



Yksityistieasioiden tiedotuslehti | Julkaisija Suomen Tieyhdistys

YKSITYISTIE

UUTISET 2019

Lakiuudistus tarpeeseen

s. 3

Millainen on hyvä soratien kulutuskerros?

s. 9

Siltarakennushanke tieisännöitsijän näkökulmasta

s. 10

Ajankohtaista valtionavustuksista

s. 7

Oletko yksityisteiden asiantuntija?

Suomen Tieyhdistys on keskeinen yksityistiesektorin toimija. Yhdistyksemme toimii sektorin edunvalvojana, järjestää koulutuksia ja tapahtumia sekä julkaisee yksityistiealaan liittyviä kirjoja ja oppaita.

Nykyisen johtajan eläköityessä

etsimme joukkoomme uutta henkilöä vastaamaan yhdistyksen yksityistietoiminnasta.

Lisätietoja haettavana olevasta paikasta www.tieyhdistys.fi
Hakemukset on jätettävä viimeistään 15.3.2019

TIEKUNNAN ASIAT KUNTOON!

Kätevästi Internetissä NetWintie-ohjelmalla

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

Kysy lisää asiantuntijaltamme, niin valitaan tiekunnallenne sopivin vaihtoehto.

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



Ohjelmistoja tiekunnille
25 vuoden kokemuksella



Yksityistie Uutiset 2019

Yksityistieasioiden tiedotuslehti

Julkaisija

Suomen Tieyhdistys ry
Sentnerikuja 2
00440 Helsinki
Puhelin 020 786 1000
www.tieyhdistys.fi

Toimitus

Jaakko Rahja
Nina Raitanen
Liisa-Maija Thompson

Ulkoasu/paino

PPD Studio/Lehtisepät Oy
Painos 24.000

ISSN-L 2243-271X

ISSN 2243-271X (Painettu)

ISSN 2243-2728 (Verkkajulkaisu)

Osoitetietolähde

Tieyhdistyksen yksityistieosoiteisto

Osoitteenmuutos

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

Lehden valokuvat Jaakko Rahja,
ellei toisin mainittu.



Pääkirjoitus



Uusi laki mullistaa yksityistiemaailmaa

Uusi yksityistielaki on eittämättä merkittävin muutos, joka yksityistierintamalla on tapahtunut viime vuosina ja jopa vuosikymmeninä. Sen verran moni asia myllertyi tämän vuoden alussa.


Usean osapuolen yhteistyö yksityisteiden tienpidossa säilyi jatkossakin. Mutta kuntien rooli pienenee ja valtion rooli muuttuu, joten entistä selkeämmin päävastuu on tiekunnilla ja niiden yksittäisillä osakkailla.

Laki poisti kuntien tielautakunnat kokonaan niin, että niillä on vielä tämä vuosi aikaa siivota pöytänsä puhtaaksi. Toivottavaa on, että kunnat eivät muutosten takia vetäydy tiekuntien tukemisesta, sillä tiestömme hiussuonet koskettavat tavalla tai toisella suurin piirtein joka kolmatta suomalaista. Siten yksityisteillä ja niiden kunnolla on heijastusvaikutuksia koko yhteiskuntaan ja sen toimivuuteen.

Valtion ei tule jättää yksityisteiden tienpitoa vaille rahoitustukea. Tieverkolla on iso joukko teitä ja ennen kaikkea siltoja, jotka huutavat korjaajaansa. Yhden sillan remontti on niin iso haaste,

etteivät tieosakkaat siitä savotasta yksin selviä.

Osakkaiden tulee hoitaa tienpito yhteiseen lukuun ja mahdollisimman pitkälle myös yhteistuumin. Tehtävälista on pitkä ja olisikin hienoa, jos toiminta tiekunnissa tapahtuisi ilman ylimääräisiä kiistoja ja venkoiluja. Niistä ei yleensä hyödy kukaan. Toivottavasti Tieyhdistyksen uunituore opaskirja Yksityisteiden hallinto auttaa oikeiden ja lainmukaisten ratkaisujen löytymisessä.

Edellä mainituista ja monista muistakin asioista Tieyhdistys pitää vastuunkantajia ajan tasalla mm. helmi-maaliskuun Alueellisilla Yksityistiepäivillä. Silloin on tiekuntien, kuntien ja kaikkien muidenkin intressiryhmien edustajilla oiva mahdollisuus päivittää muutoinkin yksityistietietoaan. 

Jaakko Rahja

P.S. Opaskirja **Yksityisteiden hallinto 2019** on saatavilla tammikuun puolivälin jälkeen.

” Valtion ei tule jättää yksityisteiden tienpitoa vaille rahoitustukea.”

Jäsenyys Suomen Tieyhdistyksessä kannattaa!

Rahanarvoisia etuja tiekunnille!

Tutustu tarkemmin
www.tieyhdistys.fi



Tieyhdistyksen yhteystiedot yksityistieasioissa

Suomen Tieyhdistys ry

Sentnerikuja 2, 00440 Helsinki
Puhelin 020 786 1000
toimisto@tieyhdistys.fi
www.tieyhdistys.fi

Yksityistieasioissa palvelee

Erytisiantuntija Jaakko Rahja

Tieyhdistyksen jäsenasiat

Toimistosihteerit Tarja Flander

Yksityistieasioiden neuvontapuhelin

0200 345 20
Arkisin 9–18
0,92 euroa/min + pvm



YKSITYISTIEASIOIDEN NEUVONTAPUHELIN

0200 345 20

Arkisin 9-18

0,92 euroa/min+pvm





» Uusi laki on laaja. Sitä soveltavat tavalliset kansalaiset yksityisteiden varrella.

Lakiuudistus tarpeeseen

Joustavuutta ja tehokkuutta tienpitoon

Teksti: Kaisa Kuukasjärvi

Kauan odotettu uusi yksityistielaki tuli voimaan 1.1.2019. Edellinen laki on vuodelta 1963 ja aina, kun näinkin kauan toimineesta järjestelmästä siirrytään uuteen, aiheuttaa se muutostilanteessa uuden opettelua ja mahdollisesti joissain tilanteissa myös epätietoisuutta.

Peruslähtökohdat yksityisteiden tienpidon, järjestäytymisen ja toimitusmenettelyjen osalta haluttiin säilyttää pääosin vanhan lain mukaisina. Entinen yksityistielaki oli pääosin toimiva, mutta ajan saatossa auttamattomasti vanhentunut. Normipurun hengessä lakia on myös pyritty riisumaan turhasta sääntelystä.

Lakia on myös tuotu nykypäivään ottamalla huomioon yhteiskunnassa käynnissä olevat muutostrendit. Kaupungistuminen ja ikärakenteen muutos ovat näistä tärkeimpiä. Haasteena on, kuinka ylläpidämme yksityisteiden varsilla olevan osaamisen myös jatkossa.

Uusi vuosi toi siis mukanaan uuden yksityistielain, jonka perusratkaisuissa on tukeuduttu olemassa oleviin toimintamalleihin muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta, mutta joka tuo myös paljon uusia käytäntöjä, mahdollisuuksia ja vapauksia yksityisteitä koskevaan lainsäädäntöön.

Näkyvin muutos yksityistielaisissa on se, että laista on pyritty tekemään rakenteeltaan ja sisällöltään yhtenäinen kokonaisuus. Py-



» Valtion ja kunnan avustamisessa edellytyksenä on, että tiekunnan tiedot on ajantasalla yksityistierekisterissä ja Digiroadissa.

kälät on otsikoitu ja ne on järjestetty niin, että kansalainen löytäisi etsimänsä tiedon mahdollisimman vaivattomasti. Eri asiakokonaisuudet on pyritty kokoamaan lakiin loogisiksi kokonaisuuksiksi ja muun lain säädännön kanssa päällekkäinen sääntely

on pyritty poistamaan. Myös vanhentuneet säännökset on poistettu.

Mikä muuttuu?

Suurin sisällöllinen muutos on kuntien tielautakuntia koskevien säännösten poistaminen yksityistielaisista. Tielautakuntien yksityisteitä koskeville tehtäville oli siksi tarpeellista löytää korvaavat viranomaiset. Maanmittauslaitos valikoitui luonnollisesti tietoimituksia toteuttavaksi viranomaiseksi. Päätöksenteon laillisuusarviontia koskevat moitekanteet siirtyivät käräjäoikeuteen. Lisäksi ELY-keskuksille ja kuntien rakennusvalvontaviranomaisille siirtyi muutama pieni tehtäväkonaisuus.

Toinen tieosakkaita laajemmin koskettava muutos on yksityisteiden avustuskriteerien muutos. Vuoden alusta avustuskriteerit vapautuivat niin, että jatkossa riittää, että yksityistie on järjestäytynyt tiekunnan muotoon ja että yksityistiestä on olemassa ajankohtaiset tiedot yksityistierekisterissä sekä tie- ja katuverkon tietojärjestelmässä mm. painorajoituksista, tienkäytön rajoituksista ja kieltämisistä.

Näiden suurempien muutosten lisäksi tiekuntien toimintaan on pyritty lisäämään joustavuutta. Tie kunta voi uuden lain nojalla sopia esimerkiksi säännöistä. Säännöissä voidaan sopia laissa erikseen määritellyistä asioista

myös ohi lain, kuten kokouskäytäntöihin liittyvistä yksityiskohdista. Lisäksi tiekunnan kokouskäytäntöjä on pyritty modernisoimaan sallimalla mm. sähköiset kokousmenettelyt. Tie kunta voidaan myös perustaa, jakaa, yhdistää ja lakkauttaa tieosakkaiden omalla päätöksellä. Näistä päätöksistä tulee ilmoittaa Maanmittauslaitokselle.

Laki sisältää yksityistien suoja- ja näkemäalueista uudenlaista sääntelyä. Myös yhdyskuntateknisten laitteiden sijoittamista yksityisteiden tiealueelle on pyritty helpottamaan. Luvan tiealueelle sijoittamiseen antaa tie kunta, eikä kiinteistönomistajan lupaa enää tarvita.

Myös ympäristölainsäädäntöön on kiinnitetty aiempaa enemmän huomioita. Taavoitteena on, että jatkossa niin yksityistien kunnossapidossa kuin rakentamisessa kiinnitettäisiin huomiota ympäristölainsäädännöstä tuleviin vaatimuksiin, kuten kalojen vaellusreitteihin ja yksityistierumpujen asianmukaiseen kuntoon.

Yksityistielaki on laaja laki, jota soveltavat pääosin kansalaiset toimiessaan yksityisteiden varrella. Alkuvuoden aikana uudesta laista järjestetään infotilaisuuksia ja koulutuksia, joiden avulla uuden lain sisältöä pyritään avaamaan sen tuleville käyttäjille. ✓

Kirjoittaja on neuvotteleva virkamies liikenne- ja viestintäministeriössä

Yksityistielaki pähkinänkuoressa

Yksityistiet ovat nyt saaneen uuden lain vuoden alusta lukien. Mitä voisivat olla ne kenties tärkeimmät muutokset erityisesti tiekuntien ja myös kuntien kannalta? Siitä lyhyesti seuraavassa.

Teksti: Jaakko Rahja

- Kuntien tielautakunnat ovat lakanneet ja hoitavat tämän vuoden loppuun enää kesken-eräiset asiat.
- Tiekuunnan kokous kutsutaan koolle postitse. Osakkaat voivat kuitenkin sopia kutsusta sähköpostitse tai muulla tietoliikenneyhteydellä. Kutsuaika on vähintään 14 pv ja enintään 2 kuukautta ennen kokousta.
- Ylimääräinen tiekuunnan kokous tulee pitää tarvittaessa ja jos vähintään neljännes osakkaista sitä vaatii.
- Voidaan päättää, että tiekuunnan osakas voi osallistua tiekuunnan kokoukseen sähköisesti, kuten puhelimitse tai muulla tietoliikenneyhteydellä.
- Tiekuunnalla voi olla säännöt (ks. aiheesta oma artikkeli)
- Tiekuunta voi eräin edellytyksin hankkia, tarjota ja ostaa osakkaille muitakin palveluja kuin tienpitoa. Tämä voisi olla esim. kimp-
pajätehuollon järjestämistä. Tästä toiminnasta tiekuunnan mahdollisesti saama tulo ei ole yksityistielain mukaista tuloa.

- Tiekuuntien yhdistämisestä, jakamisesta ja lakkauttamisesta päätetään yksityistietoimituksessa tai kiinteistörekisterinpitäjän päätöksellä. Niistä voidaan päättää myös tiekuntien omilla päätöksillä ja ilmoittaa päätöksistä Maanmittauslaitokseen.
- Osakas voi jatkossakin olla tyytymätön tiekuunnan tekemään päätökseen. Hän voi vaatia päätöksen oikaisua tai nostaa kanteen käräjäoikeudessa. Perusteena oltava, että päätös ei ole syntynyt laillisessa järjestyksessä, päätös on lain tai tiekuunnan omien sääntöjen (tiekuunta voi sellaiset säätää) vastainen tai loukkaa hänen oikeutta tai osakkaiden yhdenvertaisuutta.
- Päätöksen oikaisuvaatimus tulee tehdä tiekuunnalle 30 pv aikana. Jos tiekuunnan kokous ei katso oikeaksi oikaista tekemäänsä päätöstä, voi osakas siitä nostaa kanteen tiekuntaa vastaan käräjäoikeudessa 30 pv kuluessa.
- Muutoinkin voi osakas ja muu asianosainen nostaa kanteen tiekuntaa vastaan käräjäoikeudessa, jos on tyytymätön tiekuunnan päätökseen. Aikaa siihen on 3 kk.
- Järjestäytymättömälle tielle voidaan perustaa tiekuunta yksityistietoimituksessa, mutta myös osakkaiden omassa perustamiskokouksessa. Siihen on jonkun tieoikeuden omaavan osakkaan kutsuttava kaikki muut osakkaat samalla tavalla kuin tiekuunnan kokous kutsutaan koolle. Tiekuunta syntyy vasta, kun sen perustamisesta on tehty ilmoitus Maanmittauslaitoksen yksityistierekisteriin.



» Yksityistien ja maantien liittymässä maantienpitäjä vastaa pysähtymis- ja etuajomerkistä ja yksityistien alittavasta rummusta. Muu vastuu on tiekuunnalla.

- Yksityistietoimituksessa maantieliittymään ja myös kahden yksityistien liittymään voidaan liikenneturvallisuuden perusteella määrätä näkemäalue. Samoin voidaan määrätä suoja-alue enintään 12 m etäisyydelle yksityistien keskilinjasta.
- Tiealueelta voi tienpitäjä poistaa liikkumista tai tienpitoa haittaavaa kasvillisuutta sekä näkemä- ja suoja-alueelta näkemää haittaavaa luonnontilaista kasvillisuutta.
- Liittyjä vastaa liittymästään. Kuitenkin yksityistien ja maantien liittymässä stop- ja etuajomerkistä vastaa maantienpitäjä. Maantielain uudistuksen seurauksena yksityistie- ja maatalousliittymän rumpujen kunnossapidosta vastaa myös maantienpitäjä.
- Valtio voi avustaa ELY-keskuksen kautta yksityisteiden tienpitoa sen mukaan, kun valtion talousarviossa osoitetaan varoja. Samoin kunta voi varoistaan avustaa yksityisteitä.
- Valtion ja kunnan myöntäessä yksityistielain mukaista avustusta on tiellä oltava tiekuunta. Samoin tiekuunnan tiedot on oltava ajan tasalla MML:n yksityistierekisterissä ja kansallisessa tietojärjestelmässä eli Digiroadissa (painorajoitukset, tienkäytön rajoitukset ja kieltämiset, lisäkilvet ja mielellään myös nopeusrajoitukset).
- Myös järjestäytymättömän tien osakkaiden on ilmoitettava Digiroadiin em. tiedot
- Toimittaessa tiealueella antaa tiekuunta suostumuksen yhdyskuntateknisten laitteiden (mm. sähkö- ja tietoliikennekaapelit)



» Tiekuunta voi järjestää osakkaille mm. kimp-pajätehuollon.

sijoittamiseen. Maanomistajan lupaa ei tarvita. Jos joku osakas vastustaa luvan myöntämistä, on asia vietävä tiekuunnan kokouksen päätettäväksi.

- Tieosakas maksaa tiemaksua tieyksiköinnin perusteella. Tiekuunnan eri teillä on mahdollista olla erilliset yksiköt. Osana tiemaksua voi olla perusmaksu hallintokulujen kattamiseksi. Lautan tms. erikoiskohteen (esimerkiksi jäätie tai purettava silta.) pitoa varten voi tiekuunta periä käyttäjiltä käyttömaksua tiemaksun sijaan.
- Perusmaksun voi sisällyttää myös ulkopuoliselta perittävään käyttömaksuun.

