiekunnan tie avustusehdot. Jos tiekunnalla ei tästä ole voimassa olevaa päätöstä, on avustuskelpoisuutta haettava elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY) liikenneosastolta.

Valtionavustuskelpoisuutta haetaan lomakkeella Yksityisen tien valtionavustuskelpoisuus, jonka saa täyttöohjeineen internet-osoitteista www.ely-keskus.fi ja www.suomi.fi/lomakkeet sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista.

Avustuskelpoisuutta voi hakea ilman erityistä määräaika. Päätös asiassa pyritään tekemään mahdollisimman nopeasti.

Hakemukseen tulee liittää: n peruskartta tai kopio, johon on merkitty avustuskelpoiseksi haettavat tiekunnan

tien osat ja tien n n vaikutusalueen pysyvä asutus n toimituspöytäkirja tiekunnan perustamistoimituksesta n karttaote maanmittaustoituston yksityistierekisteristä n metsäkeskuksen lausunto haettaessa avustuskelpoisuutta puuhuoltoperusteilla

Jos tiellä ei ole tiekuntaa, saa sen perustamisen joko kunnan tielautakunnan toimituksessa tai tarvittaessa maanmittaustoituston yksityistietoimituksessa vireille yksikin tieosakas. Samalla tavoin toimitaan, jos tarkoituksena on liittää tie jo olemassa olevaan tiekuntaan.

Suunnitteluun kannattaa panostaa

Tiekunnan kannattaa käyttää ammattitaitoista suunnittelijaa. Suunnittelun tarkoituksena on varmistaa, että parannushanke toteutetaan tarkoituksenmukaisimmalla tavalla mahdollisimman edullisesti ympäristö- ja luonnonarvot huomioon ottaen.

Asiantuntija-apua saa muun muassa paikallisilta tieinsinnoittajilta, metsäkeskuksesta tai metsänhoitoyhdistyksestä.

Jo alkuvaiheessa on syytä selvittää yksityistietoimituksen tarve. Tiealuetta voi olla tarpeen leventää tai tietä täytyy oikaista vaikkapa pahan mäen takia.

Suuremmissa hankkeissa laaditaan yksityistiesuunnitelma, joka koostuu suunnitelmaselostuksesta, kustannusarviosta, suunnitelmakartoista sekä pituus-

ja poikkileikkauskuvista. Pienemmissä hankkeissa voidaan noudattaa tätä keveämpää suunnittelumenettelyä. Hankkeesta laaditaan tietysti kustannusarvio ja työselitys.

Parantamistöiden suunnittelua ja tekemistä varten on laadittu ohjekortteja. Ne löytyvät elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten internet-sivulta, josta on edelleen pääsy em. ohjekortteihin.

Siltahankkeista tarvitaan yleensä aina silta-asiantuntijan laatima suunnitelma. Internet-sivulta (ao. alasiivusto/sillat) löytyy runsaasti yleistä siltatietoa ja tietoa yksityistiesilloista.

Parantamisavustuksen hakeminen

Valtionavustuksen hakemisesta täytyy päättää tiekunnan kokouksessa.

Parantamisavustuksen hakemiselle ei ole erityistä määräaika. Suositeltavaa on tehdä hakemus kesäkaudella ennen suunniteltua töiden tekemisvuotta. Hakemuksen, suunnitelman ja kustannusarvion käsittelyyn liittyy yleensä aina maastotarkastus. Kesällä jätetty hakemus ehditään tarkastaa maastosakin sulan maan aikaan.

Avustushakemus tehdään Yksityisen tien parantamisen valtionavustus -lomakkeella. Sen saa täyttöohjeineen internet-osoitteista ja www.suomi.fi/lomakkeet sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista.

Jatkuu seuraavalla sivulla



Liikennehallinnon uudistus - yksityistieavustusten käsittely

Vuoden 2010 alusta ovat tienpidon toimintaympäristö ja organisaatio muuttuneet perusteellisesti. Tiehallintoa ja sen tiepiirejä ei enää ole, sillä tienpidon asiantuntemus siirtyi 1.1.2010 toisaalta Helsingissä sijaitsevaan Liikennevirastoon sekä toisaalta maakunnissa oleviin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksiin (ELY-keskukset).

Yksityisteiden avustushakemukset ELY-keskuksiin

Jäljempänä mainittujen maakuntien alueilla olevien yksityisteiden avustushakemukset osoitetaan kaikki Pirkanmaan ELY-keskukseen (Pirkanmaan ELY, Yksityistieavustukset, PL 297, 33101 Tampere), jossa ne käsitellään keskitetysti: Etelä-Pohjanmaa, Kanta-Häme, Päijät-Häme, Keski-Suomi, Keski-Pohjanmaa, Pirkan-

maa, Pohjanmaa, Satakunta, Uusimaa, Itä-Uusimaa ja Varsinais-Suomi)

Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson maakuntien avustushakemukset lähetetään Kaakkois-Suomen ELY-keskukseen (Kaakkois-Suomen ELY, Yksityistieavustukset, Salpausselänkatu 20, 45100 Kouvola).

Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan maakuntien alueilla avustushakemukset osoitetaan Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskukseen (Pohjois-

Pohjanmaan ELY, Yksityistieavustukset, PL 86, 90101 Oulu).

Pohjois-Karjalan, Etelä-Savon ja Pohjois-Savo avustushakemukset osoitetaan Pohjois-Savon ELY-keskukseen (Pohjois-Savon ELY, Yksityistieavustukset, PL 1117, 70101 Kuopio).

Lapin maakunnan alueella avustushakemukset osoitetaan Lapin ELY-keskukseen (Lapin ELY, Yksityistieavustukset, Hallituskatu 3 B, 96100 Rovaniemi).

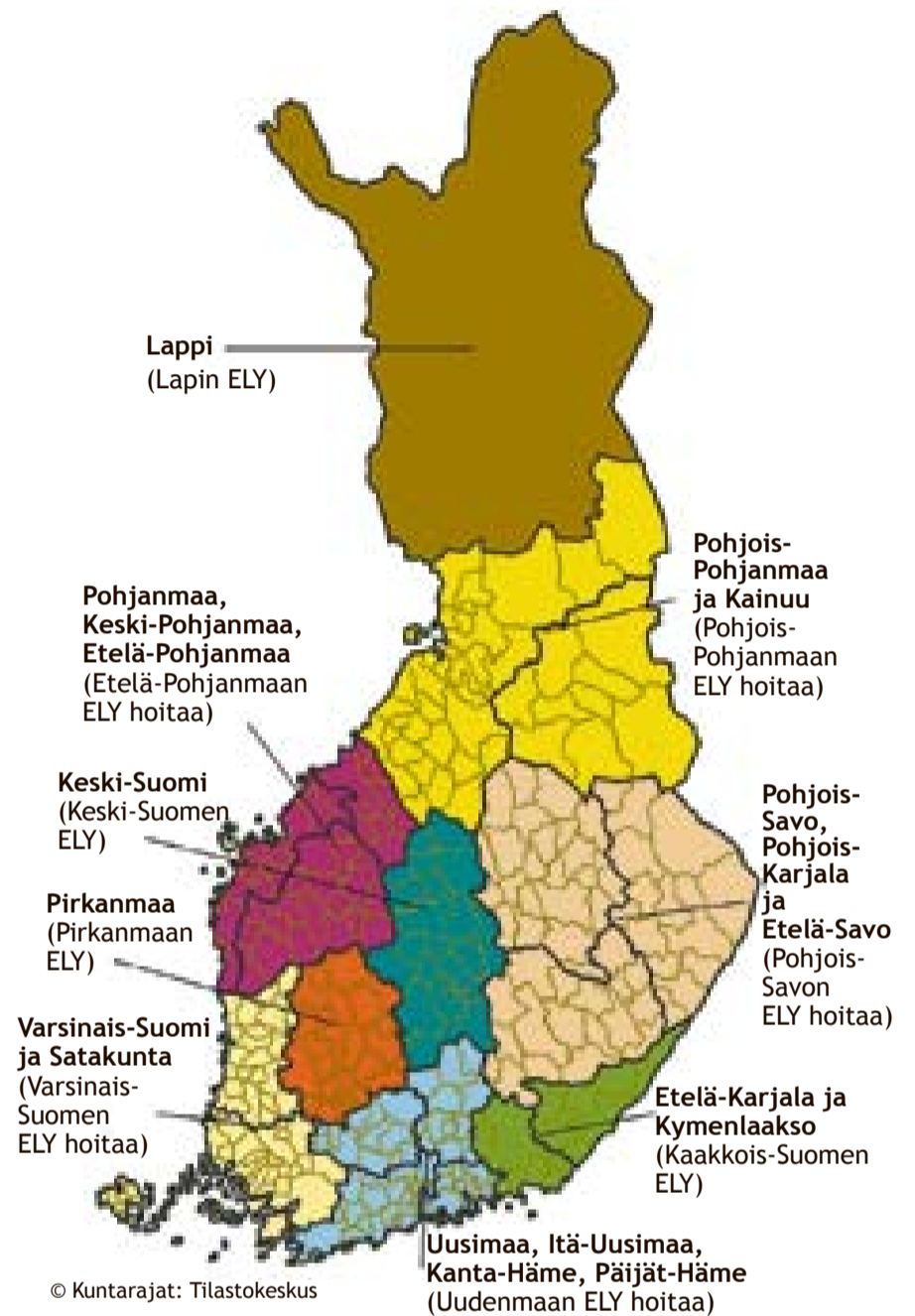
Asiakaspalvelupuhelimet auttavat suomeksi ja ruotsiksi kaikissa tienpitoon ja palveluihin liittyvissä kysymyksissä. Palvelussa neuvotaan ja autetaan saamaan asiat vireille.

Tienkäyttäjän linjalla palvelullaan vuorokauden ympäri vuoden jokaisena päivänä. Numeroon voi soittaa ja tehdä ilmoituksen tiestön kunnosta tai liikenteessä havaituista ongelmista. Vaihteen kautta puhelut ohjataan oikeaan paikkaan.

Ajantasaiset tiedot palveluista ja niihin liittyvistä asiointikanavista löytyvät jatkossa aina Liikenneviraston ja ELY-keskusten nettisivuilta. Sivuilta löytyy myös yhteydenottolomake, jonka avulla voi lähettää kysymyksiä tai antaa palautetta.

Lisätietoja ja palvelukohdattaiset yhteystiedot löytyvät organisaatioiden nettisivuilta: www.liikennevirasto.fi www.ely-keskus.fi

ELY -aluejako tienpidon osalta maakunnittain 2010



Kartassa on esitetty maakunnittain tienpidon jakautuminen ELY-keskuksiin. Vastuu valtion tiestöstä esimerkiksi Päijät-Hämeen maakunnan alueella kuuluu Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Yksityistieasioissa on avustusasiantuntijana osassa maata keskitetty Pirkanmaan ELY-keskukselle.

Yhteystiedot:

Asiakaspalvelu (ma-pe 9-16) 020 69 0300

- neuvonta ja asiakaspalautteet

Kundservice (må-fre 9-16) 020 69 0301

- rådgivning och kundrespons

Yksityistieavustusta (ma-pe 9-16) 020 69 0303

Tienkäyttäjän linja 24 h 0200 2100

- ilmoitukset tiestön kunnosta ja liikenteen ongelmista

Vaihde/växel (Liikennevirasto) 0206 37373

Vaihde/växel (ELY) 020 63 60000

Jatkuu edelliseltä sivulta

Hakemukseen on liitettävä - tien parantamista koskeva suunnitelma työselityksineen (kahtena kappaleena)

- suunnitelmakartta, johon on merkitty parantamiskohteiden sijainti sekä tien vaikutusalueen pysyvä asutus (kahtena kappaleena)

- suoritepohjainen kustannusarvio arvonlisäverollisena - arvio kustannusarvioon sisältyvistä, tiekunnan omana työnä tehtävistä töistä ja niiden määrästä

- pöytäkirja tiekunnan kokouksesta, jossa avustuksen hakemisesta on päätetty

- silloista ja rummuista tarvittaessa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen aukkolausunto

- muut luvat, suostumukset ja lausunnot tarvittaessa

Siltahankkeissa saate-

taan tarvita myös vesilain mukainen lupa aluehallintovirastosta (AVI). Joissain hankkeissa voi olla tarpeen maankäyttö- ja rakennuslain mukainen toimenpidelupa kunnan rakennustarkastusviranomaiselta.

Töiden toteuttamistapa ja valvonta

Tiekunta voi itse valita työn toteuttamistavan eli tekeekö kokonaan tai osittain omana työnä vai kokonais- tai osurakalla. Avustuspäätöksen liitteenä tiekunta saa työn toteuttamiseen ja kilpailuttamiseen liittyvät ehdot ja ohjeet.

Tiekunnan kokouksen tulee päättää avustuksen vastaanottamisesta ja hankkeen varsinaisesta käynnistämisestä. Hoitokunta tai toimitsijamies



voidaan valtuuttaa urakkakilpailun järjestämiseen ja muuhun hankkeen käytännön toteuttamiseen.

Vastuu kilpailuttamisesta, urakoitsijan valinnasta sekä töiden toteuttamisesta ja hankkeen onnistumisesta on

tiekunnalla ja sen valitsemaalla valvojalta. Tiekunnan kannattaakin kiinnittää erityistä huomiota ammattitaitoisen

valvojan valintaan.

Avustuksen myöntäjän valvonta hankkeen toteuttamisen aikana liittyy valtionavustuspäätöksen sekä hyväksytyyn suunnitelmaan ja kustannusarvion noudattamiseen.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten asiakaspalvelu neuvoo

Lisätietoja ja tarkempia ohjeita sekä avustuskelpoisuuden että parantamisavustuksen hakemisesta ja yksityisteiden valtionavustuksista yleensä saa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten asiakaspalvelusta, puh. 0206 90 303 (arkisin klo 9-16).

Yksityistien peruskorjauksen rahoitus ja taloudellisuus

Yksityisteitä ja niiden siltoja on viimeisen parin vuoden aikana peruskorjattu varsin vilkkaasti, mihin lienee vaikuttanut näkyvä valistus-toiminta. Korjaaminen on kohdistunut pääasiassa itse teihin, mutta joukossa on varsinkin peltirummuiksi muutettuja siltoja. Siltojen kunto onkin usein surkea, pahimmillaan niitä on sortumispisteessä.

Sakari Seppälä,
tieisännöitsijä

Avustettavat työt kohdistuvat hakemusjärjestyksessä niille tiekunnille, jotka ovat määrätietoisesti ja ripeästi lähteneet teettämään suunnitelmat ja toimittaneet avustushakemuksen käsittelyyn. Liiallisella nopeudella - hosumisella - on tietysti myös haittapuolensa. Suunnittelun ja rahoituksen osalta liikkeelle kannattaa lähteä hyvissä ajoin ja sillä tavalla taata kelvollinen lopputulos.

Kunnat mukana vaihtelevasti

Yksityistien tai sillan peruskorjausta valtio avustaa kolmen vuoden ajan aikaisempaa monipuolisemmin. Asutun tien parantamiseen tiekunta saa enintään 60 % ja tärkeän puuhoitoreitin osalle 50 % valtion avustusta. Huonokuntoisen sillan korjaamiseen avustus voi tulla suurempikin.

Monissa tapauksissa - ainakin asutustaaajamien läheisyydessä - yksityistiet ovat moninaiskäytössä, jolloin täytyy asutun tien avustuksen saamisen kriteerit ja samalla tärkeän puuhoitoreitin edellytykset. Tiekuunnan ratkaistavaksi

jää, mitä avustusta se lähete hakemaan.

Osa kunnista on päättänyt tukea ainoastaan tien hoitoa ja kieltäytyvät osoittamasta peruskorjaamiseen euroakaan. Monet kunnat kuitenkin myöntävät valtion avustuksen ohella oman tukensa, mikä useissa tapauksissa on 20 % hyväksytystä kustannusarviosta. Kunnan avustuskäytäntö selviää siitä kunnasta, missä tie sijaitsee.

Taloudellista parantamista

Peruskorjauksissa ensimmäinen ja lähes aina myös tärkein asia on tarkistaa tien kuivatuksen toimivuus. Ilman kunnollista kuivatusta ei muilla toimilla ole toivottavaa vaikutusta.

Routiintuvan saven ja murskeen sekaisen tien pintarakennetta vahvistetaan eli kantavuutta parannetaan sen tiedon pohjalta, mikä saadaan kantavuusmittauksilla. Tulosten pohjalta mitoitetaan tierakenne eli lasketaan tarvittavat kerrosrakenteet.

