



Yksityistieasioiden tiedotuslehti | Julkaisija Suomen Tieyhdistys

# YKSITYISTIE

## UUTISET 2017



# Turvallinen yksityistie

s.13

**Työkaluja  
metsätien  
kunnossapitoon**

s. 3

**Alueelliset  
Yksityistiepäivät  
talvella 2017**

s. 18

**Toimi turvallisesti  
voimajohdon  
läheisyydessä**

s.15

**Julkaisija**

Suomen Tieyhdistys ry  
Sentnerikuja 2  
00440 Helsinki  
Puhelin 020 786 1000  
[www.tieyhdistys.fi](http://www.tieyhdistys.fi)

**Toimitus**

Jaakko Rahja  
Nina Raitanen  
Liisi Vähätalo

**Ulkoasu/paino:**

I-print | Plus, I-print Oy

Painos 23.000

ISSN-L 2243-271X  
ISSN 2243-271X (Painettu)  
ISSN 2243-2728 (Verkkojulkaisu)

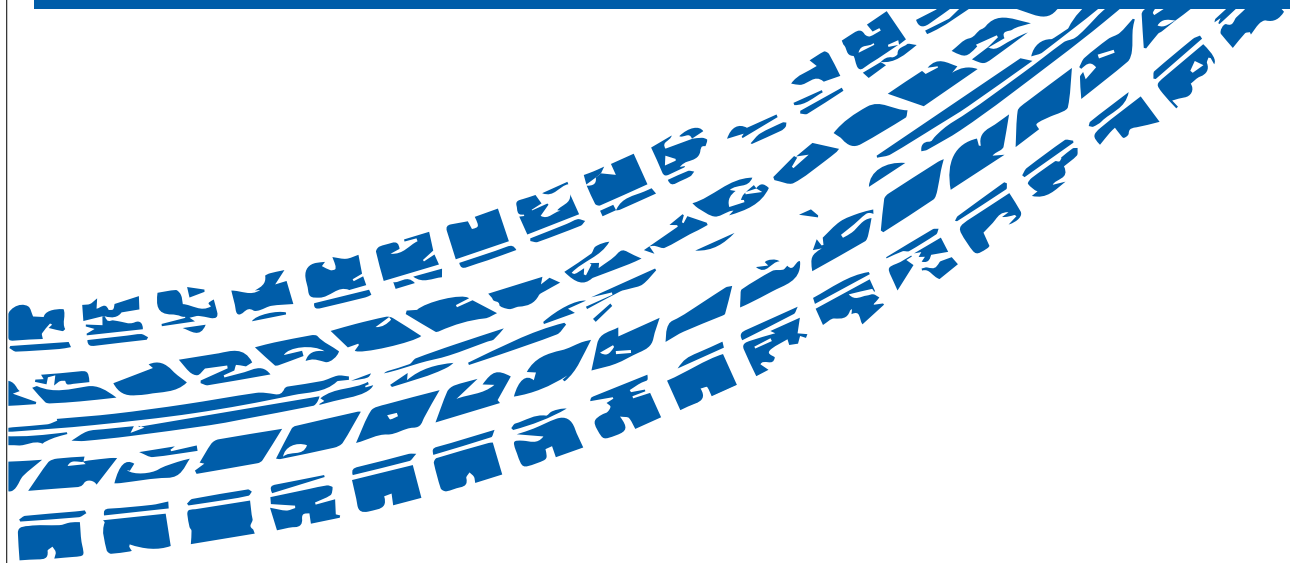
**Osoitetietolähde**

Tieyhdistyksen  
yksityistieosoiteisto

**Osoitteenmuutos**

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

Yksityistieasioiden tiedotuslehti | Julkaisija Suomen Tieyhdistys  
**YKSITYISTIE**  
UUTiset 2017

**Pääkirjoitus****Hallinnon ja säädösten myllerrystä**

**Jaakko Rahja**


**V**uosi 2017 ja varmuudella pari seuraavaakin vuotta tulevat olemaan yksityistieasioiden parissa toimiville aikamoista pyörystä. Moni asia muuttuu uuteen kuosiin ja vanhakin koira joutuu oppimaan uusia temppuja.

Yksistään yksityistielain uudistus on iso muutos. Laki tulee voimaan vasta vuoden 2018 alusta, mutta siihen on syytä varautua pikkuhiljaa, erityisesti kunnissa ja tiekunnissa. Voimassa oleva laki on erinomainen, mutta sekava ja vanhahko. Tältä pohjalta arvioituna lain kokonaisuudistus on paikallaan. Uusi laki tulee olemaan rakenteeltaan ja selkeydeltään omaa luokkaansa verrattuna nykylakiin. Tästä tunnustus lain kirjoittajille.

Uuden lain sisältö elää vielä ainakin tämän vuoden kesään, sillä lakiesitys menee eduskuntaan keväällä ja eduskunta käsittelee esitystä oman aikansa. Lopputulemasta ei siis vielä osata sanoa mitään varmaa. Toivomuksena on, etteivät uudet säädökset kohtuuttomasti

hankaloita tiekuntien ja osakkaiden toimintaa esimerkiksi vaikeuttamalla oikeusturvaa tai kasvattamalla kustannuksia mm. toimitusasioissa.

Yksityistielain uudistuksen kanssa samoihin aikoihin muokataan uuteen maamme aluehallinto. Se tarkoittaa ELY-keskusten lakkauttamista ja uuden maakuntahallinnon perustamista. Iso osa ELY-keskusten tie- ja liikenneasioista siirtyy maakunnille. Mukana saattavat mennä myös yksityistieavustusten korjausvelka huutaa parantamistoimia tiestöllä.

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. 

” Aika näyttää, mikä on yksityistieavustusten kohtalo maakunnissa ja kunnissa.

**Jäsenyys Suomen Tieyhdistyksessä kannattaa!**

Rahanarvoisia etuja tiekunnille!

Tutustu tarkemmin  
[www.tieyhdistys.fi](http://www.tieyhdistys.fi)

**Tieyhdistyksen yhteystiedot yksityistieasioissa**

**Suomen Tieyhdistys ry**  
Sentnerikuja 2, 00440 Helsinki  
Puhelin 020 786 1000  
toimisto@tieyhdistys.fi, [www.tieyhdistys.fi](http://www.tieyhdistys.fi)

**Yksityistieasioissa palvelee**  
Erikoisasiantuntija Jaakko Rahja

**Tieyhdistyksen jäsenasiat**  
Toimistosihteerit Tarja Flander

**YKSITYISTIEASIOIDEN NEUVONTAPUHELIN 0200 345 20**

Arkisin 9–18  
0,92 euroa/min + pvm

**Tiemestari.NET**

**Tiekuntien ATK-ohjelma**, jolla hoidat yksiköinnin, tiemaksut, laskut, budjetin, kokouskutsut, pöytäkirjat ja postituksen. Voit kopioida valmiin yksiköinnin Excel-taulukosta ja viedä kaikki tulosteet pdf-muotoon.

Ohjelmaan kuuluu ammattitason **taulukkolaskin ja tekstinkäsittely**, jossa on joukko postitus tieosakkaille ja valmiita asiakirjapohjia tiekunnan käyttöön.

Tiemestariin on liitettävissä **karttatoiminto**, jolla voit mitata välimatkoja ja pinta-aloja tien yksiköintiä varten tai piirtää ja tulostaa työmaakarttoja tien peruseränukseen.

Saat Tiemestarin käyttöösi ilmaiseksi vuoden ajaksi, eikä ohjelmassa ole mitään käyttörajoituksia tai ostovelvoitetta.

Kysy 045 131 5156 tai [pentti.kuokkanen@pp.inet.fi](mailto:pentti.kuokkanen@pp.inet.fi)



katso [www.winsu.net](http://www.winsu.net)

## Tapiolta uutuuksia metsäteille

# Työkaluja metsätien kunnossapitoon

Metsätien kunnossapidon suunnittelun ja toteuttamisen tueksi on Tapio Oy tuottanut uusia tuotteita tiekunnille ja yrittäjille.



Kuva Pekka Tahkola

**Ippo Greis, Tapio Oy**

**M**etsätien kuntokatselmus on jokamiesluokan työkalu, jolla tiekunta tai metsänomistaja voivat selvittää tien kunnan helposti ja riittävän luotettavasti. Kuntokatselmus on yhteensopiva Metsätehon v. 2008 laatimaan metsätien kuntoinventoinnin kanssa, mutta tätä kevyempänä ei vaadi kynää ja karttaa kummempia välineitä.

Tiekunta voi inventoinnin perusteella määrittää tiensä hoito-, kunnostus- ja perusparannustarpeet ja varata niiden perusteella vuotuisen talousarvion riittävän rahoituksen töiden tekemiseen. Katselmuksen tietoja voi käyttää myös metsätien kunnossapitourakan tarjouspyyntö- ja sopimusasiakirjojen valmistelussa.

### Kuntopuutteet helppo kirjata

Metsätien kuntokatselmus on helppo tehdä. Tie ajetaan tai kävellään läpi ja samalla piirretään annetuin symbolein kartalle kuntopuutteet, jotka koskevat kelirikkoa, tien pinnan kerrosten laatua ja riittävyttä, maakiviä, reunapalsetta, rumpujen ja ojien kuntoa sekä vesakkoa. Ohjeissa on näistä havainnolliset kuvat kuntoluokittain.

### Ohjeita ja lomakkeita kunnossapidon urakointiin

Tapio on julkaissut myös metsätien kunnossapidon teettämiseen selkeät ohjeet ja helpokäyttöiset mallilomakkeet. Niitä on yksittäisen työn tilaamiseen ilman kilpailua ja myös urakan kilpailuttamiseen. Pakettiin kuuluvat vielä metsätien kunnossapidon kustannusarvion pohja Excel-taulukkona ja töitä koskevat tehtäväkortit.

Työtilaus-, tarjouspyyntö-, tarjous- ja sopimuslomakkeet on tehty helpottamaan tiekunnan työtä työtilauksen valmistelussa sekä urakoiden tarjouspyynnöissä ja kilpailuttamisessa. Ne helpottavat myös urakoitsijan työtä tarjouksen laatimisessa ja antamisessa.

Lomakkeiden laadinnassa on otettu huomioon metsäteiden erityispiirteet. Näin esimerkiksi aurasurakoissa käytetään tuntiloistusta, koska metsätie aurataan vain tarvittaessa.

Urakointiasiakirjojen käyttö tuo metsäteidenkin kunnossapitoon toivottua ammatillisuutta. Se parantaa teiden laatutasoa. Pitkällä aikavälillä myös kustannukset laskevat, koska pätevä hoito lykkää kunnossapitoa ja edelleen perusparannusta vuosilla.

### Työtilausmenettely yksittäisille töille

Metsäteillä pienistä tai yksittäisistä töistä ei usein ole tarpeen tehdä varsinaista kirjallista urakkasopimusta eikä välttämättä kilpailuttamistyötä. Tällöin kannattaa käyttää työtilausmenettelyä. Siinä tiekunta muodostaa erillisiä, paikallisille urakoitsijoille sopivia kunnossapitotöitä ja sopii töiden tekemisestä urakoitsijoiden kanssa allekirjoitetulla työtilauslomakkeella. Tapion työtilauslomakkeet on laadittu kahdelletoista eri kunnossapitotyölle.

### Yksittäisen työn urakointi kilpailuttamalla

Urakointiohjeen mukaan urakkakilpailun järjestäminen yksittäisten kunnossapitotöiden teettämiseen on perustelua, jos kunnossapitotyö koskee useampaa metsätietä tai jos kunnossapitotyöstä tehdään useamman vuoden kestävä urakkasopimus. Tällaisessa menettelyssä työt kilpailutetaan soveltaen kausiurakoiden lomakepohjia.

### Laajempiin urakoihin täysi lomakepaketti

Metsätien kunnossapidon kausi- ja laajempien urakoiden kilpailuttamiseen on aluksi

saatavilla lomakepohjat talvikunnossapidon urakkapyyntöön, -tarjoukseen ja -sopimukseen. Tapio julkaisee myöhemmin mallilomakkeet myös kesähoidon, sorsituksen, tien kunnostuksen ja vaurioiden korjausten kilpailuttamisen.

Lomakkeita muokkaamalla tiekunta voi kilpailuttaa vain jonkun työvaiheen, yhdistää talvi- ja kesäurakat tai ottaa urakkaan useamman metsätien kunnossapitotyöt.

### Tehtäväkortti kertoo laatuvaatimukset

Työtilauksiin, urakoiden tarjouspyyntöihin ja sopimukseen kannattaa liittää aina työtä koskeva tehtäväkortti. Tapion asiakirjapakettissa on tehtäväkortit kahdelletoista eri kunnossapitotyölle. Kortissa on kuvattu työn ajankohta, laatuvaatimukset, laadunmittaamistapa, työselitys sekä liikenne- ja työturvallisuusvaatimukset.

### Vapaasti Tapion sivuilta

Kuntokatselmus ja kunnossapidon kilpailuttamisasiakirjat on laadittu osana maa- ja metsätalousministeriön rahoittamaa metsätiehanketta. Valmistelussa on kuultu Suomen Tiejyhdistyksen, Koneyrittäjien ja Infiran edustajia. Asiantuntijana laadinnassa on ollut Navico Oy, jolla on pitkä kokemus alan konsulttina.

Kuntokatselmus, urakoinnin asiakirjat ja tehtäväkortit ovat vapaasti ladattavissa Tapion nettisivuilta.

### Metsätien kunnossapidon tuotteita

ladattavissa osoitteessa:  
[www.metsanhoitosuosituksset.fi/suosituksset/metsatiet/](http://www.metsanhoitosuosituksset.fi/suosituksset/metsatiet/)

- Metsätien kunnossapito-opas
- Metsätien kunnossapito diasarja
- Metsätien kuntokatselmus
- Metsätien kunnossapidon urakoinnin ohjeet, lomakkeet ja tehtäväkortit
- Metsätien kunnossapidon sähköinen esite

Tapio ylläpitää myös 1 300 jäsenen Metsätiemestarit Facebook ryhmää. Liity mukaan metsätiekeskusteluun! [www.facebook.com/groups/metsatiemestarit/](http://www.facebook.com/groups/metsatiemestarit/)

# Yksityisteiden parantamis-avustukset nousivat aallonpohjasta

Hallitusohjelman mukaisesti yksityistieavustukset nousivat edelleen viime vuoden tasosta. Yksityisteiden korjausvelan vähentämiseksi lisätyn määrärahan myötä ELY-keskuksilla on käytettävissään tänä vuonna 13 miljoonaa euroa yksityisteiden valtionavustuksiin.

**Kai Paavola, Keski-Suomen ELY-keskus**

**Y**ksityistieavustukset ovat kahtena viime vuotena nousseet edellisen vuoden tasosta. Tämän vuoden määrärahan lisäyksestä huolimatta ELY-keskukset jatkavat priorisointia viime vuosien tapaan. Määrärahaa käytetään tasa-arvoisen liikkumisen turvaamiseen sekä pysyvän asutuksen ja elinkeinoelämän, kuten biotalouden, tarvitsemien teiden avustamiseen.

ELY-keskukset kohdentavat avustusta tien liikennöitävyyden kannalta kriittisimpiin parantamishankkeisiin. Ensisijaisesti avustettavia hankkeita ovat edelleen siltojen, putkisiltojen ja suurien rumpujen peruskorjaukset. Lisäksi avustettavia kohteita voivat olla esimerkiksi teiden perusparantamiseksi tehtävät mahdolliset tulva- ja routavaurioiden korjaamiset.

## Tiekunnan raportointivastuu lisääntyy

Liikenneviraston ohjejulkaisua Yksityisteiden valtionavustukset (11/2016) tullaan viime vuoden ajantasaistamisesta huolimatta päivittämään myöhemmin tänä vuonna. Päivitys sisältää kuitenkin edellistä päivitystä vähemmän muutoksia ohjeistukseen. Merkittävimpänä muutoksena voidaan pitää tiekunnan omavalvonnan ja raportointivastuun lisääntymistä.

Tänä vuonna avustettavien yksityistie-hankkeiden lopputarkastukset tullaan tekemään riskiperusteisesti. Käytännössä tämä tarkoittaa, että merkittävimmät avustettavat hankkeet, kuten siltahankkeet, tullaan edelleen lopputarkastamaan. Muille hank-

keille voidaan myös suorittaa lopputarkastus ELY-keskuksen toimesta, millä varmistetaan avustuksen käytön oikeellisuus.

Yksityistien perusparannusta ja valtionavustuksen hakemista suunnittelevien tiekuntien kannattaa tarkistaa viimeisimmät ohjeistukset. ELY-keskuksen internetsivuilta ([www.ely-keskus.fi/yksityistiet](http://www.ely-keskus.fi/yksityistiet)) löytyvät ajankohtaiset tiedotteet, ohjeistukset ja hakemuslomakkeet.

## Sähköinen asiointi nopeuttaa käsittelyä

ELY-keskuksen myöntämä yksityistielain mukainen valtionavustus on harkinnanvarainen. Avustusta myönnetään yksityisteiden parantamishankkeisiin sekä erityiskoh-teiden, kuten lossien, ylläpitoon.

Yksityisteiden siltahankkeiden valmisteluaiheessa tiekunnan tulisi ottaa ensin yhteyttä ELY-keskukseen, jotta voidaan varmistua parantamishankkeen avustuskelpoisuudesta ja teknisten ratkaisujen tarkoituksenmukaisuudesta ennen varsinaisten suunnitelmien tilaamista.

Siltahankkeissa noudatetaan menettelyä, jossa tiekunta tilaa ja tarkastuttaa sillan rakennus- ja korjaussuunnitelmat. Tie-kunta tilaa sillan suunnitelmat riittävän kokemuksen ja pätevyyden omaavalta suunnittelijalta. Tarjouspyynnön määrittelyssä tulee muistaa, että tilattavaan työhön sisältyy tarvittaessa myös suunnitelmien tarkastus.

