



. F562



Yksityistieasioiden tiedotuslehti | Julkaisija Suomen Tieyhdistys

# YKSITYISTIE

## UUTISET 2020



### Vuosi uutta lakia

s. 5

**Yksityistiet eivät ole yksityinen asia**

s. 3

**Valtionavustuksia kannattaa hakea nopeasti**

s. 6

**Auraus on tärkeä osa kunnossapitoa**

s. 14



### TALVITIEPÄIVÄT

33. TALVITIEPÄIVÄT  
TAMPEREEN MESSUKESKUS 12.-13.2.2020

– NÄYTTELY  
– TYÖNÄYTÖKSET – SEMINAARI

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

### TIEKUNNAN ASIAT KUNTOON!

Kätevästi Internetissä NetWintie-ohjelmalla

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

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

p. 040 5589 137  
[sales@matriset.fi](mailto:sales@matriset.fi)  
[www.matriset.fi](http://www.matriset.fi)



Ohjelmistoja tiekunnille  
30 vuoden kokemuksella



### YksityistieUutiset 2020

Yksityistieasioiden tiedotuslehti

#### Julkaisija

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

#### Toimitus

Simo Takalammi  
Nina Raitanen  
Jaakko Rahja

#### Kansikuva

Annukka Koski

#### Ulkoasu

I-Mediat Oy

#### Paino

I-print Oy

#### Painos

24 000

ISSN-L 2243-271X

ISSN 2243-271X (Painettu)

ISSN 2243-2728 (Verkkójulkaisu)

#### Osoitetietolähde

Tieyhdistyksen  
yksityistieosoitteisto

#### Osoitteenmuutos

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

Yksityistieasioiden tiedotuslehti | Julkaisija Suomen Tieyhdistys  
**YKSITYISTIE**  
UUTiset 2018

## Pääkirjoitus



Simo Takalammi

## ”Todellako pitää lakia noudattaa?”

Uuden yksityistielain kanssa on nyt eletty vuosi ja useimmat tiekunnat ovat pitäneet ensimmäiset kokouksensa. Kokonaisuudessaan uusi laki on osoittautunut positiiviseksi ja sen kanssa pärjätään.

Suurimmat tietooni tulleet ongelmat ovat koskeneet kokouskutsuja ja monessa tiekunnassa ei ole uskottu mitä laissa lukee. Kokouskutsut on todellakin lähetettävä jokaiselle tieosakkaalle, kunhan hänen osoitteensa on tiekunnalla tiedossa. Lehti-ilmoitukset tai mailoituriin niitatut kutsut ovat vain täydentäviä kutsuja, eikä niissä pidättäytyen saada pidettyä laillista kokousta. Olen ollut hieman hämmästyneet kyselyistä, että todellako lakia on noudatettava. Vastaus on tietysti selvä eli niin se on. Paljolti kyse on vanhasta pois oppimisesta.

Toinen ongelma ovat olleet kunnat, joissa yksityistieiden kunnossapito on vuosikymmenet ollut kunnan vastuulla, eikä tiekuntien ole tarvinnut tehdä mitään tien hoitamisen eteen. Nyt uusi laki edellyttää avustuksen saamiseksi tiekunnan olevan aktiivinen eli vähintään paikallinen kokous on pidettävä. Tästä on kuitenkin monessa tapauksessa tehty turhan suuri ongelma, koska laki antaa mahdollisuuden kokoustamiselle neljän vuoden välein. Toinen vaihtoehto on asiantuntevan tieisännöitsijän

käyttäminen, jolloin tieosakkaiden ei tarvitse itse huolehtia käytännön toimista. Valitettavasti eräät kunnat ovat käyttäneet tilannetta hyväkseen ja tehneet poliittisen päätöksen tiekuntien avustamista irtautumiseen. Kunnilla on tietysti tähän oikeus, mutta siitä ei sovi syyttää uutta yksityistielakia. Maakunnista on kuulunut kuntien käyttävän lakimuutosta härskesti perusteena avustusten päättämiseksi.

Valitettavan moni kunta on halunnut irtautua kokonaan yksityistieiden avustamisesta ja käyttänyt uutta lakia tekosyynä siihen. Tämä on kuitenkin kuntien oma päätös. Lain muutos ei millään tavoin ohjaa siihen, eikä kannusta kuntia olemaan avustamatta tienkuntia. Onneksi on myös lukematon määrä kuntia, jotka ymmärtävät yksityistieiden merkityksen kunnan elinvoimaisuudelle niin maa- ja metsätalouden kuin loma-asukkaidenkin tuoman rahan myötä.

Tieyhdistyksen sisällä on tapahtunut myös suuri muutos, kun Jaakko Rahja on jäänyt ansaitsemalleen eläkkeelle ja aloitin hänen tilallaan viime kesänä. Jaakon saappaat ovat niin mahdottoman suuret, ettei niiden täyttäjää löydy mistään, mutta yksityistieasioita viemme yhdessä teidän jäsenten ja yhteistyökumppaneidemme kanssa eteenpäin. ▼

„ Onneksi on kuntia, jotka ymmärtävät yksityistieiden merkityksen kunnan elinvoimaisuudelle.



### 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  
Johtaja Simo Takalammi

Tieyhdistyksen jäsenasiat  
Toimistosihiteeri Tarja Flander

### Jäsenyys Suomen Tieyhdistyksessä kannattaa!

Rahanarvoisia etuja tiekunnille!  
Tutustu tarkemmin  
[www.tieyhdistys.fi](http://www.tieyhdistys.fi)



### YKSITYISTIEASIOIDEN NEUVONTAPUHELIN 0200 345 20

Arkisin 9–18  
0,92 euroa/min + pvm



## Tiemestari.NET

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

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

Saat Tiemestarin kokeiltavaksi ilmaiseksi vuoden ajaksi ilman mitään käyttörajoituksia tai osto-velvoitteita.

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



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





# Yksityistiet eivät ole yksityinen asia

Yksityistiet ovat nimensä mukaisesti yksityisten ihmisten teitä, mutta yllättävän paljon niillä on merkitystä myös muille ihmisille, yhteiskunnalle ja koko Suomelle. Seuraavassa viisi esimerkkiä yksityisteiden valtakunnallisesta merkityksestä. Yksityistiet ovat yhteinen asia, joten valtion pitää jatkossakin tukea niitä ja ne pitää ottaa huomioon tarkasteltaessa koko Suomen liikennejärjestelmää kokonaisuutena.

**Nina Raitanen**

Lähde: Yksityisteiden merkitys yhteiskunnalle. WSP, 2019

## 1 Energia- ja Huoltovarmuus

Suomen energia- ja televerkkojen huolto ja rakentaminen tukeutuvat pitkälti yksityisteihin ja niiden käyttöön. Viivytyksetön pääsy esimerkiksi sähköverkon eri komponenteille, joista useat sijaitsevat yksityisteiden varsilla, on elintärkeää koko yhteiskunnan toiminnalle ja huoltovarmuudelle. Ilman sähköä yhteiskunta lamaantuu.

Suomen energia- ja ilmastostrategiassa tavoitellaan erityisesti metsähakkeen, tuulivoiman ja liikenteen biopoltoainien käytön merkittävää lisäystä. Bioenergian merkitys tulee korostumaan entisestään myös EU:n vuotta 2030 koskevien sitoumusten myötä. Tavoitteena on, että uusiutuvan energian osuus loppukulutuksesta nousee yli 50 prosenttiin 2020-luvulla. Metsäteollisuudessa syntyy hakkuutähteitä sekä sivutuotteita, joista voidaan valmistaa liikennepolttoaineiksi soveltuvia biopoltoaineita. Yksityisteitä kulkee pääosa energiategollisuutta palvelevista vuotuisista hake- ja energiapuu-kuljetuksista, joiden määrä vuodessa on noin 9 miljoonaa kuutiota.