- Korvaus viimeisen 15 vuoden aikana rakennetusta (parannetusta) tiestä voidaan periä uudelta tieosakkaalta ja myös osakkaalta, jonka tienkäyttö on huomattavasti lisääntynyt sekä ulkopuoliselta käyttömaksun maksajalta.
- Tie- ja käyttömaksun ulosotossa voidaan periä maksun ja 6 prosentin koron lisäksi kohtuulliset perintäkulut.
- Tieoikeus voidaan perustaa yksityistietoimituksessa myös kunnalle ja valtiolle yleisen liikenteen osalta, vaikka kiinteistöä niillä ei tien varrella olisikaan.
- Tiekuunta voi hankkia avukseen entiseen tapaan ulkopuolisen tieasiantuntijan, joka toimii toimitsijamiehenä tai hoitokunnan alaisena asiantuntijana. Mutta tiekuunta voi valtuuttaa jonkin ulkopuolisen toimijan hoitamaan kokonaan tiensä tienpidon ja hallinnon, enintään neljäksi vuodeksi kerrallaan. Valtuutus-päätös tulee tehdä yksimielisesti. Toimijalla on tienpitäjän vastuun ja päätösvalta sopimuksen puitteissa, jonka tiekuunta ja ulkopuolinen toimija tekevät. Toimijalla on esimerkiksi oikeus periä osakkailta tiemaksun korvauksena toimeksiannosta.

Edellä oleva oli lyhyttä tiivistelmää. Lakiin paineutetaan enemmän helmi-maaliskuussa 16 paikkakunnalla Alueellisessa Yksityistiepäivässä. Tarkemmat tiedot tästä kiertueesta löytyvät sivulta www.tieyhdistys.fi. Laki löytyy Finlexistä, sinne on linkki myös Tieyhdistyksen sivulta. ▼

Säännöillä hieman lisäjoustoa hallintoon

Teksti: Esko Hämäläinen
Piirros: Tuija Eskolin

Tiekunta voi säännöissään (YksTL 51 §) päättää joidenkin toimintaansa ja hallintoonsa liittyvien asioiden järjestämisestä yksityistielaissa säädetystä poikkeavastikin. Kovin suurta poikkeamisvaltaa lainsäätäjät ei kuitenkaan tarjoa. Lisäksi poikkeamiseen tarvitaan tiekunnan kokouksessa yksimielinen päätös. Säännöissä voidaan lisäksi täsmentää ja selkeyttää lain säännöksiä.

Sääntöjen käyttöönotosta voidaan päättää jo tiekunnan perustamisen yhteydessä. Jos tällaista päätöstä ei ole - niin kuin useimmilla tiekunnilla ei ole - valmistelee tiekunnan toimielin tarvittaessa ehdotuksen säännöiksi tiekunnan kokouksessa vahvistettavaksi. Ehdotus täytyy liittää kokoukseen.

Tiekunnan säännöissä voidaan päättää tienpidon lisäksi muista teiosakkaille tarjottavista palveluista, esimerkiksi jätehuollosta (YksTL 52 §). Jos tällaisia muita palveluja halutaan ja päätetään tarjota, on tiekunnalla siis oltava säännöt, joissa asiasta päätetään. Sääntöjen hyväksyminen tältä osin edellyttää lisäksi yksimielistä päätöstä tiekunnan kokouksessa. Tämä on perusteltua, sillä teiosakkaita ei ilman omaa suostumustaan voida velvoittaa ottamaan vastaan tällaisia muita palveluja.

Tiekunnan hallinnon osalta voidaan laista poikkeavalla tavalla säännöissä päättää:

- hoitokunnan jäsenten määrästä (YksTL 53 §)
- tiekunnan nimenkirjoituksesta (YksTL 56 §)
- tiekunnan kokouksen koollekutsujasta (YksTL 61 §)
- tiekunnan kokouksen koollekutsumisajankohdasta (YksTL 61 §)
- tiekunnan kokouksen pöytäkirjanpitäjästä (YksTL 62 §)

Ilman hyväksytyjä sääntöjä ei näissäkään asioissa voida siis poiketa lain säännöksistä. Sääntöjen hyväksyminen edellyttää näiltä osin yksimielistä kokouspäätöstä. Tältä osin sääntöjen käyttämiseen velvoittamista ja yksimielisyysvaatimusta ei voida pitää kovin onnistuneena. Pienikin poikkeama lain säännöksistä - vaikkapa hoitokunnan jäsenten ja varajäsenten määrä - edellyttää sääntöjen käyttöönottoa, niiden yksimielistä hyväksymistä ja vieläpä ilmoittamista Maanmittauslaitoksen yksityistierekisteriin. Onkohan tämä kaikki ihan loppuun asti mietittyä?

Teiosakkaalla on aina oikeus saattaa säännöt tiekunnan kokouksen käsiteltäväksi. Niinpä osakas voi päättää ruveta vastustamaan jotakin aiemmin yksimielisesti hyväksytyä sääntökohtaa. Sääntöjä on tällöin muutettava, muutoksesta on ilmoitettava, jne. Onneksi tiekunnissa ei tällaista ainakaan kiusaamismielessä tapahdu! Perustuslain muuttaminenkin onnistuu meillä määränemmistöllä, ehkäpä tiekuntien sääntökin voitaisiin hyväksyä ilman täydellistä yksimielisyyttä?

Tässä yhteydessä on syytä mainita itsestänselvyys, että säännöt eivät millään tavoin saa loukata teiosakkaiden laissa säädettyjä oikeuksia tai osakkaiden yhdenvertaisuutta.

Edellä mainittujen asioiden lisäksi säännöissä voidaan päättää:

- tiekunnan sähköisestä kokouksesta (YksTL 58 §)
- tiekunnan kokouksen ajankohdasta (YksTL 60 §)
- tiekunnan vuosikokousrytmistä (YksTL 60 §)

Näissä asioissa voidaan tehdä päätös ilman sääntöjäkin tiekunnan kokouksessa. Ei siis välttämättä vaadita sääntöjä eikä yksimielisyyttä. Myös mahdollisten sääntöjen hyväksyminen näiltä osin voi siten tapahtua normaalisti enemmistöpäätöksellä. Kaikista muista hallintoon ja tienpitoon liittyvistä asioista tiekunta voi sopia säännöissään lain puitteissa.

Tiekunta voi vahvistaa itselleen säännöt, vaikka säännöissä ei millään tavoin poikettaisikaan lain kirjaimesta. Säännöt olisivat tällöin vain informatiiviset, lain säännöksiä teiosakkaille selventävät. Vastaavanlaisia, mutta aiemmin epävirallisia sääntöjä monet tiekunnat ovat jo vuosia käyt-



täneetkin. Myös tällaisten informatiivisten sääntöjen rekisteröiminen ja siten virallistaminen on mahdollista, mutta ei välttämätöntä.

Yksityistielain 61 §:ssä säädetään, että tiekunnan säännöt on toimitettava teiosakkaille kokoukseen mukana. Näin on meneteltävä, kun säännöt ensi kertaa vahvistetaan. Käytännössä on turha lähettää sääntöjä tämän jälkeen kaikkien kokouksetuosten liitteenä. Kokouksessa voidaan mainita, että säännöt ovat kokouksessa saatavilla. Teiosakkaalla on lain 51 §:n mukaan muutoinkin aina halutessaan oikeus saada kopio säännöistä, jos on omansa onnistunut hukkaamaan. Jos sääntöihin esitetään tehtäväksi muutoksia, on säännöt ja muutosehdotus tietenkin lähetettävä. Sääntöjen muuttamisesta on mainittava myös kokouksessa.

Pääasia teiosakkaiden informoinnissa tietenkin on, että

kaikki teiosakkaat tietävät, miten missäkin asiassa tiekunnassa toimitaan. Erityisesti uusille teiosakkaille sääntöjen saaminen ja omaksuminen on tarpeen. Lisäksi teiosakas voi hakea muutosta tiekunnan johonkin päätökseen myös sillä perusteella, että päätös on tiekunnan sääntöjen vastainen. Siksikin kaikkien teiosakkaiden tuntemus sääntöjen sisällöstä on tärkeää. Ja tietenkin yhtä tärkeää on sääntöjen noudattaminen.

Säännöt tulevat voimaan, kun tieto niiden hyväksymisestä on merkitty yksityistierekisteriin. Myöhemmin myös sääntöjen sisältö on tarkoitus liittää sellaisenaan yksityistierekisteriin tiekunnan muiden tietojen yhteyteen. ✓

Kirjoittaja on Yksityisteiden hallinto 2019 kirjan kirjoittaja, diplomi-insinööri Kärkölästä

Tiekunnan tiedot

Jaakko Rahja

Yksityistielain muutos toi yksityistielle veloitteen toimittaa eräitä tietoja itsestään ja tiestään. Tämä tiedonantovelvollisuus on myös ehtona sille, että tiekunta voi saada yksityistielain mukaista avustusta kunnalta tai valtiolta.

Yksityistierekisteri

Yksityistien tiekunnan on ilmoitettava yhteistietonsa Maanmittauslaitokseen. Tiedoilla tarkoitetaan tietoja tiekunnasta (kunta, tien ja tiekunnan nimi ym.) sekä tiekunnan yhteishenkilöstä (nimi, yhteystiedot).

Parhaiten tämä tapahtuu tekemällä ilmoitus netissä Maanmittauslaitoksen sivustolla olevalla lomakkeella. Oikea sivu löytyy vaikkapa hakusanoilla Tiekunnan yhteistiedot. Suora osoite on www.maanmittauslaitos.fi/lomakkeet/tiekunnan_yhteystiedot_

Digiroad

Digiroad on Väyläviraston (aiemmin Liikennevirasto) kansallinen tie- ja katutietojärjestelmä. Sen tietoja käyttävät mm. navigaattorifirmat, pelastustoimi sekä myös metsäteollisuuden ja maitokuljettusten reittisuunnittelijat. On siis hyvä,

että myös yksityisteistä tiedot ovat kohdallaan.

Yksityistielaki edellyttää, että tiekunnat ja myös järjestäytymättömät tiet toimittavat Digiroadiin tietoja liikenteen ja tien rajoituksista. Toimitettavia tietoja ovat

- tiedot pysyvistä painorajoituksista (sillat ja tiet)
- liikenteen kiellot ja rajoitukset (esim. moottoriajoneuvolla ajo kielletty) ml. mahdolliset lisäkilvet (tonteille ajo sallittu tms.)

Suosittelavaa on samalla toimittaa tiedot nopeusrajoituksista, koska se parantaa navigaattorien toimintaa ja voi vähentää ylimääräistä tien käyttöä. Nämä tiedot joutuu joka tapauksessa ilmoittamaan kesän 2020 jälkeen.

Lisäksi tulee toimittaa kopio kunnan suostumuksesta em. merkkeihin. Tielii-kennelakihan sanoo, että liikenteen ohjauslaitteen asettamisesta päättää tiekunta, mutta siihen on saatava kunnan suostumus. Jos suostumusta ei ole tai sitä ei löydy, kannattaa sellainen hakea kunnalta kaikkiin tiekunnan liikennemerkkeihin samalla kertaa ja laittaa suostumus sen jälkeen hyvään talteen.

Digiroadiin tulee ilmoittaa myös se, että ei ole mitään rajoituksia tai kieltoja. Ellei sitä tee, ei tiekunta voi saada valtion eikä kunnan avustusta.

Tiedot Digiroadiin toimitetaan sähköisesti. Tätä artikkelia kirjoitettaessa se tapahtuu sähköpostitse info@digiroad.fi. Jossakin vaiheessa tulee sähköinen lomake Digiroad-sivulle, joka parhaiten löytyy googlaamalla 'digiroad'. Digiroadiin pääsee myös osoitteella www.vayla.fi/yksityistiet.



» Uuden lain myötä erityiskohteilla voi olla erillisyksiköinti.

Uudet suositukset MML:sta

Tieyksiköinti 2019

Teksti ja kuva: Harri Isomäki

Maanmittauslaitos on päivittänyt yksityistien yksiköinnin suositukset. Muutos ei mitätöi tiekunnalla nyt voimassaolevaa tieyksikkölaskelmaa. Sen kanssa voidaan toimia myös vuonna 2019 ja ottaa uudet suositukset käyttöön, kun on aika uusia yksikkölaskelma kokonaisuudessaan.

Yksiköinnin muuttaminen

Yksityistielaisissa tieosakkaan osuutta tienpidon kustannuksista kuvataan tieyksikkömäärällä.

Määritelmä tieyksiköinnin muuttamisesta ei muuttunut uuden lain myötä. Tieosakkaalla on oikeus vaatia tieyksikköjensä uudelleen jakamisesta, mikäli jakoon vaikuttavat seikat ovat olennaisesti muuttuneet, tai tieyksikkölaskelma on ollut muuttumattomana vähintään viisi vuotta.

Uusia suosituksia

Tieyksiköiden laskennan helpottamiseksi on Maanmittauslaitos julkaissut suosituksia jo 40 vuoden ajan. Edellinen versio, *Käsikirja yksityisteiden tienpidon osittelusta*, julkaistiin vuonna 2016.

Uuden yksityistielain myötä yksiköinnin suositukset on päivitetty. Samalla ne saivat uuden nimen *Yksityistien tieyksiköinti*. Suositukset löytyvät Maanmittauslaitoksen kotisivulta. Ruotsinkielinen versio tulee myöhemmin keväällä.

Uuden yksityistielain tarkoituksena on joustavoittaa ja sujuvoittaa tiekuntien toimintaa. Lain yhtenä tavoitteena on ammatimaistaa tienpitoa ja tien hallinnointia. Asioiden tehokkaampaa järjestämistä varten tiekunnista voi joskus olla järkevää tehdä isompia kokonaisuuksia. Tiekunnassa voi nyt olla yksi yksittäinen tie tai useampia teitä, jotka eivät edes välttämättä ole yhteydessä toisiinsa. Mutta näillä erillisillä teillä voi olla erilaiset käytöt ja siten myös erilaiset kunnosapitotarpeet ja -kustannukset.

Kustannusten tasapuolisen ja ehkä oikeudenmukaisemman jakaantumisen takia voi-

daan jatkossa laatia tiekunnan eri tieosille erilliset tieyksikkölaskelmat. Erilisiä yksiköitä voidaan käyttää myös siltojen, yksityistielosien sekä tieosien alueella, minne esimerkiksi ohjataan kevyttä liikennettä.

Pieniä muutoksia painolukuihin

Kotitalouksilla on käytössä useimmiten useampi kuin yksi auto. Uudessa suosituksessa asumiseen liittyvän liikennöinnin lähtökohdaksi on otettu tuo realiteetti ja siksi asuin-kiinteistön ohjeellinen painoluku ULA on nyt 1 100 (ennen 900) vastaamaan kahden auton käyttöä. Vastaavasti on korotettu hiukan erilaisten lomakiinteistön painolukuja ULL.

Metsien hoito ja hakkuu teetetään nykyisin lähes aina ulkopuolisten ammattilaisten ja urakoitsijoiden toimesta. Aikaisemmassa käsikirjassa oli metsän hoitotyö ja varsinaisen puutavaran kuljetus eroteltu yksiköinnissä niin, että laskettiin erikseen sisäinen ja ulkoinen liikenne. Tämä ei oikein vastaa nykypäivän metsänhoitoa. Nyt suositellaan, että metsän yksiköt ovat kokonaisliikenteen yksiköitä (MeL), jolloin yhdistyy metsänhoidon ja puutavaran kuljettamisen liikenteet.

Tieyksikkölaskelmat ja tieyksiköt ovat suoraan yhteydessä tieosakkaiden maksamiin euroihin. Olisi siksi hyvä, jos yksiköinnin periaatteet olisivat edes suurin piirtein oikeudenmukaiset. Kiinteistöjen käyttö, teiden liikenne ja liikenteeseen käytettävät ajoneuvot ovat muuttuneet ja muuttuvat jatkossakin. Siksi tieyksiköinnin suosituksia tulitaneen tarkastelemaan myös tulevaisuudessa.

Kirjoittaja on asiantuntija Maanmittauslaitoksessa



» Kun yksityistien käytön rajoitus- ja kielto tiedot ovat Digiroadissa, sujuu navigointikin paremmin (kuva Ari Eteläniemi).

Avustuskriteerit muuttuvat

Valtionavustukset yksityisteiden parannushankkeisiin

Teksti ja kuva: Kai Paavola

Yksityisteiden valtionavustuksia vuodelle 2019 on 17 miljoonaa euroa. Määräraha on hiukan noussut viime vuodesta. Viimeistään nyt tiekunnissa onkin hyvä tiedostaa avustusmahdollisuus ja aktivoitua parantamistarpeessa olevien teiden kunnostamiseen.

Tiekunnat voivat edelleen hakea valtionavustusta avustuskelpoisuuden ehdot täyttävän yksityistien parantamishankkeeseen ympäri vuoden, mutta hakemus tulee toimittaa hyvissä ajoin ennen hankkeen suunniteltua toteutusaikaa.