Avustuksien myöntämisestä päättää alueen toimivaltainen ELY-keskus. Tien avustuskelpoisuuden ehdot tarkistetaan aina parantamishakemuksen käsittelyn yh-

teydessä. Parantamisen avustuspäätöksessä määritellään valtionavustuksen enimmäismäärä, valtion avustusosuus ja tarvittavat muut ehdot.

Huolellisesti täytetyt hakemukset sekä asianmukaiset liitteet helpottavat asian käsittelyä. Hakemukset voi toimittaa postittamisen lisäksi sähköisesti käyttämällä ELY-keskusten yleistä asiointilomaketta. Sähköistä lomaketta käyttämällä tiekunta voi nopeuttaa käsittelyaikaa ja saa varmistuksen hakemuksen toimittamisen onnistumisesta. Sähköisesti toimitetun lomakkeen mukaan tulee liittää avustushakemus. Jos liitteitä on paljon, ne voi lähettää useammassa erässä. Liitteet tulisi lähettää pdf-muodossa. ✓

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 -keskukseen. Asiointilomake yksityishenkilöille löytyy seuraavista osoitteista:

- [www.ely-keskus.fi/asioiverkossa](http://www.ely-keskus.fi/asioiverkossa)
- [www.suomi.fi/asio\\_verkossa](http://www.suomi.fi/asio_verkossa)

Lisätietoja ja neuvontaa yksityisteiden valtionavustuksista saa Liikenteen asiakaspalvelusta

Liikenteen asiakaspalvelu (ma-pe klo 9-14):

- 0295 020 600 asiakaspalvelu
- 0295 020 601 kundservice
- 0295 020 603 Neuvonta yksityisteiden valtionavustusasioissa
- [liikenteen.asiakaspalvelu@ely-keskus.fi](mailto:liikenteen.asiakaspalvelu@ely-keskus.fi)

Yksityistie on valtionavustuskelpoinen, jos

- se on autolla ajokelpoinen
- sen asioiden hoitamista varten on perustettu tiekunta
- tiellä on paikkakunnalla huomattava liikenteellinen merkitys tai se on tarpeellinen pysyvän asutuksen pääsytienä vähintään yhden kilometrin matkalla ja sen vaikutuspiirissä on vähintään kolme pysyvästi asuttua taloutta. (Laki yksityisistä teistä 93 §)

## Tulevaisuuden luotettavat pölynsidontaratkaisut



**TETRAn kalsiumkloridi**  
- CCRoad sitoo pölyn tehokkaasti

Pölynsidonta on tärkeä osa tiestön kunnossapitoa. Sillä parannetaan ajamisen turvallisuutta ja luodaan puitteet terveelliselle ja viihtyisälle ympäristölle. TETRA Chemicals on vuosikymmenten kokemuksellaan kehittänyt tulevaisuuden kalsiumkloridituotteet teiden ympärivuotiseen kunnossapitoon.



[www.tetrachemicals.fi](http://www.tetrachemicals.fi)





## Puun autokuljetusopas on valmistunut

**METSÄTEHOLTA ON ILMESTYNYT** Autokuljetusopas. Siinä kerrotaan puutavaran autokuljetuksesta osana kaukokuljetusketjua sekä autokuljetukseen liittyvistä ohjeista ja vinkeistä.

### Opas koostuu kolmesta pääosasta:

- Kaukokuljetus-osio kuvaa puutavaran autokuljetuksen merkitystä tehtaiden puuhuollossa ja yritystoimintana sekä kuljetusten ja kuljetuskaluston kehitystä.
- Ohjaus ja suunnittelu -osio kuvaa ennen varsinaista kuljetusta tapahtuvia

vaiheita (suunnitteluprosessi, tienkäyttöoikeuteen ja tienpitoon liittyvät kysymykset sekä puun varastopaikkojen suunnittelu).

- Kuljetusten suoritus -osio kokoaa kuljettajan näkökulmasta käytännön ohjeita kuljetuksen eri vaiheisiin.

Opas on suunnattu puun kuljetusyrityksille, puukuljetusajoneuvojen kuljettajille, metsäsektorin kuljetusasioiden parissa työskenteleville toimihenkilöille sekä muille aihepiiristä kiinnostuneille. Autokuljetusopas löytyy sivulta [www.puuhuolto.fi/autokuljetusopas](http://www.puuhuolto.fi/autokuljetusopas).

## Kuka vastaa tien kunnossapidosta?

**Eetu Myllyniemi,**  
Kauhajoen kaupunki

**U**sein esitetty kysymys koskettaa yksityistien kunnossapitovastuun jakautumista ja nimenomaisesti sellaisten kunnossapitotoimien, joita osakas ei koe itseään hyödyttäväksi. Tällainen kunnossapito-osa-alue on erityisesti talvikunnossapito. Usein metsä- tai peltokiinteistöjen omistajat ovat sitä mieltä, ettei heidän kuulu osallistua yksityistien talvikunnossapitoon. Tämä usein herkistää tiekunnan ilmapiiriä.

Yksitystien osakkaiden vastuulla on pitää tie tarkoitustaan vastaavassa kunnossa. Tien osakkaina oleville kiinteistöille on oltava mahdollista kulkea sellaisilla ajoneuvoilla kuin voidaan tavanomaisesti odottaa. Toisin sanoen asuinkiinteistöille on oltava mahdollista kulkea henkilöautolla tai häly-tysajoneuvolla ympäri vuoden. Toisaalta tien on rakenteellisesti kestävä mahdollisten metsäkiinteistöjen kohtuulliset kuljetukset pois lukien mahdolliset kelirikkoajat, jos tiekunta rajoittaa tien liikennettä tai muuten voidaan odottaa tien vaurioituvan.

Edellä mainituilla esimerkeillä yritetään selventää ”tarkoitustaan vastaavassa kunnossa” -terminologiaa. Vaikka tiekunta voi melko vapaasti päättää tien kunnan tavoitetasosta, määrittelevät tiekunnan osakaskiinteistöt omalta osaltaan sitä minimitasoa, johon kunnossapito tulee suhteuttaa.

Eri yksityisteitä ei ole kunnossapidon tai rakenteellisen kestävyuden osalta aina mielekäästä vertailla toisiinsa. Varsinkin tapauksissa, joissa yksityisteiden varren kiinteistöt ja niiden liikenne poikkeavat toisistaan huomattavasti. Pelkästään metsäkiinteistöistä koostuva tiekunta tai runsaasti asutusta omaava tiekunta painotta-



➤ Ihan ei tie kestänyt kiinteistölle asti. (Kuva Kari Koivisto)

vat kunnossapidossa eri seikkoja ja tasoa. Se on myös perusteltua.

Kunnossapidon määrittelyssä tulisikin lähteä siitä, mitä tie tarvitsee. Jotta tiemaksujen erityisestä kohdentamisesta eri osakkaiden välillä ei tulisi erimielisyyksiä, voidaan tiemaksuja ajatella verojen kautta. Tiemaksut maksetaan tiekunnalle, joka sitten hankkii sellaisia palveluita tiekunnalle, joita tie tarvitsee.

Toisin sanoen tiekunta kerää tiemaksuina sellaisen määrän rahaa, että tie saadaan pidettyä tarkoitustaan vastaavassa kunnossa. Tiekunta sitten päättää – tietä kokonaisuutena tarkastellen – kunnossapidosta, jotta kiinteistöjä palvelevat kuljetukset on mahdollista hoitaa. Tällöin vältetään sellaiset toteamukset ”etten minä tarvitse, en maksa” -mentaliteettia, joita tiemaksuja määrittäessä ajoittain esiintyy. Ei veroja maksaessakaan voida yksilöidä mitä palveluita omilla verovoilla kustannetaan. Tämä tarkoittaa, ettei yksittäinen tieosakas voi valita kunnossapitotoimia, joihin hän osallistuu ja joita hän välttää.

Mikäli osakas haluaa vaikuttaa tiekunnan hoitoon, on siihen oikea paikka tiekunnan kokous. ▼

## Yhdyskuntatekniikka 2017

Näyttely ja seminaareja



**JYVÄSKYLÄ**  
10.–11.5.2017



Rekisteröidy kävijäksi ennakoon:  
[www.yhdyskuntatekniikka.fi](http://www.yhdyskuntatekniikka.fi)

## ROTOMON

*Kotimaista, laadukasta muovituotevalmistusta*

**MEILTÄ RUMMUT JA SUODATINKANKAAT**

**– Tienrakentaja, pyydä tarjous!**

ROTOMON OY | Hallitie 26, Kangasniemi  
0405 440 637 (Tero), 0440 343 350 (Aki), 0440 544 084 (Petteri)  
[rotomon@rotomon.fi](mailto:rotomon@rotomon.fi) | [www.rotomon.fi](http://www.rotomon.fi) | Facebook: Rotomon Oy

# Miten ilmastonmuutos vaikuttaa yksityistienpitoon?

Ilmaston muuttuminen vaikuttaa tienpitoon lämpötilan, sateiden ja tuulen kautta.

Nina Raitanen

Lämpötilan ennustetaan nousevan, jolloin kesäisin on kuivempaa ja talviset pakkaset käyvät harvemmiksi. Routa vähenee ja liukkaus lisääntyy. Talvitiet voivat olla tulevaisuudessa jo historiaa. Tuulisuus lisää tulvia rannikkoalueilla ja myrskytuhojen määrä kasvaa. Tästä on ollut viitteitä jo monena vuotena.

## Sateet lisääntyvät

Sateiden lisääntyessä pohjaveden pinta nousee ja tien kantavuus alenee, jolloin se myös vaurioituu liikenteen alla herkemmin. Satava vesi on hyvä saada pois tien pinnaltakin mahdollisimman tehokkaasti, joten tien kuivatuksesta huolehtiminen on vielä aiempaakin tärkeämpää eli ojien, rumpujen ja sivukaltevuuksien on oltava kunnossa palteiden poistoa unohtamatta. Ojien kohdalla on hyvä tarkistaa myös laskuojat eli se, että vesi saadaan johdettua pois tiealueelta.

Rankkasateiden muodossa tuleva sade aiheuttaa nopeasti sorateiden syöpymistä sekä tieluiskien eroosiota. Rumpujen ja ojien kapasiteetti voi olla koetuksella ja paikallisia tulvia esiintyy nykyistä useammin.

Talvella lumisateiden intensiteetin odotetaan kasvavan, samoin lumimyrskyjen määrän. Tämä aiheuttaa haasteita talvikunnossapidolle. Hetkittäinen lumenpoiston tarve voi olla suurikin.

## Lämpötila nousee

Lämpötilan noustessa pölynsidonnan tarve kasvaa niin yksityisteillä kuin muillakin sorateilla. Talven lyhentyessä kesähoitokausi tulee pidentymään ja sorateita joudutaan hoitamaan myös talvella soratein. Talventulon viivästyessä teitä on myös entistä vaikeampi saada pysymään hyväkuntoisina talven alle. Nollakelien yleistyessä ja lämpötilan sahatessa nollan ympärillä myös liukkaudentorjunnan tarve kasvaa.

## Routa ja kelirikko

Yleisesti ottaen roudan syvyys tulee pieneen tulevaisuudessa. Routaa esiintyy kuitenkin edelleen, ja se on otettava huomioon tierakenteiden suunnittelussa rutiivalla pohjamaalla. Jos pakkasjakso sattuu lumettoman maan aikaan, voi routa ulottua nykyistä syvemmällekin.

Roudan sulamiskausi tulee lyhenemään selvästi. Etelä-Suomessa roudan sulamiskauden pituus lyhenee nykyisestä, noin kahdesta viikosta muutamaan päivään ja Pohjois-Suomessa noin kahdesta kuukaudesta kuukauteen.

On arvioitu, että syys- ja talvikelirikot samoin kuin pintakelirikotkin lisääntyvät. Pintakelirikkoa esiintyy myös keskellä talvea, kun leuto sää sulattaa tien pintaa, mutta sulamisvesi ei pääse poistumaan tien rungon ollessa jäässä. Talvella ei myöskään auringon lämpö haihduta vettä tien pinnasta.

Puunkorjuu ja raskaat kuljetukset ovat entistä enemmän ongelmissa sorateilla.

## Varautuminen tulevaan

Yksityisteiden varrella ilmastonmuutokseen on hyvä varautua erityisesti teiden kuivatuksesta huolehtimalla. Ojat (ml. laskuojat), rummut ja sivukaltevuudet on hyvä laittaa kuntoon ja ottaa palteet pois. Tien routimista on hyvä seurata ja varautua asettamaan rajoituksia liikenteelle myös keskellä talvea. Ilmastonmuutos ei tule hetkessä, joten omaa yksityistietä ja sen kuntoa ja kunnossapidon tarvetta on hyvä seurata vuodesta toiseen ja pohtia kunnossapidon ja sen tarpeen muuttamista. ✓

# ROAD MASTERS

**YRITYKSEN ERIKOISOSAAMISTA**  
**Kantavuusmittauspalvelut**  
**pudotuspainolaitteella jalevykuormituslaitteella**  
**Kunnossapidon alueurakoiden**  
**laadunvalvonta**  
**Paluuheijastuvuusmittaukset**  
**Tieverkon inventoinnit**  
**Kantavuusmittaukset yksityisteiden**  
**perusparannusten suunnitteluun**

[roadmasters.fi](http://roadmasters.fi)

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

- Tie mittaamaton -

# Vaatimuksia yksityisteiden traktoriurakoinnissa

Monikäyttöistä traktoria voidaan käyttää laajasti teiden urakoinnissa. Monikäyttöisyys tuo samalla lisää lainsäädännön vaatimuksia.

Ari Pihlajavaara, Koneyrittäjät ry

**M**ääräykset ovat jatkuvassa muutostilanteessa. Esimerkiksi liikennelupiin vaikuttavaa tavaraliikennelakia muutettiin 2014, jolloin liikennelupavaatimus ulotettiin tietyissä tilanteissa myös tavallisiin, 40 km/h kulkeviin maataloustraktorikuljetuksiin. Aiemmin vaade oli koskenut 50 km/h kulkevia liikennetraktorikuljetuksia. Tuleva liikennekaari esitettyssä muodossaan huojentaa 1.7.2018 kaikki enintään 60 km/h kulkevat traktorikuljetukset pois liikennelupakäytännöstä.

Lukijan on siis tiedostettava, että tämä juttu koskee vain vuoden 2017 alun tilannetta.

## Ajokortit

Ajokorttilainsäädäntö uudistui vuoden 2016 alussa. Lakimuutoksella varauduttiin jo siihen, että käyttöön tulee yli 60 km/h kulkevia traktoreita. Samalla helpotettiin olemassa olevan traktorikaluston käytön ajokortti- ja ammattipätevyysvaatimuksia.

Vuoden 2016 alusta liikennetraktorin ajokortin on saanut jo 15-vuotiaana, aiemmin 18-vuotiaana. LT-kortti mahdollistaa liikennetraktorin ja peräkärryn kuljettamisen sekä myös maataloustraktorin (40 km/h) ja peräkärryn kuljettamisen. Lisäksi sillä saa ajaa traktorin ja peräkärryn yhdistelmää, jonka nopeus on enintään 60 km/h. On huomattava, että B-kortilla ei saa kuljettaa liikennetraktoria, vasta C-luokan kortti sisältää liikennetraktorin ajo-oikeuden.

Ammattipätevyyttä ei enää vaadita ”tavallisissa” traktorikuljetuksissa. Ammattipätevyysvaatimus on voimassa vasta, jos traktorin paino on yli 3 500 kg ja nopeus yli 60 km/h. Tällöin se vaaditaan kuitenkin jo kaikissa urakointitilanteissa. Myös silloin, kun koneella ei kuljeteta mitään. Esimerkiksi nopealla traktorilla aurattaessa on ammattipätevyysvaatimus voimassa. Ohessa oleva taulukko selvittää voimassaolevaa ajokorttiluokitusta traktorikaluston osalta.

## Liikenneluvat

Tavaran kuljettaminen ajoneuvolla tiellä korvausta vastaan edellyttää liikennelupaa. On siis kuljetettava tavaraa, oltava liikkeellä ajoneuvolla, ajettava tiellä sekä otettava ajosta korvaus, jotta liikenneluvan tarve on. Liikenneluvan tarpeesta on kuitenkin olemassa lukuisia joukko poikkeuksia, joten näin yksioikoisesti ei voi määrittellä.

” Laissa on pyritty sulkemaan pois tilanteet, joissa liikenneluvan tarve kierretään väliaikaisin, vain kuljetuksen ajan voimassa olevin omistusjärjestelyin.

Tyypillisesti liikennelupa tarvitaan, kun traktorin ja peräkärryn yhdistelmällä kuljetetaan maa-aineksia maarakennusurakassa niin, että traktoriyhdistelmällä tehdään aliurakkana pelkästään maa-ainesten siirtämistä. Liikenneluvan tarpeeseen ei vaikuta se, onko peräkärä vetävä traktori rekisteröity liikennetraktoriksi tai tavalliseksi maataloustraktoriksi (40 km/h). Kun traktorin ja peräkärryn yhdistelmällä kuljetetaan tavaraa (mitä tahansa) omana urakkanaan eikä urakkaan liity muuta kuin kuljetustoimintaa, on luvantarve erityisesti selvitettävä.

Oman tavaran kuljettaminen ei tarvitse missään olosuhteissa liikennelupaa. Oman tavaran omistus tai muu hallinta on kuitenkin oltava kuljetuksen suorittajalla muulloinkin kuin kuljetuksen ja siihen välittömästi liittyvän toiminnan aikana (pakkaaminen, lastaaminen, kuorman purkaminen ja varastoon sijoittaminen).

Laissa on siis pyritty sulkemaan pois tilanteet, joissa liikenneluvan tarve kierretään väliaikaisin, vain kuljetuksen ajan voimassa olevin omistusjärjestelyin.