Vuosina 2016 ja 2017 tuulivoimaan investoitiin noin 2 miljardia euroa. Tuulivoimalat sijaitsevat lähes poikkeuksetta yksityisteiden varsilla ja niiden rakentaminen vaatii yksityistietä poikkeuksellisen hyvää kuntoa.

## 2 Turvallisuus

Maaseudulla palo- ja pelastustoimi sekä poliisi saadaan yksityisteitä pitkin tehokkaasti perille. Tiheä yksityistieverkko mahdollistaa metsäpalojen tehokkaan sammutuksen ja estää tai hidastaa ihan fyysisestikin niiden leviämistä tien toiselle puolelle. Myös rajavartiosto hyödyntää laajalti tiheää yksityistieverkostoa.

## 3 Elinkeinoelämä

Useat elinkeinot hankkivat raaka-ainetta yksityisteiden varsilta. Tällaisia toimialoja ovat mm. elintarviketeollisuus, metsäteollisuus ja kaivannaisteollisuus.

Metsäteollisuudessa raaka-aineen ensimmäiset kilometrit kulkevat poikkeuksetta yksityisteitä pitkin ja puiden korjuukoneet tuodaan leimikolle yksityistietä pitkin. Suomen metsäteollisuuden viennin arvo on noin 12 miljardia euroa ja nämä vientieurot eivät syntyisi ilman logistisen ketjun alkupäässä olevia yksityisteitä. Alaspäin purettuna vientieurot tarkoittavat päivittäin jopa 4000 yksityisteiltä lähtevää puukuormaa.

Elintarviketeollisuuden viennin arvo on noin 1,5 miljardia euroa vuodessa ja kotimaisen tuotannon arvo 11 miljardia euroa. Maatiloja on tällä hetkellä arviolta 40 000. Maataloudessa tilat vähenevät ja tilakoko kasvaa. Käytännössä tämä tarkoittaa yksityisteiden merkityksen kasvamista. Tilojen sisäinen liikenne hoidetaan usein yksityisteiden avulla. Tilojen tuotantopanokset kuten rehut, siemenet ja lannoitteet tulevat ja tuotteet lähtevät yksityisteitä pitkin.

Kaivosteollisuus on puolestaan nouseva ala, joka tuottaa arvokasta materiaalia pääasiassa kansainvälisille markkinoille. Kaivannaisteollisuuden raaka-aineet lähtevät nekin yksityisteiden varsilta.

Maaseudun yksityisteiden varsilla on yhä useampia elinkeinoja, kuten matkailu ja koneyrityksiä. Tilastokeskuksen aineiston mukaan yksityisteiden varsilla olisi noin 33000 yritystä reilun 40 000 maatalon lisäksi. Yritysmuodot ovat moninaisia ja kasvupotentiaalia olisi reilusti esimerkiksi matkailussa. Vuonna 2017 ulkomaalaiset matkailijat toivat Suomeen 4,6 miljardia euroa.

## 4 Julkiset Palvelut

Yksityisteiden varsilla on noin 250 000 pysyvää asuntoa. Pysyvän maaseutu-asutuksen tarpeita ovat mm. kodinhoito, ruokajakelu sekä sosiaali- ja terveydenhuollon palvelut. Ikääntyvän väestön mahdollisuus asua kotona pitkään perustuu palveluiden hyvään saatavuuteen. Käytännössä ne tuodaan kotiin saakka ja usein yksityisteitä pitkin.

” Viivytyksetön pääsy esimerkiksi sähköverkon eri komponenteille on elintärkeää koko yhteiskunnan toiminnalle.

## 5 Virkistys Ja Luonto

Lähes 70 % suomalaisista marjastaa ja liikkuu metsissä. Laaja yksityistieverkko yhdistettynä jokamiehen oikeuteen luo vankan perustan suomalaiselle elämäntavalle.

Kansallispuistojen käyttöaste on myös kasvanut huomasti. Esimerkkinä suuresta tienkäytön muutoksesta on vaikkapa Repovesi, jonka noin 120 000 kävijää tulevat kolmen yksityistien kautta. Repovedellä kävijäkasvu ja yksityisteiden käyttö on noin kolminkertaistunut 10 vuodessa.

Yksityisteiden varrella on noin 190 000 mökkiä tai vapaa-ajan asuntoa. Kaupunkien ja maaseudun väkiluku vaihtelee dynaamisesti vuoden mittaan. Heinäkuussa maaseudun väkimäärä kasvaa jopa 500 000 ihmisellä. Yli 100 000 mökiltä käydään joka vuosi töissä.

## Yksityistiet lukuina

370 000  
kilometriä yksityisteitä  
Suomessa

140 000  
yksityisteitä

2 milj.  
käyttäjää

190 000  
loma-asuntoa  
yksityisteiden varrella

250 000  
omakotitaloa  
yksityisteiden varrella

40 000  
maatila yksityisteiden  
varrella

30 000  
yritystä yksityisteiden  
varrella



➤ Hallitustien tiekunnan osakkaat koolla Perhossa (kuva Ilona Alatalo).

# Sähköinen kokous

dipl. ins Jaakko Rahja, Suomen Tieyhdistys

**Y**ksityistielain 58 § mukaan tiekunnan kokous voidaan pitää myös sähköisessä toimintaympäristössä, jos tiekunnan kokouksessa niin päätetään tai tiekunnan säännöissä niin määrätään.

Tämä tarkoittaa, että kokous voidaan pitää tavallisena kokouksena tai myös videoyhteyden avulla tai jonkin muun sähköisen (tietoteknisen) järjestelmän avulla. Tavallinen kokous tarkoittaa osallistumista kokoukseen 'fyysisesti' tai valtakirjan avulla. Lähtökohtana

tulee kaikissa tapauksissa olla, että osakkailla on yhtäläiset oikeudet osallistua kokoukseen, myös mahdolliseen sähköiseen kokoukseen.

**PERIAATE ON**, että tiekunta ensin päättää, onko sähköinen osallistuminen tiekunnassa ylipäättävä mahdollista ja jos on, millä tavalla se on mahdollista. Lain mukaan tämä päätös tehdään tiekunnan kokouksessa tai asia on ilmaistu tiekunnan kokouksen hyväksymissä tiekunnan säännöissä. Yksittäinen osakas voi sitten halutessaan käyttää ko. mahdollisuutta.

**TIEKUNNAN KOKOUKSEN** kutsussa pitää luonnollisesti mainita kokouksen aika ja pitopaikka. Lähtökohtana voidaan pitää, että kokous pidetään tiekunnan kotikunnassa tai sen läheisyydessä, vaikka yksityistielaki ei asiasta säädäkään. Jos kaikki osakkaat ovat tietyltä paikkakunnalta, voidaan kokous pitää siellä, vaikka tie sijaitseekin muualla. Periaate on, että 'fyysinen' kokouspaikka pitää olla osakkeille kohtuudella saavutettavissa.

**JOS OSAKAS VOI** tiekunnan päätöksen mukaisesti osallistua kokoukseen sähköisesti, on kustussa mainittava, miten se on mahdollista. On siis mainittava paikka, missä voi osallistua

'fyysisesti' ja tapa, miten kokoukseen voi osallistua sähköisesti.

**SÄHKÖISENKIN KOKOUKSEN** perusajatus tulee olla, että kaikkien osakkaiden on voitava samanaikaisesti osallistua päätöksentekoon niin, että voi ilmaista oman kantansa ja saada tietää myös muiden kannanotot. Tavanomainen sähköpostiviestintä ei ehkä kaikissa tapauksissa välttämättä täytä näitä vaatimuksia. Toki muutaman osakkaan tiekunnassa ja selkeissä asioissa voitaneen sopia, että asian käsittely päättyy, kun kaikki ovat ilmaisseet kantansa tai kokouskutsussa mainittu määräaika on päättynyt. Jos joku osakas ei ilmaise kantaansa, on hän äänestänyt tällöin tyhjää.