Avustuskelpoisuus

Uusi yksityistielaki toi muutoksia valtionavustuksien kelpoisuusehtoihin. Merkittävä muutos oli, että vaatimukset pysyvästi asutuista talouksista ja tien vähimmäispituudesta poistuivat. Lisäksi tiekunnille tulee velvollisuus huolehtia eräiden yksityisteitä koskevien tietojen ajantasaisuudesta.

Valtionavustusta voidaan myöntää vain järjestäytyneelle yksityistielle eli tiekunnalle. Tiekuuntaa koskevat tiedot tulee olla ajantasaiset Maanmittauslaitoksen ylläpitämässä yksityistierekisterissä ja myös tie- ja katuverkon tietojärjestelmässä (Digiroad).

Syytä muistaa, että parantamishankkeen käynnistämistä, harkinnanvaraisen valtionavustuksen hakemisesta ja avustuksen vastaanottamisesta tulee päättää tiekunnan kokouksessa. Hankkeen valmisteluun ja erityisesti suunnitteluun tiekunnan kannattaa käyttää ammattitaitoista suunnittelijaa.

Huolellisuutta avustushakemuksiin

Ennen hankkeeseen ryhtymistä kannattaa tiekunnan tarkistaa uusimmat ohjeistukset. ELY-keskuksen yksityisteitä koskevilta internetsivuilta (www.ely-keskus.fi/yksityistiet) löytyy lisätietoa sekä ajantasaiset hakemuslomakkeet.

Sähköisen asioinnin mahdollisuus on lisääntynyt ja tiekunnat voivat toimittaa hakemuksen myös käyttämällä ELY-keskuksen yleistä asiointilomaketta, jonka liitteeksi hakemus tulee liittää. Sähköinen asiointi ja huolellisesti täytetyt hakemukset nopeuttavat käsittelyä. Lisäksi tiekuunta saa sähköisesti toimitetun lomakkeen käsittelyyn siirtymisestä vastauksen sähköpostiin automaattisesti.

Avustuksien hakeminen

Valtionavustushakemukset koko maan osalta toimitetaan keskitetysti seuraavaan osoitteeseen:

Pirkanmaan ELY-keskus
Kirjaamo
PL 297, 33101 Tampere

tai sähköisesti ELY -keskusten yleisen asiointilomakkeen liitteenä Pirkanmaan ELY-keskuksen. Asiointilomake (Yleinen asiointilomake yksityishenkilöille) löytyy seuraavista osoitteista:

www.ely-keskus.fi/asioiverkossa
www.suomi.fi/

Tietoja ja neuvontaa yksityisteiden valtionavustuksista saa Liikenteen asiakaspalvelusta ma-pe klo 9–16:

- 0295 020 600 asiakaspalvelu
- 0295 020 601 kundservice
- 0295 020 603 neuvonta yksityisteiden valtionavustuksista
- liikenteen.asiakaspalvelu@ely-keskus.fi
- Chat-palvelu (arkisin klo 12–16, www.ely-keskus.fi/yksityistiet).

Avustusten kohdentaminen

Valtionavustusta myönnetään yksityistien tienpitoon ja määrärahan puitteissa ensisijaisesti rakentamiseksi luettavaan tien parantamiseen.

Avustuksia kohdennetaan erityisesti tien liikennöitävyyden kannalta kriittisiin parantamishankkeisiin kuten siltahankkeisiin, jotka usein ovat myös elinkeinoelämän kuljetusten ja liikenneturvallisuuden kannalta tärkeitä. Lisäksi avustettavia kohteita voivat olla esimerkiksi teiden laajat kantavuuden parantamishankkeet sekä tulva- ja routavaurioiden korjaamiset.

Valtionavustuksen osuus on enintään 50 % hankkeen hyväksyttävistä arvonlisäverollisista kustannuksista. Merkittävimmässä kohteissa, kuten siltojen parantamishankkeissa, avustusosuus voi olla harkinnanvaraisesti enintään 75 %. Avustukseen oikeuttavia kustannuksia ovat hankkeen suunnittelusta, parantamistyön toteutuksesta ja valvonnasta aiheutuvat kohtuulliset kustannukset.

Yksityistie on valtionavustuskelpoinen, jos

- sen asioiden hoitamista varten on perustettu tiekuunta
- tiekuuntaa ja yksityistietä koskevat tiedot yksityistierekisterissä sekä tie- ja katuverkon tietojärjestelmässä ovat ajantasaiset (YksTL 83 §)

Avustuksien myöntämisestä päättää alueen toimivaltainen ELY-keskus. Tien avustuskelpoisuuden ehdot tarkistetaan aina parantamishakemuksen käsittelyn yhteydessä. Parantamisen avustuspäätöksessä määritellään valtionavustuksen enimmäismäärä, valtion avustusosuus ja tarvittavat muut ehdot.

ELY-keskukselle uusia tehtäviä

Uuden lain myötä ELY-keskuksille siirtyi pari uutta tehtävää.

Mikäli tiekunnan kokouksen koollekutsumista laiminlyödään, voidaan uuden lain mukaan hakea ELY-keskukselta valtuutusta kokouksen kutsumiseksi koolle (YksTL 61 §). Aiemmin tämän valtuutuksen myönsi kunnan tielautakunta. ELY-keskukselta voi nyt myös hakea teettämishanketta tietoinnissa päätettyjen tienpidollisten velvoitteiden tehostamiseksi (YksTL 23 §).

Kirjoittaja on yksityistieasiantuntija Keski-Suomen ELY-keskuksessa



»Siltojen parannushankkeisiin on mahdollista saada valtion harkinnanvaraista rahoitustukea jopa 75 prosenttia.



KIRJA

Yksityisteiden hallinto

Opas lain ja hallinnon salaisuuksiin

Jaakko Rahja

Yksityistiet koskettavat tavalla tai toisella joka kolmatta suomalaista. Pienuudestaan huolimatta nämä pientiet näyttelevät erittäin suurta roolia koko yhteiskunnan toimivuudessa.

Yleishyödyllinen Suomen Tieyhdistys on julkaissut uutta yksityistielakia ja tiekuntien hallinnon kiemuroita avaavan oppaan *Yksityisteiden hallinto*.

Yksityistien tienpito on monen osapuolen yhteistyötä. Päävastuu on kuitenkin tiekunnalla ja sen osakkailla. Nyt vielä kenties enemmän kuin aiemmin. Toki myös valtiolla ja kunnilla on omat roolinsa.

Suomalainen yksityistiejärjestelmä on maailmanlaajuisesti ainutlaatuinen ja on vuosikymmenten aikana osoittautunut erinomaisen toimivaksi. Ilkka Taipaleen kirjassa *Sata innovaatiota Suomesta* on tiekuntatoiminta ja tieisännöinti nostettu yhdeksi esimerkiksi suomalaisesta innovaatioista.

Meillä on erityislaki, jonka mukaan hallintoa ja asioita yksityisteillä hoidetaan. Muissa maissa näin ei ole. Kunhan nämä pelisäännöt tunnetaan ja kaikki niiden mukaan toimivat, voisi kuvitella vältettävän turhia tieriitojakin.

Tieyhdistyksen painotuoreessa oppaassa *Yksityisteiden hallinto* on lainsäädäntöä seurattu vuoden 2019 alkuun saakka. Kirjassa on yksityistielaki ja moni muukin asia avattu hyvin käytännönläheisesti. Mukana on myös erilaisia asiakirjamalleja ja esimerkkejä. Kirjan on kirjoittanut DI Esko Hämäläinen. Sama henkilö, joka on tehnyt vanhemmatkin oppaat. Puuhassa ovat olleet myös Jaakko Rahja ja taittaja Tuija Eskolin.

Kirjan hinta on 35 euroa ja jäsenille vain 28 euroa.



» Kirjan tekijöitä luovuuden pyörteissä.

Uria, kuoppia, pölyä ja pyykkilautaa

Pölynsidonta ehkäisee monta harmia

Soratiessä pöly on tärkeä aine. Se sitoo pienet kivet toisiinsa ja tiehen. Jos käy niin, että kuivuus ja liikenne nostattavat pölyn ilmaan, tulee harmia tienkäyttäjälle, tien kunnossapitäjälle ja tienvarren asukkaille.

Teksti: Ronnie Karlsson

Pölyllä on useita haitallisia vaikutuksia viihtyvyyteen ja terveyteen. Se ärsyttää silmiä ja kulkeutuu keuhkoihin ja sydämeen saakka. Pahimmillaan pöly voi edesauttaa vaikeiden hengitystie- ja sydänsairauksien syntymistä. Lisäksi esteettinen kiusa tulee siitä, että pölyävä soratie sotkee ikävästi tien varrella asuvien ikkunat, pyykki ja istutukset.

Pölynsidonta säästää soraa

Kun soratien sidonnaisaine katoaa pölynä ilmaan, tien pikkukivet alkavat irtoilla. Tien kuluminen nopeutuu ja pian siihen ilmestyy ikäviä kuoppia, uria tai pyykkilautaa eli niin sanottua 'nimismiehen kiharaa'. Vaaralliset kuopat ja irtoavat kivet voivat vahingoittaa tiellä kulkevia ajoneuvoja.

Pölynsidonnassa käytettävä tiesuola sitoo tien hienoaineksen kiinni kulutuskerrokseen. Jos pöly on ehtinyt poistua tien pinnasta, ei sitä sinne enää takaisin saada ja tällöin tarvitaan uusi murske kulutuskerrokseen. Näin ollen tien kunnossapidossa voidaan säästää monta kallista sorakuormaa, kun pölynsidonta tehdään ajoissa.

Kesäsuola sitoo pölyn

Kotikonstein pölyntymisestä on hankala päästä eroon. Esimerkiksi pelkällä vedellä kasteleminen ei auta kauaa. Vesi kuivuu ja

haihtuu nopeasti, jolloin pölyäminen alkaa pian uudelleen.

Tiesuola eli ns. kesäsuola on useimmiten kalsiumkloridia. Se imee kosteutta itseensä ja siitä muodostuvalla liuoksella on alhaisempi höyrypaine ja suurempi pintajännitys kuin vedellä. Tällöin se sitoo kosteuden hyvin tien pintaan muodostaen pölyä sitovan kerroksen. Tiesuola levitetään hiutaleena tai liuoksena.

Oikea ajankohta käsittelyyn

Oikea-aikainen ja muutoinkin onnistunut pölynsidonta kestää yleensä koko kesän. Otollisin hetki on aikainen kevät, heti lumien sulettua ja kelirikkokauden päätyttyä. Tällöin tiessä itsessään on tarpeeksi kosteutta, jolloin kalsiumkloridi liukenee nopeasti. ✓

Kirjoittaja on Tetra Chemicals Oy:n myynti- ja markkinointipäällikkö





» Soratien pintaan syntyy aaltomaisuutta, jos siitä on tarpeellinen hienoaines kadonnut.

Soratien hyvä kulutuskerros

Soratien kulutuskerroksen kunto määrittää pitkälti sen, millainen tie on käyttä. Tasainen ja pölyämätön pinta jouduttaa matkaa, kun taasen hyppyttävät nimismiehenkiharat, velliintynyt pinta tai auton nostattama pölypilvi saavat kuskin päästämään helpostikin muutaman kirosanan.

Teksti: Nina Raitanen

Soratien hyvä kulutuskerros toimii melkein kuin päällystetyn tien asfaltti. Hyvä pinta on tiivis, tasainen ja pölyämätön. Pinnan muoto on sopiva, jos vesi ei lätköidy ja tiellä on turvallista ja miellyttävä ajaa.

Onnistuneen kulutuskerroksen salaisuutena on oikeanlainen murske ja tien pinnan pitäminen kuivana.

Hienoaineksen merkitys

Kulutuskerroksen oikea paksuus on vähintään viisi senttimetriä, mieluummin 6...7 cm. Minimissään kerroksen pitää olla 1,5 kertaa käytetyn maksimiraekoon paksuus. Rakennetuilla sorateilla ja kelirikkokohteissa voi kulutuskerrosta olla 10 senttiä.

Murskeen tärkein ominaisuus on oikeanlainen rakeisuus. Sitä kuvaava rakeisuuskäyrä



» Kulutuskerroksen hyvään hoitoon kuuluu oikeanlainen murske ja sen pölynsidonta.

kertoo erikokoisten kivilajien osuudet. Maksimiraekoko on hyvä tietää jo pelkästään arvioitaessa kulutuskerroksen paksuutta.

Maksimiraekoon lisäksi huomio pitää kiinnittää hienoaineksen eli 0,063 mm seulan läpi menneen aineksen määrään. Tämän aineksen osuus olisi hyvä olla 8-15 %. Sopiva määrä hienoainesta sitoo isommat kivrakeet yhteen ja niiden väliin ei jää tyhjää tilaa.

Jos hienoainesta on murskeessa liian vähän, eivät isompien kivrakeiden välit täyty ja rakeet eivät sitoudu yhteen. Tällöin suuremmat rakeet jäävät irtonaisiksi ja ne jäävät pyörimään tien pinnalle 'kuulalakeiksi' ja lopulta ne päätyvät sivuojiin. Myös niin sanottu 'nimismiehen kiharat' ovat seurausta liian pienestä hienoaineksen määrästä. Pinnan epätasaisuudet saavat ajoneuvon pyörät jousitukselta johtuen aaltomaiseen liikkeeseen. Pyörät irrottavat irtonaista pintamateriaalia aallon pohjista ja kasaavat sitä aallon harjoiksi. Liian suuri hienoainespitoisuus puolestaan

altistaa tien pintakerroksen pintakelirikolle ja liejuuntumiselle.

On hyvä huomata, että alun perin murskeessa on voinut olla oikea määrä hienoainesta. Tien kuivuminen, tuuliset säät ja liikenne ovat kuitenkin saattaneet viedä hienoaineksen mennessään, jos oikea-aikaisesta suolauksesta keväällä ja kesällä ei ole huolehdittu. Usein suolausta pidetään tarpeellisena ainoastaan suojamaan pihvoja ja kasvimaita pölyltä, mutta kalsium- tai magnesiumkloridin käytöllä on suuri vaikutus siis myös tien pintakuntoon.

Hienoaineksen määrä kulutuskerroksessa saattaa aikaa myöten myös lisääntyä, jos kivrakeet hiertyvät ja murenevat autojen kulutuksesta.

Jos tiessä vaikuttaa olevan liian suuresta tai liian pienestä hienoainemäärästä johtuvia ongelmia, olisi tämä syytä ottaa huomioon seuraavassa sorastuksessa. Murskeen lisäyksellä on hyvä kompensoida vanhan kulutuskerroksen puutteita.

Murske on tärkeä materiaali

On mineraaleja, jotka eivät sovi sorateiden kulutuskerroksiin. Liian puikkoinen kiviaines voi aiheuttaa ongelmia, kuten rengasrikkoja. Erityisesti Pohjanmaan rannikolla, Pirkanmaalla ja eräillä alueilla Keski-Suomessa on havaittu puolestaan liian pehmeitä, levymäisiä ja rapautuvia mineraaleja, jotka eivät kulutuskerrokseen sovi. Näiden kiillemineraalien kosteustilakerkyys on muita mineraaleja suurempi, jolloin pinta liettyy

helposti. Kulutuskerrosmurskeen vedensitomiskykyä ja sen aiheuttamaa kelirikkoherkkyttä voidaan selvittää esimerkiksi laboratoriotokokein, mutta aina tämä tietenkään ei ole mahdollista.

Hyvä keino varmistua entuudestaan tuntemattoman murskeen ominaisuuksista on testata murskeen toimivuutta lyhyellä pätkällä tai käydä katsomassa, miten se on toiminnut joillakin muilla teillä. Murskeen laatuun kannattaa panostaa, sillä se on kenties tärkein materiaali yksityistiellä. Murskeen toimittajalta olisi hyvä saada aina kyseisen murskeen rakeisuuskäyrä.

Kuiva tie pysyy kunnossa

Tierakentamisen tärkein kulmakivi on kuivatus. Myös kulutuskerroksen toimivuuden kannalta kuivatus on tärkeässä asemassa. Oikein muotoiltu tienpinta, sopivat sivukaltevuudet ja reunoilta poistetut palteet johtavat veden tien pinnalta sivuojiin.

Jos vesi lätköityy tielle, irtoaa auton pyörän iskuvaikutuksesta kivrakeita toisiinsa sitovaa hienoainesta. Silloin isommat kivrakeet jäävät irtonaisiksi. Näin syntyy yksittäisiä reikiä, reikäjonoja, nimismiehen kiharoita ja kiusallista pölyämistä.