Jos tavaran kuljettaminen tapahtuu yleiseltä liikenteeltä eristetyllä alueella, liikennelupaa ei tarvita. Näitä alueita ovat esimerkiksi satamat, työmaa-, tehdas- ja varastoalueet. Myös sellaiset yksityistiet, jolla liikkuminen on sallittu vain määrätyssä tarkoituksessa tai omistajan luvalla, ovat lain tarkoittamaa suljettua aluetta, mikäli liikkumisrajoitus on näkyvästi osoitettu liikennemerkein, puomein tai muulla selvästi havaittavalla tavalla.

## Liikenneluvat ja urakkakuljetukset

Urakoihin liittyy monesti kuljetustyötä. Mikäli kuljetustyö on annettu aliurakalla urakan toteuttajayrityksen ulkopuolelle, kuljetustyö vaatii liikenneluvan. Tässä urakkakuljetuksina käsitetään vain sellaisia



kuljetuksia, joissa urakan toteuttajayritys tekee itse myös siihen kuuluvan kuljetustyön.

Tällöin eräs edellytys kuljetuksen suorittamiseen ilman liikennelupaa on se, että kuljetuskalusto on urakkaa hoitavan yrityksen omistama tai muutoin hallitsemaa (esimerkiksi tarkoitukseen vuokraama) sekä se, että kuljetusta hoitava työntekijä on urakkaa toteuttavan yrityksen palkkalistalla. Jotta urakkaan liittyvä kuljetus voidaan tehdä ilman liikennelupaa, on urakassa myös kuljetettavaa tavaraa käsiteltävä ennen kuljetusta myymällä, ostamalla, valmistamalla, louhimalla tai erottamalla taikka jalostamalla tai korjaamalla.

Lisäksi edellytyksenä on, että kuljetuksen tarkoitus on tavaroiden kuljettaminen kuljetuksen suorittajalle tai tämän yritykseen tai yrityksestä taikka siirtäminen yrityksen sisällä tai yrityksen omia tarpeita varten sen ulkopuolella. Edelleen kuljetuksen on oltava toissijaista kuljetuksen suorittajan koko elinkeinotoimintaan nähden. Toissijaisuutta arvioidaan kuljetuksen liikevaihdolla suhteessa koko toiminnan liikevaihtoon.

Jotta urakkakuljetukseen ei tarvita liikennelupaa, kaikkien edellä määriteltyjen ehtojen on oltava voimassa. Mikäli yksikin em. ehto ei toteudu, liikennelupa tarvitaan.

Liikennelupaa ei tarvita myöskään koneurakointiin, rakentamiseen tai laitteen asentamiseen taikka muun vastaavan työn yhteydessä työhön tarvittavien materiaalien, koneiden tai laitteiden kuljetukseen, kun ajoneuvon kuljettaja on yksi työn tekijöistä.

Jos aauraaja hoitaa myös lumen kuljettamisen pois työalueelta, voidaan lumen kuljettaminen tehdä ilman liikennelupaa.

Ilman liikennelupaa voidaan tehdä tien ja kadunhoitotyöt, hoitoon liittyvän maa-aineksen, veden, suolan tai muun vastaavan aineen, kuten hiekoitusshiekan levittäminen tielle tai kadulle. Hoitotyö voi tällöin sisältää myös kyseisen aineen kuljetusta ennen aineen levittämistä. Tien ja kadun hoitotyö ei tarkoita esimerkiksi perusparantamista.

Joskus epäselvyyttä liikennelupien suhteen aiheuttaa traktorin käyttö työkonena esimerkiksi vesakon raivauksessa tai aurauksessa. Silloin on huomioitava, että traktorilla ei kuljeteta mitään, eikä kyseisessä käyttötarkoituksessa tarvita liikennelupaa.

Kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus

Kuljetuksen tilaajan on selvitettävä ennen kuljetuksesta sopimista julkisesta liikenneluparekisteristä (VALLU), että kuljetuksen suorittajalla on liikennelupa. Tai vaihtoehtoisesti se, että kuljetuksen suorittajalla on oikeus suorittaa kuljetus kabotaasina tai ilman liikennelupaa. Myös on selvitettävä, että kuljetuksen suorittaja on merkitty arvonlisäverovelvollisten rekisteriin, jos se on siihen velvollinen kyseisestä myynnistä.

Sopimusta ei saa tehdä, jos edellä luetellut edellytykset eivät täyty.

Selvitysvelvollisuutta ei ole, kun edellisen selvityksen tekemisestä saman sopimuspuolen kanssa on kulunut vähemmän kuin kolme kuukautta. Lisäksi selvitysvelvollisuutta on rajattu, jos tilaajan ja sopimuspuolen sopimussuhdetta voidaan pitää vakiintuneena aikaisempien kuluva vuonna tapahtuneiden kuljetusten johdosta, jolloin selvitykset on kuitenkin tehtävä kalenterivuositain.

Kuljetuksen tilaajan ei tarvitse myöskään tehdä selvityksiä, jos sovittu kuljetushinta ilman arvonlisäveroa on vähemmän kuin 500 euroa kolmen kuukauden aikana tehdyissä kuljetussopimuksissa tai jos kuljetusten alihankintasopimuksen vastikkeen arvo ilman arvonlisäveroa on alle 7500 euroa.

## Ajokorttivaatimukset traktoreilla ja kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyys

AJOKORTTILUOKKA	T	LT	B	BE	C	C1	C1E	CE	ammattipätevyys
Maataloustraktori, nopeus enintään 40 km/h	X	X	X	X	X	X	X	X	ei vaadita
Maataloustraktori, nopeus enintään 40 km/h peräkärjineen	X	X	X	X	X	X	X	X	ei vaadita
Liikennetraktori, nopeus enintään 50 km/h	X		X	X	X	X	X	X	ei vaadita
Liikennetraktori, nopeus enintään 50 km/h peräkärjineen	X		X	X	X	X	X	X	ei vaadita
Traktori, nopeus yli 40 mutta enintään 60 km/h	X		X	X	X	X	X	X	ei vaadita
Traktori, nopeus yli 40 mutta enintään 60 km/h peräkärjineen	X		X	X	X	X	X	X	ei vaadita
Traktori enintään 3500 kg, nopeus yli 60 km/h		X	X	X	X	X	X	X	ei vaadita
Traktori enintään 3500 kg, nopeus yli 60 km/h peräkärjineen			X			X	X	X	ei vaadita
Traktori yli 3500 kg mutta enintään 7500 kg, nopeus yli 60 km/h				X	X	X	X	X	vaaditaan
Traktori yli 3500 kg mutta enintään 7500 kg, nopeus yli 60 km/h peräkärjineen							X	X	vaaditaan
Traktori yli 7500 kg, nopeus yli 60 km/h						X	X	X	vaaditaan
Traktori yli 7500 kg, nopeus yli 60 km/h peräkärjineen								X	vaaditaan

Maa- ja metsätalouden kuljetuksissa voidaan ajaa edelleen liikennetraktoriksi tai liikennetraktori/maataloustraktoriksi rekisteröityä ajoneuvoa T- tai B-luokan ajokortilla, kunhan liikennetraktori tai liikennetraktori/maataloustraktori on otettu käyttöön ennen 1.1.2016.

www.koneyrittajat.fi



Yksityistielailailla pitkät juuret

# Yksityistieverkon syntymisestä

Maaseudun yksityistieverkko on muotoutunut vähitellen vuosisatojen kuluessa kiinteistöjaotuksen kehittymisen yhteydessä.

Markku Markkula, Maanmittauslaitos

**1**700-luvulla alkaneissa isojaoissa tiealueet erotettiin talojen yhteisiksi alueiksi. Yhteisten alueiden lisäksi käyttö- eli rasiteoikeuksien perustaminen tietä varten oli jo vuoden 1734 Ruotsin yleisen lain mukaan mahdollista. Suomessa etenkin 1860-luvulta alkaen taloja alettiin halkoa ja lohkoa tiloiksi. Tällöin tuli järjestää myös kulkuyhteydet naapuritilojen ja talojen maiden kautta tierasitteina tai em. yhteisiä teitä pitkin.

Tällä tavoin on maaseudun tieverkko syntynyt, enemmän tai vähemmän suunnitellusti ja jäänyt paljolti alkuperäiseen sijaintiinsa. Paljon myöhemmin, 1.3.1977 lukien, yhteiset tiet lakkasivat kiinteistöjen yhteisinä alueina. Se merkitsi uusien rasiteoikeuksien syntymistä niiden kiinteistöjen hyväksi, jotka olivat yhteisten teiden osakkaita ja tosiasiaa niitä tietarkoituksiin. Teiden maapohja siirtyi viereisiin kiinteistöihin.

## Isojako

Ruotsissa, jonka osana Suomi oli, käynnistyi isojako 1700-luvulla. Isojaossa kylä pellot jaettiin talojen kesken tarkoituksena muodostaa aikaisempaa palstajaotusta (esim. sarkajako) laajempia tuotantolohkoja kullekin kylän osakastalolle. Tämä on nykyisinkin uusjakojen perustavoite.

Yhteiset metsämaat jaettiin isojaoissa ja uusjaoissa talojen yksityisiksi metsälohkoiksi. Jakoperusteena oli kunkin talon veroluku. Tässä yhteydessä syntyivät oikeudellisesti myös kulkuyhteydet talojen metsälohkoille yhteisinä alueina usein niihin kohtiin, joita karja oli käyttänyt metsälaitumille kulkemiseen.

Hevosvetoisten kulkuvälineiden aikaan maanmittareiden oli helppo toimituksissaan vahvistaa teiden sijainnit metsään joko karjanlaiduntamisen tai muun vastaavan luontaisen käytön perusteella. Tiesyhteys talon tai tilan kulun takaamiseksi saattoi syntyä joko koko kylän tilukset käsittäneessä jakotoimituksessa tai kiinteistöjen (talojen ja tilojen) omistajien keskinäisestä sopimuksesta.

## Ensimmäiset tierasitteet ja tieoikeudet

Vuoden 1895 osittamisasetuksessa säädettiin tarkasti niistä tarkoituksista, joihin tilojen välisiä rasiteoikeuksia oli ylipäättänsä mahdollista perustaa. Rasiteoikeus tietä varten oli näistä käyttöoikeuksista toisen omistamalla maalla käytännön kannalta merkityksellisin.

Samaan aikaan perustettiin maarekisteri. Tilojen keskinäiset rasiteoikeudet (tierasitteet) tulivat merkittäviksi rekisteriin. Tällöin rasiteoikeudet eivät vain sitoneet sopi-

jaosapuolia, vaan saivat selkeän esineoikeudellisen ulottuvuuden. Toimitusmenettelyssä perustettu tai vahvistettu tieoikeus sitoi osapuolena olevia kiinteistöjä omistajavaihdoksesta riippumatta, kuten nykyisinkin. Esimerkiksi naapuritilan läpi kulkenut ulospääsytie ei lakannut, vaikka naapurin isäntä teki konkurssin ja tila meni pakkohuutokauppaan. Rasite velvoitti myös uutta omistajaa.

Vuoden 1920 naapurussuhdelaki sisälsi ensimmäiset säännökset kulkuyhteyden perustamisesta kiinteistöjen hyväksi ilman sopimusta toisen kiinteistöjen alueelle varsinaisen jakotoimituksen tai kiinteistöjen lohkomistomituksen ulkopuolella. Tällaisen pakkotieoikeuden saattoi myöntää vain kihlakunnan oikeus. Se merkitsi mm. sitä, että naapurussuhdelain mukaiset kulkuoikeudet eivät käy ilmi maarekisteristä tai nykyisestä kiinteistörekisteristä, joka tuli käyttöön 1985.

Vuoden 1927 tilustielaki sisälsi samoja säännöksiä kuin naapurussuhdelaki. Vähitellen kunnallisesta tielautakunnasta tuli kiinteistömuodostamistoimitusten ulkopuolella perustettavia tieoikeuksia käsittelevä viranomaisen. Myöskään tielautakuntien perustamia tieoikeuksia tai kylätiekuntia koskevat tiedot ei ilmene maarekisteristä eikä myöhemmästä kiinteistörekisteristä.

Yksityisen tien perustamisen edellytyksenä jo vuoden 1920 lainsäädännössä oli tiesyhteyden tärkeys tai tarpeellisuus saaja-kiinteistöjen kannalta sekä haitattomuus edellytys tieoikeuden luovuttavan kiinteistöjen näkökulmasta. Näin on yhä. Perustettavasta tai siirrettävästä yksityistiestä ei saa aiheutua ulkopuoliselle kiinteistölle huomattavaa haittaa. Uutta tietä ei voi pääsääntöisesti perustaa toisen kotirauhaa loukaten esimerkiksi tämän puutarhaan tai pihaan.

Vuosina 1917–1952 voimassa olleessa kiinteistömuodostamissääntelyssä lähettiin siitä, että tiesyhteydet tuli perustaa ensisijaisesti yhteisinä teinä tai käyttäen hyväksi vanhoja yhteisiä teitä. Lisäksi oli sallittua perustaa käyttöoikeuksia eli nykyisen yksityistielain (YksTL) mukaisia tieoikeuksia vastaavia tierasitteita. Tänä aikana nykyisiä yksityistietoimituksia vastaavat pelkkiä tierasitteita koskevat toimitukset suoritti kunnallinen tielautakunta. Se piti omaa arkistoa perustetuista tieoikeuksista, mutta nämä arkistot ovat monien pikkukuntien osalta saattaneet jo kadota.

Joissain tapauksissa tien käyttö on voinut perustua ikimuistoiseen nautintaan. Tästä säädettiin vuoden 1734 yleisen lain mukaan 15 luvussa. Kylässä suoritettu isojako on voinut merkitä, että tällaisella tien käyttöoikeudella ei enää jaon suorittamisen jälkeen ole ollut oikeudellista merkitystä. Tie on myös tällöin voitu siirtää muualle.

Kuitenkin on myös taloja, joissa isojakoa ei ole koskaan tehty.

Yksinäistaloissa voi olla ulkopuolisten hyväksi tiealueita, joita on käytetty ikimuistoisesti. Kukaan ei muista milloin käyttö on alkanut. Tällainen käyttöoikeus voi olla tieoikeuden syntymisperusteena. Iki-muistoinen nautinta tarkoittaa sitä, että 1963 voimaan tulleen YksTL:n nojalla yksityistietoimituksessa voidaan vahvistaa, ilman uuden tieoikeuden edellytysten tutkimista, kiinteistöjen hyväksi tieoikeus toisen kiinteistöjen alueella. Kysymys on siis vanhan historiallisen käyttöoikeuden vahvistamisesta. Sitä vastoin oikeuskäytännössä on katsottu, että vain vuosikymmeniä jatkunut alueen käyttö tienä (pitkäaikainen nautinta) ei sellaisenaan ole välttämättä peruste myöntää pysyvää tieoikeutta.

## Yksityistielaki vuodelta 1963

Nykyisen yksityistielain valmistelu on aloitettu jo 1940-luvulla. Yksityistielain valmistelijoista on syytä nostaa esiin oikeustieteilijä ja professori V.K. Noponen Teknillisen korkeakoulun maanmittausosastolta.

Laki on säädetty agraariajakauden oloihin. Karjatalous aitauksineen ja veräjäineen oli tavanomaista eikä yksityisteillä liikkuminen loma-asutuksille vielä ollut mitenkään intensiivistä. Vähitellen maaseudun liikenne kehittyi puupyöräisten hevosajoneuvojen dominoimasta liikennöinnistä kumipyöräisten ja moottorivetoisten ajoneuvojen liikenteeksi. Tieleveydet, laatuvaatimukset ja kuivatusnäkökohdat tulivat tärkeiksi.

1960-luvulta lähtien moottoriajoneuvojen määrä on kasvanut suuresti. Kehitykseen on vaikuttanut loma-asutuksen kasvu sekä maaseudun pysyvän asutuksen tihentyminen erityisesti Etelä- ja Länsi-Suomessa. Samalla tiekuntien osakasmäärät ovat nousseet.

Isojakojen aikaisia kulkuväyliä on jouduttu uusimaan. Mutkaisia vanhoja yhteisiä teitä on oiottu ja tie-linjauksia jouduttu muuttamaan moottoriajoneuvoliikennöintiin sopiviksi. Talousmetsiin on alettu suunnitella rekka-autoille ajokelpoisia met-

säautoteitä, kun ”lehmien suunnittelema” vanhat kulku-urat talojen metsäpalstoille ovat menettäneet merkityksensä ja usein kasvaneet umpeen.

YksTL jaottelee yksityistiet oikeudellisesti maanomistajan omiin teihin, sopimustehin ja toimitustehin. Tärkeä käsite on myös olemassa oleva tai ennestään oleva tie. Ennestään oleva tie ei tarkoita maastossa olevaa jo rakennettua tietä, vaan se on viranomaisen perustama tieoikeus, joka kohdistuu tiettyyn kiinteistöön tai kiinteistöjen yhteiseen alueeseen, ja jota tieoikeutta jokin ulkopuolinen kiinteistö tai elinkeinonharjoittaja voi käyttää.

Lain mukaan maanmittausinsinöörin yksityistietoimituksissa tehdään nyt kaikki merkittävät uutta yksi-tyistietä (ns. toimitustietä) koskevat päätökset. Yksityistietoimituksessa voidaan myös selvittää oikeuksia, ei pelkästään perustaa uusia. Voidaan esimerkiksi määrätä ennestään olevan tien asema maastossa tai se, onko tietyn kiinteistöjen hyväksi entuudestaan olemassa tieoikeus 1977 voimaan tulleen ojalain nojalla.

Kunnan tielautakunta on saattanut myöntää vain ennestään olevalle tielle (toimitustielle) lisätieoikeuksia, perustaa tällaiselle tielle tiekunnan ja määrätä olemassa olevan tien tienpitoa varten tieyksiköt. Tielautakunta voi toimituksissaan myös tutkia, onko tie rakennettu asianmukaisesti laadultaan ja myös sijainniltaan.