**SÄHKÖINEN KOKOUSTAMINEN** ei tarkoita vain itse kokouksen pitämistä uudella tavalla. Se merkitsee, että periaatteessa kaikki kokousaineisto tulee olla sähköisessä muodossa. Kehitys menee myös siihen suuntaan, että tiekunnan aineisto on 'pilvipalvelimessa'. Silloin tiedon saanti ja sen jakaminen on helppoa ja takaa, että kaikilla osakkailla on varmasti viimeisimmät versiot dokumenteista.

**HAASTAVA ASIA NYKYAIKANA** on sähköisen kokouksen ja aineiston tietoturvasuus. Varsinkin isoissa tiekunnissa nousee kysymys, miten voidaan tunnistaa osakas siksi, joka hän väittää olevansa. On kuitenkin ilmeistä, että sähköiselle kokoukselle syntyy erilaisia palvelualustoja, joiden avulla kokous sujuu sutjakkaasti. ▼

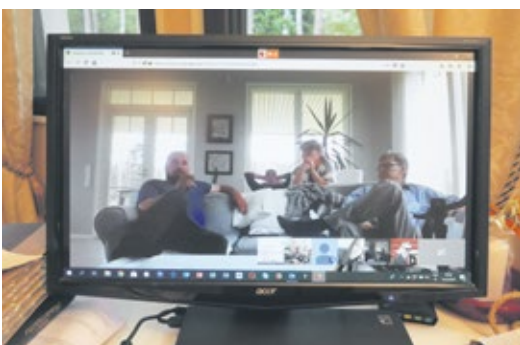
## Sähköinen kokous Perhossa

**KESÄKUUSSA PIDETTIIN** ilmeisesti historian ensimmäinen tiekunnan kokous, johon saattoi osallistua sähköisesti. Kyseessä oli Keski-Pohjanmaalla Perhossa sijaitseva Hallitustien yksityistien tiekunta.

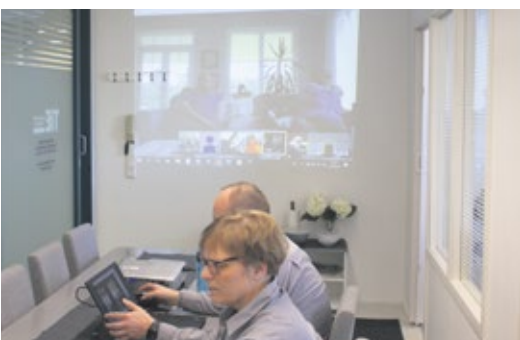
Tiekunnan osakkaat olivat koolla Perhon Möttösen kylässä. Videoyhteyden avulla kokoukseen osallistui ja siinä puhetta johti tieisännöitsijä Ari Eteläniemi. Hän istui toimistossaan Nivalassa, noin 150 km:n päässä. Kokoukseen sai läsnäolo-oikeudella osallistua myös tämän artikkelin kirjoittaja kotonaan Kirkkonummella.

Itse kokous sujui hyvin. Puheenjohtaja esitteli asiat suullisesti ja kaikki aineisto oli osanottajien nähtävillä myös sähköisesti. Hiukan oli katkoksia kuva- ja äänyhteyksissä, mutta asioiden esittelyä ja mielipiteiden muodostamista se ei estänyt. Myös äänestys sujuu luontevasti.

Perholaisen tiekunnan kokous sujui sutjakkaasti ja laajassa yhteisymmärryksessä. On kuitenkin ilmeistä, että kovin vaikeiden ja ristiriitaisista tunteista synnyttävän asioiden käsittely sähköisessä kokouksessa on haastavaa. Jos osakkaiden mielipiteet kovin poikkeavat tai jos pohditaan tien parantamishanketta tai muuta todella merkittävää asiaa, voi niin sanottu fyysinen kokous olla paras menettelytapa. ▼



➤ Tällaiselta kokous näytti katsottuna 450 kilometrin päässä.



➤ Tieisännöitsijä avustajansa kanssa johti puhetta ja esitteli asiat toimistossaan Nivalassa (kuva Pekka Eteläniemi).



➤ Tieyhdistyksen edustaja sai osallistua kokoukseen kotonaan Kirkkonummella.



## Uusi yksityistielaki

# Vuosi uuden lain kanssa

OTM Simo Takalammi, Tieyhdistys

Uusi uljas yksityistielaki on ollut nyt voimassa vuoden ja ensimmäisiä kokemuksia siitä on saatu. Edellinen laki oli vuodelta 1962 ja maailma on tietysti kovasti muuttunut sen jälkeen. Vanha laki oli käytettävyydeltään erittäin huono ja suorastaan malliesimerkki äärimmäisen epäselvästä lainsäädännöstä, josta ei kerta lukemisella tahtonut saada selvää mitä säädettiin. Lakimuutos tuli siis tarpeeseen ja uusi laki onkin luettavuudeltaan nykyaikaisen selkä.

On kuitenkin hyvä huomata, että parjauksesta huolimatta vanha laki oli sisällöltään varsin hyvä ja aukkoja oli vuosikymmenten aikana paikattu vakiintuneilla tulkinnoilla. Lakia uudistettaessa ei ollut tarvetta eikä halua muuttaa hyväksi havaittuja asioita. Uuden lain myötä ollaan monesta kysymyksestä aidosti ihmeissään, kun laki ei anna vastausta kaikkeen, eikä oikeuskäytäntöä vielä ole. Tämä tietysti on yhteistä kaikelle uudelle lainsäädännölle, kun järjestelmämme rakentuu sekä säädetyin lain että oikeuskäytännön varaan.

### Kunnat pristelevät eroon tieavustuksista

Tieyhdistyksen jäseniltä on tullut lukuisia yhteydenottoja koskien kuntien tekemiä päätöksiä yksityisteiden avustamisesta irtaantumisen. Tilanne on varsin sekava ja asiassa liikkuu paljon vääriä perusteita ja uskomuksia. Näyttää siltä, että jotkut kunnat suorastaan käyttävät hyväksi väärinkäsityksiä ja saavat näin sysättyä vastuun ikävistä päätöksistä jonnekin muualle.

Lyhyesti sanottuna lain uudistuminen ei millään tavoin rajoita kuntien avustuksia tiekunnille ja avustukset voivat jatkua ennallaan niin rahamäärältään kuin toteutustavaltaan. Eräät kunnat ovat yksipuolisesti ilmoittaneet luopuvansa yksityisteiden talvikunnossapidosta tai on siirtämässä tievalaistusta tiekunnan vastuulle.

Tiekuntien osalta lakimuutos edellyt-

### ” Aktiivinen tiekunta on tieosakkaiden etu.

tää tiekunnan aktiivisuutta eli tiekunnan on pidettävä lakisääteinen kokouksensa vähintään kerran neljässä vuodessa. Tästä ei kuitenkaan voi vetää johtopäätöstä, että esimerkiksi tien talvihoidon vastuu olisi siirrettävä tiekunnalle.

Lainsäätäjän tavoite oli selvä ja hyväksyttävä eli nukkuvat tiekunnat oli syytä saada aktiivisiksi, koska tiekunnilla on muitakin tehtäviä kuin tien kunnossapidosta huolehtiminen. Aktiivinen tiekunta on tieosakkaiden etu ja tiekunta voi itse myöntää esimerkiksi uudet tieoikeudet tai sopia sähkökaapeleiden sijoittamisesta.

Jos tiekunnan osakkailla ei ole halua toimia aktiivisesti itse on esimerkiksi tieisännöitsijän käyttäminen hyvä ja kustannustehokas keino tiekunnan arjen pyörittämiselle.