Vanha tienpinta muotoillaan alusrakenteeksi ja savihiukkasten nousu laadukkaaseen murskerakenteeseen estetään tavallisesti geotekstiilin avulla.



Tien kuivatusjärjestely on osaksi toteutettu. Huonokuntoinen päällyste odottaa ABK-käsittelyä.

Suodatinkangas ei sinänsä paranna suoraan tien kantavuutta, mutta se varmistaa kantavuuden säilymisen pitämällä kantavan kerroksen ja kulutuskerroksen materiaalit erillään maapohjasta.

Yhä useammin tiekunnat haluavat peruskorjausta yksityistielle, jossa on vanha heikkokuntoinen kestopäällyste. Päällysteen peittäminen johtuu yleensä siitä, että tien runkoa ei ole aikanaan vahvistettu riittävästi. Myös liian ohuet "säätösfaltit" ovat nopeasti reikiintyneet ja ovat kauttaaltaan verkkoalkeamilla. Tiekuunnalle ainainen teräväreunaisten

reikien korjaaminen on turhauttavaa ja ajomukavuudesta ei ole tietoaakaan.

Kun tiekunta on aikanaan käyttänyt varoja tien päällystämiseen, pitää ehdottomasti kallis rakennekerros käyttää tien parantamisratkaisussa hyväksi.

Jotkut tiekunnat haluavat luopua päällysteestä ja parantaa yksityistien murskepintaiseksi. Tällaisessa tapauksessa käyttökelpoinen menetelmä on sekoitusjyrsintä. Vanha päällyste jyrsitään koneellisesti karaan murskeen muotoiseksi. Jyrsintälaitteen eteen on ajettu esim. 10 cm:n

kerros kantavan kerroksen mursketta, mikä sekoittuu jyrsintäkoneessa bitumipitoisen rouheen kanssa. Jyrsintäkoneen takana seos on oikeassa muodossa valmiina koneellisesti tiivistettäväksi. Lopputuloksena saadaan rakenne, joka massan sisältämän bitumin ansiosta on hiukan kantavampi kuin vastaavan vahvuinen murskekerros.

Huonokuntoinen päällyste voidaan alkuinventoinnin perusteella suositella myös säilytettäväksi sellaisenaan pohjarakenteena varsinkin herkästi häiriintyvällä maaperällä ja ahtaalla tiealueella. Tällöin harkitaan sidotun kantavan kerroksen käyttöä tien profiilin oikomiseen ja kantavuuden parantamiseen.

Sidotusta kantavasta kerroksesta käytetään nimilyhennettä ABK ja sitä ei luokitella päällysteeksi. ABK on kuumamassa, sen bitumipitoisuus on alhainen eikä se sellaisenaan kestä pitkään edes vähäistä liikennettä. Tien pinnan kulutuskestävyyttä voidaan parantaa lisäämällä sideainetta ja kalkkifilleriä massaan.

Valtion avustusta ei ole mahdollista saada päällystämiseen, joten ABK-massan parantaminen kulutuskestäväksi on tiekuunnan kokonaan itse maksettava.

Tiekunnan pohdittavaksi

Yksityistien tai sillan peruskorjaustarve yleensä nousee esiin osakkaitten palautteiden johdosta. Tien heikon kunnan lisäksi usein on kysymys myös tien ahtaudesta ja ajoneuvojen sekä maatalouskaluston kasvaneista painoista.

Tiekunnan kokouksessa kannattaa käynnistää keskustelu ja varata aikaa

alkuvalmisteluihin, jotta osakkaat saavat riittävän informaation aiheista ennen varsinaisen peruskorjaussuunnitelman laatimista ja avustushakemuksen jättämistä. Osaava ja kokenut suunnittelija pystyy tekemään korjaustarveselvityksen ja alustavan kustannusarvion hyvin pienin kustannuksin ja esittelemään sen tiekunnan kokouksessa päätöskeskustelujen selkeyttämiseksi.

Yksityistieverkon kehittämistarpeita

Yksityistien kehittäminen koko liikenneverkkoa palvelevaksi on pitkä urakka. Edessä oleva työ on haasteellinen ja mielenkiintoinen sekä samalla tervetullut työllistäjä maarakennusala-

Ensi vaiheen kehittämistarpeiksi voi listata:

- * olisi hyvä olla yksityisteiden ja siltojen kuntorekisterit palvelemaan korjauskohteiden toteuttamisjärjestystä
- * valtion avustus päätöksissä tulisi ottaa käyttöön yhteinäiset avustusprosentit, samoin kuntapuolella

- * peruskorjaussuunnitteluun, urakoiden kilpailuttamiseen ja valvontaan kunnallinen tekninen asiantuntemus.

- * tien vanhat rakenteet ja kierrätysmateriaalit paremmin käyttöön.

Monessa suhteessa yksityisteiden parantamisessa on edetty oikeaan suuntaan ja ammattimainen ote yhä useammin näkyy toteutuksissa. Vaikka avustussummat ovat vaatimattomia, niin ne ovat tiekunnille elintärkeitä. Vähäiselläkin rahamäärällä saadaan aikaan paljon, kun tehdään oikeita asioita oikeilla materiaaleilla ja hyvällä suunnittelulla.



Yksityistien muotoilu ja vahvistaminen tapahtuu sidotulla kantavalla kerroksella (ABK).



Tien murskepinta on lähes valmis.



Kuvassa näkyvä tieosa ei ole kestänyt kunnolla puukujetuksia.



Vanhan öljysorapäällysteen sekoitusjyrsintä käynnissä.

Varessuontien perusparannushankkeelle puuhuollon erityisavustusta

Eduskunta teki lakimuutoksen, jossa se muutti yksityistielakia väliaikaisesti vuoden 2009 alusta. Lakimuutoksen johdosta sellaisiakin yksityisteitä, jotka eivät aikaisemmin ole olleet valtionapukelpoisuuden piirissä voidaan avustaa vuosina 2009 - 2011. Määräraha kohdennetaan metsätalouden toimintaedellytysten turvaamiseksi sellaisten teiden tai niiden osien parantamiseen, joilla katsotaan olevan puutavarakuljetusten kannalta huomattava merkitys.

Olli Ylinen,
tieisännöitsijä

Avustus myönnetään todellisten kustannuksien perusteella ja avustuksen enimmäismäärä on parantamishankkeissa 50 prosenttia ja uuden tien rakentamisessa 30 prosenttia hankkeen hyväksytyistä arvonlisäverollisista kustannuksista.

Tiekunnan tulee pyytää alueelliselta metsäkeskuksesta lausunto, mistä tulee ilmetä tien vaikutusalueen metsän pinta-ala, tiedossa olevat lähivuosisien hakkuut ja tien merkitys puutavarakuljetusten kannalta sekä odotettavissa olevat metsänhoidolliset työt.

Parannushanke käynnistyi Varessuontielle Sastamassa (entinen Vammala) vuoden 2008 keväällä. Hoitokunta oli lukenut paikallislehdestä juttua Tiehallinnon avustuksella toteutetusta parannushankkeesta ja päätti selvittää avustuksen saantimahdollisuuksia oman tiensä parantamiseksi.

Tällöin hoitokunnan puheenjohtaja Mari Viitamäki otti yhteyttä paikalliseen tieisännöitsijäryhtäjänsä Olli Yliseen ja kutsui hänet tiekunnan vuosikokoukseen kertomaan parannushankkeen toteuttamis- ja avustumahdollisuuksista.

Ennen kokousta selvitettiin tärkeimmät parantamistarpeet ja ongelmat

tiellä sekä valmisteltiin alustava toimenpidesuunnitelma parantamishankkeen käynnistämiseksi. Kokous myönsi tarvittavat valtuudet hoitokunnalle hankkeen käynnistämiseksi ja valtuutti hakemaan avustukset Tiehallinnolta ja Sastamalan kaupungilta.

Kesäkuussa 2008 tieisännöitsijän ja hoitokunnan toimesta suoritettiin tarkemmat maastoseilytykset tien parantamistarpeista.

Parannettava tie kulkee metsien halki

Varessuontie on 3 400 m pitkä läpikulkutie kahden maantien välillä. Se alkaa Rautaniementieltä ja päättyy Halkivahantielle. Tiekuuntaan kuuluu lisäksi sivuhaara, Peräläntie, joka on 700 m pitkä. Parannushanke kohdistettiin molemmille teille.

Tien alueella on kolme vakituista taloutta ja kaksi loma-asuntoa. Maataloutta on kahdella tilalla. Pääosa tien vaikutusalueesta on metsää, mistä puunkuljetukset hoidetaan tiekunnan teiden kautta. Tieosakkaina on 18 metsäkiinteistön omistajaa. Tiellä on myös jonkin verran läpikulkuliikennettä.

Tie on hyvin kapea, monin paikoin ajorata on alle 4 metriä. Tiellä on useita kaarteita, joissa näkyvyys on olematon pengermän, kallioiden ja puuston takia.

Tien kuivatus on puutteellinen ja rapistunut. Vanhat betonirummut ovat vaurioituneet ja osin tukkeutuneet. Monin paikoin ojat puuttuvat kokonaan ja tie pysyy märkänä. Puusto on aivan liian lähellä ajorataa aiheuttaen näkemäesteitä sekä estää ajoradan kuivumista. Kantavuus tiellä on myös liian heikko nykyiselle liikenteelle.



Hoitokunnan puheenjohtaja Mari Viitamäki, hoitokunnan jäsen Markku Kiviniemi, tieisännöitsijä Olli Ylinen ja urakoitsija Juha Rantanen Varessuontien päässä, jossa liikennemerkein rajoitettiin liikennettä tietyön aikana.

Tien liittymä Halkivahantielle on ylämäessä, missä nousua on noin 4,5 m. Tasainen osuus liittymässä puutuu sekä tien liittymäkulma on liian terävä Sammaljoen suuntaan. Tien alkupään liittymä Rautaniementielle on kapea ja vanha lato estää näkyvyyden liittymässä.

Suunnitelmat laadittiin ja avustukset haettiin

Tieisännöitsijä laati työselostuksen ja kustannusarvion sekä tarvittavat leikkaukuvat ja kartat hankkeesta. Suunnitelmat valmistuivat

elokuussa, jolloin myös lähetettiin avustushakemukset Tiehallinnolle ja kaupungille.

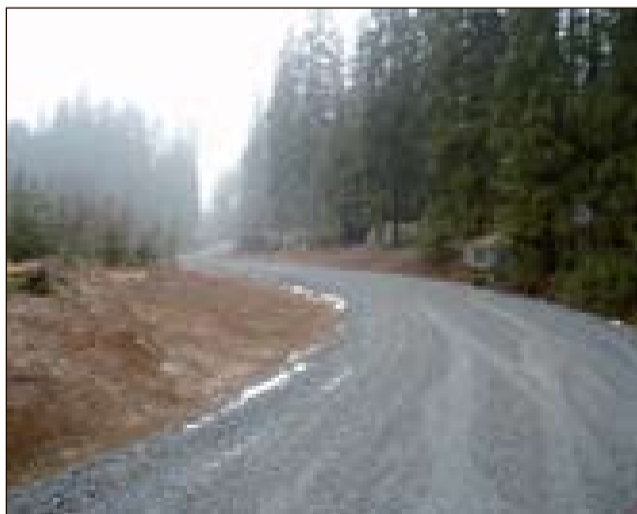
Marraskuussa Tiehallinnon tietarkastaja tarkasti parantamistarpeet suunnitelman mukaisiksi. Jo tällöin tietarkastaja kertoi, että Varessuontien hanke saattaisi olla sopiva parantamiskohde puunkuljetusten kannalta merkittävänä tienä. Metsäaluetta tien vaikutusalueella on runsaat 300 hehtaaria.

Varessuon yksityistie täyttää normaalit valtionavustuskelpoisuuden vaa-

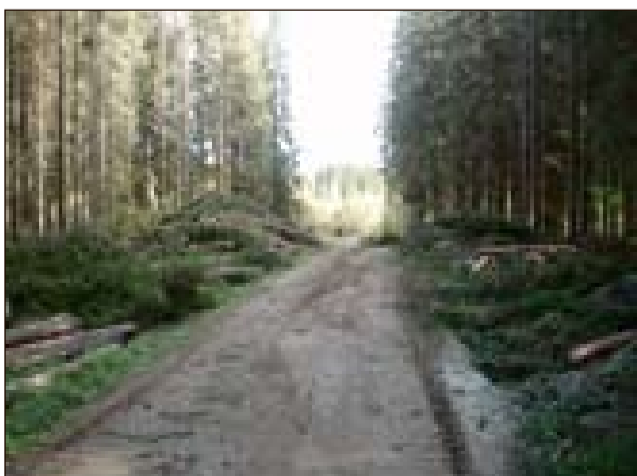
timukset, koska tiellä on kolme vakituista asuntoa ja muutkin ehdot täyttyvät, joten aluksi avustusta haettiin Tiehallinnolta normaalina parantamishankkeena.

Tiehallinto antoi kuitenkin kielteisen avustuspäätöksen helmikuussa 2009. Päätöksessä ilmoitettiin, että valtion talousarviossa olevien yksityistiemäärärahojen vähyden vuoksi ei tiepiiri voi osoittaa valtionavustusta Varessuon yksityistielle vuonna 2009.

Päätöksen mukana Hämeen tiepiiri antoi ohjeen avustuksen hakemiseen puunkuljetusten kannalta



Perusparannettu tie on avara ja kaarteissa näkyväisyys hyvä.



Tiealue levennettiin raivaamalla ja hakkaamalla puut pois tien molemmilta puolilta 5 m:n leveydeltä.



Tästä alkaa kapean tien leventtäminen Varessuontien parannushankkeella.



Peräläntien sivuhaaran risteyksessä Varessuontien kaarretta levennettiin, ja pengermät leikattiin ja luiskattiin siisteiksi.



Kapea tie saatiin leveämmäksi poistamalla tien reuna-alueilta vanhat penkat ja kivet ojan kaivamisen yhteydessä.

tärkeille yksityisteille. Tie-kunta päätti hakea puu-huoltorahaa. ”Leikkiin kun on ryhdytty, niin katsotaan loppuun asti”.

Puuhuollon erityisraha uusi mahdollisuus Varessuontien parantamisessa

Tiesännöitsijä laati Varessuontien tiekunnan puolesta lausuntopyyntöhakemuksen Pirkanmaan Metsäkeskukseen helmikuussa 2009. Metsäkeskus antoi myönteisen lausunnon jo helmikuun lopulla.

Lausunnossa metsäkeskus toteaa, että tiellä on huomattava merkitys puutavarakuljetusten kannalta ja perusteluissa toteaa, että tiekunnan teiden vaikutusalueella on laajat metsäalueet ja tien perusparannus parantaa ympärivuotisia raakapuun- ja energiapuun kuljetuksia.

Niin ”leikkiin” ryhtyminen palkittiin ja Metsäkeskuksen lausunto lähetettiin Hämeen tiepiirille, joka antoi myönteisen avustuspäätöksen elokuun alussa. Tiepiiri hyväksyi suunnitelman mukaisen 100 000 euron kustannusarvion hankkeelle.

Työt päästiin aloittamaan syyskuun puolenvälin jälkeen metsätoilla. Työn valvojana toimiva tiesännöitsijä suoritti poistettavan puuston leimauksen yhdessä metsänomistajien kanssa. Monitoimikone suoritti järeän puuston hakkuun ja raivaustyöt suoritettiin tieosakkaiden toimesta ripeästi. Tieosakkaat suhtautuivat myönteisesti tiealueen laajennustarpeeseen.

Parannushankkeen rakennusurakka kilpailutettiin ja valituksi tullut urakoitsija pääsi aloittamaan työt syyslokakuun vaihteessa.

Parannettavaa tiellä riitti ja maisema muuttui

Työt sujuivat ripeästi, kun urakoitsijalla oli työmaalla kaksi telakaivuria, joista toinen oli järeä 37 tonnin kone. Tällä isolla koneella jopa yli 5 m³:n kivet siirtyivät vaivatta maanajopaikoille.

Maanajodumpereita oli myös käytössä kaksi sekä lisäksi yhdistelmäkaivuri.

Suurimmat parantamistarpeet tiellä kohdistuivat kuivatukseen ja kantavuuteen sekä tien leventämiseen. Tien alittavia rumpuja jouduttiin uusimaan yli 20. Rummuista kolme oli 800 mm:n aukolla olevia teräsrumpuja. Tien sivuojat päätettiin kaivaa lähes koko matkalta.