Tiekunnalle YksTL puolestaan asettaa vastuun tienpidosta. Tiekunta voi myös myöntää lisätieoikeuksia esim. lohkoktaessa uusia rakennuspaikkoja. Tiekunnan asema oikeudellisena toimijana on laissa säädelty jossain määrin puutteellisesti. Yksityistielain monimutkaisuus on mm. ollut hidasteena monen tiekunnan perustamiselle sekä myös merkinnyt sitä, että tiekuntien toiminta on kuihtunut.

Yksityistielain juuret ovat siis varsin kaukana. Se mitä nyt on, ei ole syntynyt sattumalta. Meneillään oleva yksityistielain uudistaminen on historiankin taustaa vasten mielenkiintoinen hanke. ▼



► Muuramelainen yksityistie tulvan kourissa 1960-luvulla. (Kuva Martti Hakala)



# Avustuskäsittely sähköistyi

## Sastamalan yksityistieavustukset

Sastamala Pirkanmaalla perustettiin vuonna 2009, jolloin yhdistettiin Vammalan kaupunki sekä Äetsän ja Mouhijärven kunnat. Vuonna 2013 osaksi Sastamalaa tuli vielä Kiikoinen.



**Katariina Pylsy,**  
Sastamalan  
maaseutujohtaja



Sastamalan perustamisen yhteydessä kaikki maaseututoiminnot – muun muassa yksityistieasiat – siirrettiin maaseutulautakunnan alaisuuteen. Lautakunnan toimenkuvaan kuuluu mm. yksityistieiden perusparantamis- ja kunnossapitoavustusten myöntäminen. Sille kuului myös kaupungin hoidossa olleiden yksityistieiden hoito vuoteen 2015 saakka, jolloin tämä avustusmuoto loppui.

### Avustushakemukset sähköisesti

Liitoskuntien yksityistieiden kunnossapidon avustusrjestelmät usein eroavat toisistaan, joskus huomattavastikin. Näin oli myös Sastamalassa.

Liitoskunnissa avustusmäärät kilometriä kohti vaihtelivat. Joidenkin kuntien tiet oli luokiteltu, joidenkin ei. Osalla oli yksityistieitä kunnan hoidossa joko täysin tai osittain. Kuntien yhdistyminen toi tullessaan siis myös kriteerien yhtenäistämisen. Lop-

putuloksena yksityistieiden kunnossapitoavustukset saatiin tasapuolisiksi ja yhdenmukaisiksi.

Maaseutulautakunta päätti hankkia nettissä olevan sähköisen ohjelman yksityistieiden kunnossapitoavustusten hakemiseen. Ohjelman toimittajan kanssa muokattiin kaupungin tarvetta vastaava versio, joka valmistui 2014. Kaikille järjestäytyneille kunnossapitoavustusjärjestelmän piirissä oleville tiekunnille lähetettiin tunnukset, joilla ne pääsivät netissä olevaan ohjelmaan.

Ohjelman vaatimuksena oli, että se on käyttäjäystävällinen. Niinpä ohjelmassa on valmiina ensimmäisellä kerralla syötetyt tiedot, kuten yksityistien nimi, osoite ja tien kokonaispituus sekä tien pituus viimeiseen vakituiseen asuntoon. Sähköisessä järjestelmässä ovat myös valmiina tiekunnan pankkitilin numero, puheenjohtajan ja toimitsijamiehen yhteystiedot. Jos tiekunnan tiedot muuttuvat, voi tunnusten haltija muuttaa tiedot vaivattomasti joko

kesken vuoden tai kunnossapitoavustusta laadittaessa.

Jos perustiedot eivät ole edellisestä vuodesta muuttuneet, tallennetaan sähköiselle hakemusohjelmalle vain tiekunnan kirjanpidon mukaiset menot. Palautetusta hakemuksesta saa tulosteen ja hakijan ilmoittamiin sähköpostiosoitteisiin (esim. puheenjohtajalle) lähetetään liitetiedostona onnistuneesti jätetty hakemus.

Sähköinen järjestelmä vähentää hallinnollista työtä ja avustukset on mahdollista maksaa nopeammin tiekunnan tileille. Ohjelmassa on myös sähköinen arkisto, joten edellisten vuosien hakemukset ja päätökset ovat tallessa.

### Tiedottaminen ja koulutus tärkeitä

Sähköiseen kunnossapitoavustusjärjestelmään siirtyminen edellyttää aktiivista tiedottamista ja koulutustilaisuuksien järjestämistä.

Ensimmäisenä ”sähköisenä vuonna” on hyvä järjestää tietokonekoulutusta ohjattuja kunnossapitoavustuslomakkeen jättötilaisuuksia. Sastamalassa koulutuksiin osallistui ensimmäisenä hakuvuotena noin 150 hakijaa. Seuraavina vuosina riittää, että muutamana päivänä on atk-apua tarjolla.

”

Kunnassa pidetään maaseudun elinvoimaisuuden edellytyksenä rakenteellisesti hyväkuntoista yksityistieverkostoa.

Ohjelma on ollut käytössä kolme vuotta ja se on saanut käyttäjiltä erityisen paljon kiitosta. Palautekyselyn vastaajat ovat pitäneet ohjelmaa helppona, eivätkä haluaisi enää palata entiseen paperilomakeaikaan.

### Hyvät tiet elinvoimaisuuden perustana

Sastamalassa on Pirkanmaan laajin yksityistieverkosto ja kaupunki myöntää yksityistieiden kunnossapitoavustuksia 379 tiekunnalle yhteensä yli 400 000 euroa vuodessa. Kunnassa pidetään maaseudun eräänä elinvoimaisuuden edellytyksenä rakenteellisesti hyväkuntoista yksityistieverkostoa. Siksi myös kunnossapitoavustusjärjestelmän toimivuuteen on panostettu.

Yksityistie maailmassa meneillään on suuria muutoksia. Laki muuttuu ja mm. toimintoja siirrytään maakuntiin. On toivottavaa, että tulevissa maakuntamalleissa huomioidaan yksityistieiden tärkeä merkitys koko yhteiskunnan toimivuudelle. Haja-asutusalueiden yksityistieverkosto on selkäranka, joka palvelee maaseudun asutusta ja yritystoimintaa.

Yksityistieiden hyvä kunto on maaseudun elinvoimaisuuden edellytys ja kansakunnan yhtenäisyyden, tasapuolisuuden ja myös turvallisuuden taakka. ✓

**Tiellä liikkujan turvaksi**

**OMAKOTITIE**

Meiltä CE-merkityt liikennemerkit, lisäkilvet ja tienviitat

Suoraan varastostamme mm. pystytytarvikkeet, aurasviitat, reunapaalut turvakilvet

Liikenne- ja teollisuuspeilit

**LIIKENNETUOTTEET OY**

Tarkemmat tuotetiedot löydät [www.liikennetuotteet.fi](http://www.liikennetuotteet.fi) tai soittamalla asiakaspalveluumme 019-687 3250.

## Yksityistien historiaa

## Pirttihiekantien vaihteita

Noin kolmen kilometrin pituinen Pirttihiekantie sijaitsee Keski-Suomessa Muuramen kunnassa. Yksityistie alkaa maantieltä 6071 (Kuusanmäentie) ja päättyy Muuratjärven rantaan.

Teksti ja kuvat Martti Hakala ja teisännöitsijä Jari Hakala

Tien synty ajoittuu asutuksen alkamiseen 1780-luvulle. Ensimmäiset talot on perustettu vuosina 1785 ja 1786. Tie erkani vanhasta Laukaantiestä nykyisen harjoitusraviradan paikalta. Kapea, hädin tuskin hevostärryillä ajettava polku, siirrettiin 1850-luvulla nykyiselle paikalleen.

Tie oli kapea ja portteja riitti eri maakappaleiden välillä. Oli mm. Simolan Kota-portti, Simolan olkitallin portti, Rajaportti jyrkässä mäessä, Lammasraitin portti Hakalan ja Lampisten rajalla, Alaportti Lampisten kaivon luona jne. Portteja oli kaikkiaan kahdeksan.

Porttien aukominen onnistui vielä hevosajaksi, mutta kun autot ilmestyivät kuvaan, piti portit hylätä. Niinpä kun rakennusmestari Aarne Mäkelä 1954 osti Pirttihiekan, tehtiin hänen aloitteestaan piikkilanka-aidat tien kahta puolen, ja hevoset ja lehmät laidunsivat muuten entiseen malliin.

Tieonnettomuuksilta on säästyty pieniä havereita lukuun ottamatta. Kasper Lam-pisen rankkitiinu kaatui Rajaportin mäessä, kun hän toi lehmän suurusta Korkeakosken viinaränniltä. Lie hevonen karannut alamäessä portin aukaisuoperaatioissa.

Samaiseen Rajaporttiin löi Oskar Lampinen nenänsä, kun hän tuli syyspimeällä hoitomatkalta Helsingistä. Nimismies Oskari Hokkasen auto juuttui keväällä Simolan puolella olevaan lähdeperäiseen monttuun, josta se mies- ja hevosvoimin irrotettiin. Eemeli Lampisen silavaljaista katkesi tamppikapula ja hän leikkasi uuden tien vierellä olleesta kuusentaimesta. Kun tämä kuusi kaadettiin vuonna 2013, oli puu yli yhden sylen ympäri ja puukosta oli muistona mutka rungossa.

Autojen kanssa on sattunut vain pieniä ojaanajoja ja peltiruhjeita, kiitos varmaan neljän kymmen nopeusrajoituksen.

Alkuun tie aurattiin talvella puisella lumireellä, ja keskelle muodostui korkea harjanne hevosen askeleista. Talvella ei autolla päässyt ajamaan. Suuri edistysaskel talvikunnossapitoon oli lumilingon hankkiminen Hakalaan joskus 1960-luvun lopulla. Keväällä tasattiin pahimpia kärryn painumia kuokalla ja odotettiin tien kuivu-

” Suuri edistysaskel talvikunnossapitoon oli lumilingon hankkiminen Hakalaan joskus 1960-luvun lopulla.



» Korpilahden pitäjänkartta 1840-luvulta. (Jyväskylän yliopiston Historialliset karttasivusto)

mista. Simolan aittojen väli oli niin kapea, että Kinkomaan leikkuupuimuri ei siitä mahtunut, vaan piti kierrättää pellon kautta. Niinpä aitta siirrettiin sijaansa etäämmälle, ja nyt muut kuormat mahtuivat, mitä nyt Hakalan koivikossa tukkikuormat kolisivat oksiin.

Väinölä-torppaa 1920-luvulla asustaneella Väinö Perälällä oli Ford-merkin henkilöauto, jolla hän ajoi Hakalan kautta Pirttihiekantietä asioilleen. Nykyinen Innanlahdentie rannan kautta ei kestänyt autoa. Ei kestänyt myöskään vuonna 1942, kun Väinölään päärakennus paloi katolle lentäneestä kipinästä. Tuolloin palokunta juuttui Innanlahden talon lähellä pehmeään tiehen. Pirttihiekantien suunnalta tuleva tie olisi kestänyt, mutta sen kautta palokunnalla olisi ollut matkaa useampi kilometri enemmän.

Pirttihiekantien ja Innanlahdentien yhdistävän tien Hakalasta Väinölään teetti konstaapeli Janne Perälä noin 1915. Tien urakoi Anton Nurminen Vihtalahdesta. Urakkaan sisältyi viisi tierumpua, oja piti olla vähintään toisella puolen tietä, märissä paikoissa molemmilla puolilla. Urakoitsija oli kortteeria Hakalassa ja suoriutui urakasta yhden sulanmaan aikana.

Tie hyväksyttiin ajamalla linjaaliratailla juoksua isännän ohjastaessa. Työ oli suururakka. Nurminen sanoi ostaneensa kannun viinaa työn harjakaisiksi. Tie sijaitsee nykyään vähäiseltä osin Hakalan ja enim-



» Näkymä Lammasraitin kohdalla matkalla Hakalan talolta Lampisille 1960-luvulla.



» Simolan talon kohta 1960-luvulla.



» Lammasraitin kohta vuonna 2016.



» Sama suuri kuusi seisoo talon nurkalla kuin 50 vuotta sitten. Tietä on talon kohdalla hieman oikaistu ja kääsitalli ja sauna on purettu pois.

” Tie palveleekin nykyisin lähinnä lenkkeilijöitä ja marjastajia sekä puunkuljetusta ja muuta metsänhoitoa.

mäkseen Väinölä mailla ja näiden tilojen toimesta tietä on aina ylläpidetty. Mitään tieoikeuksia tuolle tielle ei ole koskaan perustettu. Henkilöautolla siitä pitää nykyisin kulkea hyvinkin varovaisesti, mutta tukkikuormia siitä talvella pystyy hyvin ajamaan. Tie palveleekin nykyisin lähinnä lenkkeilijöitä ja marjastajia sekä puunkuljetusta ja muuta metsänhoitoa.

Aikanaan oli suunnitteilla, että Pirttihiekantie ja Vihtalahdentie olisi yhdistetty puhkaisemalla reitti Pirttihiekasta Vihtalahdeen. Hanke jäi kuitenkin toteutumatta. Ehkä on parempi niin. Viimeisin uuden tien rakentamishanke alueella on metsäautotie, jonka maanomistaja on tehnyt vuonna 2014.

Simola-Pirttihiekka-tilustien perustava kokous pidettiin 22.11.1959. Paikalla oli kutsuttuna kaikki 11 teiosakasta. Kokouksen puheenjohtajana toimi Viljo Mehtola. Hän oli tielautakunnan puheenjohtaja ja muina jäseninä läsnä Pietari Salminen ja Veikko Ravinen. Tiehoitokunnan puheenjohtajaksi valittiin Tauno Lampinen, rahastonhoitajaksi Vilho Perälä ja jäseneksi

Veikko Hintikka. Seuraava kokous pidettiin vuoden kuluttua ja paikalla oli 12 osakasta ja tielautakunnan edustajat. Sovittiin tieyksiköiden jaosta ym. tietä koskevista asioista.

Tietä on kohennettu liikennevälineiden ja tienkäyttäjien vaatimustason kasvaessa. Ojia on kaivettu, rumpuja tehty, kiviä ammuttu ja nostettu, mutkia oitettu, soraa ja myöhemmin sepeliä ajettu, tietä lanattu ja talviaurattu. 1970-luvulla tietä siirrettiin ohittamaan pihapiiri ulkorakennuksen takaa, kun aiemmin oli kuljettu pihan läpi. Simolassa tie on aina kulkenut rakennusten välistä. Pihapiiriä lähestyttäessä ensin saunan ja kääsitallin, sitten talon ja navetan ja mäen päällä vielä kahden aitan välistä.

Pääosin tien kunnossapitotoimet on tehty 1960-luvulta lähtien Hakalan talon traktoreilla ja työkoneilla. Omatekoisia tien kunnossapitokoneita olivat 1970-luvulla ainakin lana ja Moskovitsh-henkilöauton taka-akselista rakennettu, Teho-Sot-nimen saanut tienvarsien raivauslaite.

Rahat tienpitoon ovat tulleet osakasmak-suista ja kunnan avustuksesta, aikoinaan myös valtion tuesta. Vuonna 1963 teiosak-kaita oli 13 ja vuosibudjetti 474 mk, vuonna 2010 teiosakkaita oli 19 ja vuosibudjetti 2 601 euroa. Viimeisin suurempi ponnistus oli vuonna 2010 tehty perusparannus, jossa ojat siivottiin, tierummut uusittiin, kapei-koita levennettiin ja tien runkorakennetta vahvistettiin. ▼

# Yksityistien ja sillan toteutus mantereelta saareen

Yksityisteiden ja siltojen rakentaminen hoidetaan yleensä valtion ja kunnan avustamana. Merelliseen ympäristöön valmistuva Kräsooran saaritie on poikkeus tästä säännöstä. 13 tiekunnan osakasta toteuttaa kiinteän yhteyden rakentamisen täysin omalla kustannuksellaan.

**Sakari Seppälä, tieisännöitsijä**

**P**oikkeuksellista on myös se, että saaren mökkiläiset, myöhemmin tiekunta on jaksanut viedä hankkeensa toteutusvaiheeseen kaikkien lupaprosesseissa esiin tulleiden muutosten ja käännosten jälkeen. Ensimmäinen hakemus Länsi-Suomen ympäristövirastolle jätettiin helmikuussa 2003.

Vaasan hallinto-oikeuden ja korkeimman hallinto-oikeuden läpikäytyään asia palautettiin Etelä-Suomen aluehallintovirastoon, joka antoi päätöksensä helmikuussa 2013. Päätöksen mukaan saariyhteys voidaan toteuttaa rakentamalla silta Ämmänkarilta Kräsooran saareen. Tästä päätöksestä jälleen valitettiin hallinto-oikeuteen ja edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Aluehallintoviraston päätös jäi voimaan ja vihdoin vuonna 2015 sillan toteutus tuli mahdolliseksi.

## Lupakäsittelyn tarkoitus

Jo 2000-luvun alussa oli esillä vaihtoehtoja siltapaikalle ja siltatyypille. Myös rannikon merellinen luonne, virtausten turvaaminen matalaan lahteen, kalastus, harvinaisten lintujen elinpiiri ja vaikutukset mantereen puolen kiinteistöjen käyttöön piti selvittää. Nämä ovat yleisestikin tekijöitä, joista viranomaisten on päätettävä. Kun muutos koskee aluetta, jossa kohtaavat erilaiset intressit, on lopullinen ratkaisu vaatinut valitusten takia erittäin laajat käsittelyt.

## Ehdot siltatyölle

Aluehallintoviraston asettamat ehdot sillan ja penkereiden toteuttamiseksi ovat täysin asialliset. Keskeisin vaatimus liittyy veden virtauksen turvaamiseen. Sillan vapaan aukon tulee keskivedellä olla 11 m, siltarakenteiden alapinnan 2,50 m:n korkeudella keskivedestä. Uoman pohjan on oltava 6,0 m leveä 2,50 metrin syvyydessä. Silta-aukko on varustettava alikulkukorkeutta osoittavilla merkeillä.

