



Yksityistieasioiden tiedotuslehti | Julkaisija Suomen Tieyhdistys

YKSITYISTIE

UUTISET 2018



Turvallista matkaa

s. 14

Tienpidossa tärkeää: kuivatus, kuivatus ja kuivatus

s. 3

10 kysymystä yksityistien kunnossapidosta

s. 10

Yksityistieiden Talvipäivä Lahdessa helmikuussa

s.16

Tietoisku yksityistielain uudistuksesta

Yksityistielain uudistuksesta voimme tässä vaiheessa kertoa seuraavaa:

- lakiesitys on annettu eduskunnalle viime lokakuussa
- eduskunta ryhtyy käsittelemään esitystä kevätkesällä
- yksityistielaki tulee esityksen mukaan voimaan 1.1.2020, eräiltä osin 30.6.2020
- lain käsittelyn aikatauluun ja lain voimaan tulon aikatauluun vaikuttaa merkittävästi muun lainsäädännön uudistus, kuten ns. sote-lait ja maakunta-lait.

Tieyhdistys tulee käymään lain uudistuksia läpi useammassa yhteydessä. Esimerkiksi helmikuun 7. on Lahdessa Yksityistieiden Talvipäivä ja siellä kuullaan, mitkä ovat todennäköisimpiä muutoksia tai uudistuksia. Kesällä tai alkusyksystä lain hyväksymisen jälkeen tullaan käymään läpi uuden lain tulkintoja muun muassa tieasiantuntijoiden kanssa.

On ilmeistä, että vuoden päästä helmi-maaliskuussa 2019 Alueellisilla Yksityistiepäivillä lakia käydään yksityiskohtaisemmin läpi. Ainakin siltä osin, kun se koskettaa tiekuntia, osakkaita ja teiden käyttöä.

TIEKUNNAN ASIAT KUNTOON!

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

Monipuoliset ominaisuudet:

- ★ Yksiköinti
- ★ Maksuunpanoluettelo
- ★ Laskutus
- ★ Käyttömaksut
- ★ Finvoice-verkkolaskut
- ★ Kokouskutsut
- ★ Äänestysluettelot
- ★ Kirjanpito
- ★ Postituspalvelu
- ★ Tiekuunnan 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**



YksityistieUutiset 2018

Yksityistieasioiden tiedotuslehti

Julkaisija

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

Toimitus

Jaakko Rahja
Nina Raitanen
Liisa-Maija Thompson
Liisi Vähätalo

Ulkoasu

Viestintä- ja markkinointi-
toimisto I-plus / I-Mediat Oy

Paino

I-print Oy

Painos

22 000

ISSN-L 2243-271X

ISSN 2243-271X (Painettu)

ISSN 2243-2728 (Verkkójulkaisu)

Osoitetietolähde

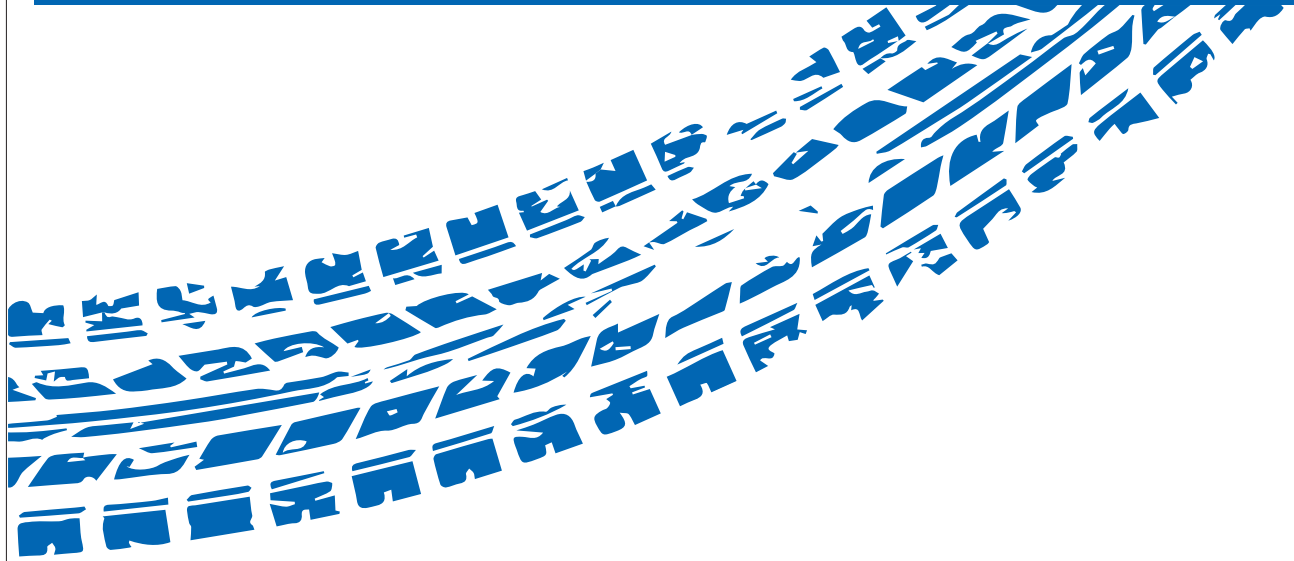
Tieyhdistyksen
yksityistieosoiteisto

Osoitteenmuutos

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

Yksityistieasioiden tiedotuslehti | Julkaisija Suomen Tieyhdistys
YKSITYISTIE
UUTiset 2018

Pääkirjoitus



Yksityistiet ja turvallisuus

Jaakko Rahja

Kovin herkästi ei tiekunnan vastuunkantajan tai yksittäisen tieosakkaan mieleen taida tulla, että yksityistielä liikkuminen saattaisi olla hänelle turvontonta. Valitettavasti kuitenkin on niin, että yksityisteiden turvallisuustilanne ei ole aivan vailla ongelmia.

Koko maassa kaikilla teillä kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtuu vajaa 250 vuodessa. Niistä yksityisteillä ja -alueilla sellaiset 15–25. Osa noista onnettomuuksista tapahtuu yksityisillä alueilla kuten piholla ja P-alueilla. Yksityisteiden kuolonkolareiden määrä vaihtelee eri vuosina, mutta suurin piirtein niitä on vuodessa kymmenkunta. Noin kolmannes tasoristeyksissä, kolmannes liittymissä ja kolmannes tien linjaosuuksilla.

Tämän lehden palstoilla esitellään tapahtumakuvauksia muutamasta kuolonkolarista yksityistielä. Myös viime vuoden lehdessä niitä oli esillä.

Tapausselostukset eivät ole mukavaa luettavaa. Toivottavasti yksityisteiden

varrella havahdutaan, että tienpitäjän ja -osakkaiden on aika ryhtyä toimenpiteisiin turvallisuutensa parantamiseksi. Kenenkään ei tulisi joutua kuolonkolariin yksityistien liikenteessä.

Kaikkein haastavinta taitaa olla ryhti-
liike tiellä liikkujien asenteissa; en aja liian kovaa, en aja humalassa, en unohda muita tielläliikkuja.

Tienpitäjänä tiekunnalla on iso rooli. Sen kannattaa tarkistaa liittymänäkemien tilanne, poistaa törmäyset tien sivuilta, parantaa tasoristeysten olosuhteita, päivittää liikennemerkkit niiden sisällön ja kunnan suhteen sekä huolehtia tien kunnosta liikkukauden torjuntaa ja la-nausta myöten.

Vahinkoja yksityisteilläkin tapahtuu, mutta turhista vahingoista tulisi päästä eroon. ▼

P.S. Yksityisteiden Talvipäivässä Lahdessa ensi helmikuussa on yhtenä aiheena yksityisteiden liikenneonnettomuudet.

”Kaikkein haastavinta taitaa olla ryhti-
liike tiellä liikkujien asenteissa.

Jäsenyys Suomen Tieyhdistyksessä kannattaa!

Rahanarvoisia etuja tiekunnille!

Tutustu tarkemmin
www.tieyhdistys.fi



Tieyhdistyksen yhteystiedot yksityistieasioissa

Suomen Tieyhdistys ry

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

Yksityistieasioissa palvelee

Erikoisasiantuntija Jaakko Rahja

Tieyhdistyksen jäsenasiat

Toimistosihtööri Tarja Flander



YKSITYISTIEASIOIDEN NEUVONTAPUHELIN 0200 345 20

Arkisin 9–18
0,92 euroa/min + pvm



Tiemestari.NET

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

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

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

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



katso www.winsu.net



Kuivatus, kuivatus, kuivatus...

Tien kunnossapito on periaatteessa hyvin yksinkertaista. Sanonta kuuluu, että kolme tärkeintä asiaa, joista tulisi pitää huolta ovat; kuivatus, kuivatus ja kuivatus. Tie ja sen runko pitää pyrkiä pitämään kuivana kaikin mahdollisin keinoin.

Nina Raitanen, Suomen Tieyhdistys

Vesi pois tien pinnalta

Sadevesi pitää johtaa sivuojiin mahdollisimman tehokkaasti. Veden ei tule antaa lätköityä tien pinnalle. Siksi pinnan pitää olla kupera eli 'kuin sian selkä'. Ihan kaikille ei ehkä tämä mielikuva enää avaudu, mutta ajatuksena on, että sivukaltevuutta on oltava riittävästi.

Ylileveällä tiellä voi riittävän sivukaltevuuden ylläpitäminen olla vaikeaa. Palteet, eli tien reunalle murskeesta ja orgaanisesta kasvustosta muodostuneet patit, estävät usein veden pääsyn sivuojiin. Tien pinnalla seisova vesi lätköityy ajoradalle ja aiheuttaa kulutuskerrokseen kuoppia. Tien pinta pehmenee ja tien reunan kantavuus heikkenee.

Soratien pinta pidetä parhaiten oikeassa muodossa ja reunapalteet saadaan poistettua säädettävän ja riittävän painavan lanan tai tiehöylän avulla.

Ojien oltava kunnossa

Ojissa seisova vesi pitää tien rungon märkänä, mikä heikentää tierakenteen kantavuutta. Jäätyessään vesi aiheuttaa routanousuja.

Ojat on pidettävä oikean syvyydinä ja puhtaana kasveista, kivistä ja ojaan valuvasta materiaalista. Jos ojaluiska on liian jyrkkä, luiskaan valuu maa-ainesta tukkiin ojaa. Sivuojan sopiva syvyys on yli 40 cm ajoradan pinnasta. Routivalla maalla syvyyden pitäisi olla 20–25 cm rakenteen alapintaa syvemmällä. Routimattomalla maalla riittää 15 cm.

Jotta vesi ylipääntänsä liikkuisi johonkin suuntaan, on ojalla oltava pituuskaltevuutta. Sivuojan pituuskaltevuuden tulisi olla vähintään 0,4 %, poikkeustapauksissakin 0,1 %. Jos pituuskaltevuus jää tasaisessa maastossa alle suosituksen, on ojan syvyydessä otettava jonkin verran tavallista enemmän liettymis- ja umpeenkasvuvaraa. Pituuskaltevuutta suunniteltaessa on myös muistettava eroosion vaara ja se, ettei veden virtausnopeus kasva liian suureksi.

Ojien kunnostuskierto on 10–15 vuotta. Kunnostus kannattaa tehdä kesällä, jolloin luiskat ehtivät nurmettua ennen syksyä, jolloin niiden pysyvyys on hyvä. Ojamaat kuljetaan joko pois tai levitetään maanomistajan suostumuksella ojan taakse. Unohtaa ei sovi ojien hoitoon kuuluvaa vesakontorjuntaa ja luiskien niittämistä.

Jotta vesi saadaan pois teialueelta, pitää myös laskuojan olla auki.

Tukkeutunut rumpu aukaistava

Tiellä on tarpeellisissa kohdissa oltava rummut, joilla johdetaan vesi tien ali. On syytä varmistaa, että rumpu on asennettu niihin kohtiin, joissa sellainen tarvitaan.

Rumpu voi vaurioitua monesta syystä. Painuminen voi johtua liikenteen painosta tai virheellisestä perustamisesta tai täytöstä. Myös materiaali on voinut olla sopimaton. Routa liikuttaa ja rikkoo putkia. Rumpu voi olla myös liettynyt umpeen. Myöskään liian lyhyt rumpu ei toimi.

»Laskuojienkin on oltava kunnossa, että vesi virtaa pois teialueelta. Kuva Sakari Seppälä



»Jäätymisherkän rummun yläpuolella oleva pienempi rummu voi olla suureksi avuksi keväällä, että vesi virtaisi tien ali.

Lietymät, kasvit ja roskat on hyvä poistaa rummista ennen kuin ne tukkivat aukon. Jos rummulla on taipumus jäätyä, on syy selvitettävä ja rumpu korjattava. Rummun uusimiset ja muut vastaavat toimenpiteet on hyvä tehdä vuoden kuivimpaan aikaan.

Paljon voi tehdä kuivatuksen hyväksi

Keväällä aurasvalleista ja polanteista sulava vesi pahentaa usein pintakelirikkoo. Sulamisvesien poisjohtamiseksi on tärkeää, että reunapalteet on poistettu. Keväällä voidaan myös lumivalleihin avata aukkoja, erityisesti lammikoituvien kohtiin. Sulamishaittaa voidaan vähentää työntämällä lumivallia niin, että luiskan yläreuna paljastuu noin 0,5 m matkalta.