Suodatinkangas asennettiin heikoimmille tienosille kantavien murskekerroksien alle estämään pohjamaan sekoittuminen kantaviin murskekerrokseen ja koko tielle ajettiin kulutuskerros mursketta.

Tie oli pääosin noin 4 metriä leveä, joitakin aikaisemmin tehtyjä ohituspaikkoja lukuun ottamatta. Tiealuetta levennettiin siten, että molemmin puolin tietä poistettiin puut ja vesakot noin 5 metrin leveydeltä. Kiinteistöjen omistajien myönteisellä suhtautumisella ja paikallisen metsänhoitoyhdistyksen avustamana saatiin yhteiskaupalla puuta myyntiin tien reuna-alueilta yli 350 m³. Tällä hakkuutoimenpiteellä saatiin tiealue riittävän leveäksi.

Ojien kaivamisen yhteydessä poistettiin vanhoja ojapenkkoja ja kivikoita ajoradan läheisyydestä. Ajorataa myös levennettiin 5 metriä leveäksi ja pimeitä kaarteita levennettiin vielä enemmän. Ajoradan levennyksien pohjana käytettiin ojapenkoista ja luiskista

poistettua karkeaa moreeni-maata.

Maanajopaikkoja löytyi tien lähialueelta, joten ajomatka jäi sopivan lyhyeksi. Maanajopaikat maisemoitiin lopuksi.

Kiinteistöliittymien rumpuputkia uusittiin runsaat 20. Asennustyö liittyi urakkaan, mutta kiinteistöliittymien rumpuputket laskutettiin erikseen kiinteistöiltä, sillä ne eivät sisällyneet tiekunnan lukuun tehtävään urakkaan. Samoin tarvittavat kiinteistöliittymien asennusmurskeet eivät sisällyneet urakkaan.

Kantavuutta parannettiin suodatinkankaalla ja murskekerroksilla suunnitelman mukaisesti heikoimmilla tien osilla 25 cm:n murskekerroksilla. Osalle tietä laitettiin 12 cm:n murskekerrokset ja paremmin kantaville osuksille laitettiin ainoastaan pintamurske 5 cm.

Liittymää Halkivahantiele parannettiin turvallisemmaksi siten, että jyrkkää mäkeä loivennettiin ja rakennettiin 25 m pitkä tasainen osuus liittymään. Myös liittymää levennettiin ja liittymäkulmaa parannettiin, jolloin jouduttiin hakemaan Maanmittauslaitokselta kiinteistöjen rajapyykin siirto.

Täyttömoreenia löytyi runsaat 1000 m³ lähellä tien varressa olevasta mäestä. Tien alussa olevaa liittymää Rautaniementielle parannettiin siten, että ajorataa levennettiin ja liittymässä oleva hirsinen lato siirrettiin nostoketjujen avulla noin 20 metrin etäisyydelle ajoradasta, jolloin saatiin riittävä näkyvyys maantielle tultaessa.

Peräläntien sivuhaaralle rakennettiin kääntöpaikka metsäkeskuksesta saatujen ohjeiden mukaisesti. Kääntöpaikan halkaisijaksi tehtiin 32 metriä. Kääntöpaikka mahdollistaa raskaiden ajo-

neuvojen kulkemisen myös kesäaikana.

Kustannukset suunnitelman mukaan

Budjetissa pysyttiin ja työt sujuivat suunnitelmien mukaisesti. Töiden sujumista jouduttiin suhteellisen kuiva syysää, vaikka pimeys vastaavasti lyhensikin tehokasta työaikaa. Töiden sujumista auttoi myös urakoitsijan hyvä ja oikeanlainen konekalusto, sekä urakoitsijan erityinen kokemus vastaavilla tiehankkeilla.

Päätökseen työt saatiin marraskuun puolenvälin jälkeen. Tiekunnan omavastuuosuudeksi jäi lopulta vain 20 % kustannuksista, sillä Sastamalan kaupunki antoi avustusta 30 % ja Tiehallinto puuhuoltoavustusta 50 %

Tiekunta otti työaikaista lainaa pankista, mikä helpotti maksuvalmiuden järjestämistä töiden edetessä. Tiehallinnolta ja kaupungilta maksetaan viimeiset maksuerät avustuksista vasta siten, kun kaikki työt on tehty ja laskut on maksettu.

Tiekunnan puheenjohtaja Mari Viitamäki ihastelee lopputulosta ja toteaa, ettei näin mittavaa hanketta olisi milloinkaan tehty kerralla ilman avustusrahoja. ”Olisimme korkeintaan jonkin huonokuntoisen rummun uusineet ja ehkä vähän ojja avattu.”

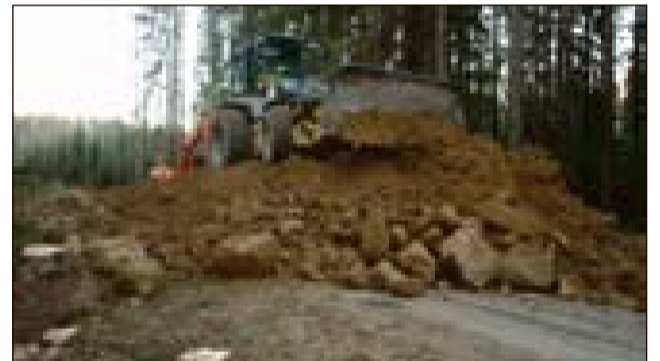
Tiestöstä pidettävä huolta

Yksityistiet ovat osakkaidensa arvokasta pääomaa, jonka ylläpitäminen vaatii jatkuvaa valvontaa ja huolehtimista.

Onnistuneilla parannushankkeilla luodaan hyvä pohja tienpidolle ja tien kunnossapidon kehittämiseksi.



Puiden kaadon jälkeen ajettiin risut metsätien liittymään odottamaan haketusta energiapuuksi.



Rautaniementien liittymässä tie rakennettiin runsaan 1 000 m³:n täytöllä loivemmaksi ja liittymään saatiin tasainen osuus jyrkän mäen tilalle.



Teräsrummut suojattiin suodatinkankaalla ennen murskeiden asennusta ja tiivistämistä.



Rautaniementien liittymässä oleva lato oli aivan ajoradan reunassa ja se siirrettiin noin 20 m sivuun turvallisuuden parantamiseksi.

Netistä neuvoja

Puu liikkeelle yksityisteitä parantamalla

Valtion talousarviossa on varattu vielä tälle ja seuraavalle vuodelle kohdallinen avustus - 10 miljoonaa euroa vuodessa - yksityisteiden peruskunnostuksiin tapauksissa, joissa tie on puukuljetusten kannalta merkittävä. Ensisijaisesti avustetaan siltojen ja rumpujen korjaamista ja uusimista sekä teiden kantavuutta parantavaa ja kuivaamista edistävää kunnostusta. Toimilla halutaan parantaa metsäteollisuuden ja metsäsektorin pitkän tähtäimen toimintaedellytyksiä ja kotimaisen puun saatavuutta.

Jaakko Rahja

Edellä oleva tarkoittaa, että puukuljetuksia omaava yksityistie voi olla avustuskelpoinen ilman, että tien varrella on vakituista avustusta. Avustuskelpoinen voi olla myös yksityisten metsäosuuksien jatkuva pysyvä asutuksen jälkeen. Avustuksen saamisen edellytyksenä on että tiekunta on perustettu, tie on autolla-ajokelpoinen ja että tie siis on puukuljetusten kannalta merkittävä.

Puukuljetusten merkittävyydestä antaa paikallinen metsäkeskus pyydettäessä kirjallisen lausunnon.

Puolet avustusta

Avustusta tiekunta voi saada 50 % hankkeen hyväksytyistä arvonlisäverollisista kustannuksista. Avustus haetaan ELY -keskuksista

ja haku-aika on ympäri vuoden. Tiekuuntien kannattaa kuitenkin aloittaa hakotoimet viipymättä.

Puutavarakuuljetusten kannalta merkittävillä yk-

sityisteille myönnettäviä avustuksia harkitessaan kiinnitetään erityistä huomiota toimivien kuljetusketjujen rakentamiseen.

Avustusta voidaan myöntää erityisistä syistä myös uuden tien tekemiseen, jolloin rakentamisen perusteena voi olla esimerkiksi kuljetusmatkan olennainen lyhentyminen. Uuden tien osalta avustus on 30 %.

Huomattava merkitys puutavarakuuljetusten kannalta arvioidaan metsäkeskuksen arvioinnin ja lausunnon perusteella. Tien laaja metsävaltainen vaikutusalue ja tiedossa olevat runsaat hakkuut ovat huomattavan merkityksen tunnusmerkkejä, joskin yhteneväinen käytäntö arvioinneissa vielä hakeekin muotoaan. Puutavarakuul-

jetuksilla tarkoitetaan raakapuukuljetusten lisäksi myös energiapuun ja metsän hoidon edellyttämiä kuljetuksia.

Lausunnon lisäksi hakija itse voi liittää hakemuksensa puukuljetuksiin liittyviä lisäperusteluja.

Metsäkeskuksesta selviää puukuljetuksia omaavalle yksityistielle myös toinen rahoitusmahdollisuus. Se on niin sanottu Kemera-avustus. Sen saamisen edellytys on, että tiellä puukuljetusten osuus on ainakin 40 prosenttia tien liikenteestä.

Lisätietoa netistä

Edellä mainituista asioista löytyy hyvää lisätietoa internet-sivustolta. Suomen

Tieyhdistys on tuottanut muun muassa metsäkeskusten, metsänhoitoyhdistysten, metsäyrittäjien, tieisännöitsijöiden, kuntien, yksittäisten tiekuuntien ja muidenkin toimijoiden käyttöön maksutonta tietodotus- ja koulutusmateriaalia.

Sivustolta löytyy erilaista faktaa siitä, kuinka metsätaloudessa tien kunto vaikuttaa muun muassa puun hintaan ja metsän hoidon kustannuksiin. Samoin siellä on artikkelipohja ja kalvosarja, jossa esitetään tiekuuntien rahoitusmahdollisuuksista, kun tien perusparantaminen on ajankohtaista. Aineiston voi vapaasti ladata itselleen ja tarvittaessa ottaa siitä myös paperikopioita jaettavaksi.

Tiekuntia ja osakkaita on hyvä informoida myös, kuinka ja minkälaisessa aikataulussa perusparantamishanke käytännössä toteutuu ja miten kilpailuttaminen luonnistuu. Tämän tiedon jakamista varten sivustolta löytyy omat kalvosarjansa.

Monet tunnustavat, kuinka kelirikko on puukuljetusten kannalta iso ongelma. Periaatteessa kelirikon kiusaan ei tarvitse loputtomasti suostua. Niinpä sen poistamiseen on sivustolla muutamia vinkkejä.

Materiaali on vapaasti käytettävissä. Sivuille pääsee Tieyhdistyksen kotisivuston etusivulta www.tieyhdistys.fi tai menemällä suoraan osoitteeseen www.tieyhdistys.fi/yksityistiet/Puuhoito.html.

VALTION AVUSTUKSET

YKSITYISTEIDEN PERUSKUNNOSTUKSEEN



SUOMEN TIEYHDISTYS

Avustusten lähteet

- Tiehallinnon peruskunnostusavustukset teille, joiden varressa on vakituista asutusta
- Tiehallinnon avustukset puuhuollon kannalta merkittävien yksityisteiden peruskunnostukseen
- Metsäkeskuksen Kemera-avustukset metsäautoteille

Internet-sivustolla www.tieyhdistys.fi löytyy muun muassa vapaasti ladattavissa ja käytettävissä oleva esitysaineisto valtion avustuksista yksityisteille.



Näytä meille tie. Vakuutamme sen jäsenhintaan.

Suomen Tieyhdistyksen jäsenenä saat yksityisen tiekunnan vastuuvakuutukset jäsenhintaan. Soita 010 19 15 00 tai lähetä viesti osoitteeseen yrittajasiakkaat@if.fi

SUOMEN TIEYHDISTYS

Rahanarvoisia etuja tiekunnille !

Tiekunnan jäsenmaksu vain 60 euroa vuodessa.

Tieisännöitsijöiden palvelut ja yhteystiedot

www.tieyhdistys.fi



TIEKAIDE JA -KUNNOSSAPIDON ERIKOISLIIKE

Alhonkulmantie 193 04660 NUMMINEN
Puh. 020 752 8611 Fax 020 752 8633
www.kaidekanerva.fi

www.if.fi

Ole huoletta. Me autamme.



Yksityistien parantaminen on taitolaji

Uusi kirja kokoaa hajallaan olevaa tietoa yksiin kansiin

Mitkä ovat yleisimmät tien tai sillan parantamiseen johtavat puutteet? Miten ne tunnistaa? Mihin tasoon tie pitää parantaa? Miten asiaa tiekunnassa tulee esitellä ja käsitellä? Minkälainen suunnitelma tulee laatia? Mistä löytyy osaava suunnittelija? Miten hanke rahoitetaan? Miten kilpailutetaan, minkälaiset sopimukset tehdään, miten työtä valvotaan?

Esko Hämäläinen,
Suomen
Yksityistiepalvelu Oy
Kuvat:
Esko Hämäläinen
ja Olli Ylinen

vuonna 2009 päivitetty Yksityistieiden tienkäytön pelisäännöt -opas.

Yksityistien parantamisen suunnittelu- ja toteuttamisohjeet ovat olleet varsin hajallaan. Osa maanteiden ohjeista soveltuu myös yksityistieiden parantamishankkeisiin. Tiehallinnolla on ollut ohjekortteja yksityistieiden keskeisistä parantamistoista ja yksityistiesilloista. Metsäteho Oy:n julkaisemat ohjeet. Yksi tämän kirja tavoite on ollut koota tätä hajallaan olevaa tietoa samoihin kansiin.

Tässä uudessa kirjassa yksityistien parantamista käsitellään hyvinkin laajasti: kantavuuden parantaminen, kelirikkokorjaukset, kuivatusjärjestelmän parantaminen, rumpujen uusiminen, siltahankkeiden erityispiirteet, liikenneturvallisuuden parantaminen, jne. Kirjassa on liitteineen 140 sivua ja 93 kuvaa ja piirrosta.

Kirjatyössä on ollut mukana laaja asiantuntijaryhmä, millä on haluttu varmistaa annettavan, hyvinkin yksityiskohtaisen ohjeistuksen oikeellisuus. Kirja ei ole kaiken kattava, mutta se ohjaa laajan lähdeluettelon avulla tarkemman tiedon ääreen.



Tien reunakantavuus on kelirikko-aikaan täysin olematon.

Yleinen osa ja tekninen osa

Kirjan alkuosa käsittelee yksityistieiden parantamista yleisellä tasolla. Tämä osa on tarkoitettu kaikille tiekunnille ja tieosakkaille, vaikka parantamishanketta ei juuri olisikaan vireillä. Kirjassa korostetaan tiekunnan ja yksittäisten tieosakkaiden vastuuta tiensä ja sen siltojen kunnosta ja myös niiden kunnan jatkuvasta seurannasta. Tärkeimmät yksityistietä toivotaan lisäksi modernisoitavan nykypäivän liikennettä vastaaviksi.

Kirjan loppuosassa on tekninen suunnittelu- ja toteuttamisohje, joka on tarkoitettu lähinnä hankkeiden vastuuhenkilöille tiekunnassa, suunnittelijoille, hankkeiden valvojille sekä myös urakoitsijoille ja muille toteuttajille.

Pienten parantamistöiden tekeminen - esimerkiksi pienen routakohteen korjaaminen tai pienen rummun uusiminen - sopii hyvin tie-

kunnan itsensä tehtäväksi. Kirjan toivotaan antavan entistä varmemman tietopohjan tällaisten hankkeiden toteuttamiseen.

Suuremmissa hankkeissa tarvitaan jo varsinaista suunnittelua, selvityksiä ja tutkimuksia. Mahdolliseen valtionavustushakemuksen tarvitaan hyvät suunnitelmat, piirustukset ja kustannusarviot. Niiden laatiminen vaatii osaavaa asiantuntijaa. Kirjassa annetaan opastusta sekä suunnittelijan valintaan ja suunnitelman teettämiseen että itse suunnitelman sisältöön.

Yksityistieiden valtionavustuksista annetussa Tiehallinnon viranomaisohjeessa on esitetty vaatimukset avustushakemuksen liitteeksi laadittaville suunnitelma-asiakirjoille. Kirjan suunnitteluohjeet ja kirjan liitteenä oleva suunnitelmiensa esimerkkiaineisto täyttävät nämä vaatimukset.