Sillan valmistumisesta pitää ilmoittaa viranomaisille ja samalla toimittaa sijaintimittoja koskevat piirustukset. Tiekuunnalle on lisäksi asetettu ehdot mm. sillan rakentamisajan suhteen, mikä on huomioitu toteuttamisaikataulussa.

Aluehallintovirasto on perusteluissaan verrannut siltahankkeesta syntyviä hyötyjä ja haittoja todeten, että lomakiinteistöille syntyy hyötyä ja virtaamat tulevat olemaan riittäviä uoman syventämisen ansiosta. Päätös velvoittaa tiekunnan kuitenkin maksamaan kohtuullisen korvauksen kalastusosuuskunnalle ja kahden kiinteistön omistajalle.

## Sillan toteutuksen valmistelu

Hoitokunnan puheenjohtaja otti yhteyttä helmikuussa 2016 Tiestöpalvelu Seppälään ja tiedusteli mahdollisuutta siltaprojektin valmistelemiseksi. Tiepohja oli tiekunnan toimesta tehty autolla ajettavaan kuntoon tulevalle siltapaikalle heti oikeusprosessin päätyttyä. Pieni tiimimme, johon allekirjoittaneen lisäksi kuuluu siltarakenteisiin erikoistunut rakennusmestari Kari Wesman, pohti hetken asiaa lähinnä kohteen etäisyyden takia.

Valmistelu hoitokunnan kanssa käynnistettiin sopivien siltatyyppien vertailemiseksi. Vertailu jatkui aina toukokuulle saakka, koska hinta vaihtelee sillan mitoista, suunnittelukuormista, rakennusmateriaaleista ja perustamisratkaisusta riippuen. Teräspalkkiratkaisu oli vahvasti vertailussa mukana, mutta merelliset olosuhteet ja teräksen lämpölaajenemisen vaikutus maatuikiin nostivat rakenteen arvioidun hinnan korkeaksi.

Toukokuun 20. päivänä tiekunnan kokous päätti tiimimme esityksestä, että silta toteutetaan 4,5 m leveänä, puukantisena liimapalkkiratkaisuna. Suunnittelukuormana käytetään 42 tonnin 5-akselista kuorma-autoa. Sillan jännemittaksi vahvistettiin 18,50 metriä. Jännemitta täyttää aluehallintoviraston vesistövaatimukset. Tiestöpalvelu Seppälän tähän ratkaisuun perustuva kokonaispalvelutarjous tuli hyväksytyksi.

## Suunnittelu ja kilpailutus

Merikarvian rannikko on tunnetusti kivistä, mutta toteutetuista Ämmänkarin tiepohjan töistä voitiin päätellä, että maapohja voi sisältää myös savikerroksia. Sillan perustamisratkaisun tueksi Mitta Oy suoritti asianmukaiset kairaukset maatuikien kohdalta. Tulokset osoittivat, että voidaan valita maanvarainen perustamisratkaisu.

Suunnittelu käynnistyi ripeästi ja koko aineisto detaljipiirustuksineen, työselityksineen ja kustannusarvioineen oli valmis heinäkuun puolivälissä. Tästä edettiin urakkaohjelman laatimiseen ja urakkatarjouspyyntöihin. Silta ja penkereet oli päätetty jo keväällä toteuttaa kokonaisurakkana. Urakkakilpailussa edullisimmaksi osoittautui paikkakuntalainen Konetyö Koskimäki Oy, joka oli toteuttanut tiepohjan siltapaikalle ja joka nyt jatkaa erillisellä sopimuksella koko saaritiestön tekemistä.

## Liimapalkkisillan rakentaminen

Silta- ja pengerurakan urakkasopimus allekirjoitettiin 23.8.2016. Urakka-aika jatkuu vuoden loppuun. Urakoitsija on tehnyt huomattavan määrän siltaan kuuluvista



➤ Suunnittelu ja toteutus perustuvat senioriosaamiseen. Siltaurakan johtamisesta vastaa tieisäntä, rakennusmestari Pentti Raekallio (vas.).



➤ Liimapuupalkit ovat kreosoottikyllästettyjä ja sillan kansi on koottu elementeistä.

rakenneosista sisätiloissa hallissaan. Tämä varmistaa koko siltarakenteen laadun.

Veneilykauden päätyttyä urakoitsija teki siltapaikan viereen tiekunnan suostumuksella väliaikaisen pengertien, joka helpottaa siltatyötä. Pengertien kautta saaren puolelle on mahdollisuus kuljettaa myös tienrakentamiseen käytettävät raskaat kiviainekset. Lopuksi väliaikainen pengertie puretaan, uoma syvennetään ja louhe käytetään sillan päätyjen täyttöön.

Siltaurakan verollinen kokonaishinta tulee olemaan esiselvityksineen, maaperätutkimuksineen, suunnitteluineen ja valvontoineen vähän yli 200 000 euroa. Tämän lisäksi tiekunta teettää omalla kustannuksellaan koko saaritiestön valmiiksi.

## Määrätietoinen työ vei toteutukseen

Määrätietoinen ryhmä saa paljon aikaan, kun se uskoo hankkeensa olevan toteutta-

misen arvoinen. Kräsooran saaren kiinteä yhteys länsirannikon kapealle saarivyöhykkeelle sijoittuvana olisi ollut viranomaistahojen silmätikku ilman valituksiakin. Nyt valitukset voidaan nähdä osittain jopa positiivisesti, sillä niiden aikaansaama monipuolinen käsittely oli taustana täysin kohtuulliselle aluehallintoviraston ratkaisulle. Tämän lisäksi valmistuva silta sopii hyvin merimaisemaan ja helpottaa kulkua loma-kiinteistöille.

Tuskinpa hankkeen puuhahmukset vuonna 2003 uskoivat, että sillan ja tiestön rakentamisen toteutusluvan saaminen vie 12 vuotta. Toivottavasti 1,5 kilometrin pituinen kiinteä yhteys saaren loma-asunnoille osoittautuu kaiken vaivan arvoiseksi. ✓

Tansaniassa voi kohdata vähintään kolmenlaisia teitä. Parhaita ovat kaupunkieja yhdistävät moottoritiet, joita pitkin suuret bussit ja rekat kaahaavat ahkerasti. Näillä teillä nopeusrajoitukset vaihtelevat viidenkymmenen ja rajattomuuden välillä.

Kurkistus maailmalle

## Tansanian tiet haastavat kulkijansa

Anna-Maarit Rahja, Mwanza, Tansania

Valtio on vastuussa kaupunkieja yhdistävistä teistä ja ne ovatkin elintärkeitä, kuljettavathan rekat elintarvikkeita, käyttötarvikkeita ja kaikkea mahdollista. Vain mielikuvitus on rajana. Busseilla matkustellaan todella paljon, niin työn kuin huvinkin perässä. Valtion päteillä kelpaa länsimaalaisenkin ajella, eroa kotimaan teihin ei juurikaan huomaa.

Kaupungeissa pääkadut ovat usein asfalttoituja, mutta päällystysten toteutus on keuhkoa. Esimerkiksi Mwanzassa (yliopisto-kaupunki Victoriajärven rantamaisemissa) suurimmat väylät ovat päällystettyjä, vaan kovin muhkuraisia ja kuoppaisia. Näin, vaikka routa ei vaivaakaan. Välittömästi, kun kääntyy sivu- tai pikkukadulle, kohtaa hiekkapinnan.

Nopeuksia hillitsevät töyssyt, jotka todellakin hoitavat tehtävänsä. Niiden kohdalla daladalat suorastaan pysähtyvät, sillä muutoin niiden pohja osuisi töyssyyn. Hi-

dasteet ovat tarpeen, sillä nopeudet teiden ja katujen kuntoon nähden ovat kovat.

Hiekka- ja sorapintaiset tiet ovat enemmistönä, kaupunkien keskusta-alueiden ulkopuolella lähes poikkeuksetta. Ne ovat kuoppaisia, railoisia, hataria ja arvaamattomia, joten suuri ilo syntyy, kun ajoittain pääsee bodabodalla patkalle asfalttia.

Sadekausi Tansaniassa turmelee teitä jättäen niihin valtavan suuria lätäköitä ja veden syövyttämiä uria. Aika ajoittain näkee väkeä lapioimassa teitä ja ilmeisesti vahvistamassa niitä ennen kuin ne ehtivät kadota kokonaan. Teiden varsilla näkee myös hiekkasäkkejä, joiden avulla pyritään estämään ja ohjaamaan sateiden aiheuttamia tulvavesiä. Viemärijärjestelmiä ei juurikaan ole ja siksi teiden kunto on ihmisistä ja heidän omaehtoisesta panostuksestaan kiinni. Kun vettä sataa kunnolla, sitä kertyy teille jopa kymmeniä senttejä. ▼



► Tansanian maaseudun kylänraittia.



► Soratien kulutuskerroksen parantaminen meneillään.



## Yksityistie -ansiomerkki

**TIYHDISTYKSEN YKSITYISTIE -ANSIOMERKKI** on juhlava tapa muistaa yksityistien ja tiekunnan hyväksi ahkeroinutta henkilöä.

Yksityistie-ansiomerkkiä voi hakea tiekunta tai jokin muu yhteisö. Haku tapahtuu Tieyhdistyksen nettisivulla olevalla lomakkeella ([www.tieyhdis-](http://www.tieyhdistys.fi/yksityistiet/yksityistieansio-merkki)

[tys.fi/yksityistiet/yksityistieansio-merkki](http://www.tieyhdistys.fi/yksityistiet/yksityistieansio-merkki)).

Ansiomerkin myöntää Ansiomerkitoimikunta, jonka nimeää Suomen Tieyhdistys ry:n hallitus.

Vuonna 2016 merkki luovutettiin 15:lle yksityistieasioissa ansioituneelle henkilölle.

Ilkka Pietiäinen  
Mikkelistä on

## Vuoden Tieisännöitsijä 2016

**YKSITYISTEIDEN TIEISÄNNÖITSIJÖIDEN** keskuudesta on vuodesta 2008 alkaen valittu Vuoden Tieisännöitsijä. Hän on henkilö, joka omalla, siihenastisella toiminnallaan on ollut esimerkillinen ja vaikuttava tieisännöitsijä. Valinta-arvionnissa painottuu myös se, jos henkilö on ollut osaltaan kehittämässä tieisännöintiä, jota ei ole missään muussa maassa kuin Suomessa. Valinnan nykyään suorittavat aikaisempina vuosina Vuoden Tieisännöitsijäksi valitut yhdessä Tieyhdistyksen edustajan kanssa.

Lokakuussa 2016 mikkeliäinen Ilkka Pietiäinen sai vastaanottaa Vuoden tieisännöitsijä 2016 -tunnustuspalkinnon ja siihen kuuluvan kunniakirjan. Tunnustus luovutettiin hänen kotikaupungissaan, jonne oli kokoontunut Etelä-Savon tieisännöitsijöitä alueelliseen tapaamiseen.

Ilkka Pietiäinen aloitti tieisännöinnin vuonna 2003. Hän on vuosien ajan tarjonut osaamistaan ja palvelujaan kymmenille tiekunnille. Pietiäinen on ollut myös Yksityistieasioiden neuvontapuhelimessa neuvojana toiminnan alusta 2008 alkaen kuluvaan vuoteen saakka sekä ollut mukana kouluttamassa uusia tieisännöitsijöitä ja uusia puhelinneuvoja.

Tieyhdistyksen kouluttamia Tieisännöitsijöitä on Suomessa ollut vuodesta 2003 lähtien. Koulutuksen käyneitä on kaikkiaan yli 250. Seuraava koulutus on syksyllä 2017, siihen on hakuaika keväällä.



► Ilkka Pietiäinen on Vuoden Tieisännöitsijä 2016.

### Vuoden Tieisännöitsijät 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

# Turvallinen yksityistie

Vuonna 2014 yksityisteillä ja -alueilla kuoli liikenteessä yhteensä 17 ihmistä. Loukkaantuneita oli yhteensä 336. Kuolleista viisi oli jalankulkijoita tai pyöräilijöitä.

Nina Raitanen

**Y**ksityisteillä tai -alueilla tapahtuvien liikennekuolemien määrä on noin 8 % kaikista tieliikennekuolemista ja noin 5 % kaikista loukkaantumisista. Määrä on ilahduttavan pieni suhteutettuna yksityistieverkon laajuuteen, mutta jokainen loukkaantuminen ja kuolema on tietenkin turha. Vaikka loukkaantuneiden ja kuolleiden määrä on suhteessa alhainen, on trendi kuitenkin ollut nouseva.

## Pehmeä tieympäristö

Ylivoimaisesti suurin osa onnettomuuksista on suistumisia tieltä tai törmäämisiä vastaantuleviin ajoneuvoihin. Suistumistilanteissa auto kaatuu 50 % tilanteissa ja yleensä ajoneuvo törmää johonkin kiinteään esteeseen keula edellä. Tyypillistä on myös se, että törmäyksiä tulee useita ajoneuvon pyöriessä.

Suistumistilanteissa voidaan onnettomuuden vakavuuteen vaikuttaa pehmentämällä tieympäristöä. Törmäminen kiinteään ja joustamattomaan esteeseen – kivi, iso puu, rummun pää – on dramaattista jo alhaisillakin nopeuksilla ja tyypillisellä maantienopeudella (80 km/h) on vakava vammautuminen hyvinkin varmaa. Pehmentäminen tarkoittaa kiinteiden esteiden poistamista tai suojaamista esimerkiksi kaiteilla.

Erilaisista tien varusteista kuten valaisinylväistä ja kaiteista on tällä hetkellä jo saatavissa myötääviä versioita. Kaiteilla on tietysti suojattava myös paikat, joissa ajoneuvo voi suistua esimerkiksi veteen tai alas jyrkänteeltä. Kalliioleikkauksissa voidaan kaiteiden lisäksi leikkaus suojata myös maa-aineksesta tehtävällä suojaluiskalla, joka nousee kalliioleikkausta vasten.

Tieluiskien oikealla muotoilulla voidaan puolestaan estää ajoneuvon kaatuminen sen suistuessa tieltä. Jos tiealue antaa myöten, voisi rakenne olla esimerkiksi; sisäluiska 1:4, ojan pohjan tasanne 1 m, ulkoluiska 1:2.

Loivempi sisäluiska pitää auton paremmin pystyssä. Ojan pohjan pyöritys vähentää auton keulan osumista ulkoluiskaan ja antaa tilaa ohjausliikkeelle ja esitettyä jyrkempi ulkoluiska voi puolestaan aiheuttaa rajun törmäyksen.

Yksityisteitä on monenlaisia ja useat näistä toimenpiteistä ovat varmasti järkeviä vain kaikkein vilkkaimmin liikennöitävillä yksityisteillä, mutta omaa tietään voi tarkastella näiden asioiden kautta ja tehdä parannuksia pienessä mittakaavassa.

” Yksityisteillä pyritään siihen, että tiealueella olisi kohtaamisnäkemä joka kohdassa.

## Näkemät takaavat turvallisuutta

Yksityisteillä pyritään siihen, että tiealueella olisi kohtaamisnäkemä joka kohdassa.

Kohtaamisnäkemä on etäisyys, jolla vastakkaisiin suuntiin kulkevien ajoneuvojen kuljettajien on havaittava toisensa voidakseen normaaliolosuhteissa pysähtyä ja välttää yhteentörmäys. Vähäisellä yksityistiellä kohtaamisnäkemä on 40–50 m ja tärkeillä yksityisteillä 130–150 m. Näihin tavoitteisiin on ajan saatossa maastoon syntyneillä yksityisteillä vaikea päästä, koska mäet ja mutkat kasvillisuuden lisäksi peittävät näkyvyyttä. Näkemäraivauksilla ja -leikkauksilla voidaan näkemää avartaa, mutta vaarallisimmat ja haastavimmat kohdat on hyvä merkitä liikennemerkkeillä.

Toinen tärkeä näkemä on liittymisnäkemä. Se on etäisyys, jolle liittymään saapuvan väistämismuuttajan ajoneuvon kuljettajan on nähtävä etuajo-oikeutetun tien suuntaan voidakseen tehdä päätöksen kääntyä etuajo-oikeutetulle tielle tai ylittää sen.

Tiekunnan on huolehdittava näkemäalueiden puuston ja kasvillisuuden raivauksista. On hyvä myös huomata, ettei näkemäalueille tulisi läjittää esimerkiksi ojan-kaivuussa syntyneitä maamassoja ja talvella näkemäalueelle kasatut aurauslumet muodostavat näkemäesteen.

Liittymän näkemään vaikuttaa tietysti myös liittymän paikka. Huonoja liittymän paikkoja ovat mäenharjanteet, pienisäteiset sisäkaarteet, jyrkät alamäet ja paikat joissa on isoja ja kiinteitä näkemäesteitä.

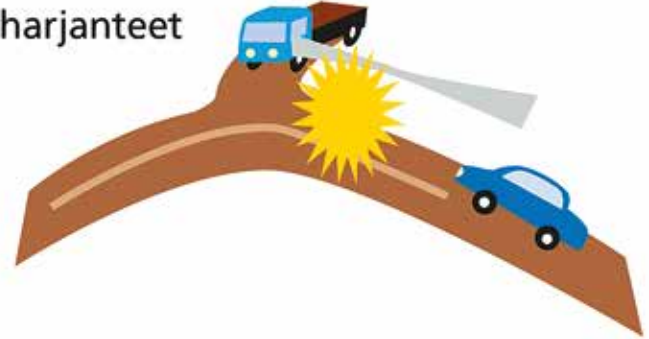
## Tasoristeys on vaaranpaikka

Tasoristeysonnettomuuksissa kuoli vuonna 2015 kuusi henkilöä ja loukkaantui 19. Marraskuuhun mennessä viime vuonna kuoli jo kahdeksan henkilöä tasoristeysonnettomuuksissa. Yksitysteiden osuutta näistä onnettomuuksista ei ole tiedossa, mutta juuri alempiasteisella tieverkolla tasoristeykset ovat usein vartioimattomia, joten onnettomuuksien riski on suuri.