Ennen lumien sulamista on hyvä tarkistaa jäätymiselle alttiit rummut. Ne pitäisi avata ajoissa. Rummun merkitseminen syksyllä esimerkiksi auraskepillä helpottaa sen löytymistä. Jäätyneet rummut voidaan sulattaa höyrykeitimillä. Rummun sulattamista auttaa pienempi muoviputki, jonka avulla rumpuun sulatetaan juoksumuoviputken sulamisvesille.

Yksityistien huono liittymä-rumpu rikkoo päätietä

Vastuu päätiehen liittyvän yksityistien rummun kunnosta on yksityistien pitäjällä. Vuonna 2015 Karstulassa inventoitiin maanteiden hoitourakka-alueella yksityistieläytymien rummut. Havaittiin, ettei 60 % liittymistä ollut rumpua lainkaan ja olevista rummuista 45 % oli epäkunnossa. Eli liittymiä, joissa rumpua ei ollut tai se oli epäkunnossa, oli peräti 79 %.

Maanteiden kuntoa tutkittiin yksityistieläytymistä 20 metrin matkalta molempiin suuntiin. Huomattiin yllättävä tulos. Niiden liittymien kohdalla, joiden rummut olivat huonokuntoisia tai niitä ei ollut lainkaan, maanteiden urat kasvoivat yhtä nopeasti kuin kaikkein vilkkaimmilla maanteilla.

Pelkästään Karstulan urakka-alueella huonot yksityistieläytymät lisäävät maanteiden korjaustarvetta noin 100 000 € vuodessa. Pitämällä yksityistien liittymät kunnossa voidaan vaikuttaa siis myös muiden teiden kuntoon. ▼



Kuivatuksen TOP 3

- Vesi pois tien pinnalta: tien pinnan oikea muoto ja reunapalteet pois
- Vesi pois ojista: sivu- ja laskuojat kuntoon
- Rummut kuntoon

Valtionavustukset yksityisteille 2018

Yksityistieavustuksien määräraha 13 miljoonaa euroa mahdollistaa vuonna 2018 aikaisempia vuosia useamman parantamishankkeen avustamisen.



Kai Paavola, Keski-Suomen ELY-keskus

Yksityisteiden valtionavustuksiin on vuodelle 2018 luvassa 13 miljoonaa euroa. ELY-keskuksen myöntämien avustuksien hakemiselle ei ole erillistä hakuaikaa. Tiekunnat voivat hakea valtionavustusta avustuskelpoisuuden ehdot täyttävän yksityistien parantamishankkeeseen ympäri vuoden. Hakemus tulisi toimittaa hyvissä ajoin ennen hankkeen suunniteltua toteutusaikaa.

Tiekuntien on syytä muistaa, että parantamishankkeen käynnistämistä ja harkinnanvaraisen valtionavustuksen hakemisesta tulee päättää tiekunnan kokouksessa. Avustuksen hakijana tulee olla yksityistien tiekunta tai kunta. Hankkeen valmisteluun ja erityisesti suunnitteluun tiekunnan kannattaa käyttää ammattitaitoista suunnittelijaa.

Hallitusohjelman mukaisesti ELY-keskuksilla on tänä vuonna yksityisteiden korjausvelan vähentämiseksi lisätyn määrärahan myötä viime vuoden tapaan käytettävissä yksityisteiden valtionavustuksiin 13 miljoonaa euroa. Avustusmäärärahan viime vuoden tason nousun ja tämän vuoden määrärahan myötä tiekunnissa on hyvä tiedostaa avustumahdollisuus ja sen myötä aktivoitua parantamistarpeessa olevien teiden kunnostamiseen.

Lisäksi tiekuntien kannalta huomionarvoista on, että yksityistielain kokonaisuudistus on edennyt eduskuntakäsittelyyn. Uudella lailla on tarkoitus joustavoittaa, keventää ja modernisoida erityisesti tiekuntia koskevaa sääntelyä. Myös avustuskriteereitä on esitetty karsittavaksi nykyisistä.

Huolellisuutta avustushakemuksien laadintaan

Tiekuntien kannattaa ensimmäiseksi tarkistaa viimeisimmät ohjeistukset ennen kuin ryhtyy hankkeen valmisteluun. Liikenneviraston Yksityisteiden valtionavustukset -ohjejulkaisussa on kuvattu yksityiskohtaisesti avustuskelpoisuuden määrittely, parantamishankkeiden avustusmenettely sekä yksityistiesiltojen suunnittelun erityispiirteet. Lisäksi ELY-keskuksen yksityisteitä koskevilta internetsivuilta (www.ely-keskus.fi/yksityistiet) löytyy lisätietoa sekä ajantasaiset hakemuslomakkeet.

Sähköinen asiointi on lisääntynyt ja tiekunnat voivat toimittaa hakemuksen myös käyttämällä ELY-keskuksen yleistä asiointilomaketta, jonka liitteeksi hakemus tulee

liittää. Sähköinen asiointi ja huolellisesti täytetyt hakemukset nopeuttavat käsittelyä. Lisäksi tiekunta saa sähköisesti toimitetun lomakkeen käsittelyyn siirtymisestä vastauksen sähköpostiin automaattisesti.

Avustettavat hankkeet

Avustusmäärärahaa käytetään tasa-arvoisen liikkumisen turvaamiseen sekä pysyvän asutuksen ja elinkeinoelämän tarvitsemien teiden avustamiseen. Avustukset kohdennetaan tien liikennöitävyyden kannalta kriittisimpiin parantamishankkeisiin. Ensisijaisesti avustettavia hankkeita ovat siltojen, putkisiltojen ja suurien rumpujen peruskorjaukset. Lisäksi avustettavia kohteita voivat olla esimerkiksi teiden laajat kantavuuden parantamishankkeet sekä mahdolliset tulva- ja routavaurioiden korjaukset.

Avustettavissa parantamishankkeissa valtionavustuksen osuus on 50 % hankkeen hyväksyttävistä arvonlisäverollisista kustannuksista. Siltojen sekä suurien rumpujen tai putkisiltojen parantamishankkeissa avustusosuus voi olla harkinnanvaraisesti enintään 75 %. Avustukseen oikeuttavia kustannuksia ovat hankkeen suunnittelusta, parantamistyön toteutuksesta ja valvonnasta aiheutuvat kohtuulliset kustannukset.

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

Yksityistie on valtionavustuskelpoinen, jos

- tie on autolla ajokelpoinen
- 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 §)

Lisätietoja ja neuvontaa valtionavustuksista

Liikenteen asiakaspalvelu

(ma-pe klo 9-16):

- 0295 020 600 asiakaspalvelu
- 0295 020 601 kundservice
- 0295 020 603 neuvonta yksityisteiden valtionavustusasioissa
- liikenteen.asiakaspalvelu@ely-keskus.fi

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 (Yleinen asiointilomake yksityishenkilöille) löytyy seuraavista osoitteista:

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

TETRAn kalsiumkloridi - CC road® sitoo pölyn tehokkaasti

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

www.tetrachemicals.fi



Kemera-tukea
saatavilla koko maassa

Metsätien parantaminen kannattaa

Metsätien perusparantamisesta hyötyvät metsänomistajan ohella myös muut tien käyttäjät. Puunkorjuu on nykyään ympärivuotista, joten yhä useampi leimikko korjataan sulan maan aikana. Kun tukkirekka on paisunut 1980-luvun 48 tonnin painosta nykyiseen 76 tonniin, voivat huonosti hoidetut tiet jarruttaa puunkuljetuksia ja metsänhoitotöitä. Pahimmillaan puukaupat peruuntuvat kokonaan, jos tiehytydet eivät ole kunnossa.

Valtion myöntämä Kestävän metsätalouden rahoituslain mukainen tuki (Kemera) ja verovähennykset kirittävät metsäteiden perusparannuksiin.

Kemera-varojahyvin tarjolla

Metsäkeskus myönsi viime vuonna noin seitsemän miljoonaa euroa Kemera-tukea metsäteiden rakentamiseen ja perusparannukseen. Tukipotti on samaa tasoa tänä vuonna. Tällä rahalla voidaan tukea noin 850 tiekilometrin korjausta. Metsätiehanke aloitus ei ole siis kiinni Kemera-määrärahojen niukkuudesta.

Suomen Metsäkeskuksen **Mika Nousiainen** kertoo, että Kemera-tuki on porrastettu kolmeen vyöhykkeeseen.

– Uuden metsätien rakentamisen tuki on etelästä pohjoiseen 20, 30 tai 50 prosenttia ja perusparannuksen avustus 35, 45 tai 60 prosenttia arvonlisäverottomista suunnittelu- ja toteutuskustannuksista.

Kululaskelma yllättää

Kemera-tukea voivat saada tiekunnan tukikelpoiset osakkaat metsätien. Lisäksi metsänomistaja voi vähentää omarahoitusosuutensa metsäverotuksessaan 15 % vuosipoistoina.

Hyötyjen ja kustannusten laskelma yllättää usein positiivisesti. Metsäkeskuksen Nousiainen ottaa esimerkiksi metsätien Lieksassa, jonka kaikki osakkaat saavat Kemera-tukea.

– Parantamisen kustannus oli sellaiset 14 000 €/km alvittomana ja Kemera-tuki 45 prosenttia eli 6 300 €/km. Verovähennyksen osuus oli hiukan yli 2 300 €/km. Näin osakkaan oma osuus oli vain alle 5 400 € kilometriltä eli 38,5 prosenttia hankkeen verottomasta kokonaiskustannuksesta, laskee Mika Nousiainen.

Perusparannuskustannuksen arvonlisävero on tässä tapauksessa kokonaan vähennyskelpoinen metsänomistajan arvonlisäverotuksessa.



– Usein kysytään, mitä metsätien perusparannus maksaa? Tähän ei ole oikeaa eurovastausta. Jokainen tie on oma tapaus ja kustannukset syntyvät tien korjaustarpeesta.

Talvileimikko kesäkorjuuseen?

Ympärivuotiseen korjuuseen kuuluva leimikko vaatii hyvät tiehytydet kannolta tehtaalle. Tämä on realisoitunut varsinkin Etelä-Suomessa viime vuoden sateisena syksynä. Pahimmillaan kaadetusta puusta on ollut 75 % tien varressa odottamassa parempia kuljetuskelejä. Tällöin ollaan tehtaalla puuhuollon osalta jo lähellä kriisiä.

Nousiainen mukaan puun kantohinta kasvaa muutaman euron kuutiolta, jos talvileimikko saadaan muuttamaan kesäleimikoksi. Se on mahdollista vain, jos tie on ajokelpoinen myös sulana aikana.

Kysyvä ei tieltä eksy

Metsänomistajien kannattaa olla aktiivisia tiekunnan kokouksissa. Vain aloitteelliset tiekunnat voivat hyötyä tuista metsäteiden perusparannuksessa.

Tien perusparannus käsitellään tiekunnan kokouksessa omana asiakohdana. Nousiainen suosittelee, että yhdessä asiakohdassa keskustellaan tarpeesta ja toisessa asiakohdassa tehdään päätös. Joskus asia menee äänestykseen. Tällöin päätös muodostuu enemmistön kannan mukaan. Yksitystielain mukainen äänileikkuri rajaa yhden tieosakkaan äänimäärän 30 %:iin läsnäolevista tieyksiköistä.

– Tiekkunnan kokouksessa keskustelu voi olla ajoittain värikästäkin. Tämä on täysin luontevaa, koska tieosakkailla on hyvin erilaisia tien käyttötarkoituksia.

– Osakkaiden on hyvä muistaa, että tie rakennetaan ja perusparannetaan palvelemaan puukuljetuksia ja tien muuta käyttöä nykyaikaisen vaatimusten mukaisesti, painottaa Mika Nousiainen.

Tiekunnan ei kannata ujoilla mieltänsä tiensä perusparannusta. Tiekunnan kokoukseen kannattaa pyytää metsätiehankeita suunnittelevia toimijia kertomaan, miten perusparannushanketta kannattaa lähteä toteuttamaan. Siitä hanke usein lähtee liikkeelle. ✓

Toimivassa puunhankintaketjussa silta on tärkeä lenkki

Veikko Heikkinen, silta-asiantuntija
OTSO Metsäpalvelut Oy



SILTA ON TAITORAKENNE. Sen rakenteet on mitoitettava lujuuslaskelmiin perustuen. Tämä siksi, että sillan vaurioituminen voi aiheuttaa vaaraa ihmisille ja ajoneuvoille. Silta on rakenteeltaan monimuotoinen kokonaisuus, kun se välittää kannen päällä olevan kuorman kantavaan maapohjaan.

Paras tapa selvittää sillan kantavuus, ja kunto muutoinkin, on kuntokartoitus. Sen perusteella silta-asiantuntija antaa siltalausannon, joka sisältää vaurioraportin, kantavuustarkastelun, painorajoitustarpeen määrityksen sekä toimenpideehdotuksen sillan korjaamiseksi tai uusimiseksi kustannusarvioineen.

Tiekunta on vastuussa sillan kunnosta ja sen turvallisuudesta. Kun-

tokartoituksessa voidaan ajoissa havaita sillassa olevat liikenneturvallisuuksien ja kantavuuteen vaikuttavat vauriot. Kantavuuteen vaikuttavat vauriot johtuvat periaatteessa liian suuresta liikennekuormasta, joka



►►Pudasjärvellä oleva metsätie on saanut uuden, aiempaa kantavamman sillan.

ylittää sillan kantavuuspotentialin. Turvallisuutta heikentävät kaiteiden vauriot ja puutteen sekä hyvin usein myös puukannen kulumisen aiheuttamat vauriot.