Kirjaan on koottu perustietoa myös hankkeen

toteuttamisvaiheesta. Kilpailuttaminen, sopimusten laatiminen ja työn valvonta ovat nekin osaamista ja ymmärrystä vaativia tehtäviä. Tavoitteena tässäkin on, että tiekunta osaa tehdä perusasiat itse ja teettää erityistä ammattitaitoa vaativat tehtävät asiantuntijalla.

Yksityiskohtaisia suunnitteluohjeita

Valtaosa yksityistieiden parantamishankkeista on tien ns. perusparannushankkeita, joissa parannetaan tien kantavuutta rakenerroksia lisäämällä ja/tai uusimalla sekä samalla tien kuivatusjärjestelmää parantamalla. Paljon tehdään myös yksittäisten kelirikko-kohteiden korjauksia. Liikenneturvallisuushankkeet ovat enimmäkseen teiden siirtoja, mutta myös yksittäisten tienkohtien parantamisia.

Kaikissa näissä hankkeissa tarvitaan tien rakenteiden suunnittelua. Kirjassa on

seikkaperäistä ohjausta tien alusrakenteen kantavuuden varmistamisesta tien päällysrakenteen eri kerrosten tarkkaan mitoittamiseen ja/tai vahvistamiseen eri tapauksissa.

Avo-ojien ja rumpujen kunnostamisesta ja siihen liittyvästä mitoittamisesta on kirjassa runsaasti opastusta. Rummun arinarakenteiden ja ympäristäytön ymmärtäminen ja osaaminen on tärkeää rummun pysyvyyden ja routaheittojen kannalta.

Yleensäkin kuivatuksista huolehtiminen on olennaisen merkityksellistä paitsi jatkuvana kunnossapitotyönä myös parantamishankkeiden yhteydessä. Kantavuutta esimerkiksi on aika turha parantaa kerroksia lisäämällä, jos samalla ei panna kuntoon huonoa kuivatusjärjestelmää.

Kantavuuden parantamiseen liittyy useissa tapauksissa tien levittäminen tai ainakin tiealueen levittämistarve tien päällysrakenteen paksuuntuessa. Kun samalla ojaluisia joko loivennetaan tai ne ainakin ulottuvat kauemmaksi tien keskiviivasta, ei entinen tiealue enää riitä. Tien reunakantavuudesta tällaisissa tapauksissa on erityisesti huolehdittava. Näistäkin asioista kirjassa on ohjeistusta.

Kirjassa on laaja osio myös yksityistieiden liikenneteknisestä suunnittelusta. Parantamishankkeissa liikenneteknistä suunnittelua tarvitaan teiden siirroissa, mäkien loiventamisessa ja mutkien oikaisuissa, teiden levityksissä, kohtaamis- ja kääntöpaikkojen rakentamisessa, liittymien korjaamisessa ja näkemäesteiden poistamisessa.



Tyypillinen näky yksityistiellä, vesi seisoo tiellä ja ojassa, tien kantavuus ei enää riitä. Jatkuva kunnossapidosta ei ole huolehdittu, ja nyt on edessä rankempi ja kalliimpi peruskorjaus.



Vain jatkuvalla hoidolla ja kunnostuksella puusilta pysyy tarkoitustaan vastaavassa kunnossa.

Peruskorjauksen kilpailutuksesta ja toteutuksesta

Sakari Seppälä,
tietämissijä

Yksityisen tien parantamisessa kannattaa hankkeen työmuodon valintapohdintaan käyttää riittävästi aikaa. Sillä tavoin varmistetaan tiekunnassa esimerkiksi osakkaitten sitoutuminen työhön, jos päädytään valitsemaan oma työ talkoovoimin. Sitoutumisen tulisi kestää loppuun saakka.

Monessakaan tiekunnassa oma työ ei onnistu niin, että itse tehdään kaikki mitä hankkeeseen kuuluu. Yhä lisääntyvästi tiekunnat käyttävät urakoitsijoita.

Urakoiden kilpailuttaminen

Lähtökohtana on, että kaikki hankkeet ja hankinnat kannattaa kilpailuttaa. Niinhän yksityinenkin tekee omissa, varsinkin isommissa ostoksissaan. Tällä tavalla maksaja pysyy hintatietoisena ja yleensä onnistuu pitämään hintoja kurissa.

Julkisia hankintoja säätelevän hankintalain mukaan pitää tiekunnankin kilpailuttaa hankkeensa silloin, kun julkinen avustus on yli 50 % hankkeen kustannuksista. Julkinen avustus tarkoittaa valtion ja kunnan avustuksia yhteensä. Lisäksi tulee täyttyä ehto, että urakan arvonnäkökulman kustannus on yli 100 000 euroa ja materiaali- tai palveluhankinnan (esimerkiksi kiviaineshankinta) arvo on yli 15 000 euroa (hallituksen esityksen mukaan nämä niin sanotut kynnyksarvot nousevat 150 000 euroon ja 30 000 euroon vuonna 2010).

Yksityistien peruskorjauksen kokonaiskustannus -vaikkapa suuruusluokkaa 3-4 kilometrin tie - jää monesti edellä mainitun kynnyksarjan alle. Mutta joskus urakkakoko kasvaa ja tällöin tullaan hankintalain velvollisuuksiin piiriin. Varsinkin siltojen korjaustyöt normaalisti ovat selvästi tuon kynnyksarjan alapuolella.

Yksityistien peruskorjauksen kustannuksista valtaosan muodostaa kiviainesmateriaali. Sen saatavuus kohtuullisen etäisyyden päästä ratkaisee monesti koko urakkatarjouksen hinnan.



Tiekunnan osakaat tarkastelemassa yksityistien korjaustarpeita. Jo alusta lukien on yhteistyömahdollisuus tärkeä hankkeen hyvälle onnistumiselle.

Hankintalain ideana on, että kynnyksarjojen ylittymiset tuovat mukanaan ilmoitusvelvollisuuden niin,

että periaatteessa jokainen urakoitsija voisi saada mahdollisuuden tarjota kyseistä urakkaa tai hankintaa. Tällä

ajetaan takaa avointa ja läpinäkyvää kilpailua.

Hankintalain ehtojen täyttyessä tulee tiekunnan

tai sen edustajan käydä tekemässä ilmoitus alkavasta projektista ja kilpailusta internetissä niin sanottuun

HILMA-sivustoon osoitteessa www.hankintailmoitukset.fi. Ilmoituksen tekeminen ei kovin hankalaa ole eikä sitä kannata kohtuuttomasti arastella.

Usein lähiseudun kilpailukykyiset urakoitsijat ovat tiekunnan ja toimitsijamiesten tiedossa. Niinpä niille tuon julkisen ilmoituksen lisäksi kannattaa laittaa tarjouspyynnöt menemään.

Liikkeelle lähtö

Ensivaiheessa kannattaa kannattaa hoitokunnan tehdä itse tai teettää ammattihenkilöllä eräänlainen esiselvitys, joka sisältää suosituksen korjaustyön laajuudesta sekä tiedot alustavista kustannuksista tiekunnan päätöskeskusteluun. Selvityksen tekijän on syytä olla kokouksessa kertomassa esityksen perusteista, kustannuksista ja rahoitusmahdollisuuksista.

Selvityksen laatija on monesti myös varsinaisen peruskorjaussuunnitelman tekijä. Hän saa osakkailta



Urakkatarjoukset avataan asiaa hoitavan hoitokunnan kokouksessa. Selkeään ja tarkkaan pöytäkirjaan merkitään muun muassa tulleet tarjoukset, hinnat, tarjousten vertailu sekä valintapäätös perusteluineen.

tiekunnan kokouksessa arvokasta tietoa tien käytöstä ja vuosien varrella esiintyneistä ongelmista, joita esimerkiksi pistekohtainen tien kanta- vuusmitoitus ei kaikilta osin paljasta.

Saatuun varmuuden korjaustyön tarpeellisuudesta on tiekunnan kokouksen tärkeä tehtävä päättää työhön ryhtymisestä. Sitten tiekunta antaa valtuutuksen hoitokunnalle mahdollisen valtion- ja kunnanavustuksen hakemisesta ja vastaanottamisesta, urakan kilpailuttamisesta sekä ylipäättänsä valtuutuksen koko projektin läpivientiin.

Hoitokunta valitsee siten seuraavassa vaiheessa peruskorjauksen varsinaisen suunnitelman tekijän ja nimeää myöhemmin työn valvojan.

Urakoitsijavalinnat, kilpailutus ja kiinnostuksen herättäminen

Valtio- ja kuntaviranomaisen käsiteltäviä avustushakemuksien ja tarkastettua hankkeen suunnitelman, ne antavat avustuspäätöksen tiekunnalle. Tiekuunnan kokoukselta saamallaan valtuuksillaan hoitokunta ilmoittaa vastaanottavansa avustuksen ja ryhtyvän työhön.

Tässä vaiheessa on aika valmistautua urakasuoritukseen ja laatia urakka-asiakirjoja tarjouspyyntöä varten. Suunnitelman laatija on kelpo vaihtoehto jatkaamaan urakoinnin kilpailutuksen ja valvonnan hoitajana, koska hän tuntee parhaiten työkokonaisuuden.

Jos urakassa ei tarvitse noudattaa hankintalakeja tai urakka on lain mukaista kynnyksarvoa pienempi, voidaan tarjoajat miettiä ja valita hoitokunnan palaverissa. Paikkakunnalla toimivat alan yrittäjät on syytä huomioida ja tarkistaa heiltä tarjoushalukkuus. Tarjouksia suositellaan pyydettävän ainakin viideltä, mutta vähintään kolmelta urakoitsijalta.

Urakoitsijan iso työkanta voi olla nostamassa tarjoushintaa. Varsinkin korkeasuhdanne pitää hintatasoa korkealla ja tarjouksia saa silloin varsinkin pieniin kohteisiin vähän tai ei ollenkaan. Kiinnostus parane, kun urakka-aika ei ole liian tiukka. Tällöin urakoitsija voi sovittaa työt oman kapasiteettinsa mukaisesti ja se selvästi vaikuttaa hinnoitteluun.

Useamman pienehkön kohteen kilpailuttaminen samaan aikaan ja samoilla urakoitsijoilla voi myös osal-

taan lisätä kiinnostusta, koska urakoitsija voi muodostaa itselleen ja töilleen sopivan työkokonaisuuden.

Tällä hetkellä ovat hinnat maarakennusalalla sellaisia, että töitä kannattaa teettää.

Tarjousten käsittely ja sopimus

Urakoitsijoiden lähettämät tarjouskirjeet avataan hoitokunnan kokouksessa - mikäli hoitokunta on asian ottanut hoitaakseen - niin, että kokouksesta laaditaan kunnollinen pöytäkirja. Täytyy varoa, ettei kukaan yksin ryhdy tällaiseen toimeen. Pitää myös jäädä itsensä, jos lähisukulainen on ollut tarjoamassa urakkaa. Ja jos hoitokunnan jäsen itse on ollut tarjoajien joukossa, on parempi pysyä kaukana kyseisestä hoitokunnan kokouksesta.

Pöytäkirjaan merkitään muun muassa tulleet tarjoukset, niiden hinnat, tarjousten vertailu sekä päätös perusteluineen. Urakoitsijaksi valitaan se, joka parhaiten täyttää tarjouspyynnössä esitetyt vaatimukset. Ellei muita kriteerejä ole esitetty, voittaja on tavallisesti edullisimman tarjouksen tehnyt.

Tarjoajille kerrotaan ratkaisu kirjallisesti. Jos urakan kilpailuttamisessa joudutaan noudattamaan hankintalakeja, liitetään kirjeeseen myös tieto siitä, kuinka päätöksestä voi valittaa markkinatuomioistuimeen.

Voittaneen tarjouksen antaneen urakoitsijan kanssa pidetään sopimusneuvottelu. Siinä varmistetaan, että urakkaohjelman sisältö on ymmärrettävissä osapuolten kesken samalla tavalla. Tässä tilaisuudessa tehdään muistioon tarpeelliset täsmennykset ennen sopimuksen allekirjoittamista.



Sillan korjaustyö Nauvossa on valmistunut. Nyt urakoitsijan ja hoitokunnan puheenjohtajan on mukava käteä työn valmistumisen ja hyväksymisen merkiksi.



Tien parannushankkeissa ja varsinkin kantavuuden parantamisissa kiviainesten laadulla ja hinnalla on merkittävä osuus.

Valvonta

Avustusviranomaisena valtio vaatii avustuspäätöksen

yhteydessä ilmoittamaan työlle valvojan, jolla on riittävä taito kyseisen tehtävän hoitamiseen. Tähän on syytä

kiinnittää kunnolla huomiota. Suunnitelmat ja urakka- sopimus monesti sisältävät tulkinnanvaraisuutta, osapuolet voivat lukea tekstin merkityksen toisistaan poikkeavalla tavalla. Tapanä on soveltaa asiakirjaa omaksi hyväksi, mikä kuuluu urakoinnin piirteisiin ja tiukka kilpailutilanne voi näkyä ristiriitojen runsautena.

Pätevä valvoja osaa ratkoa urakan toteutukseen liittyvät näkemyserot tasapuolisesti. Toki suuri osa hyvin valmistelluista urakoista toteutuu ilman ongelmia, mutta silloinkin on valvojan kiinnitettävä huomiota materiaalien ja työvaiheitten laatuvaatimuksiin.

Loppuselvitys ja työn hyväksyminen

Lopuksi hoitokunnan ja urakoitsijan kesken tehdään katselmus urakkakohteella,

jossa todetaan mahdolliset puutteet.

Hyvin toteutetussa urakassa katselmuksessa ei yleensä tarvitse laatia puoteluetteloa, sillä huomautukset on noteerattu jo aikaisemmin ja myös korjattu virheet. Katselmuksen jälkeen kokouksessa tärkeimpinä kohtina todetaan käytetty työaika, kirjataan laatutulokset, käsitellään osapuolten vaatimukset ja laaditaan taloudellinen loppuselvitys toteutuneiden työmäärien perusteella.

Urakan hyväksyminen merkitsee vastuun siirtymistä jatkossa tilaajalle eli tiekunnalle. Takuuajan ja -vakuuden tarve harkitaan jo tarjouspyyntöjen valmistelun yhteydessä. Takuuehdot ovat tärkeitä, kun korjaustyöhön liittyy merkittävä louhinta, kestopäällyste tai kyseessä on siltarakenne.

Koneet suurenevat - levenevätkö tiet

Traktorit ja puimurit yksityisteillä

Valtiovalta on hyvin perustein sat-saamassa puuhoiltoa palvelevien yksityisteiden perusparantamiseen, jotta huonokuntoiset ja kelirikkoiset tiet eivät muodostuisi pullonkaulaksi, kun puutavara aloittaa matkansa sahoille ja muihin jalostuslaitoksiin.

Jouko Perkkiö

Kuva: Agrimarket

Muutakin hyötyliikennettä yksityisteillä kulkee. Kukaan tiellä liikkuva ei ole voinut olla huomaamatta sitä, että maatalouskoneiden koko on kasvanut. Omakotitalon kokoisia koneyksiköitä täytyy ohitella valtion teilläkin varovasti, kaistat tahtovat jäädä kapeiksi. Tilakoot suurenevat muutosten myllerryksessä ja niin myös pelloilla työskentelevät koneet: traktorit lisälaitteineen ja leikkuupuimurit. Miten koneet mahtuvat kapeille yksityisteille?

Liikenne- turvallisuudestakin on kysymys

Voisi kuvitella, että jättimäiset koneet kapeilla pikkuteillä aiheuttaisivat suurtakin julkista keskustelua. Näin ei kuitenkaan näyttäisi olevan asianlaita. Liikennemäärät näillä teillä ovat yleensä vähäisiä eivätkä isot koneet yleensä uppoa huonokuntoiseenkaan savitiehen. Kohtaamistilanteissa vaaditaan sopeutumista ja peruuttelua että ohitus onnistuu. Tienvarsisavillisuutta on raivattava, jotta



Tilakoot suurenevat muutosten myllerryksessä ja niin myös pelloilla työskentelevät koneet: traktorit lisälaitteineen ja leikkuupuimurit. Miten koneet mahtuvat kapeille yksityisteille?

korkeat koneet mahtuvat kulkemaan.

Nurinaa isoja koneita ja niiden liikennettä kohtaan

saattaa tulla muiden tiekunnan osakkaiden taholta, jos esimerkiksi lietteenajo aiheuttaa tietynlaisia ympäristöhaittoja tielle ja ympäristön asukkaille.