Keväällä lumen sulaessa ja syksyllä tai lauhan talven sateiden aikana kulutuskerros pehmenee. Tällöin voi syntyä pintakelirikkoja. Tien hyvä kuivatus varmistaa, että kulutuskerros ja sen alla olevat rakenteet kuivuvat nopeasti. Siten voidaan välttyä kelirikon aiheuttamilta ongelmilta tai ainakin voidaan vaikuttaa niiden kestoa lyhentävästi. ▼



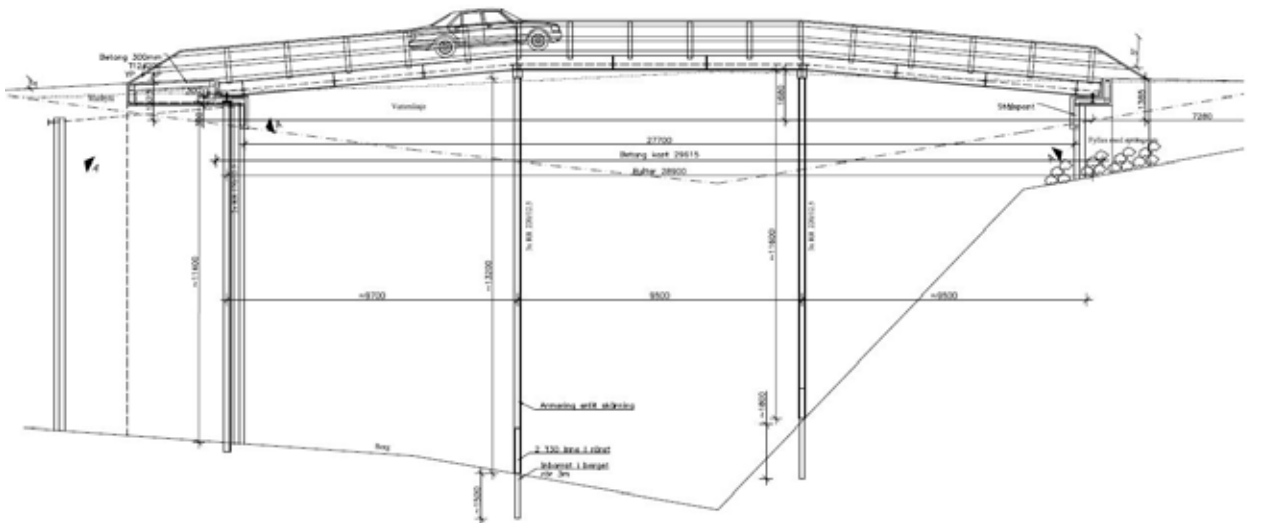
Siltarakennushanke tieisännöitsijän näkökulmasta

Teksti ja kuvat: Tony Rosqvist

Uuden sillan rakennusurakka on haaste, jota tieisännöitsijällekin ei usein tarjoudu. Mutta joskus sellainen voi tulla eteen. Eräs tiekunta oli päättänyt korvata 1970-luvun alussa rakennetun, kantavuudeltaan 2 t olevan puusillan uudella sillalla, jonka kantavuus olisi vähintään 50 tonnia. Näin tukkirekat saataisiin vesiväylän yli. Aiemmin tukit oli rahdattu proomuilla. Sillan jänneväli oli noin 40 m. Kantavien rakenteiden materiaaliksi valikoitui teräs.

Hankepäätös tehtiin ylimääräisessä tiekokouksessa syksyllä 2015. Tieisännöitsijänä sain tehtäväkseni olla yhteishenkilö suunnittelutoimistoon ja hoitaa tarjouskilpailu. Eriyisiä lupia rakentamiseen ei tarvittu, koska vanhan sillan aukkolausunto oli yhä pätevä. Liikenneviraston ohjeiden mukaan silta olisi avustuskelpoinen.

Siltasuunnittelija löytyi omasta kunnasta. Kyseinen toimisto oli joitain vuosia aiemmin suunnitellut hieman pienemmän terässillan. Toimeksiantona oli piirtää silta niin yksityiskohtaisesti (liityntäratkaisut, materiaalit, mitat), että siltaurakoitsijat pystyvät antamaan tarjouksensa. Lähtökohtana oli tulokset pohjatutkimuksista.



Keväällä 2016 tiekunta päätti hakea ELY:ltä avustusta. Tässä vaiheessa oli yleispiirustus terässillasta käytettävissä. Tarjouspyyntö laitettiin Hilmaan ja määräaikaan mennessä ilmaantui kymmenisen kiinnostuksen ilmaisuja. Kaikille lähetettiin tarjouspyyntö ja kaikki myös tekivät tarjouksen. Tarjousten pisteytyksestä oli oma artikkeli Yksityistie-uutiset-lehden numerossa 2018.

Maaliskuussa 2017 lähti ELY-keskukseen toiveikas valtionavustushakemus. Vastauksena tuli kuitenkin toteamus, että siltasuunnittelijallamme ei ole FISE-pätevyyttä. Rakennesuunnitelmat tulisi tarkastuttaa sellaisella konsultilla, jolla tämä pätevyys on. Tämä tuli yllättäen ja synnytti kiireen. Tieosakkaat olivat jo henkisesti sitoutuneet lähtemään evakkoon kesän jälkeen, joten purku- ja rakennustyöhön ei ollut aikaa kuin viisi kuukautta.

Liikenneviraston hyväksymien suunnittelijoiden listasta löytyi toimisto, jolla olikin liuta lisäselvitysvaatimuksia. Suurimmaksi ongelmaksi osoittautui vaatimus geoteknisistä lisätiedoista. Tehdyt kairaukset eivät olleetkaan riittäviä. Tässä vaiheessa elettiin jo syyskuuta ja urakoitsija halusi käynnistää purkutytöt.

Hoitokunnalla oli valittavana kaksi vaihtoehtoa. Työtä joko jatketaan (hintavien) lisäselvitysten kera, kunnes ELY-avustuspäätös mahdollinen ja siirretään varsinainen rakennusurakka keväeseen. Toinen vaihtoehto oli luopua ELY-avus-

tushakemuksesta ja vaatimuksista ja aloittaa rakennustyö. Urakoitsija ei nähnyt tarvetta lisätiedoille.

Tiekunta päätti aloittaa urakka ilman ELY-avustusta. Päätökseen vaikutti mm. henkinen valmius saada asia pois päiväjärjestyksestä ennen uutta vuotta. Työt käynnistyivät ja jo vuodenvaihteessa käytössä oli uusi silta.

Tarinan opetus?

Tieisännöitsijän tai kenen tahansa hankkeen vetäjän on syytä surffailla Väyläviraston ent. Liikenneviraston sivuilla ja tutkia siltahankkeeseen liittyviä asioita. Sivustolta on tosin vaikea löytää sellaista kuvausta, joka yhdistäisi sillan tekniset vaatimukset ja suunnittelun pätevyysvaatimukset. Rakennesuunnittelijaksi tulee valita päteväksi todennettu eli sertifioitu suunnittelutoimisto.

Usein julkisavusteisen siltahankkeen tekninen vaatimustaso ei kohtaa 'maalaisjärjen' mukaista vaatimustasoa. Onhan Suomessa jo 100 vuotta rakennettu siltoja yksityistieille ilman isompaa byrokratiaa.

Joka tapauksessa sillanrakennusprojekti on vaativa hanke. Siihen on syytä varata aikaa 3...4 vuotta ja yllätyksiin täytyy varautua. ✓

Kirjoittaja on tieisännöitsijä.

Tiemestari.NET

Tiekuntien ATK-ohjelma, jolla hoidat yksiköinnin, tiemaksut, laskut, budjetit, kokouskutsut, pöytäkirjat ja postituksen.

Ohjelmaan kuuluu lisäksi kirjanpito, tekstinkäsittely, taulukkolaskin, kalenteri, sähköposti, karttatoiminto, ruotsinkieliset tulosteet ja pilvipalvelu, jonka kautta ohjelman käyttö voidaan jakaa useammalle hoitokunnan jäsenelle.

Saat Tiemestarin kokeiltavaksi ilmaiseksi vuoden ajaksi ilman mitään käyttörajoituksia tai ostovelvoitteita.



Kysy 045 131 5156 tai pentti.kuokkanen@pp.inet.fi

katso www.winsu.net

Näin Kirkkonummella Myllykyläntien silta uusittiin

Kirkkonummella sijaitsevan Myllykylän yksityistie sai 2018 uuden sillan Kvarnby-joen ylitykseen. Tiekunnassa on yli 100 osakasta ja sillan takana muun muassa vilkkaassa käytössä oleva Meikon ulkoilualue.

Teksti: Sakari Seppälä, Jaakko Rahja
Kuvat: Sakari Seppälä, Kaskenoja Oy

Sillan uusiminen alkoi keväällä 2017 kuntotarkastuksella, jonka tekivät teiesännöitsijät Sakari Seppälä ja Kari Wessman. Maatuet kaipasivat vain korjausta, joten siltaremontissa olennaisin asia oli uusien sillan yläpuoliset rakenteet. Uudeksi sillaksi valikoitui puusilta, jossa on kantava puukansirakenne teräs-betonisten maatumien päällä.

Tiekunnan puheenjohtaja Kjell Nordströmin mukaan kokonaisvastuu-urakalla (KVR) toteutettu hanke sujui kitkatta ja nopeasti.

- Osakkaat ovat kovin tyytyväisiä itse hankkeen toteutukseen ja myös lopputulokseen.

Paikallinen Ely-keskus oli hankkeelle myötämielinen ja antoi valtionapua 75 %. Myös kunta lähti mukaan, joten osakkaalle jäi maksettavaksi vain 15 prosenttia noin 120 000 euron kokonaiskustannuksista. ▼

Kirjoittajista Sakari Seppälä on teiesännöitsijä



» Myllykyläntien sillan kuntoarviointi tehtiin toukokuussa 2017.



» Maatuille riitti korjaus ja vahvistus betonilla.



» Kantavan kansirakenteen kokoaminen tehtiin siltapaikan vieressä.

**ROAD
MASTERS**
roadmasters.fi

YRITYKSEN ERIKOISOSAAMISTA
Kantavuusmittauspalvelut
pudotuspainolaitteella ja levykuormituslaitteella
Kunnossapidon alueurakoiden
laadunvalvonta
Paluuheijastuvuusmittaukset
Tieverkon inventoinnit
Kantavuusmittaukset yksityisteiden
perusparannusten suunnitteluun
Liikenteenohjaukset ja törmäysvaimennin

West Coast Road Masters Oy | Hiekkakatu 45, 28130 Pori | Toimipisteet Porissa ja Kouvolassa
Juha-Matti Vainio puh 0400 121 907 | Marko Sillanpää puh 040 528 1564 | Taito Tähtinen puh 0400 350 929

PANK-HYVÄKSYTTY KIVIAINESLABORATORIO
KIVI-LABRA OY
KIVILABRA.FI

- Tie mittaamaton -

Vuollejokisimpukat siltahankkeissa

Teksti ja kuvat: Esa Ojanen

Syksyllä 2017 vuollejokisimpukan esiintyminen pysäytti Varsinais-Suomessa olevalla yksityistiellä Paimionjoen ylittävän sillan uusimishankkeen.

Tilanne tuli tiekunnalle ja toimijoille yllätyksenä. Sillalla ei nyt saa tehdä vedenalaisten rakenteiden korjaustöiden menpiteitä ilman poikkeuslupaa, jonka voi myöntää Elyn luonnonsuojeluyksikkö.

Myös Korvenvieren yksityistiellä Perniössä (Salo) Perniönjoen ylittävän Korjärven sillan uusimishankkeen ovat simpukat pysäyttäneet. Perniönjoki on pahasti liettynyt ja se tarvitsisi ruoppausta, mutta simpukat estävät sen tekemisen. Siksi myöskään sillan aukkokoa ei voida määritellä, koska ei tiedetä, miten ja milloin ruoppausta tehdään.

Vuollejokisimpukka on Euroopassa hyvin harvinainen ja siksi tiukasti suojeltu. Sitä voi esiintyä Lounais- ja Etelä-Suomen kaikenlaisissa jokiuomissa, joiden pH on 6-7. Esiintymistä on joen suistoissaakin, mutta ei enää merialueella. Varsinais-Suomen ja Satakunnan joissa vuollejokisimpukkaa esiintyy runsaasti. Simpukat ovat sinänsä hyödyllisiä, sillä ne suodattavat kokoonsa nähden suuret määrät jokivettä ja mm. puhdistavat vedestä asutuskeskusten tuottamia eloperäisiä jätteitä.

Esiintymät tutkittava

Jos joessa mahdollisesti on vuollejokisimpukoita, edellyttävät suojelumääräykset sukeltaen tehtävää tutkimusta. Tutkimuksessa selvitetään, onko kohteessa vuollejokisimpukoita. Jo tutkimusta varten on haettava poikkeuslupa Elyn luonnonsuojeluyksiköltä. Jos simpukoita löytyy, pitää tehdä siirtosuunnitelma ja taas hakea Elystä poikkeuslupa. Rakennustöiden jälkeen simpukat joudutaan mahdollisesti siirtämään takaisin ja ainakin kahden vuoden ajan on tehtävä simpukoiden seuranta tutkimusta. Tähän tietysti kuluu aikaa ja rahaa.

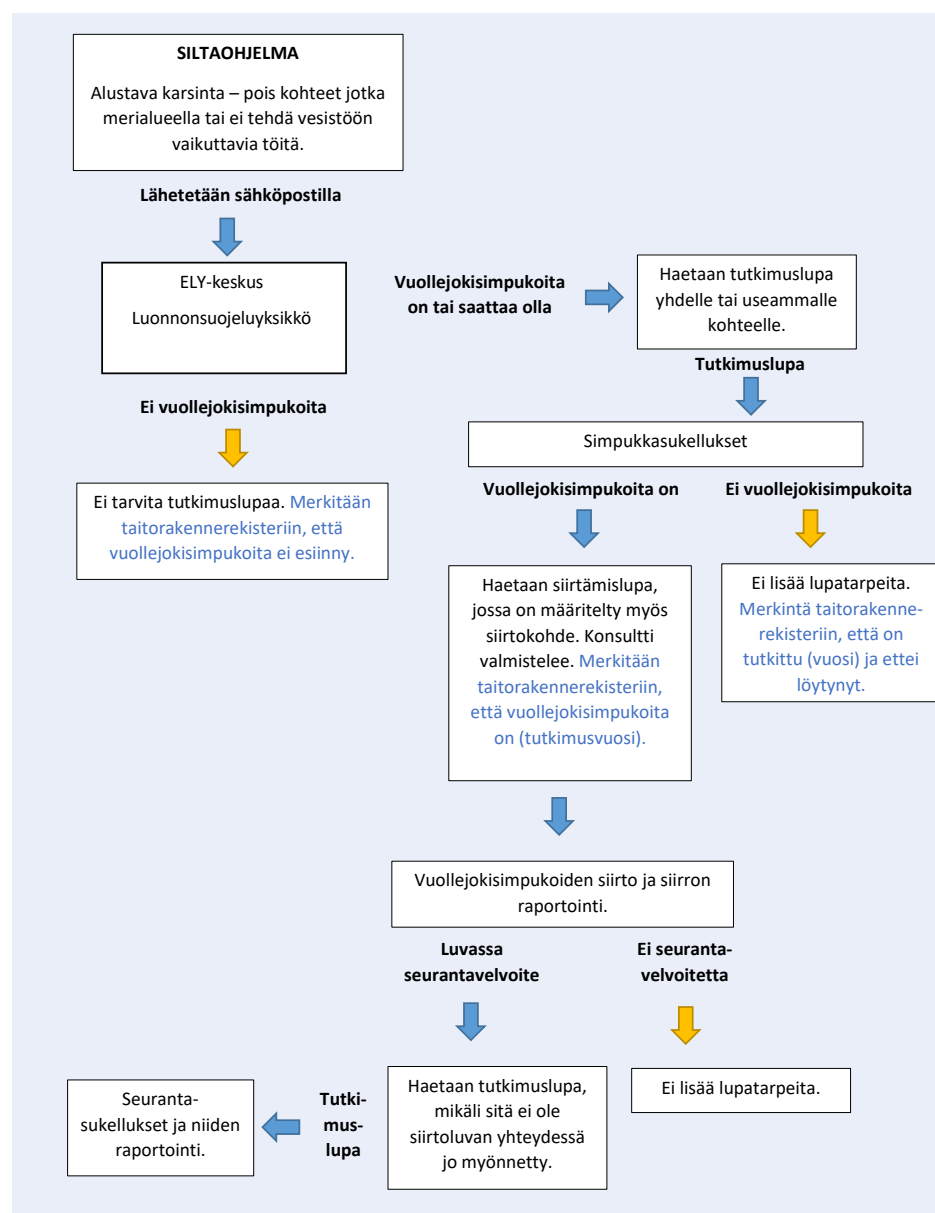
Ely-keskuksen ympäristövastuualue käsittelee yksityistiehankkeet samoin kuin maanteiden hankkeet. Maantiehankkeissa rahoitus tulee kuitenkin kokonaan valtiolta, mutta yksityisteillä simpukoiden tutkimus- ja suojelukustannukset ovat jäämässä yksityisille kiinteistöjen omistajille. Tämä siitä huolimatta, että yksityisteillä ja niiden silloilla on myös yleistä merkitystä.