Siltahankkeeseen on mahdollista saada tietyillä ehdoilla yksityistieavustusta ELY-keskukselta tai KEMERA-rahoitusta Metsäkeskukselta. Avustumahdollisuudet kannattaa selvittää.

Yksitystiesillat ovat tärkeä lenkki toimivan puunhankinnan ketjussa. Kun sillan kantavuus ja turvallisuus ovat määräysten mukaisessa kunnossa, voidaan sillan yli kuljettaa puuta turvallisesti täysillä kuormilla. Näin luonnistuu nopea ja kustannustehokas puuhuolto sekä metsien muu käyttö ja hoito. ✓

Tiekunnan sopimusvastuusta

Matti Halme, AA, VT, Asianajotoimisto Ferenda Helsinki Oy

Tiekunnan vahingonkorvausoikeudellisia vastuuperusteita on aiemmin käsitelty eri yhteyksissä toisaalla, mm. Tieyhdistyksen julkaisuissa. Yleensä tuottamuvastuuseen perustuva käytäntö on tiekunnissa tiedostettu. Tältä varalta ovatkin monet tiekunnat ottaneet vastuuvakuutuksen.

Mutta tiekunta voi joutua korvausvastuuseen myös sopimusvastuun pohjalta. Heti on syytä todeta, että tätä vastuuta ei voi kattaa vakuutuksella. Sen sijaan oikeusturvavakuutus on hyvä olla sen varalta, että sopimuksesta syntyisi jonkin tahon kanssa riitaa ja siten asian hoidosta kustannuksia.

Tiekunta tekee toiminnassaan erilaisia sopimuksia. Useimmiten lienee kyse siitä, että tiekunnalle toimitetaan jotakin tavaraa ja/tai palvelua ja silloin tiekunnan vastuu on oikeastaan vain siinä, että maksu suoritetaan täysimääräisenä ja ajallaan. Jos syntyy riitaa siitä, onko vastapuolen suoritus ollut sopimuksen mukainen, on kyse vastapuolen sopimusvastuun täyttämisestä. Tietysti on huomattava, että tiekunnan kannattaa laatia sopimukset niin, että on mahdollisimman vähän epäselvyyttä siitä, mitä kulloinkin on sovittu tehtäväksi ja/tai toimitettavaksi.

Tiekunta on aivan normaalin tapaan vastuussa siitä, että se omalta osaltaan täyttää sopimusvelvoitteensa. Toisin kuin edellä kerrotussa tuottamuvastuussa, ei vahingonkäräjällä ole näyttövelvollisuutta siitä, että vahinko aiheutui sopimuskumppanin vastuulla olevasta syystä. Riittää, kun osoitetaan, ettei sopimusta ole täytetty. Tämän vuoksi on erityisen tärkeää, että mietitään tarkkaan etukäteen, mihin sitoudutaan. Jos esimerkiksi on luvattu jollekin ulkopuoliselle taholle tien käyttöoikeus jollekin ajalle, on sen myös oltava käytettävissä ja kunnossa. Näin etenkin, jos sopimuskumppani maksaa tästä ja/tai käytöllä on sopimuskumppanille taloudellista merkitystä.

Jos tiekunta on sopinut esimerkiksi siitä, että tienparannusmursketta tuodaan jonakin tiettyinä aikoina tiettyyn paikkaan, eikä toimittaja voikaan toimittaa sitä siksi, että tiekunnan tie on liian huonokuntoinen, on perusteltua väittää, ettei tiekunta ole täyttänyt sopimusvelvoitettaan. Jos tästä aiheutuu ylimääräistä kustannusta – kuten olettaa sopii – voi tiekunta tulla korvausvelvolliseksi ja joutua maksamaan toimituksesta sovittua korkeamman hinnan. Sama voi koskea tilannetta, jossa urakoitsijan sovittu työ jää tekemättä tai viivästyy tiekunnan syystä. Useimmiten siis siitä, ettei tiekunta ole osaltaan huolehtinut jonkin asian edellytysten täyttämistä.

On tietysti selvää, että tavallisesti tällaiset asiat hoidetaan kuntoon keskinäisin neuvotteluin. Sopimusvastuun periaatteet on silti hyvä tiedostaa. ✓



Uusi rahanpesulaki voimaan tiekunnan pankkiasioinnista

Satu Maijala, tieisännöitsijä, LKV, LVV

Viime vuonna tuli voimaan rahanpesulaki. Sitä sovelletaan mm. pankkien, tilitoimistojen ja kiinteistönvälitysliikkeiden toimintaan. Toimijat joutuvat nyt tunnistamaan asiakkaansa.

Tunnistaminen tapahtuu todentamalla asiakkaan henkilötiedot luotettavalla tavalla sekä tekemällä kirjallisia kyselyitä mm. rahan liikkumisesta, liiketoimista sekä rahan alkuperästä. Mikäli liikekumppanina on poliittisesti vaikutusvaltainen henkilö, ulkomaalainen henkilö tai yritys, tulee tunnistamisessa noudattaa erityistä tarkkuutta.

Pankki tai välitysliike ei saa perustaa asiakassuhdetta, jos se ei pysty toteuttamaan asiakkaan tuntemiseksi laissa säädettyjä toimia. Tällöin esimerkiksi pankkitiliä ei saa avata.

Pankin tms. ilmoitusvelvollisen on järjestettävä riittävä seuranta sen varmistamiseksi, että asiakkaan toiminta vastaa sitä kokemusta ja tietoa, joka ilmoitusvelvollisella on asiakkaasta ja tämän toiminnasta. Ilmoitusvelvollisen tulee ilmoittaa epäilyttävästä liiketoimesta rahanpesun selvittelykeskukselle. Ilmoitusvelvollinen on salassapitovelvollinen.

Rahanpesulain ja sen nojalla annettujen määräysten toteuttamista valvovat finanssivalvonta, poliisihallitus, patenti- ja rekisterihallitus sekä aluehallintovirasto. Lain noudattamatta jättämisestä voidaan määrätä uhkasakko, rikemaksu, seuraamusmaksu tai julkinen varoitus.

Tiekunta on pankin näkökulmasta hankala tapaus. Toimiala on monelle pankille vieras. Selkeää oikeushenkilöllisyyttä tiekunnalla ei ole. Sitä ei voi verrata osakeyhtiöön tai henkilöyhtiöön, joihin pankit ovat tottuneet. Jos tiekunnalla ei ole y-tunnusta, joutuu pankki periaatteessa tunnistamaan lainaa myönnettäessä tai pankkitiliä perustettaessa kaikki yksityistien varrella olevien kiinteistöjen omistajat. Jos tiekunnalla on Y-tunnus ja sillä on edustajanaan hoitokunta tai toimitsijamies, tunnistaa pankki nämä vastuuhenkilöt.

Lainaa myönnettäessä tarvitaan lainalle yleensä takaus. Useimmiten takaajina ovat hoitokunnan jäsenet. Yksityistielaisissa on selkeä säännös (77 §), jonka mukaan toimitaan, jos tiekunnalla ei jostain syystä olisi varoja maksaa lainaa pois. Takaajien maksettavaksi laina ei käytännössä siis tule. Jotkut kunnat toimivat takaajina, mikä onkin hyvä menettely. Lainan saantimahdollisuus on riippuvainen myös lainamäärästä. On eri asia hakea 5 000 euron lainaa kuin 50 000 euron lainaa.

Pankkitoiminnan uudet säädökset luonnollisesti hankaloittavat pankkiasiointia. Hyvä kuitenkin ymmärtää, että pankki ei hankaloita asiointia tahallisesti, vaan sen on noudatettava lakia ja muita sille säädettyjä velvollisuuksia. ✓



Pyöreät ja matalarakenteiset putkisillat, suodatinkankaat, geovahvisteet kaikille teille

www.viacon.fi



Vantaa
Puh. 020 741 5400

Vimpeli
Puh. 020 760 9200

Kuopio
Puh. 020 760 9203

Rovaniemi
Puh. 020 760 9209



”

Yksityisteiden tiedot kannattaa ilmoittaa Digiroad-operaattorille. Näin esimerkiksi tiedot painorajoituksesta tai puomista välittyvät navigointipalveluja tarjoaville yrityksille.

Kaikki hyötyvät!

Yksityisteiden tiedot Digiroadiin

Anna-Maria Kujala, Digiroad-operaattori

Opastaako navigaattori puomin taakse yksityistielle? Osuuko pihatiellesi ylimääräisiä läpikulkijoita? Onko varmaa, että tiedot yksityistiestä ja sen mahdollisista rajoitteista on ovat oikein Digiroadissa? Oikea tieto Digiroadissa on myös tiestötietoa hyödyntävien kartta- ja reititysjärjestelmien käytettävissä.

Digiroad on Liikenneviraston kansallinen tietojärjestelmä, johon on koottu koko Suomen tie- ja katuverkon sijaintitieto sekä tärkeimmät ominaisuustiedot.

Digiroad-aineisto on avointa dataa, eli se on kenen tahansa ladattavissa ja hyödynnettävissä. Aineistoa hyödyntävät mm. navigaattoriyhtiöt sekä muut reitityspalveluja tarjoavat yritykset.

On sekä yksityistiekuntien että Digiroad-hyödyntäjien edun mukaista, että yksityistieluokitukset ja ominaisuustiedot ovat ajan tasalla aineistossa.

Osana navigaatiopalveluja

Digiroadin liikenneverkko sisältää autolla ajettavat tiet, kadut, yksityistiet, lautta- ja

lossiyhteydet sekä erilliset kevyen liikenteen väylät. Yksitystiet siis sisältyvät Digiroadiin, vaikka niitä kaikilta osin ei olekaan kattavasti luokiteltu yksityisteiksi.

Digiroadin kautta yksityisteitä koskevat tiedot, mm. painorajoitukset ja liikennemerkit, ovat mukana aineistoa hyödyntävissä reitityspalveluissa. Esimerkiksi puukuljetusten reititsunnittelussa yksityisteiden tiedot ovat varsin oleellista dataa. Tiedon kulun ja sen hyödyntämisen edellytys tietysti on, että tiekunnat toimittavat tarvittavat tiedot Digiroad-operaattorille.

Digiroadin aineiston laajuus ja kattavuus mahdollistavat tien ominaisuustietojen hyödyntämisen hyödyntäjän tarpeiden mukaisesti. Kaikkia aineiston tietoja ei sellaisenaan käytetä navigaatiopalveluissa, vaan palveluja tuottavat tahot käyttävät Digiroadia yhtenä lähtöaineistona muun aineistotuotantonsa osana.

Pysyvään liikenteen ohjauslaitteeseen, kuten paino- tai nopeusrajoitusmerkkiin tai puomiin, tarvitaan myös kunnan suostumus. Tiekuunnan ja -osakkaiden etu on, että tällai-

set lainmukaiset liikennemerkin osoittamat rajoitukset näkyvät Digiroad-aineistossa ja sen myötä aineistoa hyödyntävissä reitityspalveluissa.

Tiekunnilla tärkeä rooli

Tiekuntien ja myös kuntien aktiivinen rooli tiedontarjoajina on tärkeä, sillä niiden vastuulla olevien yksityisteiden ja katujen tietoja ei saada muualta. Yksityisteiden tietojen päivittämiseksi kannattaa olla yhteydessä oman kunnan tekniseen toimistoon ja Digiroad-operaattoriin osoitteeseen info@digiroad.fi.

Lisätietoa:

Digiroad-operaattori: info@digiroad.fi,
puhelin 040 507 2301 (arkisin klo 9–16)

Digiroadin verkkosivut:
liikennevirasto.fi/avoindata/digiroad

Sillan rakentaminen vanhan tilalle on iso investointi tiekunnalle, kustannukset ovat usein satoja tuhansia euroja. Harvoin ilman ELY-keskuksen avustusta pärjätään.

Siltaurakan kilpailutus

Tony Rosqvist, tieisännöitsijä, Tmi StradaMan

ELY-avustettava projekti tulee kilpailuttaa Hilma-järjestelmässä, jos hanke euromäärältään ylittää kansallisen kilpailutuksen kynnyksen (150 000 euroa). Juuri näin toimittiin eräessä siltaurakassa, joka valmistuu aivan tämän vuoden alussa.

Hoitokunnassa tehtiin päätös rajoitetusta tarjouskilpailusta. Siinä tilaaja julkaisee ilmoituksen hankinnasta, johon kaikki halukkaat toimittajat voivat ilmaista kiinnostuksensa saada osallistua. Vain tilaajan valitsemat ehdokkaat voivat lopulta tehdä tarjouksen. Tässä tapauksessa kaikki kiinnostuksensa ilmaisseet olivat varteenotettavia, joten kaikille lähetettiin itse tarjouspyyntö.



»Tämä 1970-luvun puusilta on enää muisto vain.

Hilman hankintailmoituksessa kerrottiin työn erittely ja vaatimukset:

Hankkeen erittely

- vanhan puusillan purkaminen ja kuljetaminen ongelmajätelaitokseen
- siltapenkereiden vahvistaminen betonilla oikeaan muotoon sillan päätyelementin mukaan
- teräspaalujen paalutustyö
- uuden terässillan hankinta ja nosto paikoilleen.

Tarjoajan soveltuvuutta koskevat vaatimukset

- 1) kokemus vastaavanlaisista sillanrakennushankkeiden johtamisesta
- 2) kaluston sopivuus (proomu)
- 3) työmiesten ammattitaito.