### Muutoksenhaku tulee kalliiksi

Tielautakuntien lakkauttaminen oli laki-

muutoksen radikaaleimpia muutoksia, ja sen vaikutus muutoksenhakuun oli suorastaan järjestyttävä. Moitekanteiden kuluriski on liian suuri niin tiekunnille kuin muutosta hakeville tieosakkaillekin. Oikeusturva ei tässä asiassa toteudu riittävästi. Muutos on valitettava jatkumo sille, ettei tavallisella suomalaisella monestikaan ole taloudellisia mahdollisuuksia hakea oikeutta elämänsä koskeissa riita-asioissa ja nyt tiekuntia koskevat asiat liittyvät tähän seuraan. Oikeudenkäynnissä hävinnyt osapuoli tuomitaan lähes aina maksamaan vastapuolen oikeudenkäyntikulut ja tämän päälle tulee tietysti maksettavaksi vielä omat asianajokulut. Nyrkkisääntönä voidaan sanoa, että tulee varautua 10 000 euron kuluriskiin. Summa on suuri ja sillä saisi monessa tiekunnassa ostettua aurausta ja mursketta vähintään riittävästi.

Tiekunnalle itselleen osoitettava oikaisuvaatimus on halpa ja tehokas reitti, mutta kokonaisuutena niiden määrästä ja lopputuloksista ei ole kenelläkään. Tapaukset ovat tiekuntien sisäisiä eikä niitä koota mihinkään. Oikaisuvaatimus ei toimi, kun kyse on periaatteista tai erimielisyyden taustalla on esimerkiksi tulehtuneet välit tieosakkaiden välillä. Tällöin ulkopuolelta tuleva ratkaisu lienee ainoa mahdollisuus saada piste asian käsittelylle, vaikka erimielisyydet eivät sillä poistukaan.

### Kokouskutsut kuntoon

Tieyhdistykseen tulleiden yhteydenottojen perusteella kokouskutsuihin liittyvät epäselvyydet ovat suurin epäselvyyksiä aiheuttanut

asiaryhmä. Tiekuunnissa ei ole uskottu lain vaatimusta osakkailla henkilökohtaisesti lähetettävien kokouskutsujen pakollisuudesta. Niin laissa säädetään, eikä se jätä tiekunnille paljoa tulkinnanvaraa. Salapoliisiksi ei tarvitse ryhtyä, koska laki edellyttää kutsujen lähettämistä niille tieosakkaille, joiden osoite on tiekunnan tiedossa. Tiekuunnan osakkaan velvollisuutena on pitää yhteystietonsa ajan tasalla.

Laki antaa mahdollisuuden myös sähköisiin kokouskutsuihin, mutta se edellyttää osakkaan antamaa hyväksyntää sille. Siksi ensimmäiseen uuden lain mukaiseen tiekunnan kokoukseen on syytä tehdä kirjalliset kutsut.

Sähköinen yhteydenpito osakkaisiin on kannatettavaa. Rahan ja vaivan säästö on tuntuva ja sähköpostin liitteenä kulkee vaivatta suurikin määrä kokousasiakirjoja.

### Lakia ollaan jo muuttamassa

Mikään ei kuitenkaan ole ikuista ja tätä kirjoitettaessa eduskunnassa on käsiteltävänä ensimmäinen muutos uuteen yksityistielakiin. Lakiehdotuksen mukaan uinuvan tiekunnan kokoon kutsumiseen ei enää vaadittaisi ELY-keskuksen antamaa valtuutusta, vaan yksittäinen tieosakas voisi toimia kokoonkutsujana. Uskallan odottaa näitä muutoksia tulevan lakiin tulevaisuudessa liki vuosittain. ✓

## Tien hallinnon ja tienpidon ulkoistaminen

# Ulkopuolinen toimija ja tieisännöinti

dipl. ins., Jaakko Rahja, Suomen Tieyhdistys

Yksityistielaki 68 § antaa nyt tiekunnalle mahdollisuuden antaa tien hallinto ja tienpito jonkin ulkopuolisen toimijan vastuulle.

Pykälän mukaan tiekunnan kokous (ei siis toimielin) voi päättää, että jokin ulkopuolinen toimija tai yhteisö saa ottaa tiekunnan puolesta vastuulle yksityistien hallinnon ja tienpidon. Kyseinen valtuutus tapahtuu sopimuksella eli ulkopuolinen toimija ja tiekunta tekevät asiasta sopimuksen, jonka tiekunnan puolesta hyväksyy tiekunnan kokous.

### Ulkopuolinen toimija toimii kuten tiekunta

Tiekunnassa päätös tulee tehdä yksimielisesti.

Valtuutus voidaan tehdä korkeintaan neljäksi vuodeksi ja se raukeaa, ellei sopimusta erikseen päätetä jatkaa.

Lain mukaan ulkopuolinen toimija toimii kuten tiekunta. Tällöin se perii korvauksen tekemästään työstä tiemaksuina osakkailta. Niissä ei siten voi olla arvonlisäveroa.

Toimijalle siirtyy tiekunnalta tienpitäjän päätösvalta ja vastuu. On vielä hakusessa, mitä tämä käytännössä tarkoittaa. Tämä tuskin antaa toimijalle oikeutta esimerkiksi hakea uusia tai lakkauttaa vanhoja tieoikeuksia, hakea yksityistietoimituksen kautta tien siirtämistä tms. On ilmeistä, että vastuu ja valta tarkoittavat vain tienpidollista vastuuta ja valtaa.

Ylipääntensä tienpidon ja hallinnon siirtä-

minen sopimuksella ulkopuoliselle toimijalle edellyttää melkoisen hyviä sopimusasiakirjoja. Niissä joudutaan ottamaan kantaa lukuisiin juridisiin ja tienpidollisiin kysymyksiin. Jää nähtäväksi, mikä taho sellaiset ensimmäisenä tekee.

### Tieisännöitsijä toimii tiekunnan lukuun

Tässä yhteydessä on syytä korostetusti tuoda esille, että tavanomainen tieisännöinti ei ole edellä kuvattua toimintaa. Kun tiekunta ostaa tieisännöitsijän palvelua, ei siinä muun muassa siirry tienpitäjän päätösvalta tai vastuu pois tiekunnalta. Eli vastuullisena tienpitäjänä on tiekunta, ei tieisännöitsijä.

Tieisännöitsijä on tiekuntaan työ- tai yrittäjäsuhteessa ja vastaa tekemisistään tiekunnalle tieisännöitsijän ja tiekunnan välisen sopimuksen mukaisesti. Mahdollisesta

### ” Valtuutus voidaan tehdä korkeintaan neljäksi vuodeksi.

tienpidon vahingosta vastaa ensisijaisesti tiekunta, tieisännöitsijää kohtaan voi tulla regressiovastuu. Tiekuunnan kokouksessa päätös ottaa tiekunnalle tieisännöitsijä ei edellytä yksimielisyyttä, vaan enemmistön kannan mukaan mennään. ✓





## Valtionavustukset

# Yksityisteiden parannushankkeisiin kannattaa panostaa nyt

**Y**ksityisteiden valtionavustuksiin on vuodelle 2020 valtion talousarvioesityksen mukaan tulossa 20 miljoonaa euroa. Avustusrahan taso nousee edelleen kuluneesta vuodesta. Tiekunnissa onkin järkevää tiedostaa avustumahdollisuus ja aktivoitua parantamistarpeessa olevien teiden kunnostamiseen juuri nyt. Hakemuksia voi jättää ympäri vuoden, mutta viisasta on ennakoita hyvissä ajoin ennen suunniteltua toteuttamista, koska käsittely ottaa aina oman aikansa.

– On toivottavaa, että tiekunnat käyttäisivät sähköisiä palveluja, koska ne ja huolellisesti täytetyt lomakkeet nopeuttavat päätöksentekoa. Korostan huolellisuutta, koska sillä vältetään edestakaista ja aikaa vievää pallottelua. Tiekunnat voivat sähköisiä palveluja käyttämällä myös seurata asian käsittelyä, projektipäällikkö **Kai Paavola** ELY-keskuksesta kannustaa.

Erityisesti oman hakemuksen käsittelyn seuraamiseen aluehallinnon asiointipalvelun sähköinen asiointi tuo parannusta. Tätä asiointipalvelua kehitetään myös yksityistieavustuksien osalta vuoden 2020 aikana ja tästä tiedotetaan erikseen.