Vartioimattomia tasoristeyskohtia koskevat myös näkemävaatimukset. Yksiraiteisen radan ollessa kyseessä näkemän pitäisi ulottua yksityistien suuntaan kahdeksan metriä ja radan suunnassa 6 x junan sallittu nopeus metreinä. Junan nopeuden ollessa 140 km/h tämä tarkoittaa 840 metriä.

Ratalain mukaan näkemäalueen raivaus on radanpitäjän eli Liikenneviraston vastuulla. Radanpitäjä vastaa myös tasoristeyksen kannesta. Tienpitäjä vastaa tasoristeyksen kohdalla tietenkin yksityistiestä ja sen kunnosta mukaan lukien aurauksesta kannen kohdalta. Vastuu sisältää myös erityisesti jyrkissä kohdissa tarvittavien lepotasanteiden rakentamisen ja kunnossapidon. Lepotasanteet helpottavat ajoneuvojen liikelle pääsemistä ja pysähtymistä.

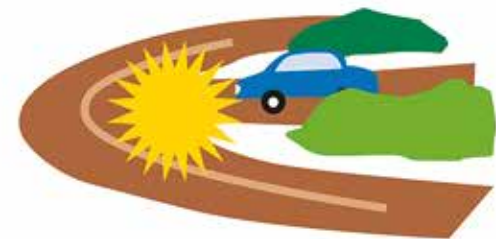
## Mäenharjanteet



## Kiinteät näkemäesteet



## Pienisäteiset sisäkaarteet



## Jyrkät alamäet



## Nopeusrajoitukset ja liikennemerkkit

Yksityisteilläkin pitäisi käyttää tieliikenneasetuksen mukaisia liikennemerkkejä, tiemerkitöjä ja laitteita. Kunta antaa suostumuksen pysyvistä liikennemerkistä, mutta tilapäisen varoitusmerkin saa tiekunta laittaa heti, jos on tarvetta. Tällaisia merkkejä ovat tyypillisesti kelirikosta varoittavat varoitus- ja rajoitusmerkit.

Yksityisteillä on voimassa yleisnopeusrajoitus 80 km/h, ellei toisin ole ilmoitettu. Nopeusrajoituksen alentamista kannattaa kuitenkin harkita liikenneturvallisuuden kannalta. Onnettomuustilanteissa, erityisesti törmätessä, nopeudella on suuri vaikutus vamman vakavuuteen ja kuolemanriskiin.

Tiennimi- ja osoitenumeroilpien pitäisi olla kunnan osoitejärjestelmän mukaisia ja on hyvä muistaa, että puhdas ja hyvä tiennimikiipi on tärkeä myös palo- ja pelastusviranomaisille. ✓

## Aiheesta lisää:

- Yksitystien parantaminen (2010)
- Liikenneviraston ohjeita 29/2013
- Suomen tieliikenteen tila 2015

# Kuolonkolareja yksityisteillä



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

**O**nnettomuuksien 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-lehdessä esitellään tästä lähtien parin kuolonkolarin tutkimustaselostus tiivistetysti.

## Tapaus 1

### Tasoristeysonnettomuus

**HENKILÖAUTON JA VETURIN** välinen törmäys tapahtui yksityistien tasoristeyksessä. Mieskuljettaja A1 (59 v.) oli Skoda Fabia-merkkisellä (vm. 2005) autolla käynyt kääntymässä yksityistien päässä. Samaan aikaan pohjoisen suunnasta lähestyi mieskuljettaja B1 (51 v.) veturilla.

B1 ei ollut havainnut tasoristeykseen vasemmalta puolelta saapuvaa henkilöautoa A istuessaan kuljettajanpaikallaan veturin oikealla puolella. Veturi törmäsi henkilöauton oikeaan kylkeen osuen ensin takakulmaan. Veturin puskin työnnytti henkilöauton etuoven ikkunasta auton sisään. Auto työnnytti veturin

edessä 270 m ennen veturin pysähtymistä. Veturin nopeus oli noin 80 km/h.

Tapahtumahetkellä oli valoisa, keli pilvipoutainen, tienpinta jäinen. Yksityisteillä oli stop-merkit molemmin puolin rataa. Nopeusrajoitus junalle oli 90 km/h ja henkilöautolle 30 km/h aluenepeusrajoitus.

Radanylityskohdassa ei ollut puomeja tai liikennevaloja. Radan ja ylittävän tien välinen kulma ei ollut suora. Veturi lähestyi autosta katsottuna hieman takaoikealta, joka vaikeutti havainnointia. Tasoristeystä lähestyttäessä kasvillisuus rajoitti näkemää radan suuntaan molempiin suuntiin. Ylityskohdalta ja stop-merkiltä kuitenkin oli riittävä näkemämatka molempiin suuntiin. A 1 ei käyttänyt riittävää huolellisuutta varmistaessaan turvallisen rautatieyhteyksen.

Henkilöauto vaurioitui kauttaaltaan, pahiten oikealta sivustaltaan. Kylki painui sisäänpäin koko matkustamon osalta. Vauriot syntyivät törmäyksestä veturin keulaan. Auton kori säilyi kuitenkin muodossaan rajusta törmäyksestä huolimatta. Veturiin ei tullut juuri mitään vaurioita.

A1 kuoli välittömästi vaikea-asteisiin pään vammoihin, jotka aiheutuivat veturin puskinen iskeytymisestä päähän. Lisäksi hän sai vähäisiä rintakehä- ja yläraajavammoja, jotka aiheutuivat ilmeisesti auton rakenteiden sisäänpainumisesta. A1 käytti turvavyötä, jolla ei tässä tapauksessa ollut vaikutusta. Oikeanpuoleinen sivuturvavyö laukesi ja täyttyi jälkiasenteisen istuinsuojan sisälle osittain. Turvavyön toiminnalla ei ollut vaikutusta A1:n vammoihin. Veturin kuljettaja ei loukkaantunut.

## Tapaus 2

### Tieltä suistuminen

**HENKILÖAUTON (A) TIeltä SUISTUMINEN** ja ojan ulkoluiskaan törmäminen tapahtuivat haja-asutusalueella noin 4,5 metriä leveän sorapohjaisen yksityistien kaarteessa. Mieskuljettaja A1 (45 v.) ajoi hallitsemallaan henkilöautolla Ford Escort (1988) tietä luoteeseen, kodin suuntaan. A1 oli vapaa-aikaan liittyvällä matkalla ja ehti ennen onnettomuutta ajaa noin 2 km. Matkaa kotiin oli jäljellä noin 1,1 km.

A1 ajoi lyhyessä, ajosuunnassa oikealle kääntyvässä ylämäessä ja lähestyi mäenharjanteen jälkeen vasemmalle kääntyvässä kaarteessa sijaitsevaa tapahtumapaikkaa noin 50–60 km/t ajonopeudella (laskelma). Mäenharjanteella Ford (A) kulkeutui ajosuunnassa vasemmalle tien reunaan siten, että Fordin vasemmanpuoleiset renkaat olivat luiskan puolella (jäljet luiskassa). Noin 5,7 metriä kuljettuaan Ford lähti A1:n tekemän voimakkaan ohjausliikkeen seurauksena kasvavaan sivuluisuun vasen sivu edellä. Ford kulki noin 34 metriä luisussa etuoikealle koko tien yli kääntyen luisun lopuksi kulmaan lähes takaperin. Tieltä Ford jatkoi noin 3 metriä ojan yli lähtien samalla kallistumaan ja törmäsi vasemman sivun takaosalla sekä vasemman sivun etuosalla ojan ulkoluiskaan.

Törmäyksen seurauksena Ford jatkoi kallistumista katolle ja pyörähti samalla voimakkaasti alkuperäiseen kulkusuuntaan. Ford pysähtyi pyörähdysten jälkeen ojaan tiensuuntaisesti katolle noin 1,9 metrin etäisyydelle ojan vastaluisan törmäyskohdasta. Ford jäi ojaan siten, että etuosa oli tien reunassa ja takaosa luiskassa noin metrin etäisyydellä tien reunasta. Tapahtumahetkellä sää oli kirkas, aurinkoinen ja tienpinta paljas, kuiva. Lämpötila oli +27°C ja paikalla on 80 km/t nopeusrajoitus.

Ford kulkeutui ajosuunnassa vasemmalle ojanluiskaan, jatkoi luisussa etuoikealle tien yli ja törmäsi ojan ulkoluiskaan. A1 ei ohjannut kaarteeseen suuntaisesti ja menetti sen jälkeen ajoneuvonsa hallinnan liian voimakkaiden ohjausliikkeiden seurauksena. A1:lla oli voimakas päihtymystila, joka aiheutui alkoholin (veressä 2,4 promillea) ja ajokykyn vaikuttavien lääkkeiden yhteisvaikutuksesta. Päihtymystila vaikutti hänen päätöksensä ja itse toimintaan.

A1:n asenne erityisesti päihtyneenä ajamiseen oli välinpitämätön, piittaamaton. A1 ei käyttänyt turvavyötä. 25 vuotta vanhaa Fordia ei ole varustettu ajonvakaussaitteilla tai muilla ajonhallintajärjestelmillä. Ajonvakaussaitteiden (ESC) olisi todennäköisesti pienentänyt ajoneuvon suistumisnopeutta ja sitä kautta mahdollisesti lieventänyt seurauksia.

Tie on vaarallinen. Tie on kapea (leveys noin 4,5 metriä), sorapohjainen, paikoin kumpuileva. Tiellä on paljon tonttiliittymiä. Tielle ei ole tapahtumapaikan kohdalla määritelty erillistä nopeusrajoitusta, joten voimassa on yleisrajoitus 80 km/t. Naapurikunnan alueella samalla tiellä on 40 km/t nopeusrajoitus.

Fordin vasen sivu vaurioitui törmäyksestä ojan ulkoluiskaan koko leveydeltään (painumat noin 5–10 cm). Tuulilasi sekä takalasi irtosivat ja rikkoontuivat, lisäksi katto vääntyi etuosasta oikealle.

A1 menehtyi välittömästi vaikeisiin pään alueen vammoihin. Vammat aiheutuivat iskeytymisestä todennäköisesti pyörähdysliikkeen aikana ajoneuvon rakenteeseen. A1 ei käyttänyt turvavyötä. Käyttö olisi estänyt pahemman iskeytyksen ja pelastanut kuolemasta. Fordia ei ole varustettu turvavyöillä. Turvavyöillä ei tässä tapauksessa olisi ollut merkitystä.

### Turvallisuussuositukset

- Alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisen valvontaa tulee tehostaa ja kohdentaa sekä ajallisesti että paikallisesti paremmin.
- Autoissa tulee enemmän ottaa käyttöön teknisiä laitteita, jotka estävät alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisen.
- Tielle tulee asettaa huomioiden tien vaarallisuus 40 km/t nopeusrajoitus.
- Liikenteen valvontaa tulee suunnata myös alemmille luokkajärjestelmille teille.
- Riskikuljettajat tulee tunnistaa paremmin ja ohjata koulutuksen piiriin.
- Turvalaitteiden käytön lisäämiseksi on otettava käyttöön joko vyön käytöstä nykyistä tehokkaammin muistuttavia teknisiä laitteita tai vyön käyttöön pakottavia laitteita.
- Autoissa tulee olla järjestelmiä, jotka esimerkiksi estävät ajon yli 30 km/t ajonopeudella, mikäli turvavyö ei ole kytketty.
- Autokannan uusiutumista ajoneuvon aktiivisen ja passiivisen turvallisuuden parantamiseksi tulee edelleen nopeuttaa esimerkiksi autoverotuksellisin keinoin.
- Tieympäristöä tulee myös alemmalla tieverkolla ”pehmentää” esimerkiksi ojanluiskia loiventamalla.

### Turvallisuussuositukset

- Tasoristeyksissä on huolehdittava hyvistä näkyvistä sekä junan että autoliikenteen suuntiin.
- Kerrotaan tasoristeyksien vaaroista liikenneturvallisuuskampanjoissa.
- Lisätään puomit kaikkiin tasoristeyksiin, joita ei voida korvata ratasilloilla.
- Poistetaan puomit tasoristeykset.
- Kehitetään uutta teknologiaa hyödyntäen käyttö- ja asennuskustannuksiltaan halvempia tievaroitulaitoksia, joita voidaan käyttää kustannustehokkaasti myös vähäliikenteisimmässä rautatien tasoristeyksissä.

# Toimi turvallisesti voimajohdon läheisyydessä

Tien rakentaminen voimajohtoalueelle on sallittua, kunhan riittävät suojaetäisyydet otetaan huomioon jo rakennustyön suunnitteluvaiheessa.



Kuva: Juhani Eskelinen

## Fingrid Oy

**V**oimajohtoalueet sopivat monenlaiseen hyöty- ja virkistyskäyttöön. Johtojen läheisyydessä voi huoletta viljellä, laiduntaa ja retkeillä. Johtoalueelle voi perustaa tien tai ulkoilureitin, mutta sitä varten tarvitaan voimajohdon omistajan lausunto, jossa on todettu tarvittavat suojaetäisyydet ja työskentelyohjeet. Kantaverkkoyhtiö Fingridin omistamiin johtoihin liittyen voi jättää lausuntopyyntönsä esimerkiksi karttapalvelun kautta osoitteessa [www.fingrid.fi](http://www.fingrid.fi) tai sähköpostilla osoitteeseen [risteamalausunnot@fingrid.fi](mailto:risteamalausunnot@fingrid.fi).

## Säilytä aina riittävä turvaetäisyys

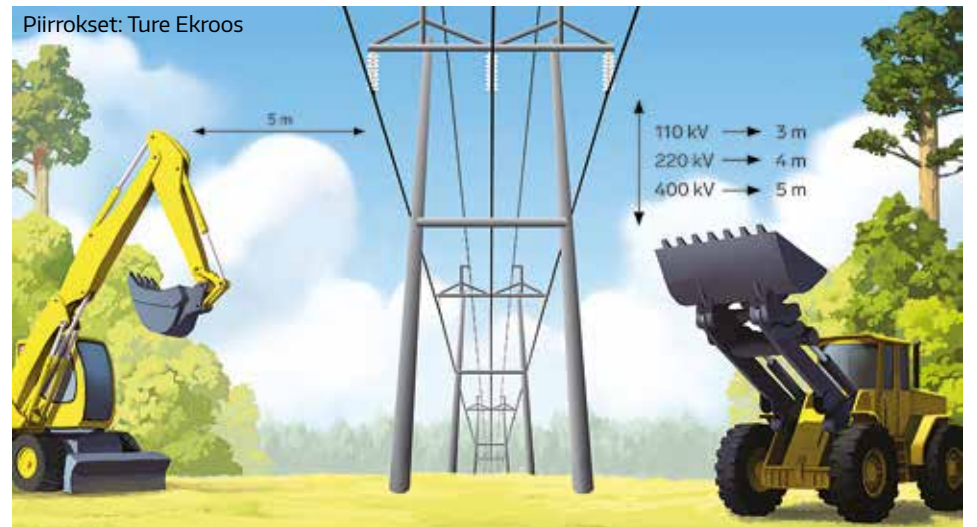
Työskenneltäessä työkoneella voimajohdon läheisyydessä tärkein turvallisuusohje koskee turvaetäisyyden säilyttämistä: on varottava, ettei kone tai sen taakka joudu liian lähelle jännitteisiä virtajohtimia. Kun kyse on sähköstä, pieneltäkin tuntuva vaurio saattaa johtaa vakaviin seurauksiin ja aiheuttaa jopa hengenvaaran.

Liian lähellä johdinta työkoneen osa – esimerkiksi kuormain – aiheuttaa oikosulun virtajohtimen ja maan välille. Tällainen maaoskulosyntyä valokaaren ja voimakkaan ”sähköiskun” virtajohtimesta maahan. Purkautuva sähköenergia ja valo-kaari voivat aiheuttaa vahinkoja useiden metrien säteellä vikapaikasta.

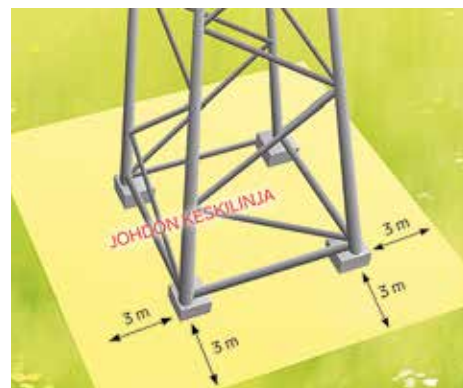
Johtoaukealle maahan kaivetut kaapelit ja muut johdon alla olevat sähköä johtavat rakenteet voivat toimia johtimina, joiden kautta ”sähköisku” voi levitä vaarallisen voimakkaana myös esimerkiksi lähellä oleviin rakennuksiin. Maasulku aiheuttaa henkilövahingon vaaran lisäksi aina myös häiriön sähkönjakeluun, mistä voi seurata isojaakin taloudellisia menetyksiä.

Sähkö voi ”hypätä” ilmassa yli, jos ihminen tai jokin hänen käyttämänsä esine joutuu liian lähelle sähköjohtoa. Johdosta voi siis saada kuolettavan iskun, vaikkei edes koske siihen. Mitä suurempi jännite – tai kosteampi sää – sitä pidemmän matkan sähkö hyppää. Sähköjohtoalueella on siis oltava varovainen, vaikka ei istuisikaan työkoneen ohjaamossa.

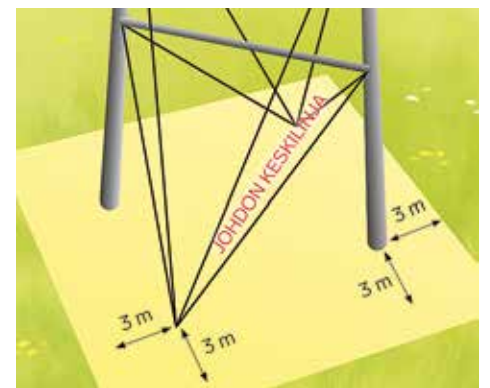
Oheisessa kuvassa on esitetty työkoneen ja sen mahdollisen kuorman sallitut vähimmäisetäisyydet voimajohdon virtajohtimiin jännitetason mukaan. Etäisyyden arviointi voi olla vaikeaa.