Todistukset ja selvitykset, joiden perusteella soveltuvuuden täytyminen arvioidaan

- luettelo samantyyppisistä työkohteista (referenssit)
- urakoitsija ei ole taloudellisessa selvitystilassa
- urakoitsijalla ei ole riita-asiaa kesken

Tarjoukset saatiin 10 urakoitsijalta. Tarjousten arviointi ei ollut aivan suoraviivaista, koska selostukset vaihtelivat hyvinkin paljon. Esimerkiksi oman kaluston kuvaaminen oli joiltakin jäänyt mainitsematta. Kirjavuutta oli myös ammattitaitoisen työnjohtajan todentamisessa. Monilla ura-

koitsijoilla oli hankehistoriaa samankaltaisista siltaurakkeista aina 1990-luvulta saakka, mutta ne eivät kertoneet, mikä on yrityksessä nyt löytyvien ammattilaisten tausta.

Urakoitsijavalinta tehtiin seuraavilla kriteereillä:

1. kokonaishinta; paino 40 %
2. kokemus vastaavanlaisten siltahankkeiden johtamisesta; paino 20 %
3. kaluston sopivuus (proomu ja muu kalusto); paino 20 %
4. henkilöstön ammattitaito; paino 20 %.

Asteikossa 2 ja 4 tulivat käyttöön välitasoina. Annettujen selvitysten perusteella tarjoukset pisteytettiin. Voittajasta hoitokunta oli yksimielinen. Tässä tapauksessa voittaja sai pisteet 5+3+5+4, josta painotuksien kautta tuli kokonaispistemääräksi 4,4 (0,4x5 + 0,2x3 + 0,2x5 + 0,2x4).

Varmasti on muitakin tapoja pisteyttää siltaurakan tarjouksia, mutta tällä saimme tehtyä vertailun verrattain järjestelmällisesti. Esimerkiksi kukaan tiesakas ei ole kyseenalaistanut valitun urakoitsijan kelpoisuutta urakkaan. ✓

Kukin kriteeri pisteytettiin 5-portaisella asteikolla:

| Kriteeri | 5 pistettä | 4 pistettä | 3 pistettä | 2 pistettä | 1 piste |
|------------|---|------------|--|------------|---|
| Hinta | alle 0,2 M€ | 0,2–0,3 M€ | 0,3–0,4 M€ | 0,4–0,5 M€ | yli 0,5 M€ |
| Kokemus | useita uudisrakennus- ja korjaus- hankkeita | | useita korjaus-hankkeita | | ei korjaushankkeita |
| Kalusto | oma proomu ja paalutuslaitteisto | | proomu ja paalutus-laitteisto nimetyltä alihankkijalta | | proomu ja paalutuslaitteisto nimeämättömältä alihankkijalta |
| Henkilöstö | yli 10 v | | muutaman vuoden työnjohto-kokemus | | ei soveltuvaa työnjohtokokemusta |

Metsätien urakoitsija pisteyttää laatunsa

Laatulupaus urakoinnissa

Ilppo Greis, Tapio Oy ja Teemu Perälä, Navico Oy

Metsäteiden kunnossapitourakoiden asiakirjamalleja (Tapio Oy) kokeiltiin Pohjois-Pohjanmaalla kesällä 2017. Kesähoidon urakan kilpailutanut teisännöitsijä Mika Rahja kommentoi laatulupausmenettelyä: ”Tämä laatupisteosio oli mielestäni ehkä paras osa tätä pakettia.”

Laadun arviointi tasapuolisesti?

Usein kuulee seuraavia kommentteja erilaisiin ostoksiin tai hankintoihin: ”Tässä oli hyvä hinta/laatu-suhde” tai ”Hyvää ei saa halvalla”. Samat väittämät sopivat mainiosti myös metsäteiden kunnossapidon urakoihin. Laatu on tiekunnan kannalta keskeinen, mutta myös urakoitsijalla tulee olla halu ja kyky erottaa edukseen laadun näkökulmasta.

Nykyisin yksittäiset kunnossapitoon liittyvät urakat tilataan tutulta urakoitsijalta, ilman sen kummempaa kilpailutusta. Jatkossa kilpailutus yleistyy ammattimaisen teisännöinnin myötä. Urakoitavat kokonaisuudet kasvavat, ja esimerkiksi useamman tiekunnan talviauraukset voidaan hoitaa yhdellä kilpailutuksella. Tällöin hintaa kannattaa kysyä jo useammalta urakoitsijalta.

Kilpailutuksen ratkaiseminen pelkän hinnan perusteella on melko selkeää ja helppoa.

Sen sijaan laatuun liittyy enemmän epävarmuustekijöitä. Miten laatupisteet voitaisiin antaa ilman, että hävinnyt osapuoli kokee kärsineensä vääryyttä?

Urakoitsija arvioi oman laatunsa

Laatulupaus-menettely (Navico Oy) tarjoaa tiekunnille, teisännöitsijöille ja muille toimijoille työkalun laadun arviointiin kilpailutuksissa. Oleellista menettelyssä on, että palveluntarjoaja antaa itselleen laatupisteet.

Metsäteiden kunnossapitourakoiden asiakirjamalleihin on määritelty ’laatulupausmittareita’, joiden valikoista urakoitsija valitsee itselleen sopivat vaihtoehdot oman laaduntuottokykynsä mukaisesti.

Mitä mittareiksi?

Laatulupausmittarit voidaan jakaa kahteen näkökulmaan: menneisyys ja tulevaisuus. Osa mittareista kohdistuu tarjoajan aiempaan osaamiseen, kuten referensseihin, eli mitä on tehty tähän saakka. Osa mittareista liittyy siihen, millaista laatua urakoitsija lupaa tuottaa tarjoamassaan työssä.

Kaikissa mittareissa on vaatimuksena, että mitataan sellaista asiaa tai ilmiötä, jonka toteutumista voidaan luotettavasti raportoida

ja valvoa. Laajempien kunnossapitourakoiden asiakirjamalleihin on sisällytetty seuraavia laatulupausmittareita:

- Urakoitsijan aikaisempi kokemus
- Työtä valvovan henkilön kokemus
- Työkoneen kuljettajien kokemus
- Urakoitsijan kalusto
- Työn seuranta ja raportointi

Tarjosten lopullinen paremmuus muodostuu yhteenlasketuista hinta- ja laatupisteistä.

Laatulupauksen käyttö on saanut kiitosta tilaajilta ja urakoitsijoilta. Eräs urakan menettänyt urakoitsija kommentoi laatu-arvioinnin läpinäkyvyyttä: ”Hävittiin kisa, mutta tiedetään, minkä takia hävittiin.”

Metsäteiden laajempien urakoiden asiakirjamallit laatulupauksineen löytyvät nettisivuilta: tapio.fi/julkaisut-ja-raportit/metsatien-kunnossapito-opaat

Urakoitsija antaa itselleen työkoneiden kuljettajien kokemuksesta 3 laatupistettä.

| Urakoitsijan työkoneiden kuljettajien keskimääräinen kokemus | Pisteet | Tarjoajan merkintä valintaan |
|--|---------|------------------------------|
| Työkoneiden kuljettajien keskimääräinen kokemus metsä- tai muiden kunnossapidosta vähintään 1 vuotta | 1 | |
| Työkoneiden kuljettajien keskimääräinen kokemus metsä- tai muiden kunnossapidosta vähintään 2 vuotta | 3 | X |
| Työkoneiden kuljettajien keskimääräinen kokemus metsä- tai muiden kunnossapidosta vähintään 5 vuotta | 6 | |

Kuva: Martti Perälä



10 kysymystä yksityistien tienpidosta

Tien kunnossapito on taitolaji. Tienpidon strategia taitaa olla kuten Konsta Pyllkkänen sen ilmaisi:

”Asiat harkitaan etukäteen ja kuvitellaan tapaus sikseenkin elävästi, että kun se kerran tapahtuu, on reitit selvät. Tätä lajia on harvalla suotu. Jolla sitä on, niin pitäkoot hyvänään! Mutta tässä lajissa on kaksi pahaa vikaa; asia jää huvikseen tapahtumatta tai se sattuu eri tavalla. Joka arvaa ottaa nämäkin huomioon, sille on maalimanranta kevyt kiertää.”

Jaakko Rahja

1 Määrätäänkö laissa, mikä on kunnossapidon oikea taso?

Yksityistielaisissa sanotaan aika yleisellä ilmaisulla, että ’tie on pidettävä sellaisessa kunnossa kuin sen tarkoitus ja siitä tuleva hyöty edellyttävät ottaen kuitenkin huomioon, ettei kunnossapidosta aiheudu teiosakkaalle kohtuuttomia kustannuksia’ (YksTL 7 §).

Tien on siis oltava sellainen, että se kestää osakaskiinteistölle kulkemisen tiemaksuissa huomioidulla tavalla sellaisilla ajoneuvoilla kuin kiinteistön käyttö edellyttää. Toisaalta tienpidosta ei saa aiheutua kohtuuttomia kustannuksia. Näiden säännösten käytännön tulkitseminen kuuluu teiosakkaiden kokoukselle, sillä tienpito on teiosakkaiden vastuulla yhteiseen lukuun.

2 Tien vaurioittaminen?

Itsestään selvää lienee, että tietä on käytettävä tieliikenneläin ym. säännösten mukaisesti. Tietä tai sen laitteita ei saa vaurioittaa. Esimerkiksi ylikuormat saattavat aiheuttaa tien rikkoutumista. Samoin liian suuri tilannenopeus voi vahingoittaa ainakin kulutuskerrosta. Tie on vaurioitunut, jos tarvitaan lisäorastusta tai muunlaista kunnossapitoa. Kulumisen voidaan katsoa olevan normaalia, jos pinnan tasaus – höylyäys tai lanaus – riittää tien ennallistamiseen.

3 Miksi tie lanataan?

Lanauksella tarkoitetaan tien pinnan tasausta. Tarkoitus on nimensä mukaisesti tasata ajorata poistaen pienehköt kuopat ja siten saattaa tie ajomukavaksi. Tasaus myös nopeuttaa keväällä tien pinnan kuivumista. Usein tasauksen yhteydessä sekoitetaan pölynsidontasuola tien pintaan. Painavalla ja säädettävällä lanalla ja varsinkin tiehöylällä voidaan tieltä poistaa kaikkein syvimmätkin kuopat sekä muotoilla pinta. Siten tielle saadaan kunnan sivukaltevuudet ja esimerkiksi kaarteissa aikaansaada kaltevuus oikeasuuntaiseksi.

4 Kannattaako tie suolata?

Pölynsidonnan tarkoitus on kahdentalainen. Toisaalta sillä estetään ilman pölyäminen ja siten vaikkapa mansikkamaan tomuttuminen. Toisaalta toimenpiteellä estetään kulutuskerroksessa olevan hienoaineksen poistuminen tien pinnasta. Jos niin pääsee käymään, syntyy pintaan ns. nimismiehen kiharaa. Sellaisen tien suoлаaminen ei enää auta, vaan silloin tarvitaan jo uutta kulutuskerrosta. Pölynsidonnessa käytetään yleisimmin kalsiumkloridia (kesäsuola) tai magnesiumkloridia.

5 Mikä on sopiva kaltevuus tielle?

Tien sivukaltevuuden olisi hyvä olla 3–5 % eli ajoradan keskeltä mitattuna metrin matkalla pudotuksen tulisi olla 3–5 cm. Talvella kaltevuus ei saisi olla tieltä suistumisriskin takia liian suuri. Pituuskaltevuuden tulisi kaikissa tapauksissa olla alle 10 %. Jos tiellä on paljon

raskasta liikennettä ja tie muutoinkin tärkeä, ei pituuskaltevuuden tulisi olla enempää kuin 6 %. Liittymässä on noista arvoista vähennettävä pari prosenttiyksikköä. Aivan poikkeustapauksissa edellä mainittuja arvoja voi olla mahdollista ylittää enintään pari prosenttiyksikköä.

6 Mikä on tien sopiva leveys?

Yksityisteillä tien leveys usein on sama kuin ajoradan leveys, sillä ns. pientareita ei juurikaan ole. Normaalisti tärkeän tien – asutusta jne. – ajoradan sopiva leveys on 5,5–6,5 m. Jos tie on ns. vähäinen yksityistie, riittää leveydeksi 3,5–4 m. Silta saisi olla yleensä metrin leveämpi kuin ajorata. Tällöin tarkoitetaan sillankaiteiden välistä levyttä. Leveys määräytyy kuitenkin aina tien käyttötarkoituksen mukaan. Jos esimerkiksi tiellä on runsaasti raskasta liikennettä ja leveitä maatalouskoneita, saattaa olla tarve leveämpäänkin ajorataan ja varsinkin silloissa leveämpään kaideväliin.

7 Milloin tiellä pitää olla kaide?

Kaide on tarpeen silloissa ja korkeilla penkereillä, kun tieltä suistuminen aiheuttaa isompaa vahinkoa kuin kaiteeseen törmääminen. Kaide on syytä laittaa, jos pudotus on yli 2 m ja luiska ei ole loiva. Vesistön kohdalla kaide on syytä laittaa, jos veden pinta on yli metrin tien pintaa alempana. Kadetolpan taakse pitää jättää 0,25–0,5 m tasanne, jotta kaide pysyy törmäyksessä paikallaan.