### Avustuksien kohdentaminen

Valtionavustusta myönnetään ensisijaisesti rakentamiseksi luettavaan yksityisteiden parantamiseen. Niinpä normaali tien kunnossapito, kuten sorastaminen, lanaaminen, niitto tai auraus, ei täytä avustusehtoja.

– Avustuksia kohdennetaan erityisesti liikennöitävyyden kannalta kriittisiin parantamishankkeisiin, kuten siltaremontteihin. Lisäksi kohteita voivat olla esimerkiksi teiden laajat kantavuuden parantamishankkeet sekä tulva- ja routavaurioiden korjaamiset, Paavola jatkaa.

Valtionavun osuus on enintään 50 %

hyväksyttävistä kustannuksista. Merkittävimmissä kohteissa, kuten siltaremonteissa, avustusosuus voi olla harkinnanvaraisesti 75 %. Hyväksyttäviä kustannuksia ovat hankkeen suunnittelusta, parantamistyön toteutuksesta ja valvonnasta aiheutuvat kohdittuut kustannukset.

– Avustuksien myöntämisestä päättää alueen toimivaltainen ELY-keskus. Kelpoisuusehdot ja muut olennaiset seikat tarkistetaan aina hakemuksen käsittelyn yhteydessä, Paavola toteaa. ✓



” Tiekunnissa on järkevää tiedostaa avustumahdollisuus.

Kai Paavola

Avustuksen hakeminen ELY-keskukselta

**Kun tiekunta etenee seuraavalla tavalla, päätöksen saa nopeimmin:**

**1.** Tutustuu ennen hankkeen valmistelua ajan tasalla olevaan ohjeistukseen osoitteessa [www.ely-keskus.fi/yksityistiet](http://www.ely-keskus.fi/yksityistiet) ja täyttää sieltä löytyvän valtionavustushakemuksen.

**2.** Täyttää ja lähettää yleisen asiointilomakkeen (ELY-keskusten yleinen asiointilomake yksityishenkilölle), joka löytyy osoitteesta [www.ely-keskus.fi/asioiverkossa](http://www.ely-keskus.fi/asioiverkossa) tai [www.suomi.fi](http://www.suomi.fi) ja liittää siihen kohdassa yksi tarkoitetun avustushakemuksen ja muut tarvittavat hakemusliitteet, kuten luvat, lausunnot tms.

Yleinen asiointilomake ja sen liitteet valtionavun hakemisesta yksityisteille toimitetaan sähköisesti koko maan osalta Pirkanmaan ELY-keskukseen. Tai postitse seuraavaan osoitteeseen:

Pirkanmaan ELY-keskus  
Kirjaamo  
PL 297  
33101 TAMPERE

Yksityistie on valtionavustuskelpoinen, jos

**1** sen asioiden hoitamista varten on perustettu tiekunta, joka on tehnyt päätöksen hankkeen käynnistämisestä ja valtionavustuksen hakemisesta.

**2** tiekuntaa ja yksityisteitä koskevat tiedot yksityistierekisterissä (Maanmittauslaitos) sekä tie- ja katuverkon tietojärjestelmässä (Digiroad) ovat ajantasaiset (Laki yksityistieistä 83 §).

Lisätietoja ja neuvontaa

Liikenteen asiakaspalvelu (ma-pe klo 9-16):

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



## Tiekunnan perustaminen

# Järjestäytymättömästä tiestä tiekunnaksi

Tieisännöitsijä Ida Eteläniemi

### Miksi tiekunta?

Tiekunta kannattaa yleensä perustaa, jos tieosakkaita on 3-5 tai enemmän. Ja varsinkin, jos tieosakkaat ovat vähemmän sopuisia tienpitoon liittyvissä asioissa.

Järjestäytymättömällä tiellä – siis tiellä, jolla ei ole tiekuntaa - päätökset pitää tehdä yksimielisesti ja kovin toraisalla tiellä tämä voi olla hankalaa. Tiekunnassa päätökset puolestaan tehdään enemmistö päätöksellä. Tarvittaessa äänestetään yksiköiden mukaan.

” Tiekunta kannattaa yleensä perustaa, jos tieosakkaita on 3-5 tai enemmän.

Näin ollen päätöksenteko helpottuu, koska erimielisyydet vähentyvät tai niitä on ainakin helpompi hallita.

Valtion ja nyt uuden lain myötä myös kunnan avustuksia myönnetään vain järjestäytyneille tiekunnille. Tämä yksistään on usein riittävä syy perustaa tiekunta.

On myös niin, että tiekunnassa yksittäisen tieosakkaan vaikutusmahdollisuudet paranevat säännöllisten kokousten myötä. Samoin tiekunnassa on helpompaa tiemaksujen ja ulkopuolisten tienkäyttäjien käyttömaksujen määrääminen, sopimusten tekeminen ja uusien tieoikeuksien myöntäminen.

### Miten tiekunta perustetaan?

Tiekunta voidaan perustaa ennestään olevalle tielle, jossa on vähintään kaksi osakasta. Käytännössä osakkaita on kuitenkin syytä olla enemmän kuin kaksi. Ennestään oleva tie on sellainen, johon kiinteistöjä varten on viranomaisen perustanut pysyvät tieoikeudet.

Tiekunnan voi perustaa Maanmittauslaitoksen suorittamassa yksityistietoimi-

tuksessa. Tietoimitusta haetaan Maanmittauslaitokselta kirjallisesti. Hakemukseen tarvitsee liitteeksi mahdolliset sopimukset sekä karttapiirroksen, josta ilmenee tien sijainti. Maanmittauslaitos lähettää kutsukirjeen tietoimitukseen kaikille asianosaisille osakkaille. Nämä osakkaat on hyvä selvittää etukäteen. Tiekunta voidaan perustaa myös viranomaisen aloitteesta jopa tieosakkaiden mielipiteen vastaisesti. Tiekunnan perustaminen tulee voimaan 1 kk päästä yksityistietoimituksesta.

Yksityistietoimitusta voidaan hakea pelkästään tiekunnan perustamiseksi, jolloin muita asioita ole tarkoitus käsitellä. Toimitusinsinööri voi silloin katsoa, ettei varsinaisen toimituksen pitäminen tarpeen. Tällöin tiekunta voidaan perustaa kiinteistörekisterin pitäjän hallinnollisella päätöksellä.

Toinen tapa on se, että tien osakkaat perustavat tiekunnan itse perustamiskokouksessa. Kokoukseen täytyy lähettää kutsu kaikille

tieosakkaille eli niille, joille on viranomaisen toimesta perustettu tieoikeus kyseiseen tiehen. Kokouskutsussa pitää mainita kokousasiana tiekunnan perustaminen. Tiekunta syntyy, kun sen perustamisesta on tehty merkintä kiinteistötietojärjestelmään eli Maanmittauslaitoksen yksityistierekisteriin.

Tiekunnan perustamisasiaan saa apua esimerkiksi tieisännöitsijöiltä. He ovat ammattilaisia ja osaavat auttaa tiekunnan perustamisessa ja siihen liittyvissä asioissa. ✓

### Tietolähteet:

Yksityistieiden hallinto -kirja, Suomen Tieyhdistys, [www.tieyhdistys.fi](http://www.tieyhdistys.fi)

Maanmittauslaitos, [www.maanmittauslaitos.fi](http://www.maanmittauslaitos.fi)

Yksityistielaki 560/2018, [www.finlex.fi](http://www.finlex.fi)

## Tiemaksujen ulosotossa on kyse oikeudenmukaisuudesta

OTM Simo Takalammi, Tieyhdistys

Rästiin jääneet maksut ovat monen tiekunnan vaiva ja monessa tiekunnassa vallitsee epä tietoisuuden suhteen, mitä kannattaisi tai pitäisi asiassa tehdä.