MTK-Etelä-Pohjanmaan kenttäpäällikkö **Markku Mäki-Mantila** toteaa, että toki suuret ja painavat koneet ja maatalouden massakuljetukset kuormittavat teitä. Hän kertoo havainneensa, että metsätiet ovat usein paremmassa kunnossa kuin peltotiet ja muut yksityistiet. Kuitenkin esimerkiksi tilusjärjestelyjen yhteydessä valtio on antanut avustuksia teiden perusparantamiseen.

Mäki-Mantila sanoo, että myös yleiset tiet ja kadut taajamissa ovat usein ongelmallisia maatalouskoneille. Liikennejärjestelyissä valaisinpylväiden ja liikenne-merkkien sijoitus aiheuttaa

joskus kääntymisvaikeuksia isoille koneille. Eniten hän toteaa liittoon tulleen kuitenkin palautetta liikenneturvallisuuskysymyksistä.

Erityisesti kesäaikaan hitaasti liikkuvat traktorit ja puimurit, jotka saattavat kääntyä yllättäen voivat olla liikenneturvallisuusriski. Maatalouskoneita on myös teillä entistä enemmän, koska tilakoon suurentuminen on johtanut pidempiin kuljetusmatkoihin.

Kuorma-autollekin olisi käyttöä

Lapualaiset maatalousyrittäjät **Jaska ja Heikki Panula** eivät pidä yksityisteitä sinänsä ongelmallisina suurillekään koneille. Enempi puhe kääntyy vähän suurempien, esim. vanhojen öljysorasteiden kuntoon. Tuli

esille, että hyvin hoidettu soratie on usein parempi vaihtoehto kuin kuoppaiseksi kulunut päällystetty tie.

Liikenneturvallisuuden kannalta tärkeimpiä riskejä ovat piittaamaton ajoasenne, rattijuoppous ja ylinopeudet. Kun niissä saadaan parannusta aikaan, tulevat hitaammin liikkuvat ajoneuvotkin huomioitua paremmin.

Tilakokojen kasvaessa monet maatalousyrittäjät olisivat valmiita korvaamaan traktoreita kuorma-autoilla. - Jos saisi vapautusta dieselverosta näihin maatalousajoihin olisin heti kiinnostunut ostamaan kuorma-auton, tuumi Heikki Panula. Sopivia, käytettyjä kuorma-autoja olisi tarjolla kohtuuhintaan.



Valot päällä valtakunnassa

Fingrid Oyj vastaa Suomen päävoimansiirtoverkosta. Huolehdimme siitä, että Suomi saa sähkönsä häiriöttä. Toimintavarmuus, tehokkuus, ympäristön huomioon ottaminen sekä hyvä yhteistyö asiakkaidemme, maanomistajien ja viranomaisten kanssa ovat meille avaintavoitteita vaativan tehtävämme hoidossa.



FINGRID OYJ, Arkadiankatu 23 B, PL 530, 00101 Helsinki.
Puhelin 030 395 5000. www.fingrid.fi

Uusi esite tieosakkaalle

Aloittavan tiekunnan tietopaketti

Yksityistienvarteen asettuvan uuden osakkaan on usein vaikea ymmärtää, mitä tarkoitetaan tiemaksuilla ja miksi hänen pitää niitä maksaa. Kysymyksiä saattaa herätä myös tiekunnan toiminnasta, vastuista ja velvoitteista. Usein monet asiat jäävät kysymättä.

Asiaan on herätty - Maanmittauslaitoksen, Liikenneviraston ja Suomen Tieyhdistyksen yhteistyönä on tekeillä uusi esite ummikotiekuntalaiselle. Esitettä on tarkoitus jakaa pääasiassa yksityistietoimituksen yhteydessä asianosaisille. Esite kertoo lyhyesti tiekunnan

toiminnasta sekä maksujen perusteista sekä mihin tieosakkuus käytännössä velvoittaa ja oikeuttaa. Esite ilmestyy kolmella kielellä: suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi ja sen on tarkoitus valmistua vuoden 2010 alku-puolella.

Liikenteen ohjauslaitteet parantavat myös yksityistien liikenneturvallisuu- tta

Yksityistiellä voidaan käyttää liikenteen ohjaamisessa liikennemerkkien lisäksi Tiehallinnon/ Liikenneviraston vahvistamia muita liikenteen ohjauslaitteita kuten reunapaaluja, reunamerkkejä ja kaarteiden suunta-merkkejä.

Kirsti Suniala,
Tuomas Österman,
Per-Olof Linsén
Liikennevirasto

Tieliikennelain ja -asetuksen mukaan myös yksityisillä teillä, ns. omia teitä lukuun ottamatta, liikenteen ohjaukseen käytetään tieliikenneasetuksen mukaisia liikennemerkkejä, tiemerkin- ja sulkulaitteita. Liikenne- ja viestintäministeriön liikenteen ohjauslaitteita koskevassa päätöksessä on annettu tarkempia määräyksiä laitteiden mitoituksista ja sijoituksesta.

Liikenteen ohjauksessa saa käyttää vain sellaisia merkkejä, laitteita ja merkintöjä, jotka täyttävät Liikenneviraston asettamat, väriä, rakennetta ja mitoitukselta vaatimukset. Rakennusohjeissa on mm. määrätty, että (yksityistielläkin) jokaisen liikennemerkkin pitää olla päällystetty heijastavalla kalvolla.

Kunta antaa suostumuksen yksityistien käytön kieltämiseen tai rajoittamiseen

Yksityistielain 101 a §:n mukaisesti kunta antaa tieliikennelain 51 §:n mukaisen suostumuksen liikenteen ohjauslaitteen asettamiseen. Suostumusta ei tarvita tien kunnan taikka tiellä tai sen vieressä tehtävän työn vuoksi tarpeellisten tilapäisten liikennemerkkien asettamiseen. Lakitekstissä tarkoitetaan liikenteen ohjauslaitteilla liikennemerkkejä, liikennevaloja, tiemerkin- ja puomeja ja muita liikenteen ohjauslaitteita.

Liikennemerkkien käytöstä

Yksityisteiden ja maanteiden risteyksissä käytettäviä merkkejä:

- Väistämisvelvollisuutta osoittava kirkkolmio
- Tiennimikilpi

Sen lisäksi, että maanteiden ja yksityisteiden risteysiin tarvitaan yleensä väistämisvelvollisuutta osoittava liikennemerkki, tulee tiekunnan omalta osaltaan huolehtia, että näkemäalueet on raivattu ohjeiden mukaisesti.

Kirkkolmio ja jatkuvasti hoidettu näkemäalue ovat taakana riittävän liikenneturvallisuu- den säilymisestä risteys- alueella. Ne vähentävät riskiä joutua liikenneonnettomuuteen. Kun yksityistie saa tieviranomaisen luvan liittymän rakentamiseen maantielle, on liittymäluvassa kerrottava ohjeet ja määräykset mitä liikenteen ohjausmerkkejä tulee käyttää ja kenen kuuluu maksaa ne.

Jos liittymässä on huonot näkemät tai se sijaitsee muuten hankalassa paikassa, voidaan kirkkolmio korvata STOP-merkillä. Tämä asia ratkaistaan liittymäluvan yhteydessä.

Liikennemerkkien asennuksessa on tärkeää muistaa, että merkin ympärillä oleva maa tiivistetään, jotta merkki pysyy suorassa ja kestävä myös kunnossapidon yhteydessä siihen kohdistuvat kuormat tai paineet, kuten lumikuormat aurauksen yhteydessä sekä vaikkapa kovat tuulet ja myrskyt.

Tiennimikilpi osoittaa yleisen tien (maantien), kadun, rakennuskaavatien tai yksityisen tien nimen. Kunnan osoitejärjestelmän mukainen nimi merkitään yleensä kilpeen kokonaisuudessaan. Tunnuksia tai suuntanuolia ei merkitä kilpeen.

Tarkemmat ohjeet kunnan osoitejärjestelmästä ja tiennimikilpien käytöstä on Kuntaliiton laatimassa ohjeessa ja suosituksessa "Kunnan osoitejärjestelmä". ISBN 952-213-128-8 (Helsinki 2006)

nettilinkki:
http://www.iupl.fi/Osoitemerkinnat/Kunnat_osoitejarjestelma.pdf

Mahdollisia ohjauslaitteita maantien ja yksityistien risteyksessä:

- Painorajoitukset
- Nopeusrajoitukset
- Yksityisen tien viitta
- Osoiteviitat
- Palvelukohteen opastusmerkki
- Liittymäpaalu (yksityisen tien tai tontin liittymässä olevat paalut)

Painorajoituksia, nopeusrajoituksia tms. osoittavia

merkkejä käytetään tarpeen mukaan. Niiden käyttöön pitää hankkia kunnan suostumus.

Yksityisen tien viittaa käytetään silloin kun tien varrella on kartassa näkyvä jokin kylä tai alue. Viitalla osoitetaan liittymässä yksityisen tien suunta ja viitoituskohde. Merkki on mustapohjainen nuolikuvioinen, johon on kirjoitettu kohteen nimi ja yleensä etäisyys kohteeseen. Lupa yksityisen tien viitan asettamiselle haetaan valtion paikalliselta tieviranomaiselta (ELY:stä = elinkeino- liikenne ja ympäristökeskus)

Osoiteviittaa käytetään silloin, jos tien varressa on jokin sellainen kohde, kuten vanhainkoti, uimaranta, kauppa, yritys tai muu kohde, joka halutaan opastaa maantien risteyksestä lähtien. Tällaisen viitan käyttämiseen täytyy myös saada tieviranomaisen lupa. Ennen vuotta 2010 tällainen viranomaislain oli Tiehallinnon tiepiiri. 2010 alusta hakemukset käsitellään keskitetysti Pirkanmaan ELY:ssä osoitteessa: Pirkanmaan ELY, Lupahakemukset, PL 297, 33101 Tampere.

Mustapohjaista osoiteviittaa ei voida hakea matkailuun tarkoitettujen kohteiden osoittamiseen. Matkailukohteiden viitoitukseen voidaan hakea palvelukohteen opastelupaa.

Palvelukohteen opastamisen aloitetaan yleensä maantieltä. Opastuksen tulee jatkua katkeamatta kohteeseen asti. Tällaisen opasteen asettaminen edellyttää yksityisen tien tiekunnan ja kunnan suostumukset.

Palvelukohteen omistaja on velvollinen itse hankkimaan ja ylläpitämään palvelukohteen opasteet. Maantieltä alkavalle



Reunamerkkejä käytetään erityisesti silloin kun tie kapeenee tai tien pengeri on erityisen jyrkkä tai vajottavaa materiaalia.

viitoitukselle haetaan lupa Pirkanmaan ELY:stä keskitetyistä lupapalveluista PL 297, 33101 Tampere. Tarkemmat ohjeet löytyvät "Palvelukohteen viitoitus" - julkaisusta Liikenneviraston nettisivuilta Internetistä www.liikennevirasto.fi/palvelukohdeopasteet.

Liittymäpaaluja voidaan käyttää huonosti havaittavassa tonttiliittymässä osoittamaan liittymän kohtaa. Tällaisessa liittymässä ei yleensä ole muita ohjauslaitteita. Paalut asetetaan molemmille puolille liittymää ja niissä on kummasakin 2 kpl sinisiä heijastimia harmaissa paaluissa. Ne näkyvät hyvin pimeässä ja helpottavat liittymän havaitsemista. Liittymäpaalujen heijastimille on esitetty erityiset laatuvaatimukset Skk-3/16.1.1989 Tielaitoksen kirjeessä. Ohjeen mukaisen liittymäpaalun asettaminen ei edellytä erillistä lupaa tienpitäjältä

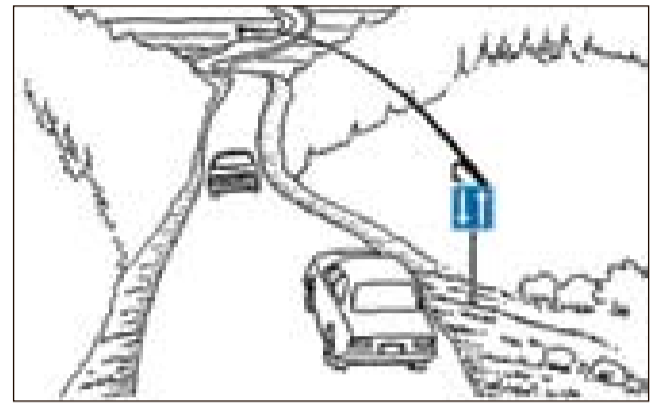
Liikenteen ohjauslaitteista suosituksia ja ohjeita

Yksityisteiden varsilla käytettäviä liikenteen ohjauslaitteita

Liikennemerkkien lisäksi voidaan käyttää Liikenneviraston vahvistamia muita liikenteenohjauslaitteita kuten reunapaaluja, reunamerkkejä ja kaarteiden suunta-merkkejä. Käytettäviä ohjauslaitteita:

- Kohtaamispaikkoja osoittavat merkit
- Reunapaalut ja reunamerkit
- Puomit
- Kaarteiden suunta-merkit
- Tiemerkin- ja puomit päällystetyillä teillä
- Liittymäpaalut tonttien liittymissä

Kohtaamispaikkoja pitää olla kapeilla teillä ja niitä



Merkin 522 sijoittaminen kohtaamispaikalle.

osoittamaan on omat merkinnsä (merkki nro 522 Kohtaamispaikka).

Kaiteiden tai siltojen päissä voi käyttää reunapaaluja tai reunamerkkejä. Näitä merkkejä on käytettävä erityisesti myös silloin kun tie kapenee tai tien pengeri on erityisen jyrkkä tai se on vaarallisen vajottavaa materiaalia.

Reunapaalujen tehtävänä on parantaa tiellä liikkujan mahdollisuutta havaita tien reuna ja esim. mihin suuntaan tie kaartuu etenkin pimeänä aikana ja huonolla säällä tai kelillä. Esim. yksityisteillä niitä voidaan käyttää yksittäisissä tapauksissa parantamaan havaintoja jyrkkien kaarteiden kohdalla, kaiteen alkamiskohdan merkinä, lyhyiden rumpujen ja siltojen alku- ja loppupäiden merkitsemiseen ja yksittäisissä kapeissa tienkohdissa.

Yksittäisissä tienkohdissa esim. kapea kohta merkitään tien molemmin puolin vähintään kolmella reunapaalulla. Paalujen etäisyys on 30 m tai tilan puutteen vuoksi lyhyempikin.

Puomit. Valtion parantamisavustusta saaneet yksityistiekunnat eivät voi asettaa yksityistien varteen liikennettä estäviä tai kieltäviä laitteita 10 vuoden aikana siitä kun tiekunta on saanut avustusta tien parantamiseen. Jos tiekunta saa avustusta kunnalta tien kunnossapitoon, tien käyttöä muuhun kuin osakkaiden hyväksi tapahtuvaan liikenteeseen ei saa kieltää sinä ajanjaksona, jota avustus koskee. Tästä on määräykset yksityistieläissa. Luvan mahdollisen puomin asettamiseen myöntää tien sijaintikunta.

Kaarteiden suunta-merkkejä käytetään erityisesti silloin kun kaarre on jyrkkenevä. Käyttö tulee kyseeseen erityisesti pitkissä, muuttuvästeisissä kaarteissa ja sitä voidaan käyttää myös taustamerkinä kaarteissa, jos tien reunan havaitseminen on poikkeuksellisen vaikeaa esim. tiestä pois päin viettävän maaston vuoksi.

Liittymäpaalut katso kohdasta Mahdollisia ohjauslaitteita maantien ja yksityistien risteyksessä.

Liikenneviraston nettisivuilla on ohjeita liikennemerkkien ja liikenteen ohjauslaitteiden käytöstä osoitteessa www.liikennevirasto.fi. Hakusanaksi pitää laittaa yksityistiet. Ohjekirjoissa on selvitetty myös yksittäisen merkin tai ohjauslaitteen perusteet säädösviitauksineen.

Aurausviitat apuna talvikunnossapidossa

Tien havaitsemista helpottavat myös talviaikaan tien reunoille sijoitetut, heijastinnauhoilla varustetut aurausviitat. Niitä voidaan käyttää myös aurattavien kohtaamispaikkojen merkitsemiseen ja muihin vaara- tai varovaisuutta vaativiin tien kohtiin, jotka pitää havaita myös pimeinä aikoina. Tulee huomata, että varsinaisiin tien vaara- tai varovaisuutta vaativiin kohtiin on olemassa omia liikenteen ohjauslaitteita. Aurausviittojen tarkoitus on toimia nimenomaan tiealueen havaitsemisen apuna erityisesti talvella kun muuten lumen takia tien reuna ei ole näkyvissä.