8 Pitääkö tiellä olla aurausviitat?

Missään sellaisesta veloitteesta ei ole mainintaa. Viittojen ideana on osoittaa aurajalle ajoradan leveys ja muu alue, joka on talvella aurattava. Tämä samalla vähentää yliaurauksesta johtuvaa turvallisuusriskiä. Viitoilla osoitetaan myös auraamista tai liikkumista haittaavat kivet, rummun paikat, kaiteiden päät, kohtaamispaikat jne. Aurasviitoilla parannetaan myös ns. optista ohjausta. Tämän takia varsinkin maanteillä viitat laitetaan kohdakkain.

9 Pitääkö tie hiekoittaa?

Yksityistielaista tms. ei liukkaudentorjunnan vaatimusta löydy. Kovin suositeltavaa se kuitenkin on, jos kulkeminen on liukkauden takia hankalaa varsinkin mäissä, kaarteissa tai liittymissä. Mäkien kohdalla asia voidaan ratkaista hiekkalaatikoilla, jolloin kiviaineksen jäätymisriskin takia kannattaa mukaan sekoittaa suolaa 4–5 %.

10 Miten estetään rummun jäätyminen?

Ainakin seuraavia konsteja voi kokeilla: rummun suurentaminen ja/tai pidentämien, pitämällä rumpu ja erityisesti sen päät vapaina lietteestä yms., peittämällä rummun päät eristelevyllä, pieni sulatusputki rummun sisään, tulvapusputki.



»Tienpidossa kallein ja vaativin osa ovat sillat. Niiden kunto on syytä tarkastaa säännöllisesti ja ryhtyä ajoissa parantamistoimiin.



Erään yksityistien tarina Jaakkoin silta

» Jaakkoin silta maksoi osakkaille noin miljoonan.

Marja Ahola

Mökki on suomalaisille tärkeä vapaa-ajan viettopaikka. Niin myös Etelä-Karjalassa eräässä saarella Lemm ja Luumäen kuntien alueella.

Yli 10 vuotta sitten saarella oli lähes 100 mökkiä ja kulku sinne tapahtui vesitse. Yksi mökkiläinen, Jaakko Ahola, huomasi, ettei jalka noussutkaan enää ihan yhtä kevyesti veneeseen kuin joskus nuorempana. Jotakin oli asialle tehtävä. Hän ehdotti toiselle Jaakolle, mökkiläisen hänkin, että tehdään saareen silta ja tie. Siten iän karttuessa innokas mökkiväki pääsisi helpommin mökeilleen.

Jaakko Uuttu innostui ajatuksesta ja niin kaksi Jaakkoa ehdotti vuonna 2005 tiekunnan vuosikokouksessa, että he alkaisivat selvittää silta-asiaa. Tuolloin asia tyrmättiin, mutta seuraavan vuoden kokouksessa heille annettiin lupa selvitystyöhön ehdolla, ettei selvitystyö maksaisi osakkaille mitään, ennen kuin sillan rakennusluvat ovat taskussa.

Selvitys- ja suunnittelutyöt etenivät Jaakkojen kustannuksella ja heidän pankkilainansa turvin. Valmistuivat tiesuunnitelmat ja siltakuvat. Aluehallintovirastolta tuli ympäristölupa, mutta hankkeesta valitettiin hallinto-oikeuteen. Lopulta 2014 korkeimman hallinto-oikeuden päätöksen jälkeen hanke taas nytkähti eteenpäin.

Seuraavan keväänä alkoi alkuperäisen suunnitelman mukaisen teialueen merkintä maastoon runkotien osalta ja muiden tietoiveiden kartoitus. Toimitusinsinööri valmisteli alustavat rakentamisyksiköt sillalle ja runkotielle. Tie kunta perustettiin loppukesällä 2015. Siltaosakkaiksi oli ryhtynyt aluksi 45 mökkiläistä, tällä hetkellä liittyneitä kiinteistöjä on jo 60.

Uusi hoitokunta joutui kilpailuttamaan ensitöikseen siltaurakat uudestaan, koska aiemmat tarjoukset olivat menneet vanhoiksi. Joulukuussa 2015 alkoivat rakennus-

työt. Ympäristöluvan mukaan rakennustyöt oli tehtävä siten ja sellaisena aikana, että niistä aiheutuu mahdollisimman vähän häiriötä vesistölle ja sen käytölle. Veden samentumista aiheuttavia töitä ei saanut tehdä ajalla 1.5.–31.8.

Rakennustöiden edistymisestä hoitokunta tiedotti osakkaille sähköpostitse, kirjeitse ja puhelimitse.

Huhtikuussa silta tuotiin paikalle kolmena elementtinä, jotka nostettiin paikalleen yhtenä päivänä maapengertä pitkin. Jo illalla ensimmäiset autot ajoivat sillan yli saareen, missä tie oli vielä lähes rakentamatta.

” Silta tuotiin paikalle kolmena elementtinä, jotka nostettiin paikalleen yhtenä päivänä maapengertä pitkin.

Sen jälkeen poistettiin sillan nostoa varten tarpeellinen pengeri. Kesällä edistyi saaren 3,2 km pituisen runkotien rakentaminen niin, että syyskuussa 2016 oli koko silta- ja tieurakka päätöksessään. Manteleen puolelle uutta tietä tehtiin kilometrin verran. Näin valmistui miljoonan euron silta, jonka osakkaat maksoivat kokonaisuudessaan itse.

Nauhanleikkausjuhlassa silta sai nimekseen 'Jaakkoin silta'. Runsaslukuisen juhlaään joukossa oli mökkiläisiä sekä mm. Lemm ja Luumäen kunnanjohtajat. Myöhemmin kesällä pidettiin vielä oikeat Siltakemmakat eli ohjelmalliset siltajuhlat. Kyllä pitkään ja hartaasti odotettu silta ansaitsi kahdet kekkerit! ▼

Kirjoittaja on toisen Jaakon, Jaakko Aholan, tytär.



» Siltaelementtien nostamiseksi rakennettiin maapenger.



» Silta nostettiin paikalleen kolmessa osassa.

Taloudellinen peruskorjaus kostealla savikolla

Sakari Seppälä, tieisännöitsijä

Rannikkoseutujen alavilla peltoalueilla vesi imeytyy hitaasti savipitoiseen maaperään ja tasaisessa maastossa liettyneet ja pusi-koituneet ojat johtavat vesiä heikosti. Tästä seuraa keväisin ja syksyisin vaikea kelirikko. Murskeiden lisääminen on pika-apu, mutta se ei ratkaise kuivatukseen perusongelmaa. Pikaiset hätätoimet ovat myös varsin kallis tien hoitokeino.

Ensin kantavuuden mittaus

Ennen parantamisen suunnittelua on syytä tilata tielle kantavuusmittaus, jolloin saadaan samalla tarvittavat rakennekerrosten vahvuudet tiejaksoittain. Joissakin tapauksissa tien runko on niin heikosti kantava, että tarvitaan monen kymmenen sentin murskekerros. Tällöin täytyy ymmärtää vahvan murskepatjan painollaan aiheuttavan toisen ongelman; murskepatja voi painua nopeasti kostean saven joukkoon. Murskepatjan painumista voidaan estää suodatinkankaalla ja paksuutta vähentää laittamalla lujiteverkko kerrosrakenteen ja alusrakenteen väliin.

Peruskorjauksessa pitää ensisijaisesti huomioida sivuojen toimivuus. Tien murskekerrosten alla on alusrakenteen pinta kuivuttava n. 30 cm:n syvyyteen. Ehkä vaikein asia on laskuojien avaa-

” Peruskorjauksessa pitää ensisijaisesti huomioida sivuojen toimivuus.

minen niin, että tien sivuojat tyhjenevät ja sivukaltevaksi muotoiltuun alusrakenteeseen muodostuu kuivakuori. Jos em. kuivakuori muodostuu, paranee pohjamaan kantavuus kuin itsestään. Laskuojien perkaus on hyväksi myös muille maille, kuten kosteudesta kärsiville pelloille.

Käytännön esimerkkejä

Alusmaan kuivakuori on osoitettu käytännössä toimivaksi säästökeinoksi yksityistien peruskorjaamisessa. Loimaalla on kaksikin esimerkkiä. Pari vuotta sitten valmistui peruskorjaus Kettavan yksityistiellä ja viime syksynä valmistui Hurstinkulman yksityistien korjaus.

Kettavan tiellä kantavan kerroksen mursketarve 2,5 km:n pituudella oli alun perin 3 500 m³. Suunnittelussa selvisi, että näin suurta massamäärää ei voi suoraan lastata vetelän saven päälle. Kun suunniteltiin laittaa alusmaan päälle lujiteverkko, kiviaineksen tarve oli enää 2 200 m³.

Työ päätettiin tehdä vaiheittain. Urakan 1. vaiheessa avattiin sivuojat ja kaivettiin laskuojat. Sen jälkeen pidettiin puolen vuoden kuivumistauko ja mitattiin kantavuus uudestaan. Nyt kuivuneen tien mursketarve oli enää 950 m³. Ehkä on vaikea uskoa, mutta näin savikko käyttäytyy. Alkuperäisen mittauksen mukainen kantava kerros olisi maksanut 77 000 €, kantava kerros lujiteverkon kanssa 57 000 €, mutta alusrakenteen kuivattamisen jälkeen enää 21 000 €.

Hurstinkulman yksityistien alkupe- räinen kantavan kerroksen mursketarve 4 km:n pituudelle oli 1 700 m³. Kunnollisen ojituksen jälkeen alusrakenne ehti kuivua 3 kk. Uuden kantavuusmittauksen jälkeen havaittiin, että mursketarve onkin 1 200 m³. Rakenteen kantavuuden parantaminen koko tiepituudella maksaa nyt 125 000 € vähemmän kuivatustauon ansiosta. Kuivatusta tullaan vielä parantamaan laskuojia perkaamalla ja täydentämällä.

Valtion rahoitustuki

Valtion (ELY) avustuspäätöksissä tulisi huomioida eri työvaiheiden vaiheistus sekä työvaiheiden vaatimat aikatarpeet. Yksityistieavustukset ovat kolmen vuoden siirtomäärärahaa, joten sen puolesta edellä kuvatut, taloudelliset tienpitotoimet ovat mahdollisia. Avustuspäätösten tekemisessä tulisi myös ottaa huomioon, että hankkeiden kilpailutuksessa edulliset vuodenaajat ovat syksy ja talvi. ▼



» Juuri tehdyt sivuojat keväällä. Ojiin kerääntyy nopeasti ja paljon vettä tasaisella savikolla laajalta alueelta.



» Muutaman kuukauden jälkeen vesimäärät sivuojoissa ovat vähäisiä, laskuojat toimivat ja tiepohja on lujittunut. Kantavan kerroksen rakentaminen voi alkaa.



Kannuksen kaupungin yksityistiehanke

Sirpa Rekilä, tieisännöitsijä

Kannuksessa käytäntönä oli yli 50 vuotta ollut, että kaupunki hoiti kaikki yksityistiet kaikilta osin: peruskorjaukset ja vuosittaiset yksityisteiden kunnossapidot. Valtuuston päätös oli jäänne ajalta, jolloin valtio maksoi kunnille tukea yksityisteiden hoitoon. Kaupungin toimintalinjaus tarkoitti, että mm. tiekunnat olivat nukahtaneet, yksiköinnit jääneet vanhoiksi ja tietoisuus yksityisteistä lähes lakannut.

Kaupunki halusi saada asiat nykypäivään eli saada kaupungin hoitamat yksityistiet, niiden tienpito ja hallinto toimimaan ja ajan tasalle. Jotta tiekunnat pääsisivät toimintansa hyvin alkuun, päätettiin muodostaa erityinen kehittämishanke. Se sisälsi nykytilaselvityksen ja kehittämissuunnitelman:

1. Tie kuntien ajantasaisuuden ja toimivuuden selvittäminen. Tavoitteena toimivat tiekunnat, jotka ovat tietoisia tehtävistään ja vastuistaan. Työvaiheeseen kuului mm. mahdolliset tie kuntien perustamiset, uudet tieyksiköinnit ja tie kuntien perehdytys niille kuuluviin tehtäviin koulutuksen ja tiedotuksen avulla.

2. Kehittämissuunnitelma. Tavoitteena määrittellä teiden kunnossapidon ja parantamisen toteutuksen ja avustuskäytännön periaatteet. Työvaiheeseen kuului mm. teiden kuntoinventointi, merkittävyysluokitus ja kehittämissuunnitelma.

Kaikki tiekunnat olivat uinuvassa tilassa, kokouksia ei ollut pidetty kymmeneen vuosiin, osakkaat vaihtuneet ja hoitokuntien jäsenet jo mullan alla. Työtä siis riitti!

Hankkeessa ulkopuolinen konsultti teki tiekunnille uudet tieyksiköinnit. Teille tehtiin kuntokartoitukset ja merkittävyysluokitukset. Kuntoinventointi paljasti muutaman todella huonokuntoisen sillan ja rummun, jotka kor-

jattiinkin välittömästi. Vahingoilta säästyttiin. Koulutuksia ja tiedotustilaisuuksia pidettiin tiekuntajäsenille ja luottamushenkilöille. Yksityistieasia kirkastui, joskin hitaasti. Ihmiset eivät mm. tienneet asuvansa yksityisteiden varsilla, luulivat niitä kaupungin teiksi.