Maksamatta jääneet summat eivät yleensä ole suuria, mutta kyse on oikeudenmukaisuudesta ja tieosakkaiden tasapuolisesta kohtelusta. Maksurästit on katettava muiden tieosakkaiden rahoilla, koska tien hoito ja kunnossapito vaativat tarvittavat rahat rästeistä riippumatta. Vapaamatkustajien määrä varmasti myös kasvaisi, jos tiekunta ei aktiivisesti perisi velkoja.

On kuitenkin syytä muistaa, ettei tieoikeuden haltijan kulkemista voida estää, vaikka hän jättäisi kaikki tiemaksunsa maksamatta. Tämä on muiden tieosakkaiden kannalta ikävää, mutta kovin vähän on tehtävissä, mikäli ulosottoviranomainen ei saa osakkaalta velottua maksuja.

### Erääntyneet tiemaksut syytä viedä ulosottoon

Tiekunnan on syytä laittaa erääntyneet tiemaksut ulosottoon, koska riskinä on asiasta huolehtivien henkilökohtainen vastuu. Maksut on laskutettava tiekunnan kokouksessa vahvistetun maksuunpanotaulukon mukaisesti, eikä siitä poikkeamiseen

ole syytä eikä mahdollisuutta. Mikäli maksamatta jääneiden maksujen perintään ei ryhdytä voi vahinkoa kärsinyt tieosakas aivan oikeutetusti ryhtyä vaatimaan vahingonkorvausta perintätoimet laiminlyöneiltä henkilöiltä.

Haluttomuus perintätoimiin on inhimillisesti ymmärrettävää, kun samalla kylällä asuvat ihmiset tuntevat toisensa ja ovat tekemisissä keskenään monessa muussakin asiassa. Esimerkiksi viljelysmaiden tai metsästysoikeuden vuokraus tuntuu olevan asia, joka aivan ymmärrettävästikin vähentää halua perintätoimiin ryhtymiselle. Monesti tilanteeseen havahdutaan uuden tieosakkaan tai tiekunnan luottamushenkilöiden vaihtumisen myötä.

### Tilanne on uusi viranomaisillekin

Tiekuntien vahvistamat tiemaksut ovat poikkeuksellisissa asemassa, koska ne ovat suoraan ulosottokelpoisia ilman käräjäoikeuden antamaa tuomiota. Poikkeus on merkittävä, sillä muutoin vain viranomaisten asettamat maksut ovat suoraan ulosottokelpoisia.

Uuden lain myötä tilanne on uusi myös ulosottolaitokselle ja jäseniltämme on tullut lukuisia yhteydenottoja ulosottoviranomaisen erilaisista tulkinnoista esimerkiksi maksuunpanoluettelon lainvoimaisuuden

todistamisen osalta. Epätietoisuutta on myös käräjäoikeuksissa lainvoimaisuuden todistamisen kanssa. Tieyhdistys on käymässä keskusteluja viranomaisten kanssa ja tavoitteena on löytää kaikkien osapuolten kannalta tyydyttävät menettelytavat.

” Tien hoito ja kunnossapito vaativat tarvittavat rahat rästeistä riippumatta.

Kihlakunnanvoutien harkintavalta on suuri ja tästä johtuen esimerkiksi perintäkulujen asema ulosotossa voi vaihdella eri puolilla maata. Kulut on kuitenkin syytä lisätä ulosottohakemukseen varsinaisen tiemaksun päälle.

Tieosakkaan omistama kiinteistö on yksityistielain 47 §:n mukaisesti panttina maksamattomille tiemaksuille, mutta valitettavan usein vuotuiset tiemaksut ovat rahamäärältään liian pieniä tullakseen kirjatuiksi lakisääteisenä panttioikeutena. Kirjaamista voi hakea jos velan määrä on 1000 euroa.

### Kiusantekoakin harrastetaan

Oma lukunsa on suoranainen kiusanteko, joka vaatii jo puoli ammattimaista kokemusta

venkoilusta ja vastuiden välttämistä. Osakas voi esimerkiksi juuri ennen ulosottoa maksaa tiemaksunsa, mutta vain sen ja jättää viivästys- ja huomautuskulut maksamatta. Suoranaista kiusantekoa harrastetaan maksamalla maksuja osakkaan itse jakaminaan eri suuruisina erinä ja lopputuloksena voi kertyä enemmän rahaa kuin maksuunpanoluettelon mukaan olisi pitänyt maksaa. Näitä ylimääräisiä rahoja sitten vaaditaan tiekunnalta takaisin ja jälleen tiekunnassa palaa työaika asian selvittelyyn. ✓

### Faktoja ulosotosta

- vireillä 1039 tie- ja käyttömaksua koskevaa ulosottoasiaa (11/2019)
- vuonna 2019 tullut vireille 919 kpl lokakuun loppuun mennessä
- vuonna 2018 vireille 1045 kpl
- keskimäärin velka 150 – 300 euroa

Lähde:  
Valtakunnanvoudinvirasto

## Pirkanmaan Jätehuolto vastaa

# Jäteautojen vaatimukset yksityisteille

Jätekuljetukset ovat yksityisteiden vakituisia käyttäjiä ja jopa 28 t painavat 3-akseliset jäteautot ovat lisääntyneet kuljetusmatkojen pidentyessä. Jätekuljetusten häiriöttömän toiminnan merkitys maaseudun asukkaille ja yrittäjille on suuri. Tiekuunnissa on syytä tunnistaa jäteautojen tiestölle asettamat vaatimukset niin kunnossapidon kuin kantavuudenkin osalta. Pirkanmaan Jätehuolto Oy:n **Amanda Nikkilä** vastaa asiaan liittyviin kysymyksiin.

### 1 Mikä on yksityisteiden merkitys jätehuollolle?

Yksityisteiden ja niiden kunnossapidon merkitys jätehuollolle on suuri. Jätehuolto on välttämättömyyspalvelu ja yksityistiet mahdollistavat omalta osaltaan kunnan vastuulle kuuluvan kiinteistökohtaisen jätteenkuljetuksen käytännön toteuttamisen. Moni kiinteistökohtaisen jätteenkuljetuksen piiriin kuuluva haja-asutusalueen kiinteistö on yksityistien päässä. Myös osa aluekeräyspisteistä sijaitsee yksityistieverkolla.

### 2 Onko teiden talvikunnossapito tärkeää jätekuljetuksille?

Talvikunnossapidon haasteet saattavat aiheuttaa jätehuollon näkökulmasta kiinteistöittäisten jäteastioiden tyhjennysten viivästyksiä ja erilaisia poikkeusjärjestelyjä. Saattaa aiheuttaa esim. tarpeen jäteastian väliaikaiselle siirtämiselle tyhjennyksen mahdollistavaan paikkaan.

Tieto yksityistien talvikunnossapidon todellisesta tilanteesta tavoittaa jäteauton kuskin yleensä vasta silloin, kun kuski toteaa tilanteen omin silmin. Vesijääkalamakeleillä jää PJHOY:n alueella päivittäin satoja jäteastioita tyhjentämättä, kun jäteauton kuljettaja toteaa tien olevan liian vaarallinen ajettavaksi. Asia on selvä eli kuljettajan ei pidä vaarantaa liikenneturvallisuutta eikä ajokalustoa.

Säännusteet antavat osviittaa haastavasta ajokelistä, mutta konkreettinen ennakointi on vaikeaa. Toisaalta huomaamme myös sen, että yksityisteiden talvikunnossapitoon myös panostetaan, jotta mm. jätteenkuljetukset ja postinkulku turvataan. Tilanne vaihtelee suuresti tiekunnittain.

### 3 Miten kelirikko ja painorajoitukset vaikuttavat?

Kelirikko on merkittävästi kiinteistökohtaisen jätteenkuljetuksen käytännön toteuttamista vaikeuttava tekijä. Kelirikko aiheuttaa haasteita sekä kiinteiden jätteenkuljetusten että lietekuljetusten käytännön järjestämisessä.