» FINGRID-turvaetäisyydet-voimajohdosta.



» Harustamaton yksijalkainen pylväk.



» Harustettu kaksijalkainen pylväk.

## Muistilista sähköjohtojen läheisyydessä työskentelevälle

- Selvitä aina etukäteen työskentelyalueella olevien ilmajohtojen ja maakaapelin sijainti.
- Ota yhteyttä alueen sähköyhtiön työskentelyohjeiden ja -lupien ja tarvittaessa maakaapelinäytön tai puunkaatoavun saamiseksi.
- Sijoita varastot ja lastauspaikat etäälle johdoista ja suunnittele kuljetusreitit etukäteen.
- Noudata turvaetäisyyksiä.
- Ohjeista kaikki työntekijät, erityisesti työkoneiden kuljettajat.

Pysy johdoista reilusti kauempana kuin silmämääräisesti arvioitu etäisyys edellyttäisi!

Varo törmäystä sähköjohtojen pylväsrakenteisiin. Suurjännitteisen voimajohdon pylvään suoja-alue ulottuu kolmen metrin päähän maanpäällisistä pylväk- ja harusrakenteista. Keski- ja pienjännitejohtojen rakenteisiin vastaava turvaetäisyys on vähintään yksi metri. Suoja-alueella ei saa kaivaa tai läjittää maata. Siellä ei ole myöskään turvallista liikkua työkoneilla. Jos pylväsrakenteille kuitenkin aiheutuu vaurioita, siitä on ilmoitettava välittömästi sähköyhtiön.

## Apua johdon omistajalta

Rakennettaessa tietä voimajohdon lähelle puiden turvalliseen kaatamiseen saa apua johdon omistajalta.

Myrskytuhoapuiden korjuussa on syytä muistaa, että maassa oleva johdin sekä johdin, jota vasten puu nojaa, voivat olla jännitteisiä. Johtimissa voi olla myös hyvin vahvoja mekaanisia jännityksiä, jotka saattavat laueta yllättäen.

Maastossa johtoja alitettaessa on otettava huomioon, että johdot voivat metsässä riippua alempana kuin teiden kohdalla ja että paksun lumikerroksen päällä liikkuva kone on lähempänä johtoja kuin sulaan aikaan työskenneltäessä. ▼

## Onnettomuuden sattuessa

Oikeaoppinen menettely onnettomuustilanteessa voi pelastaa koneen ohjaimissa istuvan kuljettajan hengen. Siksi on tärkeää kerrata ja pitää mielessä vaaratilanteita koskevat perussäännöt.

Jos konetyössä kuormain koskettaa johtoja, toimi seuraavasti:

- Ajoneuvon sisätiloissa olet aluksi turvassa.
- Yritä ajaa kone irti sähköjohdosta.
- Jos työkone syttyy tuleen tai sen renkaat savuavat, hyppää koneesta ulos tasajalkaa.
- Älä kosketa työkoneita ja maata samanaikaisesti.
- Poistu työkoneen läheisyydestä tasajalkaa hyppiä, tai loikkien niin, että vain toinen jalka on kerrallaan maassa.
- Turva-alue alkaa noin 20 metrin päästä onnettomuuspaikasta.
- Ota välittömästi yhteys sähköyhtiön, vaikka sähköjohto ei olisikaan näkyvästi vaurioitunut.
- Varmista onnettomuuspaikan varointi.



## Maanteitä, katuja, yksityisteitä

# Suomen Tieyhdistys 100 vuotta

Tänä vuonna tulee kuluneeksi 100 vuotta siitä, kun todettiin tarpeelliseksi perustaa yhdistys Suomen tieolojen kehittämiseksi.

### Liisi Vähätalo

Vuonna 1917 Suomesta ei löytynyt kunnollisia kulkuväyliä, mitä Bertel Bocktröm murehti saman vuoden Maatalous-lehdessä:

”Täällä ei ole ollenkaan sellaisia, joita muussa Euroopassa ja suurissa osissa Amerikkaa sanotaan teiksi, ts. kivillä pohjattuja viertoteitä. Meidän teitämme voidaan käyttää vain parhaan kesän aikana ja talvella; keväällä ja syksyllä, jolloin niitä enimmäin tarvitaan, ovat ne suureksi osaksi kuljetaviksi melkein mahdottomina lokapuroina.”

Syyksi tällaiseen epäkohtaan Bocktröm katsoi vanhentuneen lainasäädännön ja kuvasi, miten asiat muualla maailmassa oli järjestetty:

”Teiden on katsottu koskevan vain maanviljelijäitä, joka niiden kanssa tulokoon toimeen miten parhaiten voi.

Tierasitus on useimmissa maissa jaettu tieäyrielle, jotka pannaan tuloveron mukaan. Tähän rasitukseen ottaa valtio tavallisesti osaa muutamilla kymmenillä prosenteilla. Tärkeimmät tiet pitää usein valtio yksinään.”

Teiden teknisiä ja hallinnollisia asioita kehittämään perustettiin kesäkuun 13. päivänä 1917 Suomen Tieyhdistys. Aloitteen oli jo kolme vuotta aiemmin tehnyt Karl Snellman, joka tammikuussa 1917, kuu-kautta ennen tsaarin vallan kukistumista, oli saanut harvinaisen tittelin Todellinen valtioneuvos. Snellmanista tuli Suomen Tieyhdistyksen ensimmäinen puheenjohtaja.

Yhdistys aloitti toimintansa dramaattisissa olosuhteissa, maailmansota, vallankumous, maan itsenäistyminen ja kansalais-sota. Näiden vaiheiden jälkeen Suomessa ryhdyttiin kuitenkin ripeästi toimiin, joista uudistukset tielainsäädännön alalla olivat vähällä kaataa koko Tieyhdistyksen. Hyvällä syyllä kyseenalaistettiin, olisiko enää aihetta vapaaehtoisin voimin ylläpitää har-rastusta parempiin teihin ja levittää tietoja uusista, tehokkaista tietokotavoista ja koneista sen jälkeen, kun 1918 julkaistu tielaki

astuisi voimaan ja maantiet joutuisivat valtion kustannuksella ylläpidettäviksi. Tielaki astui voimaan vuonna 1921.

Katsantokanta yhdistyksen tarpeetto-muudesta ei kuitenkaan saavuttanut kannatusta, koska kunnalliset tielautakunnat tarvitsivat sellaistaakin opastusta, jota Tieyhdistyksen puolelta voitiin antaa, ja koska valtion toiminta ei koskenut paikallisteitä, joiden kustannukset ja huolenpito edelleen jäivät yksityisten asiaksi. Tälläkin alalla Tieyhdistyksellä nähtiin olevan suuria toimintamahdollisuuksia.

Yhdistyksen ensimmäisiä ponnistuksia oli tehdä tientekoa ja korjausta käsittelevä käsikirja, joka ilmestyi 1927. Opaskirjajepä-rinnettä edustavat nykyään vahvasti yhdistyksen Yksityistiejulkaisut. Vuodesta 1931 alkaen Tieyhdistys on julkaissut keskeytyksettä alan ammattilehteä, aluksi nimellä Tielehti ja vuodesta 1974 nimellä Tie ja Liikenne. YksityistieUutiset alkoi ilmestyä vuonna 2005.

Alkuajoista saakka tietoa jaettiin myös seminaareissa. Ensimmäiset Tiepäivät pidettiin 1932 ja ensimmäiset Talvitiepäivät 1933. Nykyään Väylät & Liikenne -tapahtuma sekä Talvitiepäivät kansainvälisenä kongressina jatkavat vahvasti näitä perinteitä. Ensimmäinen Yksityistiepäivä järjestettiin 1993.

Maailman mullistuksista huolimatta Tieyhdistyksen toiminnan kulmakivet ovat pysyneet samoina alusta lähtien: tiedon jakamista julkaisujen, opaskirjojen, seminaarien ja tapahtumien muodossa sekä tieliikenneolojen edistämistä ja edunvalvontaa yhteistyössä alan muiden toimijoiden kanssa.

Tieyhdistyksen ja samalla koko teialan värikkäisiin vaiheisiin voi tutustua tarkemmin lukemalla Tie & Liikenne -lehden juh-lavuoden numeroissa jatkokertomuksena ilmestyvän historiikin. Pekka Ryttilän kirjoittaman historiikki julkaistaan kokonaisuudessaan tämän vuoden elokuun lopussa Tieyhdistyksen nettisivuilla. ✓

Tieisännöitsijä kertoo

## Mitä tieisännöitsijä tekee?

Otsikon kysymykseen helppo vastaus kuuluu: ”Tieisännöitsijä tasoi teitä kuoppia ja kiistoja”.

### Tieisännöitsijä Mari Nevalainen

**JOS TIEISÄNNÖITSIJÄN TOIMENKUVAA** tutkitaan tarkemmin, paras synonyymi tieisännöitsijälle on 'moniosaa-ja'. On osattava taloushallinnon tehtäviä, tunnettava yksityistielaki, hallittava tien kunnossapito ja mikä tärkeintä, tieisännöitsijällä tulee olla pitkä pinna ja on tultava toimeen kaiken tyyppisten ihmisten kanssa.

Käytännössä tieisännöitsijä voi toimia toimitsijamiehenä eli hoitaa sekä hallinnon että tien kunnossapidon työtilaukset ja valvonnan. Jos isännöitsijä toimii toimitsijamiehenä, tällöin varatoimitsijamiehenä olisi hyvä olla joku tieosakkaista joka toimii ”silminä”.

” Tieisännöitsijän käyttäminen tuo tiekunnalle säästöjä.

Tiekunta voi myös ostaa pelkät hallintopalvelut. Tällöin isännöitsijä asiantuntijana hoitaa esimerkiksi tieyksiköinnin, käyttömaksulaskelman ja maksuunpanoluettelon. Isännöitsijä huolehtii myös tieyksiköinnin maksutuksesta ja perinnästä. Tärkeä tehtävä on huolehtia tiekunnan kokousten järjestämisestä, kutsun ja sen liitteiden lähettämisestä sekä maksuunpanoluettelon esillä olosta. Hallintopalveluihin kuuluu myös talousarvio, laskujen maksaminen sekä kirjanpito.

Tiekunta voi myös käyttää tieisännöitsijän asiantuntemusta tien parannustöiden suunnittelussa ja/tai valvonnassa.

Tieisännöitsijän käyttäminen tuo tiekunnalle säästöjä, tieyksiköinti saadaan vastaamaan nykyistä tilannetta ja tieavustusten haku hoituu. Jos isännöitsijällä on useita teitä hoidettavanaan, säästöjä saadaan ketjuttamalla kunnossapidon urakat kuten auraukset. Myös kunnat voivat hyödyntää tieisännöitsijää lautakunnan asioiden valmistelussa.

Itse olen asunut yksityistien varrella lähes 20 vuotta. Tieisännöintiin tutustuin vasta vuonna 2013 merkonomi-opintojen kautta. Herätyksen tieasioihin sain päästyäni työharjoitteluun tilitoimistoon, jonka pitäjällä on pitkä kokemus tieisännöinnistä. Toimiston asiakkaina on sekä pieniä että isoja tiekuntia.

En osannut aavistaakaan, mitä kaikkea voi kuulua tieisännöintiin, eihän se olekaan pelkkää kirjanpitoa. Itselleni yksiköinti tuntui aluksi salatieteeltä, mutta kyllä siinäkin on selvät sääntönsä. Toimiessani tieisännöitsijänä olen huomannut, että yksiköinti on liki tärkein asia tiekunnan osakkaille. Se puhuttaa ja suututtaa. Niiden mukaan lasketaan osakkaan tiemaksu, joten on tärkeää, että yksiköt ovat oikein.

Tärkeänä osana on taito kommunikoida tieosakkaiden kanssa. Kun valmistuin TIKO-tieisännöitsijäksi vuoden 2015 lopulla, en osannut ajatellakaan, että saisin tieisännöinnistä kokopäiväisen ammatin. Mutta nyt näin on käynyt! ✓

**Kirjoittaja kävi Tieyhdistyksen tieisännöitsijäkoulutuksen syksyllä 2015.**

## TIEKUNNAN ASIAT KUNTOON!

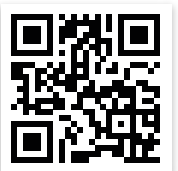
Internetissä **NetWintiellä** tai tietokoneelle ladattavalla **Wintie**-ohjelmalla

### Monipuoliset ominaisuudet:

- ★ Yksiköinti
- ★ Maksuunpanoluettelo
- ★ Laskutus
- ★ Käyttömaksut
- ★ Finvoice-verkkolaskut
- ★ Kokouskutsut
- ★ Äänestysluettelot
- ★ Kirjanpito
- ★ Postituspalvelu
- ★ Tiekunnan kotisivut
- ★ Karttapalvelu

**Kysy lisää asiantuntijaltamme, niin valitaan tiekunnallenne sopivin vaihtoehto.**

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



**Ohjelmistoja tiekunnille  
25 vuoden kokemuksella**



Oletettavaa, että valtaosa tämän lehden lukijoista on jo tietoinen yksityistielain uudistamisesta, joka on meneillään liikenne- ja viestintäministeriössä. Tässä lyhyt katsaus uudistuksen tilanteesta.



Uuden yksityistielain on tarkoitus olla toimiva seuraavankin sukupolven aikana.

Tielautakunnat historiaan?

## Milloin ja miten yksityistielaki muuttuu?

Jaakko Rahja

Lain kokonaisuudistamisesta on ollut puhetta useita vuosia. Voimassa oleva laki on sinänsä hyvä, mutta aika sekava ja osin jopa epä johdonmukainen. Laki tuli voimaan reilut 50 vuotta sitten (1963), mutta eräin osin taustalla oli vielä vanhempi tiluslaki vuodelta 1927.

Yksityistielakia on ehditty muuttaa jo liki 30 kertaa. Isoja muutoksia tehtiin vuosituhatien alkupuolella, kahteenkin otteeseen. Uusimmat muutokset eivät ole juuri vuotta vanhempia, sillä vuoden 2015 lopulla muuttui pari valtionapuun liittyvää pykälää.

Nykylaki on tehty kaukoviisaasti. Siinä on aidosti osattu ottaa huomioon monia seikkoja yksityisteiden tienpitoon ja hallintoon liittyen. Tästä on paikallaan antaa silloisille lainsäätäjille iso tunnustus.

Hankalaksi laki on muuttunut ajan saatossa mm. sen pienenä sekavuuden takia. Esimerkiksi tiekunnan ulkopuolisen liikenteen mahdollinen kieltäminen ja luvan antaminen ovat monissa pykälissä eri puolilla lakia. Kokonaiskuvan saaminen on aika haastavaa varsinkin, kun muistaa lain olevan tarkoitettu ei-juristienkin käyttöön.

Toinen muutoshalu lisävä seikka liittyy tiekuntien hallintoon. Usein on ollut esillä vaikkapa kokouskutsujen lähettämismahdollisuus sähköisesti. Nykylaki ei sitä salli.

### Uudistuksen aikataulu

Lain uudistaminen alkoi reilu vuosi sitten. Varsinainen lainkirjoitus alkoi kuitenkin

muiden lakiuudistusten takia vasta viime vuonna syksyllä. Nyt ollaan siinä tilanteessa, että luonnos uudesta laista on kirjoitettu.

Tähänastinen luonnos on tietysti vain luonnos. Lausuntojen jälkeen lakia viimeistellään liikenne- ja viestintäministeriössä. Sitten esitys menee eduskunnan käsittelyyn ja päätettäväksi joskus kevätkesällä tänä vuonna. Lopullisen muotonsa laki siis tulee samaan vasta eduskunnassa.

Uuden lain on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2018. Tämä tietysti pienellä varauksella, sillä lopullisesti laista, sen sisällöstä ja myös voimaantulosta päättävät kansanedustajat.

### Mikä muuttuu?

Yksi suurimmista muutoksista tulee olemaan se, että tulossa oleva laki on edeltäjänsä selkeämpi ja sillä tavalla luettavampi. Tämä on hyvä uudistus. Lainlaatijan pyrkimyksenä on ollut, ettei samoja asioita ole siellä täällä, vaan aina yhtenä kokonaisuutena. Kullakin pykälällä tulee olemaan myös otsikko. Sekin huomattavasti sujuvoittaa asiahakua.

Toinen periaatteellinen muutos on, että laki tulee antamaan tiekunnille aika lailla vapauksia päättää itse, miten se jatkossa toimii. Puhutaan muodikkaasti norminpurusta.