Tiekunnissa on jouduttu kustannusten takia kohtuuttomiin tilanteisiin. Vaarantuu taloudellisesti järkevän liikenneyhteyden säilyttäminen kiinteistöille. Tätä kirjoittaessa ei ole saatu Ely-keskukselta tulkintaa, sisältyykö yksityisteiden ja niiden siltojen valtionavustettaviin kustannuksiin suojelun aiheuttamat kustannukset. Jos ei, jäävät ne yksin osakkaiden rahoitettavaksi.

Kiertotiekään ei usein ole vaihtoehto, sillä sen kustannukset ovat helposti samalla tasolla kuin sillan rakentaminen. Matkan pidentymisestä ja tien kunnossapidosta aiheutuu



» Kirjoittaja ja tiekunnan edustajia ihmettelemässä vuollejokisimpukkaa yksityistiesillan alla (kuva Päivi Perkiö).



» Vuollejokisimpukat ja tutkimus- ja lupaprosessi sillankorjauksissa.

osakkaille moninkertaiset elinkaarikustannukset ja ympäristölle aiheutuva haitta voi olla huomattava verrattuna sillan rakentamisesta aiheutuvaan haittaan.

Jos yhteiskunta katsoo, että suojelu on tarpeen, pitäisi niihin saada 100 % valtionavustus.

Ruskolaisten yksityistien silta on 2-auk-

koinen keskipilarilla ja teräspalkkikannattajilla varustettu puukantinen silta. Se on aikoinaan rakennettu kestäväksi silloisen liikenteen painon, enintään 42 tonnia. Keskipilari on kivillä täytetty hirsarkku, joka on laho ja jäiden vaurioittama. Tämän takia sillalla on huono kantavuus ja nyt 30 tn painorajoitus. Raskasliikenne joutuu käyttämään hankalia kiertoteitä.

Sillan uusiminen 2-aukkoisena on arvioitu maksavan 140 000 euroa. Silloin mm. keskipilari korjattaisiin nykyisen liikenteen painojen kestäväksi. Tämän toteutus vaatisi simpukoiden siirtämistä. Tarkkaa kustannusarviota ei ole, mutta arviolta siirto, seuranta ja luvat olisivat 25 000 – 45 000 euroa. Tähän mennessä tiekunnan varoja on käytetty jo noin 3 000 euroa lupahakemukseen ja sukellustutkimukseen, joka totesi kohteessa olevan kyseisiä simpukoita.

Jos simpukasta aiheutuvat kustannukset tulevat osakkaiden maksettavaksi, on se kustannus suurempi kuin sillan rakentamisesta aiheutuva omarahoitusosuus. Osakkaiden mielestä tämä tuntuu kohtuuttomalta. Joen pohjaa käsiteltäisiin vain muutaman neliön alalta, mikä ei voi - ainakaan maallikon näkemyksen mukaan - vaarantaa simpukoiden tilaa.

Parhaimmaksi vaihtoehdoksi on todettu tehdä silta 1-aukkoisena ilman keskitukea. Tällöin ei tarvita vedenalaista rakennustyötä eikä siten simpukan siirtoa. Tämänkin vaihtoehdon kustannukset ovat yli 200 000 euroa, koska mm. maatukia pitää vahvistaa. On vielä epäselvää, voiko vanha keskituki jäädä paikalleen.

Yleistoteamus on, että simpukoiden aiheuttamat kustannukset pitäisi hoitaa valtion varoista kokonaan. Minimissään kustannuksiin tulee saada valtioavustusta. ▼

Kirjoittaja on teisännöitsijä

Kuolonkolareita yksityisteillä

Suomessa on 20 liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntaa. Ne tutkivat kaikki tieliikenteessä, myös yksityisteillä, tapahtuneet kuolonkolarit.

Onnettomuuksien tutkinnassa selvitetään seikkaperäisesti onnettomuuden kulku, riskitekijät, seuraukset ja olosuhteet. Lautakunnat eivät ota kantaa syyllisyys- tai korvauskysymyksiin. Tutkijalautakunnassa on edustettuna poliisitoimen,

lääketieteen, ajoneuvotekniikan, tienpidon ja käyttäytymistieteen tuntemus. Lisäksi voidaan käyttää erityisasiantuntijoita.

Yksityistie-uutiset-lehti esittelee jälleen muutaman kuolonkolarin tutkintaselostuksen tiivistetysti. Ei syyllistäen, vaan oppiaksemme.



» Yksityisteiden turvallisuus on yhteinen asia.

Tapaus 1:

Pyöräilijä hukkuu ojaan

HENKILÖ oli palannut raveista polkupyörällä vahvassa humalatilassa. Yli 30 km:n ajomatkan jälkeen hän ohjautui yksityistieltä ulos kapean sillan kohdalla noin 2 m leveään ojaan. Ojassa oli vettä puoli metriä. Pyöräilijä löydettiin seuraavana päivänä hukkuneena.

Onnettomuushetkellä oli valoisaa tai hämärää. Lämpötila noin 20 astetta. Pyöräilijällä oli onnettomuushetkellä alkoholia veressä 2,2 promillea. Humalatilaa ja väsymystä voidaan pitää välittöminä riksitekijöinä.

Pyöräilijä ei käyttänyt kypärää.

Sorapintainen yksityistie oli hyväkuntoinen ja kuiva. Sillan kansi oli 4 m leveä eikä siltaa oltu kunnolla merkitty. Sillassa ei ollut kaiteita eikä ajoradan kapeus sillan kohdalla ollut havaittavissa. Aurasviitat olivat sillan kantaa leveämmällä, mikä on vaikeuttanut sillan kapeuden havaitsemista.

Parannusehdotus tienpitoon: Kaiteiden rakentaminen siltoihin ja kapeiden kohtien asianmukainen merkintä myös yksityisteillä.

Tapaus 2:

Auto törmäsi puuhun

HENKILÖAUTO suistui kaarteessa ulos törmäten puuhun.

Henkilöautossa oli kuljettajan lisäksi neljä muuta henkilöä. Kuljettaja menetti autonsa hallinnan kovassa tilannenopeudessa. Auto suistui tieltä, osui tien sivussa olevaan maakiveen, kääntyi kyljelleen ja osui lopulta katto edellä puuhun. Yksi matkustaja kuoli välittömästi sisään painuneen katon aiheuttamaan kallovammaan. Kaksi muuta matkustajaa vammautui vaikeasti.

Kuljettaja ja yksi matkustaja vammautui lievästi.

Sää oli kirkas, lämpötila +1 astetta ja oli pimeää. Yksitystie oli sorapintainen ja pinta kuiva. Nopeusrajoitus tapahtumapaikalla oli 80 km/h.

Parannusehdotukset tienpitoon: Alemman tieverkon tietyille teosuuksille alhaisempi nopeusrajoitus. Lisää valtionavustuksia yksityisteiden tienpitoon.



» Myös raskas liikenne vaatii tieltä ja tienpidolta aiempaa enemmän.

Tapaus 3:

Tasoristeys

HENKILÖAUTO ja juna törmäsivät yksityistien varoituslaitteettomassa tasoristeuksessa.

Henkilöautossa oli kuljettaja ja kaksi matkustajaa, kaikki opiskelijoita. Auto lähestyi tasoristeystä noin 40 km/h nopeudella jarruttaen vasta muutama metri ennen kiskoja. Törmäyksen seurauksena auto sinkoutui teräksiseen, betonijalustaiseen ja 28 metrin etäisyydellä sijainneeseen radan sähkötolppaan. Törmäyksessä jäi auton osia kiinni veturiin kulkeutuen junan mukana 607 metriä. Auton kuljettaja ja etupenkin matkustaja sinkoutuivat autosta menehtyen välittömästi. Autoon jäänyt toinen matkustaja kuoli vammoihinsa saman päivän iltana.

Tasoristeuksessa ei ollut varoituslaitetta eikä Stop-merkkiä. Radasta varoitti vain 10

m etäisyydellä kiskosta oleva tasoristeysmerkki 176. Radalle tulo jyrkähköä nousu myöten. Tasoristeuksen näkemät, tien taso eikä odotustasanne täytä Trafin määräyksiä. Tienpinta oli tapahtumahetkellä luminen ja tasaisesti polanteinen, nopeusrajoitus 40 km/h. Sää oli pilvinen, satoi kevyesti lunta ja lämpötila oli -2 astetta. Kuljettaja oli kokematon ja hänelle paikka ja ympäristö todennäköisesti vieraat. Tilannenopeus oli liian suuri.

Parannusehdotukset tienpitoon: Tasoristeys tulee poistaa radanpitäjän ja kunnan toimin. Vaihtoehtoisesti tasoristeukseen puolipuumilaitos ja tasoristeuksen kunnostaminen määräysten mukaiseksi.

Tapaus 4:

Tasoristeys

HENKILÖAUTON kuljettaja, kyydissään hänen kouluikäinen poika, ajoi kaupungin haja-asutusalueella noin 40 km/h nopeudella yksityistien tasoristeuksessa tavarajunan eteen. Törmäyksen seurauksena auto pyörähti voimakkaasti, sinkoutui junan kulkusuuntaan ja edelleen yksityistien ojaan päätyen metsikön reunaan 29 metrin etäisyydelle törmäyspisteestä. Juna pysähtyi törmäyksen jälkeen 311 metrin etäisyydelle tasoristeuksesta.

Takapenkillä istunut poika menehtyi noin kaksi tuntia onnettomuuden jälkeen vaikeisiin, pään alueen vammoihin. Kuljettaja sai lieviä, mutta leikkausta vaatineita vammoja.

Tapahtumahetkellä satoi heikosti lunta. Sorapintainen tie oli luminen, paikoin jäinen (tasainen, jäinen lumipolanne). Tasoristeys oli kuljettajalle erittäin tuttu, koti sijaitsee alle kilometrin etäisyydellä. Tasoristeuksessa ei ole varoituslaitteita, mutta siinä on Stop-merkit. Odotustasanteen leveys

on noin 4,5 metriä. Rata on yksiraiteinen.

Parannusehdotukset tienpitoon: Tasoristeukseen tulee asentaa puolipuumilaitos ja odotustasannetta tulee parantaa. Tien nopeusrajoitus tasoristeuksessa ja muuallakin tiellä tulisi olla 50 km/h.

Yksitystien tienhoidon tulee omalta osaltaan tunnistaa vastuunsa tien liikenneturvallisuudesta ja luoda tieympäristöstä mahdollisimman turvallinen. Yleisesti vähäliikenteisillä teillä sijaitsevat tasoristeukset tulee pyrkiä poistamaan kokonaan ja/tai ne on varustettava varoituslaitteilla. Ratojen näkemäalueisiin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Tienkäyttäjien tiedotuksessa tulee korostaa huolellisuuden ja tarkkavaiisuuden merkitystä tasoristeyksissä. Tutun tasoristeuksen ylittäminen ei saa muodostua rutiiniksi.

Lähde Onnettomuustietoinstituutti OTI, tutkinnan koordinaattori Juha Nuutinen

Yksityisteiden tasoristeykset

Teksti: Jarmo Koistinen
Kuvat: Liikennevirasto

Rataverkon ja tienkäyttäjien turvallisuuden kannalta yksityisteiden tasoristeykset muodostavat merkittävän tekijän. Valtion rataverkolla on hieman yli 2 700 tasoristeystä. Yksityisteillä, mukaan lukien metsä- ja viljelystiet, on kaikista tasoristeyksistä 1 944 kappaletta eli 71 % tasoristeysten kokonaismäärästä.

Noin 700 tasoristeyksessä on puolipuumilaitos, mutta ne ovat pääosin kaduilla ja maanteilla. Loput 2 060 ovat ilman tievaroitusta, valtaosa yksityisteillä. Tievaroitusta pitää sisällään sekä puolipuumilaitoksen tai ääni- ja valovaroituslaitoksen.

Luvuista voi nähdä, että tasoristeysturvallisuuden kannalta huomattavan parantamiskohteen muodostavat yksityisteiden tasoristeykset. Ne ovat liian usein huonokuntoiset eikä niissä ole varoituslaitteita.

Suomen rataverkolla tasoristeyksiä on paljon. Asutus on hajallaan ja usein tasoristeyks johtaa vain yhteen tai kahteen asuttuun taloon. Jos esimerkiksi tasoristeyksen keskivuorokausiliikenne on alle 10 ajoneuvoa vuorokaudessa, niin nykyisenkaltainen puolipuumilaitos (noin 0,25 miljoonaa) on siihen erittäin kallis investointi.

Radanpitäjä (viime vuonna Liikennevirasto, 1.1.2019 alkaen Väylävirasto) on aktiivisesti etsinyt uusia ja kustannustehokkaita ratkaisuja tasoristeysturvallisuuden parantamiseen. Monissa paikoissa sähköliittymän vetäminen on kallista ja tuolloin voidaan



» Lemetilänmäentiellä parannettiin itse tietä ja sen näkemiä sekä rakennettiin puolipuumilaitos



» Lähellä olevista tasoristeyksistä toisessa parannettiin tietä ja näkemiä. Toinen poistettiin ja sen liikenne ohjattiin kuvassa olevaan Ankeriasjärventien parannettuun tasoristeykseen.



mieltä esimerkiksi aurinkoenergiaan ja paristoihin perustuvaa ratkaisua. Näitä on testattu viime vuosina hyvin tuloksin.

Kevyimmät ratkaisut, esim. junien GPS signaalin hyödyntäminen autojen navigointipalveluissa, eivät vielä ole kypsiä tuotantoon. Tiedonsiirrossa on toistaiseksi liian paljon merkittäviä viiveitä.

Tasoristeysten kunnossapito

Tasoristeyksiin liittyvä vastuujako perustuu lainsäädäntöön. Tienpitäjä huolehtii tasoristeyksen ylittävän tien kunnossapidosta ja tie-liikennemerkeistä. Näin myös yksityistiellä.

Radanpitäjä huolehtii radan merkeistä ml. tasoristeyksmerkki.

Liikennevirasto julkaisi vuonna 2014 esitteen *Tasoristeykset ja teiden kunnossapito*. Siihen on koottu ydinkohtia tasoristeyksalueen keskeisistä kunnossapidon toimenpiteistä tienpitäjän näkökulmasta katsottuna. Esite löytyy parhaiten nimen perusteella hakupalvelimella Väyläviraston sivustolta.

Vuonna 2016 uudistettiin ratalakia. Sen 18.4 § antaa radanpitäjälle oikeuden puuttua olemassa olevaan yksityistien tasoristeykseen tilanteessa, jossa tasoristeyksen käytöstä aiheutuu välitöntä vaaraa tie- tai rataliikenteen turvallisuudelle. Radanpitäjä voi kuitenkin poistaa ratasuunnitelmassa poistettavaksi

osoitetun yksityisen tien tasoristeyksen vasta, kun hyväksytty ja suunnitelman mukainen korvaava kulkuyhteys on järjestetty.

Rautatien suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle radasta. Radanpitäjällä on tie- tai rautatieliikenteen turvallisuuden sitä vaatiessa oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta tai rajoittaa kasvillisuuden korkeutta. Suoja-alueella ei saa pitää rakennusta, varastoa, aitaa taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käytöstä voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle. Tämä lain kohta on sen verran uusi, että tätä mahdollisuutta on käytetty vasta joitakin kertoja puuston poistamiseen tasoristeyksen suoja-alueelta.

Rautatien näkemäalue käsittää tasoristeyksessä olevan alueen, jolla näkemäalan vapaana pitäminen sitä rajoittavista esteistä on tarpeen liikenneturvallisuuden vuoksi. Radanpitäjällä on oikeus poistaa näkemäalueelta näkemäalaa rajoittava kasvillisuus ja luonnonest.

Tasoristeysten parantamisohjelma

Karjaalla Skogbyn tasoristeysonnettomuudessa 2017 kuoli kolme varusmiestä. Sen jälkeen Liikenne- ja viestintäministeriö päätti tasoristeysturvallisuuden parantamisohjelmasta. Silloinen Liikennevirasto laati listan 65 olosuhteiltaan hankalimmasta tasoristeyksestä. Kyseiset tasoristeykset joko poistetaan tai niiden olosuhteita parannetaan.

Tähän ohjelmaan on neljän vuoden aikana suunniteltu käytettäväksi 28 milj. euroa. Kun lasketaan mukaan lähellä olevat tasoristeykset, niin poisto- ja parantamistoimenpiteitä kohdistuu ohjelman myötä yli 120 tasoristeykseen.

Oheiset esimerkkikuvat ovat 'ennen - jälkeen' kuvia kahdesta tasoristeyksestä, joiden olosuhteet on saatu parannettua. ▼

Kirjoittaja on Väyläviraston ylitarkastaja.