Painorajoitetulle yksityistielle ei mennä ilman tiekuunnan antamaa lupaa.

Jätehuollon asiakkaille ei ole aina selvää, kuka voi antaa luvan käyttää yksityistietä kelirikkoajaksi tai painorajoituksesta poiketen.

Käytännön kokemukset kertovat, ettei myöskään ole aina selvää, kuka vastaa mahdollisista vahingoista (sekä tie että kuljetuskalusto), jos yksityistielle mennään painorajoitusten/kelirikon aikaan luvan kanssa. Aina ei ole ymmärrystä siitä, että henkilöautolle kulkukelpoinen ei välttämättä ole jäteautolle, saati lieteautolle kulkukelpoinen.

### 4 Kokemuksia ja toiveita tiekunnille?

Pienikin hiekoittaminen on tärkeää ja jäteautojen kulkupäivät ovat tiekuntien varrella olevien kiinteistöjen tiedossa.

Aurausmerkit ovat hyvä opaste myös jäteauton kuljettajalle ja monella tiellä jäteauto on ainoa säännöllisesti kulkeva raskas kuljetus, joten yliaurauksen riski on jäteautoille todellinen.

Tieosakkaiden olisi hyvä olla tietoisia painorajoitusten ja kelirikon mukanaan tuomista haasteista esim. lieteaivojen tyhjennyksille. Lietekaivojen tyhjennysten ajoittaminen (mahdollisuuksien mukaan) kelirikkoajan ulkopuolelle helpottaisi merkittävästi käytännön toteutusta ja mahdollistaisi myös säännöllisten tyhjennysten sujuvan käyttöönoton.

Usein jätteenkuljetusten halutaan toi-



Yksityisteiden kunnossapidon merkitys jätehuollolle on suuri. Kuva: PJHOY

PJHOY toivoo, että asiakkaat ilmoittaisivat ajorajoituksista tai eri paikkaan siirretyistä jäteastioista aina ennakkoon asiakaspalveluun.

mivan myös painorajoitusten aikaan. Jos näin on ja tie kestää, olisi helpoin tapa asian ilmaisemiseen se, että painorajoitusliikennemerkkiin kiinnitettäisiin lisäksi jätteenkuljetuksen mahdollisuudesta käyttää tietä (huoltoajo sallittu, jätteenkuljetus sallittu). Muutoin tarvitaan tiekuunnan kirjallinen lupa, mikä aiheuttaa puolin ja toisin hallinnollista työtä ja viivästyksiä tyhjennyksissä.

PJHOY toivoo, että asiakkaat ilmoittaisivat ajorajoituksista tai poikkeusolosuhteiden vuoksi eri paikkaan siirretyistä jäteastioista aina ennakkoon asiakaspalveluun.





► Kansallispuistot liikuttavat kaiken ikäisiä suomalaisia. Katri Lehtola / Metsähallitus

## Metsähallitus tiekunnissa

Metsähallituksen luontopalvelut hoitaa 40 kansallispuistoa, viittä valtion retkeilyaluetta ja lukuisia muita virkistyskäytöillisesti merkittäviä suojelualueita. Lisäksi on tuhansia suojelualueita, joissa ei ole palvelurakenteita eikä luontopalveluilla asiakasliikennettä. Luontopalvelut on osakkaana noin 1100 tiekunnassa.

Onko yksityistiet oikea tapa järjestää kansallispuistojen sisääntulo?

# Kansallispuistojen liikenne ja yksityistiet

Kansallispuistoissa on tarjolla maamme hienoimpia maisemia, rentoa yhdessäoloa, terveyttä ja paikkakunnalle monenlaista ”taloudellista hyvää”. Puiston portille mennään usein yksityisteitä pitkin.

Erikoissuunnittelija / metsänhoitaja Tuomo Häyrinen, Metsähallitus Luontopalvelut

**K**ansallispuistojen kävijämäärät ovat olleet vahvassa kasvussa koko 2000-luvun. Vuonna 2018 kansallispuistoihin ja muihin virkistyskäytöillisesti merkittävälle suojelualueille tehtiin lähes 6,9 miljoonaa käyntiä.

Monet kansallispuistot ovat nousseet kunnissa ja laajemminkin aluetalouksissa matkailun merkittäviksi vetureiksi. Kansallispuistoilla on monenlaista huomattavaa välitöntä ja välillistä merkitystä niin aluetalouksiin, yritysten toimintaedellytyksiin kuin kansalaisten hyvinvointiin.

## Yksityisteitä pitkin kansallispuistoon

Kansallispuistojen portille tai reunalle saavutaan usein yksityisteitä pitkin - näin erityisesti Etelä-Suomessa. Monien kansallispuistojen asiakasliikenteen vuosittainen kasvu on ollut huomattavaa. Kasvu on yllättänyt sekä tiekunnat että Metsähallituksen Luontopalvelut.

Auto- ja käyntimäärät ovat joillakin teillä jopa kaksin-kolminkertaistuneet kymmenessä vuodessa. Tällaisia kansallispuistoja on muun muassa Nuuskio, Sipoonkorpi, Repovesi ja Helvetinjärvi.

## Mitä Luontopalvelut maksaa yksityisteistä tiekunnille?

Yksityisteiden käytöstä Metsähallituksen Luontopalvelut vastaa oman työkäyttönsä lisäksi suojelukohteiden asiakasliikenteen kustannuksista. Metsähallitukselle kuuluvaa asiakasliikennettä on kansallispuistojen lisäksi myös muilla virkistyskäyttöön varustelluilla ja

osoitetuilla luonnonsuojelun alueilla.

Sen sijaan luonnonsuojelualueilla, joissa ei ole palveluvarustusta ja joita ei tuoda esiin käyntikohteina (esim. luontoon.fi -sivustolla), Metsähallituksella ei ole asiakasliikennettä.

Luonnonsuojelualueille suuntautuvien liikennemäärien määrittämisessä yksiköinnin perustana käytetään Maanmittauslaitoksen ohjeistusta (Julkaisu nro 117).

MML:n ohje ja uudistettu Yksityistieläki muodostavat hyvän perustan Metsähallituksen asiakasliikenteen ajoneuvomäärien määrittämiseen ja kustannusvastuusiin.

## Laskureilla faktaa kansallispuistojen asiakasliikenteestä

Asiakasliikenteen määrittämiseen on pääsääntöisesti kolme tapaa. Yksi on se, että ajoneuvojen määrät arvioidaan tiekuntien asiantuntijoiden ja Metsähallituksen ammattilaisten kesken. Toinen tapa on tehdä otantana ajoneuvolaskentoja tienvarsilta ja pysäköintialueilta eri sesonkeina ja viikonpäivinä. Kolmas ja edistynein tapa on käyttää laskureita.

Liikennelaskureiden käytöstä on kokeillut ELY-keskuksilla (liikenne) ja kunnilla, mutta myös Metsähallituksella sekä monilla tiekunnilla.

## Tiekunnat tuntevat kansallispuistojen kävijämäärän kasvun

Valtiovalta on viime vuosina perustanut useita uusia ja laajentanut monia perinteisiä kan-

sallispuistoja. Kansallispuistot ovat saaneet paljon uusia retkeilyjäitä. Monet kaupunkilaiset ja yleensäkin kaikenikäiset suomalaiset ovat oppineet käymään kansallispuistojen luonnossa ja saaneet poluilta ”uutta virtaa”.

Asiakasliikenteen kasvusta seurannut taakka on osaltaan siirtynyt yksityisteiden tienpitoon. Kasvusta johtuen joudutaan tekemään enemmän lanauksia ja sorastuksia, korjaamaan kelirikkoaurioita ja aikaistamaan perusparannushankkeita.

## ”Monet kansallispuistot ovat nousseet kunnissa ja aluetalouksissa matkailun merkittäviksi vetureiksi.”

Kasvaneen asiakasliikenteen myötä monen yksityistien alkuperäinen käyttö tavallisesta metsä- tai mökkitiestä on muuttunut merkittävästi.