Suurin osa uuden lain pykälästä on joko kokonaan uusia tai ainakin kieliasultaan uudistettuja. Sisällöltään eivät kaikki entiset pykälät ole muuttuneet. ▼

### Asioita, jotka ovat ainakin tiekunnille ja kunnille merkityksellisiä, jos säännökset tulevat sisältymään luonnoksen mukaisesti myös lopulliseen lakiin:

- Tiekuunnan osakkaaksi voidaan eräissä tapauksissa ottaa kiinteistönomistajan ja elinkeinonharjoittajan ohella myös valtio, kunta tai maakunta. Esimerkiksi tapauksessa, jossa yksityistielle ohjataan yleistä kevytliikennettä. Haasteena on sitten, kuinka tämä yksiköidään.
- Tietokunta voidaan perustaa kulkuoikeuden lisäksi myös sähkö- ja viestintäjohtojen ja muiden tien vaikutuspiirin kiinteistöjen käyttöä palvelevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamista varten. Oikeuden voi myöntää tiekunta ilman maanomistajan suostumusta, kun ollaan tiealueella.
- Yksityisteiden nykyinen toimintamalli eli tiekunta säilyy. Jatkossa on kuitenkin mahdollista järjestäytyä myös muulla tavoin.
- Ulkopuoliselta perittävään käyttömaksuun on mahdollista sisällyttää edellisen 10 vuoden aikana tehdyn parantamistoimen kustannuksia.
- Osakkaalta voidaan periä edellisen 10 vuoden aikana tehdyn parantamistoimen kustannuksia, jos kyseisen osakkaan tienkäyttö on huomattavasti lisääntynyt parantamistoimien jälkeen. Nykyisin tämä voidaan tehdä vain uuden tieosakkaan tullessa tiekuntaan osakkaaksi.
- Laki ilmaisee selkeästi, että tien käyttäminen kulkemiseen ja kuljetuksiin tai muuhun toimintaan on muille kuin osakkaille luvanvaraista. Tämä ei sisällöltään ole muutos nykylakiin, vaan ilmaisun selkeytys.
- Laissa luovutaan tienajosta tienpidon yhtenä järjestämistapana, sillä nykyisin tämä on lähinnä ns. kuollut kirjain.
- Mahdollistetaan ja kirjataan myös lakitasolla erilaisten tie- ja infrainfointipalvelujen käyttäminen. Tiekuunta voi periaatteessa ulkoistaa vaikkapa koko tienpidon tai sen hallinnon esim. jollekin isännöintiyritykselle.
- Tiekuunnan kokousten kutsu- ja kokouskäytäntöön mahdollistetaan erilaisien sähköisten kommunikointivälineiden käyttäminen. Tästä menettelystä tiekunta päättää itse.
- Tiekuunta voi laatia ja hyväksyä tiekoukussa itselleen säännöt, joissa tiekunta voi eräissä asioissa päättää, miten se käytännössä toimii (kokouksen ajankohta ja käytännöt ja kutsuminen jne.). Tällöin tiekunta voi toimia jopa vastoin eräitä yksityistielain säädöksiä.
- Kuntien tielautakunnat poistuvat. Tällöin esimerkiksi tielautakunnan nykyisin tekemät tietoilmoitukset siirtyvät maanmittauslaitokselle (kiinteistönmuodostamisviranomaiselle).
- Kunnan on otettava hoitoonsa kaava-alueella sijaitseva tai kaava-alueelle johtava yksityistie, jos yksityistien liikenne huomattavasti lisääntyy asemakaavan toteuttamisen seurauksena.

Yksityistielaki uudistuu, valtiolta rahoitustukea

# Alueelliset Yksityistiepäivät talvella 2017



» Kaksi vuotta sitten tupa oli lähes aina täynnä, kuten kuvan tilaisuudessa Tampereella.

Tieyhdistys aloitti maanlaajuisten Alueellisten Yksityistiepäivien järjestämisen jo 20 vuotta sitten. Alusta alkaen nämä ajankohtaista yksityistietietoutta sisältävät päivätilaisuudet nappasivat suuren suosion. Tavallista on, että osanottajia on yhteensä reilusti yli 2 000.

**V**uoden 2017 helmi-maaliskuussa on jälleen aika kokoontua ja käydä läpi tärkeimpiä yksityistieasioita.

Varmaankin tärkein tietopäivitys liittyy yksityistielain uudistamiseen. Lakiluonnos on jo tehty ja se on saatettu myös lausunto-kierrökselle. Helmi-maaliskuussa tiedetään jo aika lailla, millaisen lakiesityksen liikenne- ja viestintäministeriö tulee eduskunnalle keväällä antamaan. Eduskunta laista lopulta päättää näillä näkymin niin, että laki tulisi voimaan 1.1.2018.

Toinen merkittävä asia on yksityistieiden valtionapu. Kuluvana vuonna 2017 ja kahtena seuraavana vuotena eli 2018–2019 rahoitustuki tulee olemaan muutaman miljoonan enemmän kuin esimerkiksi vuonna

2016. Tämä on hyvä ajatellen yksityistieiden miljardiluokan korvausvelkaa.

Yksityistieavustusta haetaan vielä jonkin aikaa Pirkanmaan ELY-keskuksesta, mutta tilanne muuttuu. Avustusasiat näyttäisivät siirtyvän lähitulevaisuudessa perustettavien maakuntien asioiksi. Yksityistiepäivänsä kuullaan, onko tämä uudistus edennyt vielä maaliinsa.

Tiepäivän kolmas pääteema on tienpito. Lakeja tulee ja lakeja menee, mutta yksityistieiden kunnossapito ja parantaminen ei pääperiaatteiltaan muutu. Tienpitoon saadaan muutamia tärppejä ja kuullaan uusista apuvälineistä metsäteiden kunnossapidon tehostamiseen.

Tiepäivän neljäs osio sisältää ison määrän erityiskysymyksiä, joita käydään läpi iltpäivällä. Viime aikoina on kysytty paljon tien rikkoutumisen ja normaalin kulumisen erosta. Samoin puhuttavat palo- ja pelastusviranomaisen vaatimukset. Keskustelua herättävät myös tiealueasiat sekä tien mitoitus eli mm. pituuskaltevuus ja leveys.

Tauoilla on alueen tieisännöitsijöiden Yksityistiekliniikka. Siellä voi esittää tieisännöitsijöille omia, yksityiskohtiinkin meneviä kysymyksiään sen lisäksi, että isossa salissa kaikki kysymykset ovat tervetulleita.

Alueellisten Yksityistiepäivien yhteyteen on vuosien varrella rakentunut pienimuotoinen näyttely, jossa kiertueella mukana olevat yhteisöt ja yritykset esittelevät tiekuntien tarvitsemia palveluja. Tuotteitaan ja palvelujaan esittelevät Tapio Oy, Ruukki Oyj, Jita Oy, Tetra Chemicals Europe Oy, Laatu Kilpi Oy, ViaCon Oy, West Coast Road Masters Oy, Miranet Oy (Saferoad), ELY-keskus ja Metsänhoitoyhdistys. Lisäksi jaossa on Ifin, Fingridin ja Tiemestarin esitteitä.

Kysyttyjä Yksityistie-julkaisuja on tilaisuuksissa saatavilla edullisesti ja kätevästi. Kirja Yksityistien parantaminen on myynnissä hintaan 40 € (normaalisti 48 €). Julkaisu Yksityistieiden hallinto on saatavana tapahtumahintaan 25 € (ovh 32 €) ja kirja Yksityistien kunnossapito maksaa paikan päällä 30 € (ovh 38 €). ▼

## Alueelliset Yksityistiepäivät 2017

- Ma 6.2. Raisio  
Kirjastotalon Martinsali
- Ti 7.2. Salo  
Turun AMK Salon toimipiste
- Ke 8.2. Nurmijärvi  
Kiljavanranta (Kiljavanopisto)
- To 9.2. Lahti  
Lahden Messukeskus
- Ti 14.2. Seinäjoki  
Koulutuskeskus SEDU Törnävänsali
- Ke 15.2. Kankaanpää  
Kuntoutuskeskus
- To 16.2. Tampere  
Messu- ja Urheilukeskus (Pirkkahalli)
- Ti 21.2. Kuopio  
Hotelli Iso-Valkeinen
- Ke 22.2. Polvijärvi  
Lomakeskus Huhmari
- To 23.2. Laukaa  
Kylpylähotelli Peurunka
- Ma 6.3. Lappeenranta  
Maasotakoulu, Leirikenttä
- Ti 7.3. Mikkeli  
Suomen Nuorisio-opisto Paukkula, Artium-Sali
- Ma 13.3. Ylivieska  
Raudaskylän kristillinen opisto
- Ti 14.3. Muhos  
Kulttuurikeskus Koivu ja Tähti
- Ke 15.3. Rovaniemi  
Rovaniemen AMK, Borealis-Sali

Alueelliset Yksityistiepäivät 2017 (ohjelma, aikataulu, paikkakunnat, ilmoittautuminen) osoitteessa [www.tieyhdistys.fi](http://www.tieyhdistys.fi)

» Lakeja tulee ja menee, mutta yksityistieiden kunnossapito ja parantaminen ei pääperiaatteiltaan muutu.

Tieisännöinnin kehittämiseen ja edistämiseen

# Tieisännöitsijöille perustettu kehitysosuuskunta

Monen tieisännöitsijän toiminta on kehittynyt vähitellen ammatiksi, jopa päätoimiseksi tai ainakin merkittäväksi osaksi elinkeinoa. Tieisännöitsijä hoitaa kymmenien, jopa yli sadan tiekunnan asioita. On selvää, ettei pelkällä ruutuviholla tai Excelillä enää pärjää.

**Ari Eteläniemi, Tieisännöitsijä ja osuuskunnan toimitusjohtaja**

**P**uhutaan myös infraisännöinnistä, jolloin tiekuntien rinnalla voi olla oja-isännöinti, vesi-isännöinti ym. maaseudun infraisännöintimahdollisuudet. Nämä ulottuvuudet tuovat haastetta toimintaan, tarvitaan yhteistyötä ja hyviä työkaluja.

## Kehitysosuuskunta

Ajatus kehitysosuuskunnan perustamisesta syntyi ja kehittyi kevään 2016 aikana, kun pariin otteeseen koolla oli vajaat 20 tieisännöitsijää Tieyhdistyksen kanssa. Se johti siihen, että kesäkuussa perustettiin TIKO kehitysosuuskunta, jonka ajatuksena on toimia tieisännöintitoiminnan kehittämisen ja edistämisen eteen.

Jo perustamisvaiheessa osuuskunnan jäseniä oli koko maasta. Nyt jäsenmäärä on tuplaantunut ja osakkaita on lähes jokaisesta maakunnasta. Toivomus on, että jokainen ei-vähäisesti toimiva TIKO-tieisännöitsijä tulisi mukaan, jolloin muodostuu merkittävä toimija ja vaikuttaja yksityistiesektorille. Osuuskunnan kautta erilaisten työkalujen kehittämiseen ja koulutusten järjestämiseen on paremmat mahdollisuudet.

## TIKO toiminta- ja tietojärjestelmä

Osuuskunnan merkittävä hanke on TIKO toiminta- ja tietojärjestelmän rakentaminen tiekuntien ja tieisännöitsijöiden tarpeeseen. Hankkeen toteuttamiseen on haettu rahoitusta ELY-keskukselta.

Tarkoitus on rakentaa pilvipalvelupohjainen järjestelmä, jossa tiekuntien tiedostoja säilytetään ja käsitellään. Yksin tämä tuo uuden ulottuvuuden toimintaan, kun tieto on käytettävissä ajasta, paikasta ja laitteesta riippumattomasti. Erilaisten käyttöoikeuksien jakaminen on mahdollista osakkaille, hoitokunnalle, virkamiehille ja tieisännöitsijän varamiehelle.

Järjestelmä tulee myös sisältämään ajankäytön hallintaan työkalun, jolla voi suunnitella omaan kalenteriin erilaisia työtehtäviä, kuten tiekokouksia, avustushakemusten laatimisia ja yksiköintejä. Järjestelmä huolehtii muistuttamalla tehtävien toteuttamisesta.



➤ Tieisännöitsijöiden TIKO kehitysosuuskunta perustettiin viime kesänä Laukaassa kuvan tieisännöitsijöiden toimesta. (Kuva Jaakko Rahja)

**” Kesäkuussa perustettiin TIKO kehitysosuuskunta, jonka ajatuksena on toimia tieisännöintitoiminnan kehittämisen ja edistämisen eteen.**

Tavoitteena on kehittää järjestelmästä toimiva työkalu tieisännöitsijän pakkiin esimerkiksi yksiköintiohjelmien joukkoon. Järjestelmää rakennetaan tieisännöinnin tarpeisiin.

Osuuskunnan tulevaa roolia yhteiskunnassa voidaan vasta arvailla. Se voisi olla

esimerkiksi toiminnan työkalujen kehittäjä, edunvalvoja, yhteistyösopimusten neuvottelija tms. tai ehkä kaikkia näitä.

## Osuuskunta ja tiekunnat

Osuuskunta on luotu tieisännöitsijöiden tarpeisiin, mutta myös tiekuntien ja osakkaiden hyödyksi. Tieisännöitsijäthän ovat olemassa tiekuntia varten, joten on tiekunnan etu, jos isännöinti muuttuu yhä ammattimaisemmaksi.

Hyvänä esimerkkinä on varamiesjärjestelmä. Onko tiekunnan tieto yksin puheenjohtajalla tai tieisännöitsijällä salasanan takana? Jos sairastuu tai kuolema kohtaa, miten tiekunnan toimintaa pystytään sujuvasti jatkamaan? Kehitteillä oleva järjestelmä mahdollistaa varamiesjärjestelmän luo-

misen, mikä luo luottamusta ja varmuutta.

Toisena esimerkkinä on tiedon jakaminen. Jo nyt on paljon tiekuntia, joiden osakkailla on mahdollisuus tutustua tiekunnan asiakirjoihin netin kautta. Useimmiten tiedonjako on toteutettu kirjautumalla tieisännöitsijän kotisivuille salasanaa käyttäen. Tämä on ollut ensi askeleita kehitteillä olevaan toiminta- ja tietojärjestelmään. On helppo uskoa, että tiedon jakaminen ja avoimuus tulevat lisääntymään entisestään. Jopa osakkaan mahdollisuus osallistua tiekokoukseen netin välityksellä on ollut esillä.

Osuuskunnan nettisivulla [www.tikotie.fi](http://www.tikotie.fi) on tietoa muun muassa toiminta-ajatuksista ja hallituksesta. ▼

# Sinustako tieisännöitsijä?

TIKO-tieisännöitsijäkoulutus syksyllä

Suomen Tieyhdistys järjestää syksyllä seuraavan TIKO-tieisännöitsijäkoulutuksen. Koulutukseen valitaan 20–25 kurssilaista koko maasta. Hakuaika päättyy toukokuussa.

**Y**ksityisteiden tieisännöitsijäkoulutuksen kautta moni on onnistunut luomaan itselleen toimivan elinkeinon – tieisännöinnin. Koulutuksen aloittamisaikoina ajateltiin, että kyse on vain sivuelinkeinosta, mutta viime vuosina päätoimisten tieisännöitsijöiden määrä on kasvanut.

## Tieisännöitsijöitä koko maahan

Tieisännöitsijöitä on tähän mennessä koulutettu koko maahan yhteensä yli 250. Tällä kertaa koulutukseen valitaan noin 20–25 kurssilaista koko Suomesta. Kurssilaisvalinnoissa painotetaan erityisesti alueita, joilla ei ole toimivaa, aiemmin koulutettua tieisännöitsijää.

Erityisiä koulutus- tai ammattitaitovaatimuksia hakijalta ei edellytetä. Jonkinlainen yksityistiemaailman tuntemus on kuitenkin liki välttämätöntä. Hakijana voisi näin ollen olla esimerkiksi yhden tai useamman tien asioita hoitavat toimitsijamies tai hoitokunnan jäsen.

Ideana on, että koulutettu ryhtyisi sivutai päätoimiseksi yrittäjäksi. Hakijalta toivotaan yksityistieasioiden perustuntemusta, kiinnostusta ja valmiuksia ryhtyä tarjoamaan tieisännöintipalveluja tiekunnille, kunnille ja muille toimijoille.

Koulutus ei siis ole suunnattu julkisen sektorin tai yritysten toimenhaltijoille heidän omassa työssään tarvittavan tiedon lisäämiseksi. Heitä varten järjestetään erikseen Yksityistieasioiden korkeakoulu,



» Vuoden 2015 kurssilaiset päätöstilaisuudessa juhlamielellä.

seuravan kerran vuonna 2018. Koulutus ei myöskään ole tarkoitettu pelkästään oman tiekunnan tai oman tien asioiden hoidossa tarvittavien lisätietojen hankkimiseen.

Tieisännöitsijä hoitaa teiden hallinnolliset tehtävät, tilaa ja valvoo töitä, seuraa teiden kuntoa jne. Hän toimii joko hoitokuntien apuna tai teiden toimitsijamiehenä. Myös kunnat voivat käyttää tieisännöitsijän palveluita mm. toimitusten ja avustuspäätösten valmisteluissa.

## Ohjelma ja ilmoittautuminen

Koulutus koostuu kolmesta kolmipäiväisestä tiiviistä kurssijaksosta sekä niitä ennen ja niiden välillä tehtävistä välitöistä.

Ensimmäinen kurssijakso pidetään syyskuussa, toinen lokakuussa ja viimeinen eli

kolmas jakso pidetään marraskuussa. Kurssipaikat sijaitsevat Jyväskylän/Tampereen seudulla ja pääkaupunkiseudulla. Jaksot pidetään eri puolella Suomea kurssilaisten matkojen tasaamiseksi ja yksityistieasioiden suhteen monenlaisen paikallistuntemuksen saamiseksi. Kurssilaiset osallistuvat kaikille kurssijaksoille.

Kurssilaisen itse maksama osuus on 580 euroa (sis. alv). Maksu kattaa koulutuksen ja kurssimateriaalin lisäksi majoituksen ja täysihoidon kaikkina kurssipäivinä. Koulutuksen rahoituksesta pääosa tulee Liikennevirastosta. Ilmoittautuminen koulutukseen 15.5.2017 mennessä. Hakulomake ja lisätietoa löytyy osoitteesta [www.tieyhdistys.fi](http://www.tieyhdistys.fi)

Hae TIKO-tieisännöitsijäkoulutukseen 15.5.2017 mennessä.

Hakulomake ja lisätietoa löytyy osoitteesta [www.tieyhdistys.fi](http://www.tieyhdistys.fi)

## Tiekunnan tarpeelliset tietolähteet

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

- **Yksitystien parantaminen**  
140 s., 48 €, Tieyhdistyksen jäsenille 40 €
- **Yksitystien kunnossapito**  
108 s., 38 €, Tieyhdistyksen jäsenille 30 €
- **Yksitysteiden hallinto**  
168 s., 32 €, Tieyhdistyksen jäsenille 25 €