Aurausviittojen tulee olla sellaisesta materiaalista, että niihin törmätessä ne joustavat tai antavat periksi. Niissä pitää lisäksi olla näkökorkeudella kaistale heijastinnauhaa, jotta ne voi hyvin havaita myös pimeään aikaan autoa ajettaessa. Kun viitta jostain syystä rikkoutuu, on sen tilalle asetettava uusi ehjä viitta. Aurausviitat poistetaan keväällä.

Aurausviitoista on annettu tarkempia ohjeita Yksityisteiden kunnossapito-ohjeissa, jotka löytyvät Liikenneviraston yksityistiesivuilta Internetistä. www.liikennevirasto.fi hakusanalla yksityistiet. Lisäksi Suomen Tieyhdistyksen ammattilehti Tie & Liikenne on numerossaan 11/ 2009 julkaissut Elina Kasteenpohjan laatiman jutun Aurausviitoituksesta yksityisteillä.

Navigaattorit johtavat joskus metsään

Jouko Perkiö

Navigaattorit ovat älykkään liikenteen edelläkävijöitä ja lippulaivoja Suomessakin. Erityisesti vieraissa kaupungeissa liikkumiseen ne tuovat merkittävää helpotusta.

Haja-asutusalueilta kuuluu toisenlaistakin palautetta. Väitetään, että laitteet opastavat kohteisiinsa tavan takaa huonokuntoisten ja pienten yksityisteiden kautta jos matka lyhenee vähänkin. Toki valinnan on tehnyt käyttäjä. Jos haluaa lyhimmän reitin eikä nopeinta, ajelkoon sitten rekalla kaapeita sorateitä. Näinkin asia voidaan nähdä.

Myös ilmeisesti kuntaliitosten takia on ongelmia, johtuneeko samannimisistä osoitetiedoista. Eräs keski-suomalainen hotellinpitäjä kertoi, että navigaattorit johtavat kaikki heille tulevat noin 5 km päässä olevan metsätien päähän, aivan väärään paikkaan. Hän on vienyt sinne ison kyltin, jossa on opastus oikeaan kohteeseen (kuva).

Kartta-aineiston laatu

Kari-Pekka Karlsson Maanmittauslaitokselta kertoo, että navigaattoreiden tieaineistot tuotetaan Suomessa kuluttajille myynnissä oleviin navigaattoreihin kahdessa yrityksessä: TeleAtlaksessa ja Navteqissa. Molemmat toimivat maailmanlaajuisesti. Näistä Navteq käyttää oman tiestönsä lähtöaineistona Suomen osalta Maanmittauslaitoksen tiestöaineistoa. Se kuitenkin päivittää tiedostojaan Maanmittauslaitoksen kautta hyvin harvoin.

Molemmat mainitut yritykset ylläpitävät tietietojaan itse (tai jonkun alan



Apu, eikö se Hotelli Vuolake olekaan täällä...Ei ole, ei. Suljetaanpa navigaattori ja ei kun opastetta lukemaan.

toimijan alihankintatyönä). Niillä on työntekijöitä, jotka kiertelevät maantieverkkoa ja keräävät siten tietoja.

On myös hyvä tiedostaa, että kartta-aineisto ei voi olla täysin ajantasainen ja virheetön. Lisäksi kun kartta-aineistoon hankitaan tuoretta tietoa, se joudutaan tarkistamaan, prosessoimaan, tuottamaan uusi toimitettava tuote ja saatamaan se käyttäjien saataville. Tähän prosessiin menee ainakin kuukausia, helposti puoli vuotta lasketuna siitä kun tietojen kerääjä on tallentanut tiedon siihen kun uusi tietotuote on kuluttajien saatavilla.

Kuinka usein yritysten tietojen kerääjät missäkin osissa maata kiertävät, siihen Maanmittauslaitos ei osaa sanoa mitään. Lopulta kuluttajat hankkivat päivitetyn tiedon laitteeseensa sitten kun viitsivät tai muistavat, jos ylipäätään hankkivat, muistuttaa Karlsson.

Yksityistien kauttako?

Ainakin eräät navigaattorit - liekö kaikki - kertovat kyllä, onko tie soratie vai päällystetty tie. Tämäkin on tärkeä tieto jos vaihtoehdoisen yhteyden tiedetään olevan päällystetty. Mutta löytyykö nykyisestä karttatietokannasta myös tietoa tien hallinnollisesta luokasta - onko kyse maantiestä, kunnan ylläpitämästä kadusta/rakennuskaavatiestä vai tiekunnan vastuulla olevasta yksityistiestä?

Navteqin kartta-aineistoja toimittaa Karttakone, c/o Logica. **Stefan Winqvist** yhtiöstä toteaa, että Logica ei toimita tieaineistoja navigaattoreihin: - Käytämme web-karttapalvelussamme MML-aineistoista johdettuja karttoja. MML:n tieluokitus sisältää tietoja siitä, kuka tietä hallinnoi; onko se yksityinen, yleinen vai kaupungin. Tätä tietoa ei ole tietyvästi saatavissa navigaattoreista.

Logica pystyy kyllä tarvittaessa tuottamaan sellaista tiedataa. Liikennevirastosta on saatavissa tämä tieto, jonka voi yhdistää MML:n tieaineistoon.

Tietoa kyllä on, vakuuttaa Liikenneviraston Digiroad-järjestelmävastaava **Reijo Prokkola**. - Eri asia on, käytetäänkö sitä hyväksi ja missä laajuudessa.

Liikennevirasto ylläpitää Digiroadia - kansallista tie- ja katurekisteriä, johon on koottu kattavasti Suomen autolla läpiajettavat tiet ja niiden ominaisuustiedot. Tieverkon geometrian muutokset Digiroadiin saadaan Maanmittauslaitokselta neljä kertaa vuodessa. Ominaisuustiedot saadaan maanteiden osalta Liikennevirastosta ja katujen ja yksityisteiden osalta kunnilta ja maanmittauslaitokselta.

Digiroad-tietopalveluaineisto (tieverkongeometria + ominaisuustiedot) julkaitaan neljä kertaa vuodessa.

Tiedot luovutetaan hyödyn-täjänsopimusta ja irroitus-kustannuksia vastaan eri yrityksille, jotka tuottavat paikkatietoratkaisuja/-analyysijä eri tarkoituksiin.

Prokkola toteaa, että Digiroadin ominaisuustiedot tukevat nimenomaan liikku-misen suunnittelua. Tärkeä ominaisuustieto on mm. tien toiminnallinen luokka, jonka avulla oikea reititys on mahdollista myös haja-asutusalueilla.

Toiminnallisen luokan arvot ovat:

- 1 Seudullinen pääkatu / valtatie
 - 2 Seudullinen pääkatu / kantatie
 - 3 Alueellinen pääkatu / seututie
 - 4 Kokoojakatu / yhdystie
 - 5 Liityntäkatu / tärkeä yksityistie
 - 6 Muu yksityistie
 - 10 Kevyen liikenteen väylä
- Tienpitäjätieto on mukana Väylätyyppi-ominaisuustiedossa seuraavasti:

- 1 Maantie
- 2 Katu (tai käytännössä vastaava kuin katu)
- 3 Yksityistie (myös kunnan hoitama)
- 4 Kevyen liikenteen väylä
- 5 Rautatie
- 6 Lautta

Digiroad-aineisto on käytössä/käytettävissä jo useimmilla navigointipalveluja tuottavilla yrityksillä. Kysymys lienee siitä, miten aineiston mukana tulevia ominaisuustietoja hyödynnetään palveluja kehitettäessä.

Asiakas on yleensä oikeassa

Olisiko tässä sitten kehitysprojektin paikka? Kuinka moni tuollaista tietoa käytännössä tarvitsisi ja käyttäisi? Useimmille tienkäyttäjille asialla ei ole suurta merkitystä. Pääasia on, että tietä on luovallista käyttää. Eihän tien päällä yleensä ole erityisen kiinnostuneita, missä kohtaa siirrytään esimerkiksi valtion tieltä kaupungin kadulle. Mikäli navigaattoreita käyttävät suureen ääneen vaatisivat tällaista tietoa, varmasti sellainen valikko tuota pikaa ruudulle todennäköisesti ilmestyisikin. Ei alan tuotteita ja palveluja kehitetä täysin asiakkaiden tarpeita kuulematta.

Yksityistiekuntien kannalta näkökulma on toinen. Jos yksityistiestä muodostuu satunnaisten - tai säännöllisten - tienkäyttäjien läpikulku-tie, kasvaa kiinnostus saattaa tienkäyttäjii osallistumaan myös tien hoitoon. Navigaattoria reitinvalintaansa tarvitsevat lienevät useimmiten satunnaisia käyttäjiä. Jos heidän osuutensa tien käyttäjinä kasvaa kovasti entistä useammalta tiekunnalta lähtee varmaan kunnalle anomuksia avustusten lisäämiseksi.

LUOTETTAVUUTTA JA KESTÄVYYTTÄ
VUOSIKYMMENTEN KOKEMUKSELLE

JITA ISOTUPLA 1000

Kun koolla ON väliä

ISOTUPLA 1000 mm on rumpujen **UUSI kuningas**. ISOTUPLA koot: 400/450
500/560
600/672
800/893
1000/1145

Sopivan putken kohteeseen löydät Jitan Isotupla-valikoimasta. Lujuusluokat SN4 ja SN8, saatavana myös tiivisteet! Pituudet 6 m muhwillinen, 8 m ja 10 m (SN8) muhviton.

Muista myös muut Jita tuotteet: sadevesi- ja salaojaputket, sv-kaivot, kaapelisuojat ja jätevesijärjestelmät.

Myynti: hyvin varustetut rauta- ja maatalouskaupat
Jita Oy, Virrat, puh. (03) 475 6100 www.jita.fi

30 VUOTTA PUTKEN
30 JITA
1979-2009

- PUTKISILLAT
- TERÄS- JA MUOVIRUMMUT
- SUODATINKANKAAT
- GEOVERKOT

ViaPipe

Vernissakatu 6, Vantaa
Eteläinen Asemakatu 2, Riihimäki
www.viapipe.fi

p.0207 415 400
p.0207 415 420

Yksityistieasioiden neuvontapuhelin 0200 345 20

Elina Kasteenpohja

Neuvoontapuhelin aloitti toimintansa 1.8.2008 *Farmari 2008* -messuilla Lahdessa. Juhlallisen ensisoiton suoritti ministeri Mauri Pekkarinen.

Neuvontapuhelimeen tuleviin soittoihin vastaa Suomen Tieyhdistyksen kouluttamat, pitkään alalla toimineet asiantuntijat. Puhelinneuvojien tukena toimii Suomen Tieyhdistyksessä taustapäivystäjä, jonka avulla voidaan ratkaista erityisen hankalat tapaukset.

Valtio osallistuu palvelusta aiheutuviin kustannuksiin. Tästä johtuen puhelun hinta on voitu pitää varsin kohtuullisena - 0,92 euroa/ minuutti + pvm.

Alusta lähtien neuvontapuhelimeen on tullut päivittäin useita puheluita. Valtaosa kaikista puhelimeen tulevista kysymyksistä koskee tieyksiköintiä ja tiekunnan hallintoa. Kysymykset jaksottuvat siten, että alkuvuodesta kysytään paljon hallintoon, kirjanpitoon ja kokouksen järjestämiseen liittyviä asioita. Loppukesästä kysymysten pääpaino siirtyy selvästi valitusasioihin. Toimitusasioita sekä perusparannushankkeisiin liittyviä kysymyksiä tulee tasaisesti ympäri vuoden.

Kysyjä ovat tiekuntien osakkaat, toimitsijamiehet sekä hoitokunnat. Myös kuntien, metsäkeskusten, metsänhoitoyhdistysten ja valtion virkamiehet kysyvät usein neuvoa.

Neuvojien saama palaute on ollut myönteistä - kysyjät ovat saaneet vastauksen. Palvelua on keuhuttu ja sen myös toivotaan jatkuvan.

Puhelinneuvojat esittäytyvät

Olen **Juha Auranen**, 43-vuotias agronomi/maaseutuyrittäjä Pöytyältä, Yläneen pitäjältä. Maanviljelyn ohella minulla on yhden miehen neuvontayritys, jonka välityksellä autan lähinnä muita viljelijöitä maatalouden säädös- ja byrokratiaviidakossa selviä-



Yksityistieasioiden neuvontapuhelimessa palvelevia asiantuntijoita.



Juha Auranen

miseen. Yksityistieasiatkin kuuluvat agendalle.

Lähdin pyydettyäni mukaan neuvontapalveluun, koska tiesin kokemuksista pystyväni hahmottamaan soittajien ongelmat ja useimmiten antamaan näihin myös päteviä vastauksia. Hoksasin myös mahdollisuuden nähdä yksityisteiden ongelmia koko maan laajuisesti, tuoreeltaan, ja useista eri näkökulmista.

Työ on vastannut odotuksia, ainakin mitä tulee sen sisältöön. Erilaisten ihmisten kanssa on mukava keskustella. Suomen

Tieyhdistyksen taustatuki on erittäin tärkeää. Joskus tulee hankalia tapauksia, joita joudutaan pohtimaan taustapäivystäjän kanssa. Käytännön ongelmia tulee joskus varsinaisten töitteni ja päivystyspuhelimeen vastaamisen yhteensovittamisesta. Muutamankin kerran soittaja olisi tähän mennessä saanut makeat naurut, jos olisi nähnyt olosuhteet, joissa vastasin!

En ole rankannut tapauksia systemaattisesti vaikeusasteen mukaan. Yhtenä tapauksena tulee mieleen riviosakas, joka oli omin nokkinensa tilannut murskekuorman yksityistielle. Kyseli sitten, että ihanko totta hoitokunta voi kieltäytyä maksamasta sitä hänelle? Vaikeita tapauksia on hyvin monenlaisia. Kivoja ovat sellaiset sinänsä kiistattomat, mutta hyvin epätyypilliset tapaukset, joihin soittaja hakee asiantuntijan tulkintaa - vaikkapa jonkun erikoisen elinkeinon tai harrastuksen yksiköiden tai käyttömaksujen määräämiseksi.

Ne ikävämät eivät asi-

oina ole välttämättä kovin vaikeita, vaan ongelmat johtuvat usein solmussa olevista ihmissuhteista, joihin yhdistyy puutteellinen laintuntemus. Kriisi kärjistyy, kun ristiriitatilanteessa osapuolet linnoittautuvat asemiinsa tekemällä omavaltaisia operaatioita ja kieltäytymällä yhteistyöstä. Lainsäädäntöhän tarjoaa tällaisten lukkojen avaamiseen useammankin vaihtoehdon, mutta näiden toteuttaminen voi olla osapuolille liki ylivoimaista.

Tiekuntien toimielimissä oleville haluan muistuttaa, että olette siellä tekemässä päätöksiä kaikkien osakkaiden puolesta ja eduksi, ette edustamassa itseänne! Lain ja hyvien käytäntöjen tuntemus ja opiskelu on hyödyllistä, mutta terveellä järjelläkin pärjää pitkälle.

Kuntien pitää huolehtia lakisäateisistä velvoitteistaan. Moni puhelimeen tullut mukha ja pitkään muhnut kriisi olisi ratkennut jo aikapäiviä sitten, jos tielautakunta olisi käyttänyt lain sille suomaa valtaa.



Harri Heino

Olen **Harri Heino** Tervakoskelta. Päätoimeni on rengasalalla, mutta samalla olen sivutoiminen tieasiantuntijaksi.

Lähdin mukaan puhelinneuvojan työhön, koska se kiinnosti. Oli helppo lähteä mukaan, kun tietopohjaa oli riittävästi.

Neuvojan työ on haasteellista ja se vaatii nopeita analyysejä pulmista ja ongelmista. Tärkein työ on

mielestäni asiakkaan kuuleminen.

Vaikeimpia tapauksia ovat olleet erilaiset valitusasiat. Eräissä hankalassa tapauksessa tilanne oli jo mennyt niin pahaksi, että riidan molemmat osapuolet olivat jo saaneet lähestymiskiellot.

Kaikkein mukavinta on opastaa uusia tiekuntien toimihenkilöitä, jotka useasti tarvitsevat vahvistusta esittämäänsä asiaan ja käytännön tietoa miten asioiden suhteen ylipäätänsä toimitaan.