Tasoristeys – pysähdy!

Jaakko Rahja

Vartioimattomien tasoristeysten kuolemaan johtaneista onnettomuuksista 3/4 tapahtuu yksityisteillä. Tiekuunnan ja tieosakkaan toimilla voi onnettomuusriskiä pienentää aika paljon;

- Kunnolliset näkemät.** Kiskosta 8 metrin päässä näkemä olisi oltava molempiin suuntiin metreinä 6 x junan nopeus. Toimivalta yksityistien alueella on tiekuunnalla.
- Kunnollinen odotustasanne** on tiekuunnan vastuulla. Odotustasanteen on syytä olla riittävän pitkä ja tasainen myös raskaalle liikenteelle. Tasoristeyksen kansi kuuluu radanpitäjän vastuulle.
- Kunnollinen tiegeometria.** Radalle lähestymisessä ei liian jyrkkää ala- tai ylämäkeä. Odotustasanteelle tulo rataa nähden olisi oltava mahdollisimman suorassa kulmassa.
- Sopiva nopeusrajoitus tasoristeyksen kohdalla.** Esimerkiksi 40 km/h.
- Liikennemerkit kunnossa.** Tiekuunnan vastuul-

la on ennen tasoristeystä olevat rautatiestä varoittavat liikennemerkit. Radanpitäjän vastuulla on tasoristeyksessä oleva varoituslaite ja tasoristeyksmerkki.

- Tien kunnossapito.** Tienpitäjä vastaa tien kunnossapidosta ml. auraus kannen kohdalta ja lepotasanteen hoitaminen. Tasoristeykskannen polanteesta ilmoitettava radanpitäjälle.
- Ei liittyviä radan lähellä.** Lähellä rataa olevat kiinteistö- ja tieliittymät kannattaa yrittää siirtää etäämmälle radasta.
- Yleinen ajotapa.** On elämän arvoista kunnioittaa junaa, ja muita tiellä liikkuja.

Tasoristeyksessä juna ei pysähdy – pysähdy sinä!



Poliisi yksityistiellä

Tässä artikkelissa tarkastellaan paria, ehkä yleisimmin yksityisteiltä poliisille esitettyä kysymystä.

Teksti: Heikki Kallio
Kuva: Poliisihallitus

Usein ollaan epätietoisia siitä, onko tie- liikennelaki voimassa myös yksityisteillä. Tähän laki antaa selkeän vastauksen. Tieliikennelaki koskee liikennettä tiellä. Ja tieliikennelainsäädännössä tiellä yleisnimityksenä tarkoitetaan yleistä tietä (maantie) ja yksityistä tietä.

Toinen keskusteluttanut asia on, saako humalassa siirtää autoaan esimerkiksi mökin pihassa. Vastaus on, että ei saa. Rattijuopumus määritellään rikoslaisa (23 luku 3 §) seuraavasti:

”Joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, on tuomittava rattijuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Rattijuopumuksesta tuomitaan myös se, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua käytettyään huumausainetta niin, että hänen veressään on ajon aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämän momentin säännöstä ei kuitenkaan sovelleta, jos mainittu aine tai aineenvaihduntatuote on peräisin lääkevalmisteesta, jota kuljettajalla on ollut oikeus käyttää.

Rattijuopumuksesta tuomitaan niin ikään se, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia taikka tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut.”

Rattijuopumuksen tunnusmerkitö täytyy, jos kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa veressään alkoholia vähintään 0,5 promillea. Sillä ei ole väliä, kuljetaanko ajoneuvoa nurmikolla, tallissa, pihalla vai tiellä. Ei myöskään sillä, onko matka 20 cm vai 5 metriä.

Poliisin tietoon tulleiden rattijuopumusten määrä koko tiestöllä on valitettavasti hienoisessa kasvussa. Toissa vuonna kasvua oli kolmisen prosenttia (vuonna 2017 jäi kiinni yli 18 000 rattijuoppoa). Muutoksena takavuosiin on, että huumeikuljettajien osuus on jo lähes 40 % kaikista rattijuopumuksista.

Poliisin pyrkimyksenä on estää ja saada kiinni rattijuoppoja tekemällä puhallus- ja huumetestejä ympäri vuoden puhallusratioin sekä yksittäisten ajoneuvojen pysäytyksin. Vuosittain puhallutuksia tehdään noin 1,4 miljoonaa kappaletta (Ruotsissa noin miljoona puhallutusta). Puhallutuksia tehdään, koska alkoholionnettomuudet ovat valitettavan usein kohtalokkaita. Seuraukset ovat tuhoisia.

Toissa vuonna alkoholionnettomuuksissa kuoli ja loukkaantui yhteensä 625 henkeä. Hyvää on, että alkoholionnettomuudet ovat laskussa ja ne vähenivät 10,2 % edelliseen vuoteen 2016 verrattuna. Pääosa rattijuopumusvalvonnasta tehdään taajamissa ja suurten teiden varsilla. Niillä on suuret liikennemäärät ja ennaltaestävyyden tehokkuus näkyvyyden vuoksi.

Poliisihallitus on jo muutamana kesänä

” Toissa vuonna alkoholi-onnettomuuksissa kuoli ja loukkaantui yhteensä 625 henkeä.



ohjannut poliisilaitoksia heinäkuun lopulla rattijuopumusvalvontaan myös alemman asteisille tieverkostoille. Kohteiksi valikoituvat ns. kesämökkiliikenteeseen osallistuvat kuljettajat. Tämä linjaus tehtiin, koska Tilastokeskuksen mukaan oman kotikunnan ulkopuolelle kesämökille matkaavia kesäasukkaita on 0,5 miljoonaa ja kesämökin omistaviin asuntokuntiin kuuluu noin 0,8 miljoonaa henkilöä. Siten monen kunnan asukasmäärä nousee kesällä huomattavasti, asukasmäärä kaksinkertaistuu jopa 13 kunnassa.

Analyysin perusteella päädyttiin siihen, että vaikka liikennemäärät eivät välttämättä ole korkeita, niin valvonnan ennalta estävä vaikutus on tehokasta. Pienissä yhteisöissä poliisin valvonta havaitaan varsin hyvin. Tilastojen mukaan tyypillisin kesäkauden henkilövahinko-onnettomuus on tieltä suistuminen, jonka taustalla on usein ylinopeus tai rattijuopumus. Iso osa

onnettomuuksista sattuu mutkaisilla teillä.

Kesällä 2017 osin myös ’mökkiteillä’ tehdyssä tehovalvonnassa jäi kiinni 125 alkoholirattijuoppoa, joista törkeitä tapauksia oli 47. Huumausaineen vaikutuksen alaisia kuljettajia tavattiin 40. Puhalluskokeita tehtiin yli 56 000. Alkoholia nauttineita, alle lannettavan rajan jääneitä kuljettajia tavattiin 890. Keskimäärin joka 339. tarkastettu kuljettaja oli rattijuoppo.

Sama suuntaus jatkui vuoden 2018 vastaavassa valvonnassa. Kiinni jäi 100 alkoholirattijuoppoa, joista törkeitä 43. Huumausaineen vaikutuksen alaisia kuljettajia tavattiin 21. Puhalluskokeita tehtiin lähes 33 000. Alkoholia nauttineita, alle lannettavan rajan jääneitä kuljettajia tavattiin 453. Keskimäärin joka 271. kuljettaja osoitettiin rattijuopoksi.

Edellä olevat luvut paljastavat, että poliisilla riittänee rattijuopumusvalvonnan saralla työosarkaa myös tulevina vuosina. Valitettavasti! ▼

Kirjoittaja toimii poliisitarkastajana Poliisihallituksessa.



AZOBE BRIDGES

Eurokoodi 5 mukaiset huoltovapaat, luonnonmukaiset ja erittäin kestävät kevyenliikenteen puiset azobesillat. Myös kansilankut saneerattaviin puusilltoihin.



www.traimport.fi

Turvallisuutta kaikille teille

Tilaa meiltä CE-merkityt liikennemerkit, lisäkilvet, tienviivat, kiinteistökilvet

OMAKOTITIE

Omakotitie 1a

Suoraan varastostamme löydät myös mm. aurasviivat, reunapaalut, turvakilvet, liikenne- ja teollisuuspeilit ja pystytystarvikkeet

Ei talvikunnossapitoa

LIIKENNETUOTTEET OY

Tarkemmat tuotetiedot löydät www.liikennetuotteet.fi tai soittamalla asiakaspalveluumme 019-687 3250.

Mitä tarkoittaa?

Tietosuoja tietokunnissa

Teksti: Nina Raitanen

Viime vuonna voimaan tulleet uudet säädökset tietosuojasta ovat aiheuttaneet keskustelua ja epävarmuutta. Eikä syyttä, sillä tietosuoja pitää myös tietokunnissa ottaa vakavasti. Onneksi huolellisuudella ja maalaisjärjellä selviää jo pitkälle.

Henkilötietojen käsittelyssä on kolme tärkeää periaatetta; 1) tietoja pitää käsitellä huolellisesti, 2) käsittelylle pitää olla jokin syy ja tarve, 3) käsiteltävien tietojen pitää olla ajantasaisia. Lähtökohtaisesti tietokunnilla ei pitäisi olla tarvetta käsitellä arkaluontoisia henkilötietoja, kuten henkilötunnuksia tai ihmisten terveyteen liittyviä tietoja.

Tietosuojaperiaatteiden mukaan henkilötietoja on

- käsiteltävä lainmukaisesti, asianmukaisesti ja rekisteröidyn kannalta läpinäkyvästi
- käsiteltävä luottamuksellisesti ja turvallisesti
- kerättävä ja käsiteltävä tiettyä, nimenomaista ja laillista tarkoitusta varten
- kerättävä vain tarpeellinen määrä
- päivitettävä aina tarvittaessa eli epätarkat ja virheelliset henkilötiedot on poistettava tai oikaistava viipymättä
- säilytettävä muodossa, josta rekisteröity on tunnistettavissa ainoastaan niin kauan, kun on tarpeen tietojenkäsittelyn tarkoitusten toteuttamista varten

Henkilötietoja pitää siis kerätä vain tarpeeseen ja vain tarpeellinen määrä. Lisäksi tietojen pitää olla ajantasaisia ja ne pitää hävittää, kun niitä ei enää tarvita.

Henkilötietojen säilyttäminen

Henkilötiedot ovat aina luottamuksellisia, joten ne pitää säilyttää sen mukaisesti.

Yksityistien tietokunta on rekisterinpitäjä, mutta sopimuksella se voi antaa rekisterin käsittelyoikeuden tietokunnan nimeämällä toimijalla (esim. tietosuoja-asiantuntijalla). Tämä valtuutus pitää siis mainita tietosuoja-asiantuntijan ja tietokunnan välisessä sopimuksessa. Tietokunnalla on velvollisuus huolehtia tietoturvan säilymisestä parhaan kykynsä mukaan. Itsestään selvää on, että rekisteriä ei saa luovuttaa tai käyttää johonkin muuhun tarkoitukseen kuin mihin se on kerätty.

Paperilla olevat tiedot on syytä säilyttää lukitussa tilassa, jonne on pääsy vain tietokunnan nimeämällä henkilöllä. Tietojenkäsittelyn mahdolliset tulokset tuhoetaan niiden käsittelyn jälkeen. Paperinkeräys ei ole paras tapa tuhota tulosteita, mutta saunan pesään ne voi hyvinkin laittaa.

Sähköinen rekisteri on hyvä säilyttää rekisteritiedon käsittelijän palvelimella käyttäjätun-

nuksen takana ja palvelin on hyvä säilyttää lukitussa tilassa.

Rekisteröidyn oikeuksista

Rekisteröidyllä on aina oikeus tarkastaa häntä koskevat tiedot ja saada jäljennös häntä koskevista tiedoista. Hänellä on lähtökohtaisesti oikeus myös saada tietää, mihin hänen tietojensa käytetään tai on käytetty. Rekisteröity voi myös vaatia epätarkan ja virheellisen henkilötiedon oikaisua ja tietojen täydentämistä sekä vaatia henkilötietojensa käsittelyn rajoittamista jollakin laikiin perustuvalla perusteella.

Tietokunnan pitää rekisterinpitäjänä vastata tarkastuspyyntöihin viivytyksettä, viimeistään kuukauden kuluessa. Rekisterinpitäjän on ilman viivytyksiä ja oma-aloitteisesti tai rekisteröidyn vaatimuksesta oikaistava, poistettava tai täydennettävä rekisterissä oleva, virheellinen, tarpeeton, puutteellinen tai vanhentunut tieto.

Tietokunta rekisterinpitäjänä

Tietokunnan tyypillisimmät tarpeet pitää henkilörekisteriä perustuvat yksityistieläkiin tai tietokunnalla voi olla esimerkiksi palkan tai palkkion maksuun perustuvia velvoitteita.

Yksityistieläki mainitsee henkilötiedot, joita tietokunta voi kerätä. YksTL 41 §:n mu-

kaan osakkaista tarvitaan tietoja maksu-panoluettelo varten. Näitä ovat: tieoikeuden peruste, osakkaan nimi, tieyksikkömäärä, osuus tieyksiköistä, yksikkömaksun määrä, perusmaksun määrä ja tiemaksu yhteensä. Lisäksi osakkaista on perusteltua kerätä kokouskutsujen toimittamista ja laskutusta varten esimerkiksi osakkaan yhteystiedot (lähiosoite, postinumero ja -toimipaikka, puhelin, sähköposti ja muu sähköinen osoite) sekä tiemaksutiedot (laskutus ja maksusuoritukset).

Tien käyttöluvan saaneiden osalta tarvittavia tietoja ovat henkilön tai käyttäjän nimi, yhteystiedot (lähiosoite, postinumero ja -toimipaikka, puhelin, sähköposti ja muu sähköinen osoite), tien käyttömäärä ja -tapa sekä käyttömaksun suuruus.

Maksu-panoluettelo pidetään yksityistieläin 61 § mukaisesti asianosaisten eli tietokunnan osakkaiden ja käyttömaksun maksajien nähtävänä 14 päivän ajan ennen tietokunnan kokousta, jossa luettelo tulee vahvistettavaksi, sekä mainitussa kokouksessa. Lu-

ettelo ei ole syytä laittaa näkyviin esimerkiksi kunnantalon seinälle, jolloin myös muut kuin asianosaiset voivat sen nähdä. Luettelo voidaan nähtävillä olon vaihtoehtona lähettää kokouskutsun liitteeseen. Tällöin on hyvä mainita, että luettelo on vain osakkaan omaan käyttöön eikä sitä tule jakaa eteenpäin.

Tietoturvaloukkauksiin on syytä varautua. Loukkauksen tapahtuessa asiasta on ilmoitettava heti tietokunnan toimielimelle, joka päättää mahdollisista toimenpiteistä. Ilmoitus valvontaviranomaiselle tehdään mahdollisuuksien mukaan kolmen päivän kuluessa loukkauksen ilmoitusta.

Valvontaviranomainen on tietosuojavaltuutetun toimisto. Tällaista ilmoitusta ei tarvitse tehdä, jos loukkauksesta ei todennäköisesti aiheudu henkilöiden oikeuksiin ja vapauksiin kohdistuvaa riskiä. Loukkauksesta ilmoitetaan viivytyksettä myös rekisteröidylle, jos loukkaus aiheuttaa korkean riskin henkilöiden oikeuksille ja vapauksille. Ilmoituksessa kuvataan tietoturvaan liittyvän loukkauksen

sen luonne ja todennäköiset seuraukset. Tietokunnan on syytä dokumentoida kaikki henkilötietojen tietoturvaloukkaukset, niiden vaikutukset ja toteutetut korjaavat toimet.

Kirjallinen kuvaus henkilötietojen käsittelystä

Rekisterinpitäjän tai henkilötietojen käsittelijän tulee tehdä tietoseloste henkilötietojen käsittelytavoistaan, kun käsittely ei ole satunnaista. Seloste on tietokunnan tai esimerkiksi tietosuoja-asiantuntijan sisäinen asiakirja eli sitä tarvitse toimittaa viranomaisille. Se toimii apuvälineenä henkilötietojen käsittelyn hahmottamiseen ja sen avulla voi osoittaa, että henkilötietoja käsitellään tietosuojalainsäädännön mukaisesti.