Kunnalliseen päätöksentekoon vietiin esitys, että tiekunnat itse hoitaisivat tiensä ja kaupunki maksaisi avustusta täysimääräisenä tämän hetkisen tienhoidon tason perusteella. Esitys ei mennyt läpi. Hyväksytyksi tuli sen sijaan malli, että tiekunta saisi valita, ottaako edelleen täydellisen palvelun kunnalta vai hoitaisiko itse tiensä ja kaupunki maksaisi.

Kaupunki auttoi tiekuntia järjestämällä ylimääräisiä tiekuntien kokouksia. Niissä tiekunnat valitsivat, kumpaa avustuskäytäntöä hakevat. Eli kaupunki lähetti tiekuntien puolesta kutsut, maksoi postikulut, kokouspaikat ja avusti kokouksien pidossa, jos tiekunnat sitä halusivat.

Vähitellen hoitokunnat ja toimitsijamiehet alkavat ottaa vastuuta tiekunnasta ja tiestä. Homma menee eteenpäin. Hitaasti, mutta varmasti.

Itse tulini mukaan projektiin sen aloitteen tekijänä, valtuutettuna ja teknisten palveluiden lautakunnan puheenjohtajana. Noissa rooleissa 'kyyty on ollut kova', koska hanke näytti henkilöityvän itseeni.

Samoihin aikoihin kiinnostus yksityistieasioihin vahvistui, joten hakeuduin tieisännöitsijöiden TIKO-koulutukseen. Sittemmin ilmeni, ettei kaupungilla riittänyt henkilöresursseja hoitaa hallinnon osalta kaikkia teitä ja sen työn kaupunki ulkoisti. Yritykseni voitti kisan ja aloin 1,5 vuotta sitten hoitaa Kannuksen kaikkien tiekuntien hallintoa, tehdä yksiköintejä uusille tiekunnille ja päivittämään niitä vanhoille tiekunnille. ▼



»Työnäytökset olivat päivän aikana kahteen otteeseen. Tieyhdistyksen edustaja seuraa liittymän parantamista.



»Tietönnäytöspäivän tilaisuudessa kävi noin 60 henkilöä. Etualalla Kouvolan kaupungin yksityistiekoordinaattori Markku Talvisto.



»Lopuksi liittymät saivat asfalttipäällysteen.



»Hankkeessa mukana eri tavoin ovat olleet mm. ELY-keskuksen Jukka Tamminen, tieisännöitsijä Heimo Einola, tiekunnan puheenjohtaja Marko Reijonen, urakoitsija Seppo Ruohoniemi ja kaupungilta Markku Talvisto. Kuva Jaakko Rahja

Työnäytöspäivä yksityistiellä Kouvola kannustaa peruskorjauksiin

Kouvolan kaupunki järjesti yhdessä yhteistyökumppaniensa kanssa tiekuntien edustajille yksityistien työnäytöspäivän syksyllä 2017.

Heimo Einola, tieisännöitsijä

Työnäytöspäivän suunnittelu alkoi kaupungin ja alueen tieisännöitsijöiden kanssa jo keväällä. Soveltuvaksi kohteeksi löytyi Wredebyn yksityistien tiekunnan perusparannushanke. Wredebyn tiekunta sijaistaa kaupungin eteläosassa Muhniemen kylässä.

Parantamishanke sisälsi kaksi kohdetta tiekunnassa. Muhniemenpolun itäpäässä oleva maantieliittymä (Elimäentie) kunnostettiin vastaamaan nykyajan vaatimuksia. Entinen Y-liittymä muutettiin turvallisemmaksi T-liittymäksi. Tällä kohteella oli urakoitsijan toimintaa esittelevä työnäytös, osa työstä oli jo valmiina ja osa ei. Toinen kohde oli Wredebyntien maantieliittymä Elimäentielle, jossa jyrkkä nousu kunnostettiin loivemmaksi, odotustasanne pidemmäksi ja tien linjaus liittymässä T-muotoiseksi. Tällä kohteella kaupungin tiehöylä teki pinnan muotoilua ja risteysaluetta asfalttia vaille valmiiksi.

Työnäytöspäivä sisälsi ensin hankkeen esittelyä ja sitten varsinaisen työnäytöksen. Väliajalla oli tarjolla kaupungin tarjoamaa pullakahvia ja makkaraa.

Edellä kuvatun hankkeen suunnittelun ensi vaiheet juontuvat jo noin viiden vuoden takaa. Vuonna 2013 tehtiin ensimmäiset kohteiden mittaukset sekä suunnitelmat. Niiden pohjalta projekti lähti eri vaiheiden jälkeen kunnolla liikkeelle vuonna 2015. Tiekunta päätti ryhtyä hankkeeseen ja haki siihen avustuksia ELY-keskukselta ja kaupungilta. Avustuspäätösten saannin jälkeen alkoi myös työnäytöstapahtuman tarkempi suunnittelu.

Ajan saatossa parannettavien tieosien linjaukset vähän muuttuivat, mutta yleiskuva pysyi alkuperäisenä. Materiaalikustannukset jäivät projektissa kohtuullisiksi, koska vanhojen liittymien materiaalia voitiin käyttää hyödyksi uusien liittymien jakavissa ja kantavissa kerroksissa. Molempiin risteyksiin tuli lopuksi asfalttikulutuspinna.

Parannushankkeen kustannukset olivat vajaat 60 000 €, josta ELY-keskuksen avustus 50 % ja kaupungin avustus 20 %. Tiekunnan 30 % osuudesta noin puolet oli kerätty etukäteen. ▼

Kuolonkolareja yksityisteillä

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

Onnettomuuksien tutkinnassa selvitetään seikkaperäisesti onnettomuuden kulku, riskitekijät, seuraukset ja olosuhteet. Lautakunnat eivät ota kantaa syyllisyys- tai korvauskysymyk-

siin. Tutkijalautakunnassa on edustettuna poliisitoimen, lääketieteen, ajoneuvotekniikan, tienpidon ja käyttäytymistieteen tuntemus. Lisäksi voidaan käyttää erityisasiantuntijoita.

Tapaus 1

Nuorukainen kevytmoottoripyörällä

KEVYTMOOTTORIPYÖRÄ suistui oikealle ulos yksityistieltä vasemmalle johtavassa kaarteessa.

Kuljettaja ajoi yksityistietä päiväsaikaan huomattava tiekohtaista nopeusrajoitusta kovempaa, menetti ajoneuvon hallinnan, suistui tieltä ulos ja törmäsi tien vieressä kasvaneeseen puuhun. Kuljettaja kuoli onnettomuutta seuraavana päivänä.

Sorapintainen yksityistie oli kuiva, hyväkuntoinen, irtosoraa, ajorata leveydeltään 3,5 m. Tiellä oli nopeusrajoitus 40 km/h. Kypärää käyttänyt nuori kuljettaja oli saanut ajokortin alle kuukausi aiemmin.

PARANNUSEHDOTUS: Tieympäristön pehmentäminen raivaamalla tienvarren puustoa.

Tapaus 2

Rattijuopunut

HENKILÖAUTO suistui sillan jälkeen ensin vasemmalle puolelle sivuojaan, sinkoutui sitten takaisin tielle ja pysähtyi ajoradalle kyljelleen. Vahvassa humalatilassa ollut kuljettaja sinkoutui ulos autosta jääden puristuksiin auton alle, mihin menehtyi.

Tie oli sorapäällysteinen ja kuiva, nopeusrajoitus 40 km/h. Auton nopeudeksi arvioitiin ainakin 80 km/h. Sillan kansi oli tien muuta pintaa korkeammalla. Auto oli hypännyt sillan kohdalta ilmaan, jolloin kuljettaja menetti ajoneuvon hallinnan.

Tutkinnassa ilmeni mm., että kuljettajalla oli vaarallinen suhtautuminen liikenteeseen; käytti usein suuria ajonopeuksia, oli aiemmin syyllistynyt kolmesti rattijuopumukseen.

PARANNUSEHDOTUKSET: Tien tulisi olla tasalaatuinen ja poikkeukselliset kohdat kuten 'hyppyrät' tulisi korjata, rattijuopumusvalvontaa tulisi lisätä, ajoneuvoihin alkulokko ja älykäs nopeudensäätöjärjestelmä ja turvavöiden käyttöön pakottava järjestelmä.

Tapaus 3

Tasoristeys

PAKETTIAUTO lähestyi tuttua yksiraiteisen rautatien tasoristeystä, pysähtyi sitä ennen, mutta lähti sitten liikkeelle ajautuen matkustajajunan alle. Auto raahautui 385 m junan etuosassa, kuljettaja kuoli.

Tapahtumahetkellä sää oli valoisa, pilvipoutainen. Pakettiauton nopeus arviolta 5–10 km/h, junan nopeus 100 km/h. Ilmeisesti auton kuljettaja ei tutussa tasoristeyksessä havainnut oikealta tulevaa junaa eikä junan kuljettajalla ollut mahdollisuuksia pysäyttää junaa ennen törmäystä.

Tasoristeys oli vartioimaton ja siitä puuttivat ennakkovaroitusmerkit. Tasoristeysnäkemä oli 8 m ennen kiskoja noin 200 m ja 15 m ennen kiskoja noin 25 m, mikä ei täytä

vaatimuksia. Näkemäesteenä näkemäalueella oli lisäksi hylätty leikkuupuimuri.

PARANNUSEHDOTUKSET: Näkemäesteet raivattava säännöllisesti, näkemäalueilta pois alueelle kuulumattomat ja näkemää haittaavat laitteet, tasoristeyksien vähentäminen, junien havaittavuutta parannettava valoilla tms. ratkaisulla, vetureiden keulaosaa kehitettävä turvallisemmaksi, nopeusrajoituksen alemmaksi rataosuuksilla, joilla tasoristeyksissä huonot näkemät.

Lähde: Onnettomuustietoinstituutti OTI, tutkinnan koordinaattori Juha Nuutinen



» Myös yksityisteillä tapahtuu ikäviä liikenneonnettomuuksia.

Varo hevosta!

KAKSI RATSASTAJAA ratsasti kävelyvauhtia poneilla yksityistien reunassa. Tiessä oli kulkusuunnassa vasemmalle kaarre, jonka sisäkaarteessa kasvoi näkemiä haittaavia puita. Täysperävaunullinen kuorma-auto tuli vastakkaisesta suunnasta, jolloin ponit pelästyivät.

Kohtaamistilanteessa toinen poneista jäi osittain perävaunun pari-pyörien alle, jolloin kuljettaja jarrutti ja teki väistöliikkeen. Ponin ratsastaja putosi jääden perävaunun renkaiden alle. Tutkijalautakunnan mukaan ajoneuvoyhdistelmä saapui kaarteeseen olosuhteisiin nähden liian suurella nopeudella eikä hiljentänyt nopeutta havaittuaan ratsukot. Tien nope-

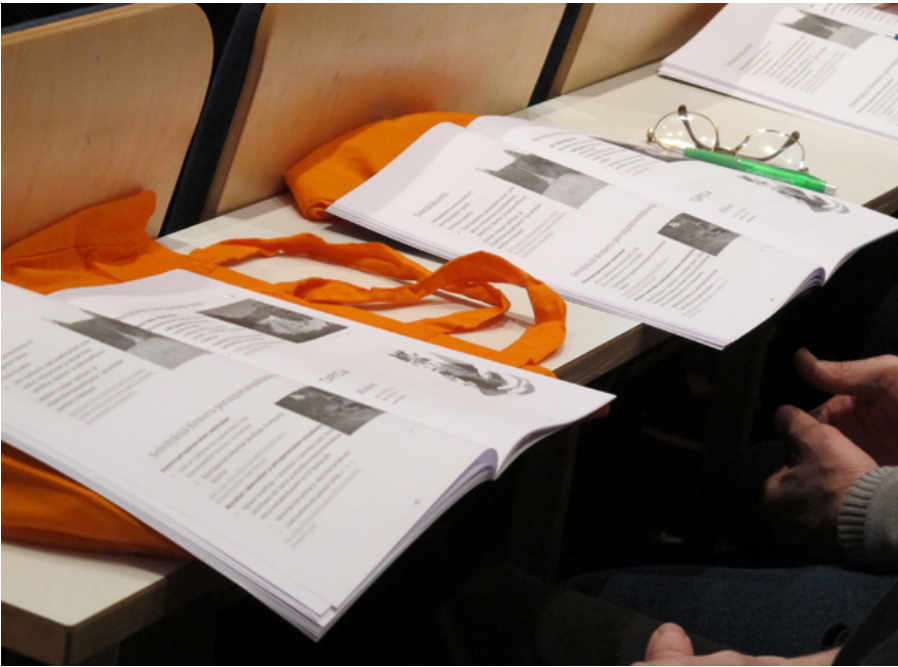
usrajoitus 80 km/h oli liian korkea suhteutettuna tien leveyteen 6 m.

Parannusehdotukseksi lautakunta nimesi hevosliikenteen välttämisen ajoneuvoliikenteen seassa, erillisten maastoratsastusreittien suunnittelun, ratsastajien valistamisen ajoradalla ratsastamisen vaaroista, hevosen taluttamisen tiellä, nopeusrajoituksen alentamisen, kuljettajien valistamisen oikeista toimintatavoista havaittaessa hevosia tiellä ja tienvarsi-kasvillisuuden raivaamisen näkemien parantamiseksi. ▽

Lähde: Hevosista varoittamisen periaatteet Uudenmaan ELY-keskuksen alueella, raportti 21-2017



» Eläimiä kannattaa varoa liikenteessä.



TIEYHDISTYS VUONNA 2018

Yksityistietapahtumia

Vuonna 2018 Tieyhdistys järjestää muutamia yksityisteihin liittyviä tilaisuuksia ja koulutusta.