Vanhat käytännöt johtavat usein ristiriitoihin, kun tiekuntaan tulee paljon uutta väkeä. Tällaisissa tilanteissa suosittelen, että tiekunta päivittää koko toiminnan kokouskäytännöstä, kunnossapitosuunnitelma ym. toiminnoista alkaen. Tiekuunnan omat säännöt olisi suositeltavaa myös luoda. Näillä toimenpiteillä vältetään ristiriitatilanteita ja uudet osakkaat tietävät myös omat oikeutensa ja velvollisuutensa.

Yksityistietoimituksen kustannukset

Yksityistietoimitusta haetaan joko kunnan tielautakunnalta tai maanmittaustoimistosta. Molemmissa tapauksissa toimitusmaksun määräytymisperuste on sama.

Elina Kasteenpohja

Riippumatta siitä haetaanko toimitusta maanmittaustoimistosta tai kunnan tielautakunnalta, toimituksen hakija maksaa lähtökohtaisesti toimituskustannukset. Jos toimituksen hakijana on tiekunta, toimituskustannukset jaetaan tiekunnan osakkaiden kesken tieyksiöiden suhteessa.

Maanmittaustoimiston yksityistietoimitus

Yksityistietoimituksen toimituskustannuksiin kuuluvat toimitusmenot ja kiinteistötoimitusmaksu.

Toimitusmenoja ovat mm. apuhenkilöiden palkat,

pyykit, korvaukset pihakasvillisuudesta, uskotuille miehille, toimitsijoille ja asiantuntijoille suoritettut palkkiot ja korvaukset; sekä muut sellaiset toimituksen suorittamisesta aiheutuvat kustannukset ja korvaukset, jotka eivät kuulu kiinteistötoimitusmaksuun tai jotka eivät ole edunvalvontakustannuksia.

Kiinteistötoimitusmaksu määräytyy toimitukseen käytetyn työajan mukaan. Kiinteistötoimitusmaksun suuruudesta säädetään maa- ja metsätalousministeriön antamassa asetuksessa.

Toimitusinsinööri selostaa toimituksen loppukokouksessa asianosaisille toimituskustannusten osittelu- ja päätöksen. Ositte-

luun tyytymättömän voi hakea siihen muutosta ennen toimituksen laillistumista.

Tietoimituksen yhteydessä voidaan suorittaa rajankäyntiä ja rajankäyntiin osallistuneiden kiinteistöjen omistajat ovat silloin toimituksen asianosaisia. Tällöin heille voidaan määrätä myös osa toimituskustannuksista.

Kunnan tielautakunnan yksityistietoimitus

Tielautakunnan toimituskustannuksiin kuuluu toimituksen johdosta puheenjohtajalle ja muille jäsenille, sekä sihteerille suoritettavat matkakustannusten korvaukset, päivärahat sekä kokous- ja katselmuspalkkiot. Kunnanvaltuusto päättää palkkioiden ja korvausten suuruudesta.

Kustannuksiin voi sisällyttää myös muita tehtävän suorittamisen kannalta tarpeellisia menoja. Tällaisia ovat esimerkiksi tiedottamisesta johtuvat välittömät

kulut sekä uskottujen miesten palkkiot.

Rahat loppu - mitä voi tehdä?

Maanmittaustoimisto voi myöntää luonnolliselle henkilölle tai kuolinpesälle lykkäystä maksun suorittamisessa erityisen painavasta syystä. Tällaisia syitä on esimerkiksi työttömyydestä tai sairaudesta johtuva tilapäinen maksukyvyttömyys.

Lykkäystä haetaan kirjallisesti maanmittaustoimistolta. Hakemuksesta on selvittävä hakijan taloudellinen asema ja muut asiaan vaikuttavat seikat. Lykkäyshakemus on toimitettava viimeistään maksun eräpäivänä maanmittaustoimistolle.

Lykkäystä voidaan myöntää vain yhden kerran ja enintään kahdeksi vuodeksi. Jos asianosaisen maksettava maksu on jaettu eriin, lykkäystä voidaan hakea myös yksittäisen maksuerän maksamiseen. Tällöin kahden vuoden aika lasketaan kysymyksessä olevan maksuerän eräpäivästä lähtien, johon eräpäivään mennessä tämän erän maksamisen lykkäystäkin on haettava. Lykkäysajalta ei peritä korkoa.

Maanmittaustoimisto voi harkintansa mukaan sopia maksuvaikeuksissa olevan asianosaisen kanssa poikkeavan maksuaikataulun noudattamisesta. Tällöin maanmittaustoimisto ei peri viivästynyt maksua, jos asianosainen noudattaa sopimuksen mukaista maksusuunnitelmaa. Maksuajasta ja sen ehtoista on sovittava kirjallisesti eikä maksuaikaa yleensä myönnetä yli vuodeksi. Viivästyneelle maksulle lasketaan viivästyskorko.

Aiheeton toimitus

Jos maanmittaustoimiston tai kunnan tielautakunnan toimitusta on haettu aiheettomasti, hakija maksaa toimituskustannukset. Tällöin hakijan on korvattava myös muulle asianosaiselle toimituksesta aiheutuneet edunvalvontakustannukset kokonaan tai osittain, jos se on kohtuullista.

Jos asianosainen on tahallisesti aiheuttanut selvästi aiheettomia toimituskustannuksia, maksaa hän ne yksin. Tällöin asianosaisen on korvattava myös toiselle



Pirjo Poikela

asianosaiselle tahallisesti aiheuttamansa ylimääräiset edunvalvontakustannukset.

Tekijän näkökulma

Toimitusinsinööri Pirjo Poikela Lapin maanmittaustoimisto, Rovaniemi

Olen Pirjo Poikela ja kotoisin Rovaniemeltä. Vuodesta 1982 olen toiminut toimitusinsinöörinä Lapin maanmittaustoimistossa, Rovaniemen toimipisteessä.

Aikaisemmin tein lohkomistoimituksia, mutta vuodesta 2003 alkaen olen tehnyt pelkästään yksityistietoimituksia. Yksityistietoimituksissa perustetaan enimmäkseen uusia tieoikeuksia mutta lakkauttamisia ja siirtämissä on myös paljon. Haastavimpia toimituksia ovat useampien tiekuntien yhdistämiset, joihin liittyy laaja tieyksiköinti.

Hankalimmat asiat, joita tietöimituksessa joudutaan ratkaisemaan, ovat tieoikeuksien siirtäminen ja lakkauttamiset. Päätökset täytyy aina perustella hyvin. Monta kertaa myös korvausasiat ovat haastavia.

Lapin alueella kun ollaan, niin toimituksen kohteena olevat yksityistiet ovat yleensä hyvinkin pitkiä. Tiestä riippuen tieosakkaita voi olla satoja ja toimituksen asianosaisia vielä paljon enemmän. Yleensäkin tiekuntien perusparannushankkeisiin liittyvät yksityistietoimitukset sekä tunturialueiden tiekunnallisten teiden perustamiset ovat laajoja.

Tähän mennessä laajin tekemäni yksityistietoimitus oli Kemijärvellä 2006 ja se käsitti tiekunnan tietä 66 km ja osakkaita oli 317. Tämä on ehkä Suomen laajin yksityistietoimitus. Vuodessa teen noin 50 yksityistietoimitusta.

Yksityistietoimituksen hinta Lapin alueella vaihtelee noin 750 - 10 000 euron keskihinta on 1500 euron paikkeilla. Toimituksen hintaan vaikuttaa käytetyn työajan pituus. Toimituksen yhteydessä asianosaisille selvitetään aina maksun määräytymisperusteet. Vuodessa ehkä muutama asianosainen kritisoi maksun suuruutta.

Kun ajattelen asiaa asiakkaan näkökulmasta, asiakas voi olla toimituskokouksessa ainoan kerran elämässään. Työssäni pyrin kuuntelemaan asianosaisia ja kohtelemaan kaikkia tasapuolisesti. Monta kertaa empaattinen suhtautuminen ja oikeudenmukainen toiminta antavat mahdollisuuden hyvään lopputulokseen. Asianosaiset ovatkin antaneet myönteistä palautetta asiantuntemuksestani ja asiakasläheisestä asenteesta.

Yksityistietoimitukset ovat haasteellisia mutta kokemus tuo varmuutta kokousasioiden käsittelyyn ja päätösten valmisteluun. Pidän työstäni ja Maanmittauslaitos työnantajana sekä Lapin maanmittaustoimisto toimipaikkani vaikuttavat viihtyvyyteeni työssäni oleellisesti.

YKSITYISTIEN PARANTAMINEN

Suunnittelun ja toteuttamisen perusteet

Esko Hämäläinen

Uusi käytännönläheinen yksityistiekirja!

YKSITYISTIEN PARANTAMINEN

on Suomen Tieyhdistyksen uusi julkaisu, joka kokoaa yhteen tähän asti hajallaan olleet yksityistien parantamisen suunnittelu- ja toteuttamisohjeet.

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

Kirjan tekninen osa suunnittelu- ja toteuttamisohjeineen on tarkoitettu erityisesti hankkeiden vastuhenkilöille tiekunnassa, suunnittelijoille, hankkeiden valvojille, urakoitsijoille ja muille toteuttajille.

Kirjassa on liitteineen 140 sivua, 30 valokuvaa ja 63 piirrosta.

Opaskirjan on kirjoittanut Esko Hämäläinen ja sen tekemisessä on ollut mukana laaja asiantuntijaryhmä.

Kirjan hinta on 48 euroa (sis. alv) + postituskulut

Suomen Tieyhdistyksen jäsenille hinta on 40 euroa (sis. alv) + postituskulut

Tilaukset
(toimitukset helmikuun alusta)
Suomen Tieyhdistys
Kaupintie 16 A, 00440 Helsinki
Puhelin 020 786 1006
Faksi 020 786 1009
toimisto@tieyhdistys.fi
www.tieyhdistys.fi

SUOMEN TIEYHDISTYS

Tieisännöitsijöiden kurssi syksyllä 2010

Yksityisteiden tieisännöitsijäkoulutus jatkuu vuonna 2010. Uusi kurssi pidetään syksyllä ja hakuaika siihen on keväällä. TIKO-koulustuohjelmalla luodaan nykyisen talkootyötyyppisen yksityistieasioiden hoidon rinnalle uusi toimintatapa - ammattimainen tieisännöinti. Siinä sivutoimiset tieisännöitsijät tarjoavat palvelujaan tiekunnille ja kunnillekin.

Jaakko Rahja

Tieisännöitsijöitä on tähän mennessä koulutettu vajaa 200, joulukuussa 2009 valmistuivat tuoreimmat 22 tieisännöitsijää.

Koulutus järjestettiin ensimmäisen kerran vuonna 2003, jolloin kyse oli kokeilusta. Jo heti tuolloin saadut kokemukset ylittivät huomattavasti etukäteisodotukset. Niinpä seuraavina vuosina viime syksyyn saakka on pidetty reilun 20 hengen kurssia säännöllisesti yksi tai kaksi vuodessa.

Kuinka syksyn 2010 kurssille voi hakea

Vuonna 2010 toteutetaan siis yksi kurssi, johon voi hakeutua kaikkialta maasta. Kattavan palvelutarjonnan takaamiseksi kurssille kannattaa hakea erityisesti niiltä alueilta, joissa ei nyt ole toimivaa tieisännöitsijää paikkakunnalla eikä aivan lähiseudullakaan. Tavoitteena on siis paikata tieisännöitsijäkarttaan jääneitä 'tyhjiä' aukkoja. Myös on niin, että joka paikassa eivät kaik-

ki tähän mennessä kurssin käyneet ole varsinaista tieisännöintitoimintaa aktiivisesti harjoittaneet tai sitten ovat syystä tai toisesta siitä joutuneet luopumaan. Tämä antaa tilaa uusille koulutettaville.

Hakijoilta toivotaan perustietämystä yksityistieasioista. Toimitsijavuodet tai hoitokunnan jäsenyydet jo antavat peruslähtökohdan. Tämä etukäteiskokemus helpottaa huomattavasti uusien asioiden omaksumista.

Kurssijaksoja tullaan pitämään kolme, jotka kukin ovat kolmipäiväisiä. Koulutusjakson alussa ja sitten kunkin jakson välissä tehdään erilaisia kotitöitä.

Kurssijaksoista ensimmäinen on suunniteltu pidettävän 21.-23.9. Jyväskylän seudulla ja 2. jakso 26.-28.10. Tampereen seudulla. Viimeinen eli 3. jakso pidetään 8.12.-10.12. paikassa, joka ratkeaa sen mukaan, mistä päin kurssilaiset pääosin ovat kotoisin. Ideana on, että kurssijaksoja pidetään eri puolilla matkojen tasaamiseksi ja myös sen takia, että saadaan monenlais-



Viime vuonna tieisännöitsijöiden TIKO-kurssi pidettiin syksyn aikana kolmella paikkakunnalla, joissa kussakin oli kolmipäiväinen kurssijakso. Ensimmäinen jakso oli Jämsässä.

ta paikallistuntemusta myös yksityistieasioiden suhteen. Edellä mainitut päivämäärät ovat alustavat.

Ensi vuoden tieisännöitsijöiden koulutukseen hakeutuminen tapahtuu keväällä. Tarkemmat ohjeet ja hakulomake löytyvät osoitteesta www.tieyhdistys.fi/yksityistiet. Hakulomakkeen saa myös tilatuksi soittamalla Tieyhdistyksen toimistoon (puh. 0207 681 000).

Ai että ... minustako muka tieisännöitsijä?

Yksityisteiden tieisännöitsijä on henkilö, joka ensisijaisesti hoitaa tiekuntien hallinnolliset tehtävät, tilaa ja valvoo työt, seuraa teiden

kuntoa, jne. Hän toimii joko hoitokuntien apuna tai tiekuntien toimitsijamiehenä. Myös kunnat voivat käyttää tieisännöitsijän palveluita muun muassa toimitusten ja avustuspäätösten valmistelussa.

Jo toimivilla tieisännöitsijöillä on ollut todella hyvin kysyntää. Tiekuunnissa siis on tarvetta ulkopuoliselle toimitsijamiehelle tai hoitokunnan työrukkaselle. Useimmissa tiekuunnissa asiat kuitenkin hoituvat edelleen tieosakkaiden omin voimin ja talkoohengessä. Mutta nämäkin tiekunnat tarvitsevat ja voivat käyttää tieisännöitsijän ammattiapua esim. tieyksiköinnissä ja perusrasparannushankkeissa.

Tieisännöitsijäkoulutukseen hakijoina voivat olla muun muassa useamman tien asioita jo nyt hoitavat toimitsijamiehet, tiekuntien erilaisten yhteenliittymien vastuuhenkilöt ja muut tieasioiden hoitoon halukkaat henkilöt.

TIKO-koulutus tieisännöinnin laadun takeena

Tieisännöinnin TIKO-koulutus koostuu 3 x 3 kurssipäivästä sekä lukuisista ennako- ja välitehtävistä. Kurssiaineistoon perehtyminen mukaan lukien on kurssin kokonaislaajuus kuusi opintoviikkoa.

Kurssilla käydään perusteellisesti läpi yksityistielaki ja muu yksityistienpitoon liittyvä lainsäädäntö. Tiekuuntahallinto kokousmenetelyineen ja taloushallinnon tehtävineen on kurssin jäl-

keen hallussa. Tiekuuntien vastuukysymykset tulevat tutuksi. Kunnossapitotöiden teettäminen on tieisännöitsijän päätehtäviä, siihen kurssilla paneudutaan perusteellisesti. Perusrasparannushankkeen suunnittelu, rahoittaminen ja toteuttaminen ei kurssin jälkeen tuota ylipääsemättömiä ongelmia.

Asiakastiekunta voi luottaa TIKO-koulutuksen saaneen tieisännöitsijän ammattitaitoon. Ja jos tieisännöitsijä ei jotakin asiaa

itse heti tietäisikään, on hänellä toimiva yhteistyöverkosto naapurikuntien ja koko maan tieisännöitsijöiden kanssa.

Tiekunnan kannattaa tieisännöitsijän palveluja hankkiessaan varmistua tarjolla olevien henkilöiden ammattitaidosta. TIKO-tieisännöitsijätodistus on yksi keskeinen laadun ta.

Tieisännöitsijöiden yhteystietoja löytyy Tieyhdistyksen nettisivuilta www.tieyhdistys.fi/yksityistiet.