Tietosuojaviranomaisella on malliselosteita. Myös Tieyhdistyksen kotisivuilta löytyy malliseloste (ks. kuva). Henkilötietojen käsittelyn periaatteet ja omat toimintatavat on hyvä sisäistää, joten älä kopioi malliselosteita vaan muokkaa ne vastaamaan omaa toimintaasi. ▼

Keskeisiä käsitteitä

(lähde: www.tietosuoja.fi)

Henkilötieto tarkoittaa kaikenlaisia luonnollista henkilöä tai hänen ominaisuuksiaan tai elinolosuhteitaan kuvaavia merkintöjä, jotka voidaan tunnistaa häntä tai hänen perhettään tai hänen kanssaan yhteisessä taloudessa eläviä koskeviksi

Henkilötietojen käsittely tarkoittaa henkilötietojen keräämistä, tallettamista, järjestämistä, käyttöä, siirtämistä, luovuttamista, säilyttämistä, muuttamista, yhdistämistä, suojaamista, poistamista ja tuhoamista sekä muita henkilötietoihin kohdistuvia toimenpiteitä

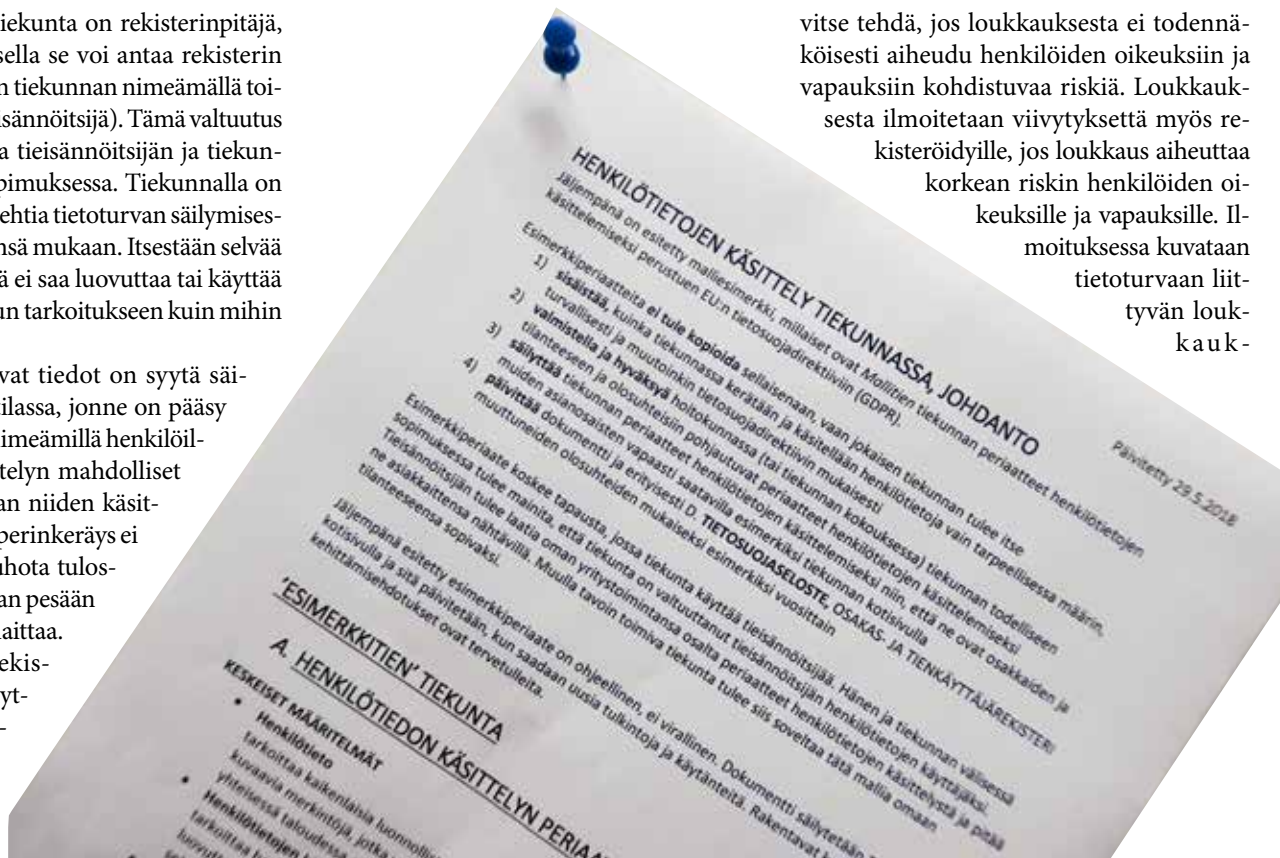
Henkilörekisteri tarkoittaa käyttötarkoituksensa vuoksi yhteenkuuluvista merkinnöistä muodostuvaa henkilötietoja sisältävää tietojoukkoa. Rekisterin muoto voi olla esim. sähköinen, excel, kortisto, luettelo, mappi tai paperituloste.

Rekisteröity on henkilö, jota henkilötieto koskee.

Rekisterinpitäjä kutsutaan henkilöä, yritystä, viranomaista tai yhteisöä, joka määrittelee henkilötietojen käsittelyn tarkoitukset ja keinot, esim. tietokunta.

Henkilötietojen käsittelijä kutsutaan rekisterinpitäjältä ulkopuolista tahoa, joka käsittelee henkilötietoja rekisterinpitäjän lukuun, esim. tietosuoja-asiantuntija.

Tietoturvaloukkauksella tarkoitetaan henkilötietojen vahingossa tapahtuvaa tai lainvastaista tuhoamista, häviämistä, muuttamista, luvaton luovuttamista taikka pääsyä tietoihin.





Metsätien perusparannus vireille!

Teksti ja kuvat: Seppo Niskanen

Metsäteiden Kemera-avustukselle on nyt hyvät lähtökohdat. Kemera-tuella tarkoitetaan Kestävän metsätalouden rahoituslain mukaista rahoitusta metsän- ja luonnonhoitoon. Yksi tuettava työlaji on metsätien rakentaminen ja perusparantaminen.

Avustettavien hankkeiden määrät ovat pitkään jääneet tavoitteista. Niinpä teiden korjausvelka on kasvanut, vaikka lisääntyvän metsien käytön ja muunkin liikenteen edellytyksenä onkin kunnossa oleva tiestö.

Kemera-avustuksessa metsätien on sovellettava ympärivuotiseen käyttöön pois lukien kelirikkoajan käyttörajoitukset. Metsätaloustalustusten osuuden on oltava vähintään 50 % uusilla teillä ja 30 % perusparannettavilla teillä.

Tukitasoja nostettiin kesällä 2018. Nyt perusparannuksen tuki on alueesta (ks. kuva) riippuen 50 % tai 60 % arvonlisäverottomista kokonaiskustannuksista. Toivottavasti muutos vauhdittaa hankkeiden käyntiinlähtöjä.

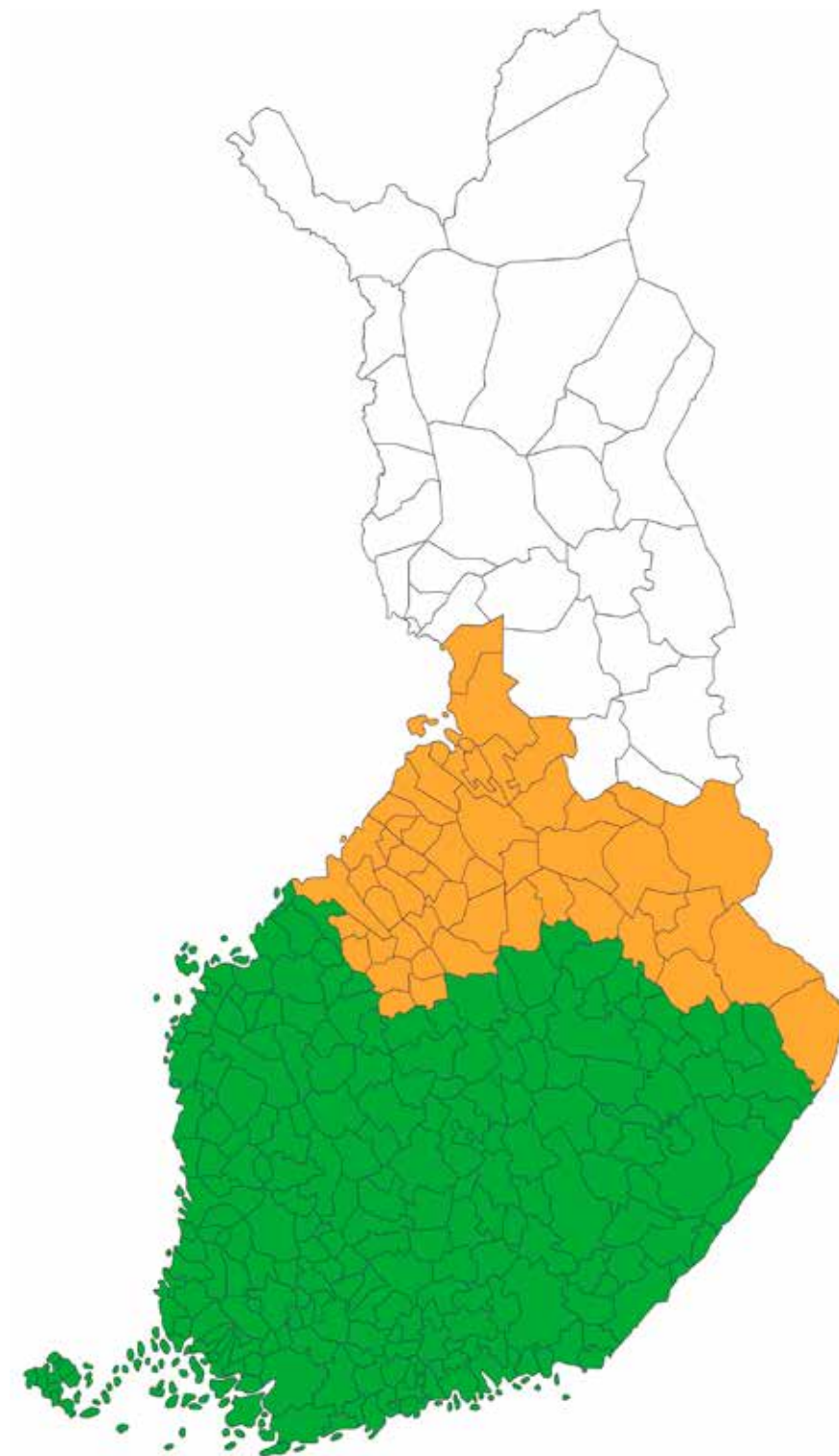
Toimintaympäristö on muuttunut

Metsäteiden rakentaminen oli pitkään Metsänparannuspiirien ja sittemmin Metsäkeskuksen työtä. Metsäalalla on tapahtunut 2010-luvulla useita muutoksia, mm. Metsäkeskuksen liiketoiminta siirtyi Otso Metsäpalvelulle, joka sittemmin on supistanut toimintaansa. Vastaavasti muut metsäalan toimijat, kuten Metsänhoitoyhdistykset, ovat lisänneet palvelutarjontaansa.

Lisää osaajia tarvitaan kuitenkin edelleen. Tieisännöitsijöille ja muille yksityisille toimijoille on tilaa. Hidasteena tosin on hankkeiden pääomavaltaisuus ja iso työmäärä, joka tarvitaan projektin kokoon juoksemiseksi.

Laatu on tärkeä

Tien perusparannuksessa on määriteltävä tavoitetaso. Kemera-hankkeet perustuvat



Metsätehon ohjeisiin, jotka on juuri päivitetty.

Eniten tulisi panostaa tavoitekantavuuden saavuttamiseen. Toki tämä on kustannuskysymys, sillä kantavuus riippuu paljolti murskeen määrästä. Myös käännpaikkojen

ahtaus on yleinen huomautuksen aihe. Kun kantavuus, käännpaikat, kohtaamispaikat ja tien leveys saadaan parannushankkeessa ohjeiden mukaiseen kuntoon, on tilanne hyvä.

Tärkeää myös on huolehtia kunnossapidosta hankkeen valmistumisen jälkeen.

Perusparannuksen kustannukset

Perusparannukselle ei ole listahintaa. Kustannuksiin vaikuttavat mm. tien kunnan lähtötilanne, maalajit, rummut ja suuresti murskeen ajomatka. Keskimääräinen kustannus on noin 15 500 €/km (alv 0 %). Tuen ollessa 50 %, on maanomistajan osuus siten 7 750 €/km. Sen metsänomistajat voivat vähentää verotuksessa poistoina. Näin nettokustannukseksi jää 5 425 €/km.

Kustannuksien arvonlisäveron metsänomistaja voi vähentää kokonaan. Mikäli metsätien avulla pystytään hakuuiden yhteydessä lyhentämään metsäkuljetusmatkaa tai muuttamaan talvileimikko kesäkorjuukelpoiseksi, on tiellä vaikutusta myös puun kantohintaan.

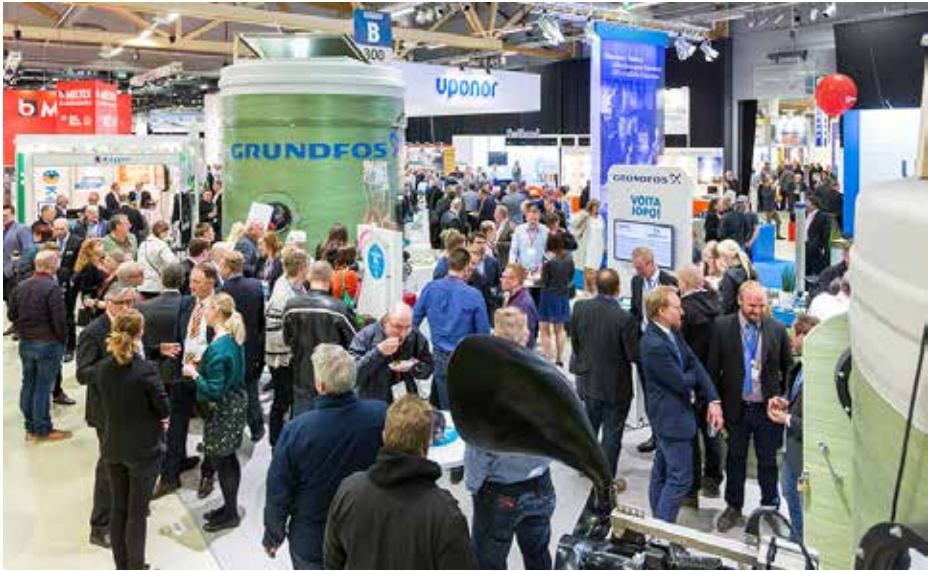
Miten liikkeelle?

Talvisydän on hyvä aika pohtia tien perusparannusta osakkaiden kesken. Alan ammattilaisilta voi kysyä alustavaa kustannusarviota ja vaikka pyytää asiantuntijaa tiekunnan kokoukseen kertomaan tiehankkeen vaiheista. Maastosuunnittelu tehdään lumettomaan aikaan. Nyt alullepantu parannushanke ehtii vielä tänä vuonna toteutettavaksi. ✓

Kirjoittaja on Suomen Metsäkeskuksen elinkeinopäällikkö.

Kemera-avustettavan metsätien vaatimuksia

- kunnostetun tien päällysrakenne oltava vähintään 3,6 m leveä
- uuden tien päällysrakenne oltava vähintään 4 m leveä
- uuden tiehankkeen vähimmäispituus on 500 m
- perusparantamisen tuki on eteläisessä ja keskisessä Suomessa 50 %, pohjoisessa Suomessa 60 %
- uuden tien rakentamisen tuki on eteläisessä Suomessa 30 %, keskisessä Suomessa 40 % ja pohjoisessa Suomessa 60 %



Infra-ala toukokuussa Jyväskylässä

YT Yhdyskuntatekniikka on infra-alan suurin näyttely- ja seminaaritapahtuma Suomessa. Tilaisuus järjestetään jo 19. kertaa. Paikkana on Jyväskylän Paviljonki ja ajankohtana 15-16.5.2019.

Yhdyskuntatekniikka 2019

Näyttelyyn odotetaan 5 000 kävijää ja yli 220 näytteilleasettajaa, jotka esittelevät monipuolisesti katu-, tie- ja liikennetekniikkaa, konekalustoa, mittaustekniikkaa ja laboratorio palveluita, informaatiotekniikkaa, energiahuoltoa ja jätehuoltoa, työmaavarusteita, ympäristönsuojelua ja vesihuoltotekniikkaa sekä yhdyskuntasuunnittelua. Varsinkin näyttelyssä on myös yksityisteiden vastuunkantajille katseltavaa ja ehkä opittavaakin.

Näyttelyn yhteydessä on lyhyitä tietoisuuksia tietoisuuskilpailu, jossa yleisö voi äänestää suosikkiaan 24:n kilpailevan uutuustuotteen joukosta. Ensimmäistä kertaa Yhdyskuntatekniikka-päivillä järjestetään *Infra-alan monet osaajat* -kilpailu, jonka etenemistä voi seurata keskiviikkona 15.5 näyttelyhallissa D.

Päivien yhteydessä pidetään monia koulutus- ja seminaaritilaisuuksia, joista useimmat ovat maksullisia. Suomen Tieyhdistys järjestää kaksi teiaiheista seminaaria. Toinen on *Infrastruktuurin kestävyys* -seminaari keskiviikkona 15.5 ja toinen on *Soratiepäivä* torstaina 16.5.