Tammikuu

Eryteisesti kuntien tielautakunnille (jäsenet ja valmistelijat) suunnattu yhden päivän Tielautakunta-koulutus kuudella paikkakunnalla: Kuopio, Kouvola, Forssa, Laukaa, Seinäjoki ja Oulu. Katso artikkeli tältä sivulta.

Helmikuu

Yksityisteiden Talvipäivä 7.2. Lahti. Ks. artikkeli toisaalla tässä lehdessä.

Maaliskuu

Yksityisteiden sillat -kuntotarkastajakurssi 20.-22.3. Kangasala, yhdessä Liikenneviraston kanssa.

Huhtikuu

Yksityisteiden lossipäivä 18.4. Mikkeli, yhdessä Saaristoasian Neuvottelukunnan kanssa.

Maaliskuu–toukokuu

Hakuaika syksyllä pidettävään tieisännöitsijöiden TIKO koulutukseen sekä yksityistieasioiden 'korkeakouluun'. Ks. artikkelit toisaalla tässä lehdessä.

Syksy

Tieisännöitsijöiden TIKO-koulutus, Yksityistieasioiden korkeakoulu ja Tieisännöitsijöiden neuvottelupäivä. Alueelliset Yksityistiepäivät pidetään noin 15 paikkakunnalla helmi-maaliskuussa 2019.

► Lisätietoja ja ilmoittautumiset sivulla www.tieyhdistys.fi.

Kuntien tielautakuntien jäsenille ja valmistelijoille Tielautakunta-koulutusta

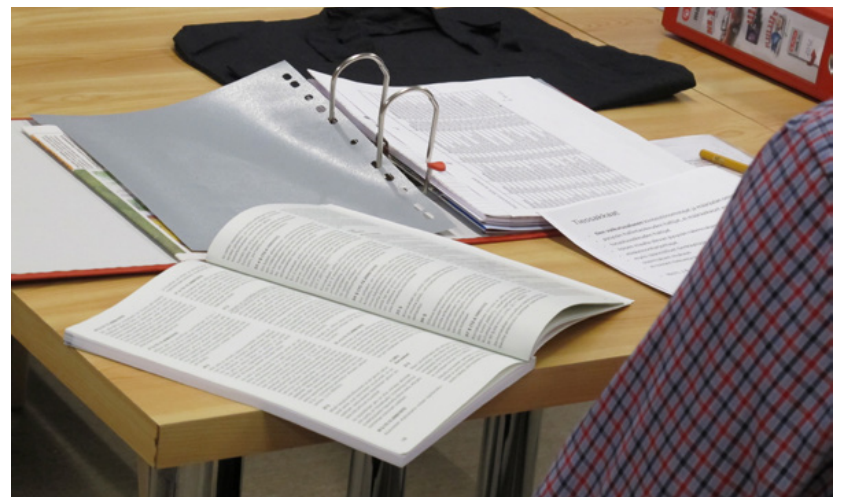
TIEYHDISTYKSELTÄ ON TOIVOTTU viime vuonna valituille kunnan tielautakunnille, valmistelija ja jäsenet, suunnattua Tielautakunta-koulutusta. Tielautakunnan toiminta on tunnetusti vastuullista, nyt asiaan liittyy myös orastava yksityistielain uudistus. Sen pitäisi tulla voimaan, mutta vasta 1.1.2020 ja tielautakuntien toiminta loppuisi vasta 30.6.2020.

Tielautakunta-tilaisuuksia on kuudella paikkakunnalla alkuvuonna 2018 seuraavasti:

- KUOPIO tiistai 16.1. Hotelli Iso-Valkeinen
- KOUVOLA keskiviikko 17.1. Sokos Hotel Vaakuna
- FORSSA torstai 18.1. Scandic Forssa
- LAUKAA keskiviikko 24.1. Hotelli Peurunka
- SEINÄJOKI torstai 25.1. Sokos Hotel Lakeus
- OULU perjantai 26.1. Hotelli-ravintola Lasaretti

Tilaisuuksissa on osanottajien enimmäis- ja minimirajoitus. Osanottohinta 255 euroa/hlö (+alv), Tieyhdistyksen jäsenkuntien edustajille 205 euroa/hlö (+alv). Kurssimaksu sisältää luentoaineiston ja muun materiaalin ohella tulo- ja iltapäiväkahvin ja lounaan.

► Ohjelma ja ilmoittautuminen verkkosivulla www.tieyhdistys.fi



► Tielautakunta joutuu kokouksissaan monesti ratkomaan hyvinkin visaisia asioita.

Tiellä liikkujan turvaksi

OMAKOTITIE

Meiltä CE-merkityt liikennemerkkit, lisäkilvet ja tienviitat

Suoraan varastostamme mm. pystytytarvikkeet, aurasviitat, reunapaalut turvakilvet

LIKENNETUOTTEET OY

Liikenne- ja teollisuuspeilit

Asiaton oleskelu kielletty

Alueella talitontti videovalvonta

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

Kotimaiset Jita-rumpu-putket...

...TIENRAKENTAMISEEN!

Laaja valikoima kokoluokassa 110–1360 mm, pituudet 6 m, 8 m ja 10 m.

Kysy tarjous kohteeseesi!

JITA OY
Vettä varten

Lahdessa 7.2.

YKSITYISTEIDEN TALVIPÄIVÄ

LAHDESSA PIDETÄÄN valtakunnallinen Yksityisteiden Talvipäivä keskiviikkona 7.2.2018. Paikkana on koulutuskeskus Salpaus (Ståhlberginkatu 4 B).

Joka toinen vuosi järjestetään Suomessa kansainvälinen tapahtuma Talvitiepäivät – Winter Road Congress. Sen yhteydessä on kone- ja laitenäyttely sekä talvikunnossapidon työnäytöksiä. Näin ollen on luontevaa pitää samassa yhteydessä Yksityisteiden Talvipäivä. Edellinen kerta oli 2016. Silloin Tampereella kokoontui reilusti yli 200 yksityistieihmistä.

Tällä kertaa esillä on ajankohtaista tietoutta, kuten yksityistielain uudistus, kuolonkolarit ja liikenneturvallisuus yksityisteillä, valtion rahoitustuki, routa ja kelirikko, rumpujen jäätyminen, yksityistieliittymät ja talvihoito yleensä. Kannattaa tulla kuulemaan ja kyselemään myös poliisin toiminnasta yksityistiellä.

Iltapäivällä ohjelmassa on tutustuminen tiealan kone- ja laitenäyttelyyn ja kunnossapidon työnäytöksiin viereisessä Urheilu- ja Messukeskuksessa ja sen edustalla.

Yksityisteiden Talvipäivä on tarkoitettu erityisesti tiekuntien hoitokunnille ja yksittäisille osakkaille, kuntien ja yhteisöjen toimihenkilöille, tielautakuntien jäsenille sekä mm. yksityisteiden monille käyttäjätahoille kuten metsäyhtiöt, elintarviketeollisuus, soraфирmat, hevostallit jne.

Osallistumismaksu (laskutetaan) on 94 euroa (sis. alv) tai 78 euroa/hlö (sis. alv) maksajan ollessa Tieyhdistyksen jäsen. Kun liittyy jäseneksi, alkaa jäsenetu heti liittymisen jälkeen. Hintaan sisältyvät tulokahvi, lounas, asiantuntijaluennot ja -neuvonta, esitelmäaineisto ja kassi.

Tilaisuuden päätteeksi arvotaan läsnä olevien kesken lumikola. Tieyhdistys ei anna lumitakuuta eli, että kolattavaa olisi 7. helmikuuta joka puolella maata!

► Ilmoittautuminen osoitteessa:
talvitiepaivat.fi

Tilaisuuden päätteeksi arvotaan läsnä olevien kesken lumikola.



YKSITYISTEIDEN TALVIPÄIVÄ 7.2.

Talvinen tienpito ja liikenne

Koulutuskeskus Salpaus
Ståhlberginkatu 4 B, Lahti

OHJELMA

- 8.30 Ilmoittautuminen ja tervetulokahvi**
- 9.00 Yksityistielaki uudistuu – esitys nyt eduskunnassa**
Kaisa Kuukasjärvi LVM
• Lakiesitys annettu eduskunnalle, hyväksyntä kesällä?
- 9.45 Tienpidon rahoitus nyt ja jatkossa**
Jaakko Rahja, Tieyhdistys
• On etsikkoaika hakea ELY-rahoitusta ja Kemera-avustusta.
- 10.00 Routa, kelirikko ja talvihoidon muita tärppejä**
Jaakko Rahja
• Miksi routa syntyy ja mikä on kelirikko?
• Voiko kevätkelirikoon varautua - onko pakko hiekoittaa?
• Kuka korvaa yliaurusvahingon?
- 10.25 Jaloittelutauko**
- 10.45 Rummun jäätyminen, jäätyminen estäminen ja sulatus**
Jaakko Rahja
• Voiko rummun jäätyminen estää?
- 11.05 Yksityisteiden onnettomuuksista**
Juha Nuutinen, Onnettomuustietoinstituutti
- tutkijalautakunnat raportoivat yksityisteiden kuolonkolareista
- 11.30 Poliisi ja yksityistiet**
Hämeen poliisilaitoksen edustaja
• Valvooko poliisi yksityistiellä?
- 12.00 Lounas**
- 13.00 Yksityistieliittymä, sen hoito ja vastuut**
Nina Raitanen, Tieyhdistys
• Miksi maantieliittymän hoitaminen on tärkeää?
• Liittymärummun hoitovastuu muutoksessa.
- 13.20 Keskustelua, kysymyksiä, mitä muuta yksityistierintamalla tapahtuu**
- 13.40 Siirtyminen työnäytösalueelle Urheilu- ja Messukeskuksen edustalle**
- 14.00 Talvihoidon koneiden työnäytöksiä**
- 15.00 Tutustuminen kone- ja laitenäyttelyyn Urheilu- ja Messukeskuksessa**

Lisäksi mahdollisuus osallistua Talvitiepäivien muuhun ohjelmaan:

- 16.45** Talvitiepäivien Keynote Sessio
Urheilu- ja Messukeskuksen kokoustilassa
- 18.00** Get together -ilta Talvitiepäivien näyttelytilassa,
ruoka- ja juomalippu 50 €

Tilaisuudessa voi hankkia edulliseen tapahtumahintaan oppaat:

- Yksityisteiden hallinto (25 €)
- Yksityistien kunnossapito (30 €)
- Yksityistien parantaminen (40 €)



Vapaa pääsy näyttelyyn
ja työnäytöksiin!

Talvitiepäivät Lahdessa 7.–8.2.

TEIDEN JA KATUJEN talvikunnossapitoon ja -liikenteeseen keskittyvä tapahtuma Talvitiepäivät – Winter Road Congress järjestetään jo 32. kerran. Tällä kertaa pitopaikkana on Lahti ja siellä Messukeskus hyppyrimäkien kupeessa. Talvitiepäivillä voi tutustua kone- ja laitenäyttelyyn, ihastella työnäytösten suorituksia ja päivittää tietämystä seminaarissa.

Talvitiepäivien ytimenä on konenäyttely, jossa on esillä teiden, katujen ja kiinteistöalueiden kunnossapitokalustoa, laitteita ja palveluja. Koneet ja ammattikuljettajat pääsevät näyttämään taitonsa ulkona hallin edustalla järjestettävissä työnäytöksissä. Työnäytösuoritukset arvioidaan ja parhaat suoritukset palkitaan diplomeilla torstain 8.2. työnäytöksessä.

Talvikunnossapidon ja talviliikenteen kansainvälisessä seminaarissa opitaan uutta talvikunnossapidosta, urakoinnista, ammattiliikenteestä, kunnossapidon ja liikenteen digitalisaatiosta sekä pyöräilyväylien talvihoidosta.

Talvitiepäivät järjestävät Suomen Tieyhdistys, Lahden kaupunki, Liikennevirasto, Uudenmaan ELY-keskus sekä Pohjoismainen tie- ja liikennefoorumi PTL. Kaikki tapahtumaan liittyvä tieto löytyy sivulta www.talvitiepaivat.fi.

Tervetuloa näyttelyyn

Näyttely on avoinna ke 7.2. klo 9–16 ja to 8.2. klo 9–15. Näyttelyyn on vapaa pääsy molempina päivinä – kannattaa siis tulla isommallakin porukalla Lahteen.

Entä jos ei ole lunta?

Työnäytöksissä Salpausselän hiihtokeskuksen tuntumassa nähdään vähälumisenakin talvena lunta. Nimittäin tarvittaessa sitä tykitetään.