Tieisännöitsijöitä ja heidän työtään kohtaan on suuri kiinnostus. Joskus tieisännöitsijä saa tai pääsee kertomaan yksityistieasioita tiedotusvälineen edustajille kuten kuvassa Kyösti Aalto Ylöjärveltä (Kuru).



Vuoden 2010 kurssille toivotaan hakijoita erityisesti seuduilta, joissa toimivaa tieisännöitsijää ei ole.

Tiekunnalla velvollisuuksia

Tasoristeykset vaaran paikkoja

Vuosittain tapahtuu 5-7 kuolemaan johtavaa tasoristeysonnettomuutta. Juna- ja autoliikenteen kohtamisonnettomuudet tapahtuvat melko usein tiellä liikkujan kannalta tutussa paikassa, yleensä hyvällä säällä ja kokeneelle kuljettajalle.

Jaakko Rahja

Yleensä tasoristeysonnettomuus tapahtuu joko puomitomassa tai kokonaan vartiomattomassa risteyksessä, jossa tie useimmiten on yksityistie. Tuttu ympäristö ja tuttu tasoristeys ilman hälytysääniä ja -valoja tuudittavat kuljettajan ilmeisesti puoliuuneen ja ajatukseen, että "tuskin juna tulee, kun ei tullut eilenkään".

Vaarallisimpia tasoylikäytäviä ovat sellaiset, joissa tiellä liikkujalla on näkemäesteitä maaston tai jonkin muun syyn takia. Monesti vesakko suorastaan tunkee metsästä tielle näkemisen esteeksi. Erityisen hankalia ovat paikat, joissa

puuttuvat riittävän pitkät ja tasaiset odotustasanteet. Varsin usein edellä mainitut epäkohdat esiintyvät samassa tasoristeyksessä.

Tasoristeyksen korvaaminen alikulun mahdollistamalla sillalla maksaa noin miljoona euroa. Onnettomuuksia vähentävä - ei kuitenkaan niitä kokonaan estävä - puolipuomilaite maksaa siltaratkaisuun verrattuna murto-osan, ehkä noin 150 000 euroa yhtä tasoristeystä kohden.

Tasoristeysturvallisuuden parantamisessa ongelmana on, että korjattavia kohteita on paljon. Pelkästään pääradoilla on vielä lähes 3 000 tasoristeystä - yksi tasoristeys joka toinen kilometri - ja



Hyvä lepotasanne ja näkemät kuuluvat nykyaikaiseen tasoristeykseen.

niistä ilman varoituslaitteita peräti 2 350. Sivuradoilla on tämän lisäksi 400 risteystä.

Edellä kuvatut määrät tarakoittavat, että turvalaitteita ja tunneleita ei kyetä tekemään joka paikkaan. Tasoristeykset onkin saatettava muutoin nykyistä turvallisempaan kuntoon.

Tienpitäjälläkin vastuu

Ratalain mukaan on tien tienpitäjällä eli yksityistielä tiekunnalla tai kiinteistön

omistajalla suuri vastuu tasoristeyksen kunnosta. Tienpitäjän pitää tehdä ja hoitaa tasoristeystä varsinaisen tien osalta.

Radanpitäjän vastuulle kuuluu tien ja rautatien kunnossapito tasoristeyksen kannen leveydeltä ja tienpitäjälle kuuluu siis esimerkiksi näkemien raivaaminen ja lepotasanteen hoito. Suurimmat puutteet ovatkin näkemistä estävä kasvillisuus sekä

korotetun penkereen ja sillä olevan lepotasanteen puuttuminen tai huonokuntoisuus. Lepotasanteen tulee olla sellainen, että siinä pitkäkin ajoneuvo voi odottaa junan sivuutusta.

Tasoristeyksissä tulisikin aloittaa reippaat vesakkojen raivaustalkoot. Eihän voi olla hyväksyttävää, että pientietä pitkin tullaan suoraan pusikon keskeltä junan alle.



Alkaakohan tässä autoilija varoa liikennemerkkejä junan sijasta?

Vaativien kohteiden rakentaja



maastorakentajat

- Teollisuusrakentaminen • Siltarakentaminen
- Vesihuolto- ja voimalaitosrakentaminen
- Maarakentaminen ja kunnallistekniikka
- Kanava-, laituri-, pato- ja satamarakentaminen

Suomen Maastorakentajat Oy

Nikkarintie 10, 70910 Vuorela, puh. (017) 265 6166, fax (017) 265 6177

Jyväskylän toimisto

Vasarakatu 22, 8A, 40320 Jyväskylä, puh. (014) 374 2847, fax (014) 374 2810

Yksityisteiden tiekunnille ohjelmaa torstaina 28.1.

Teiden talvihoidon suurkatselmus Lahdessa

Teiden, katujen, yksityisteiden ja kiinteistöalueiden talvikunnossapitoon keskittyvä ammattitapah-tuma Talvitiepäivät 2010 pidetään Lahden Messukeskuksessa 26.-28.1.2010. Talvitiepäivien näyttely on avoinna 27.-28.1. Yksityistietilaisuus Lahden ja lähialueen tiekuntien edustajille pidetään 28.1.



28. Talvitiepäivät -
Vintervägdagarna - Winter Road
Congress in Finland

Lahden Messukeskus 26-28.1.2010



Talvitiepäivien näyttelyssä vierailee 4 000-5 000 vierasta, jotka ovat enemmän tai vähemmän tekemisissä teiden, katujen ja kiinteistöalueiden kanssa.

Jaakko Rahja

Talvitiepäivät on muodostunut suurkatselmukseksi, joka sisältää tien- ja kadunpidon koneiden ja laitteiden erikoisnäyttelyn, työnäytöksiä, kansainvälisen seminaarin, opiskelijatilaisuuden sekä tietoisuuksia yksityistiekunnille. Järjestäjinä toimivat Suomen Tieyhdistys, Lahden kaupunki ja Pirkanmaan ELY-keskus.

Päätteemana on "Talvihoidon laatu - liikenteen turvallisuus". Kansainvälisessä seminaarissa aihetta lähestytään muun muassa tilaajien, urakoitsijoiden ja tienkäyttäjien näkökulmista.

Näyttelyyn vapaa pääsy

Laaja ammattinäyttely on avoinna keskiviikkona ja torstaina 27.-28.1.2010. Esillä on kunnossapidon koneita, laitteita ja teknikoita niin katujen, teiden, yleisten alueiden kuin kiinteistöjen ulkoalueidenkin talvihoidon.

Näyttelyssä kävijöiden kesken arvotaan useita kävijäpalkintoja kuten miniläppäri, DVD-soitin, grilli-

setti, pihveitsisarja ym. Arvontaan osallistuminen edellyttää asiakaskortin täyttämistä ja palauttamis-

ta sisääntulon yhteydessä olevaan laatikkoon. Asiakaskortteja saa viime kädessä sisääntulo-ovella, mutta

monet saavat ne etukäteen yritysten postittamana tai lehden välissä.

Koneiden ja laitteiden

työnäytöksissä molempina päivinä klo 14 esitetään erityisesti koneuutuuksia ja työmenetelmiä.



Talvitiepäivillä on työnäytöksiä sekä kone- ja laitenäyttely, jossa esillä myös yksityisteille sopivia laitteita ja menetelmiä.

Tiekunnille maksuton tilaisuus

Koulutustilaisuus pääasiassa Lahden seutukunnan ja lähialueiden yksityisteiden tiekunnille pidetään torstaina 28.1. klo 9.30-11.30. Tilaisuuden aiheina ovat muun muassa valtionapu, tiekuntien hallinto ja teiden parantaminen. Tilaisuuden aiheina ovat muun muassa valtionapu, tiekuntien hallinto ja teiden parantaminen. (Ståhlberginkatu 4 B).

Yksityistieasioiden informaatiotilaisuus on maksuton, mutta siihen täytyy ilmoittautua ennakkoon Tieyhdistykseen osoitteella toimisto@tieyhdistys.fi. Käytännön syistä osanottajamäärä on rajallinen.

Muutoinkin Talvitiepäiville on yleisöllä vapaa pääsy kaikkiin tilaisuuksiin kansainvälistä seminaaria lukuun ottamatta.

Päivistä tarkempia tietoja löytyy internetissä: www.tieyhdistys.fi

Yksityisteiden maastotarkastuksiin uusi työkalu

Yksityisteiden valtionavustusten maastokäsittelyä on mahdollista nopeuttaa ottamalla käyttöön mobiilimuistio, joka voidaan toimittaa maastosta suoraan tietokoneelle.

Asiakaspalvelusuunnittelija
Kirsti Suniala,
Liikennevirasto
Tiemestari/
avustusvastaava
Alpo Heinonen,
Uudenmaan ELY

Mobiilimuistio on alun perin kehitetty urakan valvojan tai tiemestarin/aluevastaavan työkaluksi silloin kun tarkastetaan tien kuntoa ja kunnossapidon tasoa urakka-alueilla. Muistion tekemisessä tarvitaan hyvä matkapuhelin, esimerkiksi älypuhelin tai kommuni-

kaattori, jonka avulla on mahdollista saada nettiyhteys ja käyttää Autorinimistä tiedonkeruuhjelmaa ja IT-sovellusta.

Mobiilimuistiossa on mahdollisuus käyttää sovellusta, jossa on pohjana tierekisteritiedot karttatiedoineen. Näiden avulla tarkastaja on koko ajan selvillä siitä, millä maastokohdalla hän kulloinkin on. Nämä tiedot Autori kirjaa suoraan palvelimelle sen lisäksi, mitä tarkastaja itse sinne kirjoittaa.

Asioiden kehittyessä on mahdollista syöttää tierekisteriin myös tiedot yksityisteistä ja niiden ominaisuuksista, joten tiedon määrä tarkentuu koko ajan maastossa.

Tälläkin hetkellä voi maastossa liikkuva yksityistietarkastaja olla tietokoneen kautta yhteydessä Liikenneviraston tietojärjestelmiin. On mahdollista tehdä jopa lopputarkastuspöytäkirjoja maastossa ja lähettää ne sitten Dokuun arkistoon.

Toimistolla muistioon voi liittää kartan hankkeesta tien alku- ja päätepisteineen. Lisäksi voi merkitä hankkeessa olevia ongelmakohtia ja liittää niistä tai muista tien varren kohdista (esim. rummuista, silloista ym.) otettuja digikuvia tarkastuksen sisältöä selventämään.

Alpo Heinonen on koeikäyttänyt Autoria ja hän on tyytyväinen uuteen työkaluun. Hänen mukaansa

avustusasioiden käsittelylle, asiakaspalvelijalle ja maksatuksen hoitajalle saadaan nopeasti suoraan kohteelta tietoja tien valmiusasteesta, sanallisia tietoja tarkastuksesta sekä kartta ja kuvia. Näistä syntyy helposti kohteen loppudokumentti. (Tarkastuspöytäkirja).

Suoraan kohteelta voi sanoa tai näpytellä tiedostoon mahdollisen määrärahan ylityksen perusteet, mahdolliset puuttuvat tai puutteellisesti tehdyt työt ennen loppumaksatusta tai muita hankkeen valmistamiseen ja maksujen hyväksymiseen liittyviä tietoja.

Alpon kokeilema ohjelma on yksityisteitä varten tehty koeversio, jota pitää tarkentaa ja täydentää esimerkiksi erällä tarkastuspöytäkirjan edellyttämällä tiedoilla. Tilaa täytyy saada lisää kun kuvataan tien

valmiusastetta ja kirjauksen sisältötietoja. Joitakin tietoja kuten pituus- ja leveyskoordinaatit ja suunta yms. teknisiä mittatietoja voidaan ottaa pois ja niiden tilalle voidaan kirjata joitakin yksityistiehankkeen tarvitsemia tietoja. Pientä viilautta siis tarvitaan, mutta periaatteeltaan sovellus on oikein käyttökelpoinen.

Keskustelimme asiakaspalvelusta ja totesimme, että asiakkaan palvelu hanketarkastuksen yhteydessä paranisi vielä huomattavasti, jos tarkastajalla olisi autossaan tulostin, jolla hän voisi tulostaa tarkastuspöytäkirjan ja antaa sen mukanaan olevalle tietokunnan edustajalle. Nyt tarkastuspöytäkirja kirjoitetaan toimistolla sitä varten tehdylle Kameleonlomakkeelle ja tarkastaja käy sen allekirjoittamassa.

Tämän jälkeen asiakirja lähetetään postitse asiakkaalle/tiekunnan edustajalle.

Hyvä työkalu on olemassa. Koekäytön jälkeen pitää vielä saada asioista vastaavat tahot vakuutetuiksi palvelun hyödyistä ja saatavasta lisäarvosta asiakaspalvelun nopeutumisena ja parantumisena.

Kustannuksiltaan tämä Autori ei ole kuin joitakin satasia kuukaudessa. Siihen sisältyy järjestelmän ylläpito ja ohjelman tuki. Näin pikaisella laskemisella ei siis kovin kallista. Koska palvelu on jo olemassa, pitää se Alpon mielestä ottaa pikimmiten käyttöön.

- *Hyvä homma*, hän tokaisee ja tulostaa haastattelijalle kartan Pasilan sijainnista ja kuvan ihmettelevästä ja ihastelevasta haastattelijasta. Kiitos Alpo!

Asiakaspalvelu ja yksityisteiden valtionavustusten neuvonta

puh. 0206 90 303 (ma-pe 9-16)

Kundtjänst och rådgivning om statsbidrag för enskilda vägar

tel. 0206 90 301 (må-fre 9-16)

Avustukset käsitellään alueellisissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa.

Avustushakemusten toimitusosoitteet maakunnittain vuonna 2010

Seuraavien maakuntien alueilla olevien yksityisteiden avustushakemukset käsitellään keskitetysti Pirkanmaan ELY:ssä:

Etelä-Pohjanmaa
Kanta-Häme
Päijät-Häme
Keski-Suomi
Keski-Pohjanmaa
Pirkanmaa
Pohjanmaa
Satakunta
Uusimaa
Itä-Uusimaa
Varsinais-Suomi
Pirkanmaan ELY
Yksityistieavustukset
PL 297, 33101 Tampere

Seuraavien maakuntien alueilla olevat yksityisteiden avustushakemukset käsitellään paikallisissa ELY:ssä:

Etelä-Karjala
Kymenlaakso
Kaakkois-Suomen ELY
Yksityistieavustukset
Salpausselänkatu 20
45100 Kouvola

Kainuu
Pohjois-Pohjanmaa
Pohjois-Pohjanmaan ELY
Yksityistieavustukset
PL 86, 90101 Oulu

Pohjois-Karjala
Etelä-Savo
Pohjois-Savo
Pohjois-Savon ELY
Yksityistieavustukset
PL 1117, 70101 Kuopio

Lappi
Lapin ELY
Yksityistieavustukset
Hallituskatu 3 B,
96100 Rovaniemi

Koko maan erityiskohteet

(lauttapaikat, jäätiet ja vuosittain purettavat sillat)

Varsinais-Suomen ELY
Yksityistieavustukset
PL 636
20101 Turku

Yksityistieasioiden kehittäminen

Keski-Suomen ELY
PL 250,
40101 Jyväskylä

Lomakkeita ja lisätietoja avustuksen hakemisesta

www.liikennevirasto.fi
www.ely-keskus.fi
www.suomi.fi

Yksityisteistä tietoa venäläisille kiinteistönomistajille

Helsingin yliopiston Ruralia-instituutti ylläpitää sivustoa, josta löytyy venäjäksi tietoa yksityisteistä, asumisesta, vapaa-ajasta ja yrittäjyydestä Suomessa. Sivusto on rakennettu siten, että suomenkielinen teksti on vasemmassa ja venäjänkielinen oikeassa reunassa.

Sivusto löytyy osoitteesta: www.russiaservices.fi

Lisätietoja projektipäällikkö Seija Paksu
puh. 050 390 2450 sähköposti: seija.paksu@helsinki.fi

YKSITYISTIEASIOIDEN NEUVONTAPUHELIN
0200 345 20
Arkisin 9-18
0,92 euroa/min + pvm

Wintie

Suosittu ohjelmisto tiekuntien hallintoon

- yksikointi
- maksuunpanoluettelo
- tieyksikkömaksujen laskutus
- käyttömaksut
- kokouskutsut
- osoitetarrat
- kirjanpito

Tutustu lisää ja lataa demoversio
www.matriset.fi
Katso myös www.tiekunta.fi

UUTUUS! NetWintie
Hoida tiekunnan asiat Internetissä!

Matriset Oy Puh. 040 5589 137
sales@matriset.fi