Infrastruktuurin kestävyys -seminaarissa tutustutaan kierrätysmateriaalien käyttöön

tie- ja infrarakentamisessa. Seminaarissa kuullaan erilaisista kokemuksista ja onnistuneista hankkeista, joissa on säästetty kustannuksissa, aiheutettu perinteistä vähemmän hiilidioksidipäästöjä tai onnistuttu säilyttämään luonnon monimuotoisuutta. *Soratiepäivässä* paneudutaan käytännön toimenpiteisiin, joilla soratiet pidetään kunnossa.

Edellä mainituista Tieyhdistyksen tapahtumista saa lisätietoja yhdistyksen nettisivulta www.tieyhdistys.fi helmikuusta alkaen. YT Yhdyskuntatekniikka 2019 -tapahtumasta voi lukea lisää osoitteesta www.yhdyskuntatekniikka.fi

Soratiepäivä 16.5.2019 Jyväskylän Paviljongissa

Ilmoittaudu Soratie -päivään ja tule kuulemaan, miten soratie pysyy paremmassa kunnossa. Kuulet myös, mitä sinun tulee ottaa huomioon, jos olet oikeissa muuttamassa päällystetyn tien soratieksi tai soratien päällystetyksi! Ilmoittautuminen avautuu helmikuulla osoitteesta www.tieyhdistys.fi

Alueelliset Yksityistiepäivät 2019

Jaakko Rahja

VUODEN 2019 ALUSTA alkaen on yksityisteillä käytössä aivan uusi laki. Sen tiimoilta helmi-maaliskuussa järjestetään Alueellinen Yksityistiepäivä kaikkiaan 16 paikkakunnalla eri puolilla maata. Kiertueen järjestää Suomen Tieyhdistys, jonka asiantuntijoiden lisäksi mukana on viranomais- ja yritystahoja kertomassa palveluistaan ja osaamisestaan.

Tiepäivän aikana paneudutaan tienpitäjiä, teiden käyttäjiä ja mm. kuntia kiinnostaviin ajankohtaisiin asioihin. Pääaiheena on siis uusi yksityistielaki, joka tulee voimaan vuoden 2019 alussa.

– Uusi laki tuo tullessaan yllättävänkin paljon ja merkittäviä muutoksia kunnille, yksityisteiden tiekunnille, ulkopuolisille tienkäyttäjille, sähkö- ja teleyrityksille, maanmittareille jne, toteaa **Jaakko Rahja** Tieyhdistyksestä.

– Itse lakia käydään havainnollisesti läpi, mutta myös siihen liittyviä käytännön vinkkejä.

Viranomaispuheenvuorossa Ely-keskuksen edustaja valottaa lähivuosien valtion avustuksia. Rahoitustuessa on 2019 hiukan kasvua. Uusi vuosi tuo tullessaan myös Maanmittauslaitokselta uudet suositukset tieyksiköintiin.

Jos maa saa uudenlaiset maakunnat, se tulee jälleen muuttamaan yksityistie maailmaa. Ensi talvi antaa vastauksen myös siihen, että millä tavalla ja mikä olisi maakunnan, valtion ja kuntien asema jatkossa.

Muina Yksityistiepäivä-aiheina ovat henkilötietojen käsittely tiekunnassa, toimieliimen vastuut, tienpidon tehostaminen erityisesti metsäteillä, tieliittymät ja teiden kantavuuden mittaukset sekä tieyksiköintiin ja käyttömaksujen määrätymisen uudet suositukset.

Tiekuntien elämään on viime vuosina tullut paljon uusia velvoitteita ja vaatimuksia. Onkin entistä tärkeämpää osata tehdä asiat juridisesti ja teknisesti kerralla kuntoon, oikeaan aikaan ja oikeilla laitteilla. Tienpidossa ja yksityisteiden käytössä tieto on valttia, sanoo Jaakko Rahja Tieyhdistyksestä.

Yksityistiepäivä 16 paikkakunnalla

Ti. 12.2 Ylihärämä (Kauhava) – Härmän kylpylä

Ke. 13.2 Kankaanpää – Kuntoutuskeskus Kankaanpää

To. 14.2 Tampere – Tampereen Messu- ja Urheilukeskus

Ti. 19.2. Polvijärvi – Lomakeskus Huhmari

Ke. 20.2 Kuopio – Hotelli Iso-Valkeinen

To. 21.2 Laukaa – Kylpylähotelli Peurunka

Ma. 4.3 Imatra – Päivärannan kurssikeskus

Ti. 5.3 Savonlinna – Opetusravintola Paviljonki

Ke. 6.3 Mikkeli – Suomen Nuorisio-pisto Paukkula

To. 7.3 Lahti – Lahden Messukeskus

Ti. 12.3 Raisio – Kirjastotalon Martinsali

Ke. 13.3 Salo – Astrum-keskus

To. 14.3 Nurmijärvi – Kiljavan opisto

Ti. 19.3 Ylivieska – Raudaskylän kristillinen opisto

Ke. 20.3 Muhos – Kulttuurikeskus Koi- vu ja Tähti

To. 21.3 Rovaniemi – Rovaniemen AMK, Borealis-Sali, Rantavitikka

Yksityistiepäivän ohjelma ja kiertueen tarkempi aikataulu löytyvät sivulta www.tieyhdistys.fi

Yksityisteiden lossipäivä

Jaakko Rahja

SUOMESSA ON 21 tiekunnalla vastuullaan lossi yksityisteiden ohella. Nämä tiekunnat sijaitsevat eri puolilla maata. Lossitiekunnan kustannus-, työnantaja- ja turvallisuustaakka on varsin suuri ottaen huomioon, että tiekuntien vastuunkantajat eivät ole ammattilaisia. Tarve uuden tiedon saantiin ja keskinäiseen kokemusten vaihtoon on ilmeinen.

Vuonna 2018 pidettiin 1. lossitiekuntien kokoontuminen. Keväällä 2019 on vuorossa seuraava lossipäivä.

Yksityistielossit-neuvottelupäivä on tarkoitettu lossitiekuntien vastuunkantajille sekä niille, joiden intressinä on kehittää saariin tapahtuvaa yksityistie liikennettä. Kustakin lossitiekunnasta kutsutaan 1-2 osanottajaa. Neuvottelupäivän järjestää Suomen Tieyhdistys sekä maa- ja metsätalousministeriön yhteydessä toimiva saaristoasian neuvottelukunta.

Neuvottelupäivän alustava ajankohta on keskiviikko 17.4.2019 Savonlinnassa Hotelli Anttolanhovissa.



» Lossitiekunnalla on suuri vastuu työnantajana ja liikennöijänä.

Neuvottelupäivään tulee ilmoittautua Tieyhdistyksen sen kotisivulla www.tieyhdistys.fi viimeistään 5.4.2019. Mahdollisen majoituksen tulee varata majoituksensa suoraan seminaari paikasta.

Oivallinen tunnustus

Yksityistie-ansiomerkki

TIIEYHDISTYKSEN YKSITYISTIE-ANSIOMERKKI on juhla tapa muistaa yksityisten ja tiekunnan hyväksi ahkeroinutta henkilöä.

Yksityistie-ansiomerkkiä voi hakea tiekunta tai jokin muu yhteisö. Haku tapahtuu Tieyhdistyksen nettisivulla ole-



valla lomakkeella (www.tieyhdistys.fi/yksityistiet/yksityistieansiomerkki). Ansiomerkin myöntää Ansiomerkkitoimikunta, jonka nimeää Suomen Tieyhdistys ry:n hallitus.

Vuonna 2018 merkin saajia oli 21 yksityistieasioissa ansioitunutta henkilöä.

Ari Eteläniemi Nivalasta on

Vuoden Tiesännöitsijä 2018

Jaakko Rahja

NIVALALAINEN Ari Eteläniemi on Vuoden Tiesännöitsijä 2018. Hän sai tunnustus-palkinnon ja siihen kuuluvan kunniakirjan marraskuussa 2018 Tampereella, jonne oli kokoontunut maamme tiesännöitsijät vuosittaiseen neuvottelupäiväänsä.

Vuoden Tiesännöitsijä on valittu yksityisteiden tiesännöitsijöiden keskuudesta vuodesta 2008 alkaen. Hän on henkilö, joka omalla toiminnallaan on ollut esimerkillinen ja vaikuttava tiesännöitsijä. Valinta-arvioinnissa painottuu myös, jos henkilö on ollut osaltaan kehittämässä tiesännöintiä. Valinnan suorittavat aikaisempina vuosina Vuoden Tiesännöitsijäksi valitut yhdessä Suomen Tieyhdistyksen edustajan kanssa.

Ari Eteläniemi aloitti tiesännöinnin vuonna 2006. Hän on vuosien ajan tarjonnut osaamistaan ja palvelujaan jo sadoille tiekunnille. Eteläniemi on ollut myös Yksityistieasioiden neuvontapuhelimessa neuvojana sekä ollut mukana kouluttamassa maamme uusia tiesännöitsijöitä ja ollut aktiivinen tiesännöitsijöiden TIKO kehitysohjelmasuunnassa. Yksityisteiden ja muun infran tiesännöinti on laajentunut niin, että se työllistää Eteläniemen päätoimisesti.

Yksityisteiden tiesännöitsijä on täysin suomalainen innovaatio. Missään muussa maassa ei ole kyseistä osaajakuntaa. Suomen Tieyhdistyksen kouluttamia Tiesännöitsijöitä on Suomessa ollut vuodesta 2003 lähtien. Koulutuksen käyneitä on kaikkiaan noin 300. Seuraava koulutus on tarkoitus toteuttaa syksyllä 2019 niin, että hakuaika on keväällä 2018.

Vuoden Tiesännöitsijät 2008

2008	Olli Ylinen
2009	-
2010	Jari Kärkkäinen
2011	Veijo Kröger
2012	Mervi Laitinen
2013	Kari Äikäs
2014	Jouko Ruotsalainen
2015	Aija Uusoksa
2016	Ilkka Pietiäinen
2017	Tarja Takkunen
2018	Ari Eteläniemi



» Vuoden Tiesännöitsijä 2018 Ari Eteläniemi seurassaan aiemmin saman tunnustuspalkinnon saaneet Ilkka Pietiäinen, Jouko Ruotsalainen, Kari Äikäs, Mervi Laitinen ja Tarja Takkunen sekä Tieyhdistyksen edustaja Nina Raitanen.



» TIKO-tiesännöitsijät kokoontuvat vuosittain neuvottelupäivään kuten viime vuonna Tampereella.

Sinusta yksityisteiden tiesännöitsijä?

TIKO-tiesännöitsijäkoulutus 2019

Jaakko Rahja

Suomen Tieyhdistys järjestää vuoden 2019 syksyllä seuraavan TIKO-tiesännöitsijäkoulutuksen. Kurssille valitaan 20–25 kurssilaista koko maasta. Hakuaika päättyy toukokuun puolivälissä.

Tiesännöitsijöitä koko maassa

Tiesännöitsijöitä on tähän mennessä koulutettu koko maahan yhteensä noin 300. Tällä kertaa koulutukseen valitaan **koko Suomesta** 20–25 kurssilaista.

Kurssilaisvalinnoissa painotetaan erityisesti alueita, joilla ei vielä ole toimivaa, aiemmin koulutettua tiesännöitsijää. Jos koulutus kiinnostaa, kannattaa hakijan ottaa hiukan selkoa tiesännöitsijöiden tarpeesta ja kysynnästä. Se onnistuu muun muassa tiedustelemalla oman tai naapurikunnan yksityistieasioista vastaavalta henkilöltä tai kilauttamalla alueella jo olevalle tiesännöitsijälle.

Yksityistie maailman tuntemus on välttämätöntä, jotta koulutus onnistuu. Muutoin on aika vaikea ottaa homma haltuun. Muilta osin koulutus- tai ammattitaitovaatimuksia ei edellytetä. Hakijana voisi näin ollen olla esimerkiksi yhden tai useamman tien asioita hoitavat toimitsijamies tai hoitokunnan jäsen.

Ideana on, että koulutettu ryhtyisi sivu- tai päätoimiseksi yrittäjäksi. Hakijalta toivotaan yksityistieasioiden perustuntemusta, kiinnostusta ja valmiuksia ryhtyä tarjoamaan tiesännöintipalveluja tiekunnille ja muille toimijoille. Yksityisteiden tiesännöitsijäkoulutuksen kautta moni on onnistunut luomaan itselleen toimivan elinkeinon. Alun alkaen ajateltiin, että kyse olisi vain sivuelinkeinosta, mutta päätoimisten tiesännöitsijöiden määrä lisääntyy pikku hiljaa.

Koulutus ei ole suunnattu julkisen sektorin tai yritysten toimenhaltijoille heidän omassa työssään tarvittavan tiedon lisäämi-



» Vuoden 2018 kurssilaiset perehtyvät tien kantavuuden mittaukseen Juha-Matti Vainion johdolla.

seksi. Heitä varten on Tieyhdistyksen järjestämä Yksityistieasioiden korkeakoulu. TIKO-koulutus ei myöskään ole tarkoitettu pelkästään oman tiekunnan tai oman tien asioiden hoidossa tarvittavien lisätietojen hankkimiseen.

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

Ohjelma ja ilmoittautuminen

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

Kaikki kolme kurssijaksoa pidetään syk-

syllä 2019. Kurssipaikat sijaitsevat Jyväskylän/Tampereen seudulla ja kolmas jakso pääkaupunkiseudulla. Jaksot pidetään eri puolella Suomea kurssilaisten matkojen tasaamiseksi ja yksityistieasioiden suhteen monenlaisen paikallistuntemuksen saamiseksi. Kurssilaiset osallistuvat kaikkiin kolmeen kurssijaksoon.

Kurssilaisen itse maksama osuus on **730 e** (sis. alv). Maksu kattaa koulutuksen ja kurssimateriaalin lisäksi majoituksen ja täysihoidon kaikkina kurssipäivinä. Koulutuksen rahoituksesta iso osa tulee liikenneviranomaiselta osana yksityisteiden valtionapua.

Ilmoittautuminen koulutukseen 15.5.2019 mennessä. Hakulomake ja lisätietoa löytyy maaliskuun alusta alkaen osoitteesta www.tieyhdistys.fi

TETRAn kalsiumkloridi – CC road® sitoo pölyn tehokkaasti

Pölynsidonta on tärkeä osa tiestön kunnossapitoa. Sillä parannetaan ajamisen turvallisuutta ja luodaan puitteet terveelliselle ja viihtyisälle ympäristölle. TETRA Chemicalsin tuottama CC road® sitoo pölyn tehokkaasti ja pitkäaikaisesti säästäten monta kallista sorakuormaa. CC road® soveltuu erinomaisesti esimerkiksi sorateiden, katujen, raviratojen sekä piha-alueiden pölynsidontaan.

www.tetrachemicals.fi



Kotimaista tehoa pölynsidontaan

Tiekunnan tarpeelliset tietolähteet

Julkaisuista selviävät niin tiekunnan hallinnolliset koukerot kuin yksityistien kunnossapidon ja parantamisen suunnittelun sekä toteuttamisen perusteet

Yksityisteiden hallinto

Tiekunta ja tieosakas 2019
Liitteenä yksityistielaki ja asiakirjamalleja
N. 204 s., 35 € -
Tieyhdistyksen jäsenille 28 €

Yksitystien kunnossapito

Kunnossapitotöiden suunnittelun
ja toteuttamisen perusteet
108 s., 38 € -
Tieyhdistyksen jäsenille 30 €

Yksitystien parantaminen

Suunnittelun ja
toteuttamisen perusteet
140 s., 48 € -
Tieyhdistyksen jäsenille 40 €



Hinnat sisältävät arvonlisäveron. Postikulut lisätään hintaan. • **Tilaukset:** Suomen Tieyhdistys www.tieyhdistys.fi • toimisto@tieyhdistys.fi • Puhelin 020 786 1000 • PL 55, 00440 Helsinki

www.ruukki.fi

RUUKKI EASY BRIDGE®

Suomalainen tyypisiltaratkaisu

Nopea ja luotettava tapa rakentaa kokonaistaloudellinen silta.

Ylivieskan tehtaalla valmistetut CE-hyväksytyt teräsrakenteet vastaavat eurooppalaisia laatu- ja turvallisuusvaatimuksia. Sillan suunnitelmat on tehty Liikenneviraston ohjeiden mukaan ja täyttävät myös raskaan liikenteen vaatimukset.

Teräsrakenteet toimitetaan laadukkaasti pintakäsiteltyinä tai valmistettuna huoltovapaasta säänkestävästä teräksestä. Sillan suunniteltu käyttöikä on 100 vuotta.

**Ruukki on mukana alueelliset
Yksitystiepäivät-kiertueella!**

RUUKKI
Building your tomorrow.