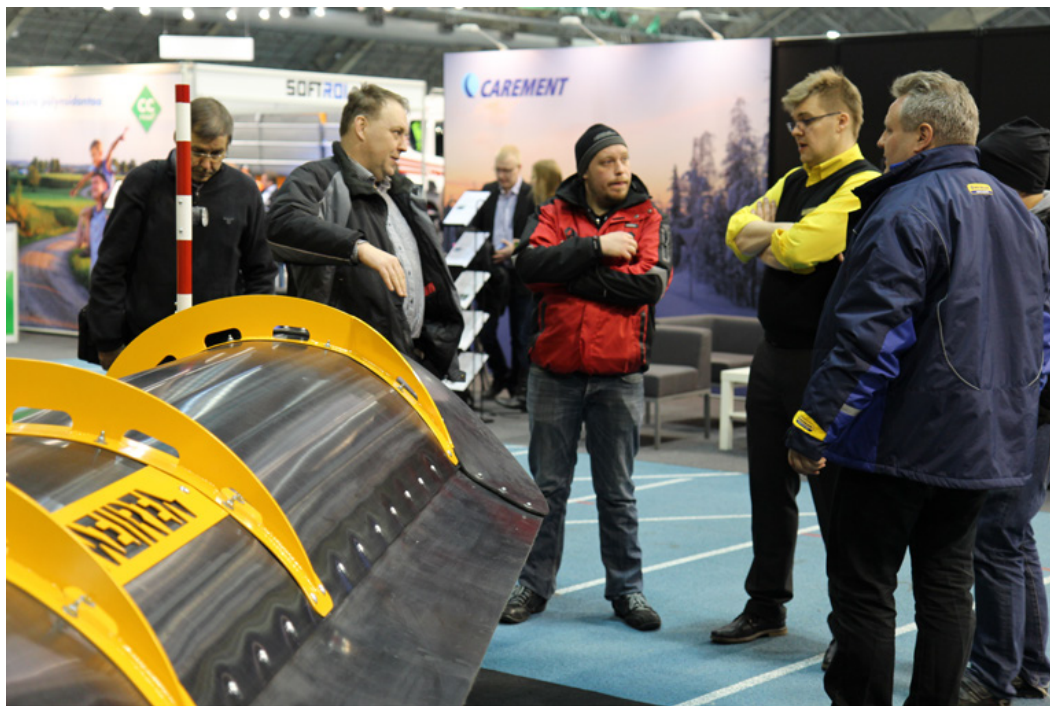
Työnäytös pidetään ke 7.2. klo 14 ja uudelleen torstaina 8.2. klo 11. Työnäytöksissä esitetään erityisesti koneuutuuksia ja työmenetelmiä kuten auraus, liukkauden torjunta, lumenkuormausta.

Mahdollisuus testata

Näyttelyn kokeilukentällä voi kokeilla tienpidon koneita simulaattoreilla. Liikenneturvan tarkkaavaisuusmatolla on mahdollisuus testata, kuinka tarkkaavainen on liikenteessä.

Yksityisteiden Talvipäivä

Toissa vuonna suuren suosion saanut Yksityisteiden Talvipäivä järjestetään 7.2. läheisessä koulutuskeskus Salpauksessa. Tilaisuus on tarkoitettu lähinnä tiekuntien vastuukantajille, kuntien edustajille ja teiden käyttäjille. Yksityistietilaisuus alkaa klo 9 ja jatkuu koko päivän sisältäen myös työnäytösten seuraamisen klo 14 ja tutustumisen näyttelyyn. ▼



TERVETULO A NÄYTTELYYN

Keskiviikkona 7.2. klo 9–16, työnäytös klo 14 ja torstaina 8.2. klo 9–15, työnäytös klo 11

www.talvitiepaivat.fi



» Tiesännöitsijöiden neuvottelupäivän osanottajia.



» Vuoden Tiesännöitsijä 2017 tunnustuspalkinnon Tarja Takkuselle luovuttivat Tieyhdistyksen Nina Raitanen sekä vastaavan tunnustuksen aikaisemmin saaneista Kari Äikäs (2013), Jouko Ruotsalainen (2014), Ilkka Pietiäinen (2016), Mervi Laitinen (2012) ja Aija Uusoksa (2015).

Tiesännöitsijöitä koolla Tampereella

TIEYHDISTYKSEN TIKO-koulutuksen käyneet tiesännöitsijät kokoontuvat yleensä vuosittain valtakunnalliseen neuvottelupäivään. Vuoden 2017 neuvottelupäivä järjestettiin Tampereella marraskuun alussa.

Tiesännöitsijöiden neuvottelupäivä on sellainen ammatitapahtuma, jossa käydään läpi laajasti yksityisteihin liittyviä käytännön kysymyksiä kuten lain tulkintoja, suosituksia esimerkiksi yksiköintiin, käytäntöjä tienpitoon jne. Tällä kertaa aiheina olivat muun muassa:

- TIKO kehitysosuuskunta ja sen teettämä toimintajärjestelmä tiesännöitsijöille
- yksityistielain uudistuksen tilanne
- rakentamisen tiedonantovelvollisuus ja tilaajan vastuu
- kaapelit yksityistiellä
- muita suosituksia ja käytäntöjä

Tanja Ruononen Verohallinnosta kävi läpi rakentamisen tiedonantovelvollisuutta. Tilaajana tiekunta on tiedonantovelvollinen ja antaa urakkailmoitukset kuukausittain, jos rakentamisen urakka (ml. perusparantaminen) on yli 15 000 € (alv 0 %). Päätoimittajana toimivan yrityksen on annettava hankkeen kaikkien toimijoiden puolesta hankkeen työntekijätiedot.

Seuraava tiesännöitsijöiden valtakunnallinen neuvottelupäivä on kuluvan vuoden marraskuun alkupuolella.

» Verohallinnon Tanja Ruononen piti hyvän katsauksen rakentamisen tiedonantovelvollisuudesta.



Valtion, kuntien, yritysten ja yhteisöjen yksityistiehenkilöille

Yksityistieasioiden "korkeakoulu" 2018

Tieyhdistys on jo viisi kertaa järjestänyt suosituksi tulleen erityisasiantuntija-koulutuksen eli ns. Yksityistieasioiden Korkeakoulun. Viimeksi tällainen koulutus oli toissa vuonna.

Koulutuksen tavoitteena on syventää ja laajentaa yksityistieasioiden kanssa työkseen toimivien toimihenkilöiden yksityistietuntemusta. Koulutuksen on tähän mennessä vuosina 2007, 2009 ja 2012, 2014 ja 2016 käynyt noin 90 henkilöä julkishallinnosta sekä erilaisista yrityksistä ja yhteisöistä.

Koulutusta ei suinkaan järjestetä joka vuosi, vaan tarve ja kiinnostus arvioidaan. Nyt Tieyhdistys on valmistautunut pitämään seuraavan koulutuksen syksyllä 2018. Kurssille otetaan osanottajia rajoitettu määrä, ei enempää kuin noin 20.

Koulutus koostuu kahdesta koulutusjaksosta, jotka ovat kolmipäiväisiä. Ensimmäinen jakso on syys-lokakuussa Keski-Suomessa ja toinen jakso marras-



» Vuoden 2016 'korkeakoululaiset' kesäisissä tunnelmissa jakson I alkaessa.

kuussa Etelä-Suomessa. Aivan alussa ja myös jaksojen välissä tehdään kotitöitä. Kurssiohjelma koostuu mm. yksityistienpitoon liittyvästä lainsäädännöstä, toimitus- ja viranomaisasioista, tiekuntien hallinnosta, tiesännöinnistä, vastuista, yksiköinnistä, rahoituksesta sekä tietysti tienpidon teknisistä asioista. Yksitystielain uudistusta käydään läpi sen hetkisen tilanteen mukaisesti. Kouluttajina ja luennoitsijoina ovat kunkin aihepiiriin parhaat asiantuntijat.

Haku on toukokuun puoliväliin mennessä. Koulutuksen tarkemmat ajat ja paikat, ohjelma ja tiedot kurssimaksusta ym. löytyvät hyvissä ajoin keväällä 2018 Tieyhdistyksen sivuilta. Kurssimaksu 2 480 euroa (+alv) kattaa koko laajan koulutuksen, usean kurssikirjan ja muun mittavan koulutusmateriaalin, majoituksen 2 h huoneissa sekä muun täyshoidon kaikkina kurssipäivinä. Osallistujien kontolle jäävät matkakulut. ▼

Vuoden Tieisännöitsijä 2017

YKSITYISTEIDEN TIEISÄNNÖITSIJÖIDEN

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

Marraskuun alussa 2017 vieremäläinen Tarja Takkunen sai vastaanottaa Vuoden tieisännöitsijä 2017 -tunnustuspalkinnon ja siihen kuuluvan kunniakirjan. Tunnustus luovutettiin Tampereella, jonne oli kokoontunut lähes sata tieisännöitsijää valtakunnalliseen neuvottelupäivään.

Tarja Takkunen aloitti tieisännöinnin jo vuosia sitten. Hän on tarjonnut osaamistaan ja palvelujaan kymmenille tiekunnille erityisesti Ylä-Savossa. Takkunen on ollut myös mm. kouluttajana yksityistiehankeessa Lapissa ja neuvojana Yksityistieasioiden neuvontapuhelimessa sen toiminnan alusta 2008 alkaen.

Tieyhdistyksen kouluttamia Tieisännöitsijöitä on Suomessa ollut vuodesta 2003 lähtien. Koulutuksen käyneitä on kaikkiaan yli 250. Seuraava koulutus on syksyllä 2018, siihen on hakuaika keväällä. Tieisännöitsijä on ainutlaatuinen ammattikunta. Sellaisia ei ole missään muualla kuin Suomessa. ✓



➤ Tarja Takkunen Vieremältä 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 |
| 2017 | Tarja Takkunen |



Oivallinen tunnustus Yksityistie-ansiomerkki

TIEYHDISTYKSEN 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.tieyhdistys.fi/yksityistiet/yksityistieansiomerkki).

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

Vuonna 2017 merkin saajia oli 28 yksityistieasioissa ansioitunutta henkilöä.

**ROAD
MASTERS**
roadmasters.fi

YRITYKSEN ERIKOISOSAAMISTA
Kantavuusmittauspalvelut
pudotuspainolaitteella ja levykuormituslaitteella

Kunnossapidon alueurakoiden
laadunvalvonta

Paluuheijastuvuusmittaukset

Tieverkon inventoinnit

Kantavuusmittaukset yksityisteiden
perusparannusten suunnitteluun

Liikenteenohjaukset ja törmäysvaimennin



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

- Tie mittaamaton -

Yksityisteiden tieisännöitsijäksi?

TIKO-tieisännöitsijäkoulutus syksyllä

Tieyhdistys järjestää vuoden 2018 syksyllä seuraavan TIKO-tieisännöitsijäkoulutuksen. Kurseja on yksi tai kaksi, mm. hakijamäärästä riippuen. Yhteen kurssiin valitaan 20–25 kurssilaista koko maasta. Hakuaika päättyy toukokuun puolivälissä.

Yksityisteiden tieisännöitsijäkoulutuksen kautta varsin moni on onnistunut luomaan itselleen toimivan elinkeinon – yksityisteiden tieisännöinnin. Alun alkaen ajateltiin, että kyse on vain sivuelinkeinosta, mutta päätoimisten tieisännöitsijöiden määrä lisääntyy koko ajan.

Tieisännöitsijöitä koko maassa

Tieisännöitsijöitä on tähän mennessä koulutettu koko maahan yhteensä yli 250. Tällä kertaa koulutukseen valitaan yhdelle kurssille 20–25 kurssilaista koko Suomesta, kurseja on siis yksi tai kaksi.

Kurssilaisvalinnoissa painotetaan erityisesti alueita, joilla ei ole toimivaa, aiemmin koulutettua tieisännöitsijää. Hakijaksi aikovan kannattaa ottaa tieisännöitsijöiden tarpeesta ja kysynnästä hiukan selkoa tiedustelemalla esimerkiksi oman tai naapurikunnan yksityistiehenkilöltä tai soittaa alueen jo olevalle tieisännöitsijälle.

Varsinaisia koulutus- tai ammattitaitovaatimuksia ei edellytetä. Kuitenkin jonkinlai-



» Vuoden 2017 kurssilaiset ensimmäisellä lähijaksolla.

nen yksityistie maailman tuntemus on liki välttämätöntä. Muutoin on aika vaikea ottaa homma haltuun. Hakijana voisi näin ollen olla esimerkiksi yhden tai useamman tien asioita hoitavat toimitsijamies tai hoitokunnan jäsen.

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

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

Tieisännöitsijä hoitaa teiden hallinnolliset tehtävät, tilaa ja valvoo töitä jne. Hän toimii useimmiten hoitokuntien apuna, joskus myös toimitsijamiehenä. Muutamat kunnat käyttävät tieisännöitsijän palveluita mm.

toimitusten ja avustuspäätösten valmisteluissa ja kouluttamisessa.

Ohjelma ja ilmoittautuminen

Koulutus koostuu kolmesta tiiviistä kurssijaksosta sekä niitä ennen ja niiden välillä tehtävistä välitöistä. Kurssijaksoista kaksi ensimmäistä on 3-päiväisiä ja viimeinen 2-päiväinen.

Ensimmäinen kurssijakso pidetään syyskuussa, toinen lokakuussa ja kolmas jakso 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 680 euroa (sis. alv). Maksu kattaa koulutuksen ja kurssimateriaalin lisäksi majoituksen ja täysihoidon kaikkina kurssipäivinä. Koulutuksen rahoituksesta iso osa tulee liikenneviranomaiselta osana yksityisteiden valtionapua. ✓

Hae
TIKO-tieisännöitsijä-
koulutukseen
15.5.2018 mennessä
Hakulomake ja lisätietoa löytyy
osoitteesta www.tieyhdistys.fi

Tiekunnan tarpeelliset tietolähteet

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

Yksityisteiden hallinto

168 s., 32 € - Tieyhdistyksen jäsenille 25 €

Yksityistien kunnossapito

108 s., 38 € - Tieyhdistyksen jäsenille 30 €

Yksityistien parantaminen

140 s., 48 € - Tieyhdistyksen jäsenille 40 €