Tien alkuperäiset standardit, mitat ja rakenteet eivät enää riitä. Paikkailemalla ja ”hätäaputoilla” tiestä ei saada enää asianmukaista ja sopivaa ympärivuotiseen käyttöön. Hyviä sisääntuloteitä kuitenkin tarvitaan, kun kansallispuistot ovat auki ympäri vuoden ja retkeilijät liikkeellä kaikkina vuodenaikoina.

## Uutta virtaa elinkeinoille, yksityisteillä yleistä merkitystä

Ennen maaseudulla perustettiin uusia maanteitä monien elinkeinon tarpeisiin, jolloin huomioitiin puutavarakuljetusten, sahojen,

pudotuspaikkojen, maatalouden, meijereiden ja kaivosten tarpeet.

Niin ikään takavuosina tiepiiri, ”tievaltio” (nyk. Väylä ja ely-keskusten liikenne) otti lähes poikkeuksetta hoidettavakseen myös kansallispuistoihin vievät tiet. Tieviranomaisen piti kansallispuistojen sisääntulotiet kunnossa. Maanteiksi näitä ”kansallispuistoteitä” ei enää ole otettu. Monet karvalakkilähetystöt ovat kyllä yrittäneet.

Maaseudun elinkeinot ovat lyhyessä ajassa muuttuneet paljon. Kansallispuistot ovat nykyään usein matkailun kehityksen ytimessä. Kansallispuistot ovat mm. liiketoimintojen ja hyvinvointipalvelujen mahdollistajia. Muuttuneessa toimintaympäristössä kansallispuistoon vievän yksityistien luonne on myös muuttunut.

Niin maaseudulla kuin Etelä-Suomen vilkkaiden kansallispuistojen yhteydessä yksityistieillä on yhä enemmän yleistä merkitystä.

## Kansallispuistojen yksityisteitä maanteiksi?

Metsähallituksen Luontopalvelut halua olla sujuva ja reagoiva osakas tiekunnissa, joskin kaikissa noin 1100 tiekunnassa ei pysty olemaan kovinkaan aktiivinen osakas. Osallistumme tienpidon kustannuksiin todellisen käyttömme mukaisesti.

Kehittämiskäytännöstä näemme kuitenkin, että kansallispuistojen yhteiskunnallisten vaikutusten (hyvinvointi, kuntatalous yms.) vuoksi kansallispuistojen keskeisimmät sisääntulotiet pitäisi perustaa maanteiksi ja saada tieviranomaisen (Väylä ja ely-keskus) hoitovastuulle. ▼





## Yksityistiet taksiliikenteen mahdollistajina

Toimitusjohtaja Timo Koskinen, Taksiliitto

Taksi on Suomessa merkittävä osa julkista liikennettä. Toisaalta julkinen kaikille avoin joukkoliikenne, siis linja-autot, junat ja lentokoneet, ovat taksiliikenteen kannalta oleellisia liikkumisen muotoja. Jotta eläminen Suomessa on mahdollista ilman omaa autoa, pitää julkisen liikenteen verkon olla toimiva ja tehokas koko maan alueella.

Pelkät liikennevälineet eivät kuitenkaan ratkaise liikkumisen mahdollisuuksia. Jotta taksiliikenne on mahdollista, tarvitaan hyvin monenlaisia teitä ja kulkuväyliä. Maassamme on valtateitä, kantateitä, seututeitä, yhdysteitä ja muuta yhteiskunnan ylläpitämää tieverkkoa kutakuinkin noin 80 000 kilometriä. Jos taksiliikenteen pitäisi toimia vain tällä tieverkostolla, niin kovin jäisi harvaksi suomalaisen taksin palveluverkosto. Onneksemme maassamme on erittäin tiheä yksityisteiden verkosto.

### Suomen taksiverkosto on edelleen tiheä

Suomessa on perinteisesti ollut varsin tiheä taksiverkosto. Asukaslukuun suhteutettuna meillä oli jo ennen kesän 2018 taksialan sääntelyn voimakasta vapauttamista enemmän takseja kuin missään muussa Pohjoismaassa. Nyt siirtymävaiheessa sekä yrittäjien että

Ilman yksityistieverkosta voitaisiin edelleen todeta "hihdettävän kouluun kesät talvet".

taksien lukumäärä on kasvanut merkittävästi. Toisaalta kasvu ei ole tainnut juuri yksityisteiden varsille kohdentua. Yrityskoko taksimarkkinoilla on edelleen varsin pieni. Näitä pieniä yrityksiä ja yrittäjiä on varsin mittavat määrät myös yksityisteiden varsilla. Juuri nyt näyttää, että yritysten siirtymää kasvukeskuksiin on tapahtunut, mutta edelleen koko maan kattava verkko on kohtuullisen hyvässä kunnossa. Mikä sitten on tulevaisuus, jää nähtäväksi. Maa-

seudun ja haja-asutusalueiden taksit ovat olleet tuottamassa palveluita juuri niiden yksityisteiden varsilla, joissa linja-autot eivät enää ole palveluitaan pystyneet tuottamaan.

### Taksit palvelevat eri käyttäjäryhmiä yksityisteiden varsilla

Taksit kuljettavat kymmeniä tuhansia koululaisia joka päivä kouluun ja takaisin kotiin. Nämä kuljetukset keskittyvät monilta osiltaan juuri niille alueille, joilla yksityistieverkoston merkitys on suurin. Ilman yksityistieverkosta voitaisiin edelleen todeta "hihdettävän kouluun kesät talvet". Samoin terveydenhuollon matkoista merkittävä osa tehdään yksityistieverkosta hyödyntäen. Tältä osin tietysti kiireelliset kuljetukset hoidetaan pääsääntöisesti ambulanssilla, mutta varsin usein pikaistakin kuljetusta tarvittaessa taksi tuottaa palvelut yksityisteiden varsille.

### Yksityisteiden kunto vaikuttaa kykyyn tarjota taksipalveluita

Taksin näkökulmasta teiden kunto ja ylläpito vaikuttavat kykyyn tarjota palveluita kattavasti. Kun taksiliikennettä harjoitetaan vuoden jokaisena päivän, niin pyhät kuin arjet, ja vuorokauden ympäri, niin kunnossapidon vaatimukset ja odotukset ovat satunnaista kulkijaa korkeammat. Jos tie on auraamatta tai kelirikko edellyttää nelivetoista autoa, niin tämä tietysti näkyy taksiyrittäjän kuluissa ja yritystoiminnan kannattavuudessa. Yrityksen kulujahan ei kateta millään muulla kuin asiakkailta saatavilla korvauksilla, siksi tiestön kunto on myös yhteiskuntatalouden sekä kuluttajan kannalta merkittävä asia. Yhteiskunnan osallistumista yksityisteiden ylläpitoon voidaan pitää siis merkittävänä liikkumisen mahdollistamisena, myös niille, joilla omaa autoa ei ole.

Taksit ovat Teitä varten ja toisaalta tiet ovat myös takseja varten. Epäilemättä parhaaseen mahdolliseen lopputulokseen päästää hyvällä yhteistyöllä. Pidetään pyörät pyörimässä koko maan alueella ja mahdollistetaan yhdessä kaikkien kansalaisten liikkuminen koko maan alueella. ✓



YKSITYISTEIDEN TALVIPÄIVÄ 12.2.2020

## Talvinen tienpito ja liikenne

Tampereen messukeskuksen Tähtien sali  
Ilmailunkatu 20, 33900 Tampere

Hintaan sisältyy aamukahvi ja lounas, pysäköinti, asiantuntijaluennot ja -neuvonta, esitelmäaineisto, Talvitiepäivien näyttely ja työnäytökset. Tilaisuuden päätteeksi, läsnäolevien kesken arvotaan yllätyspalkinto. Osallistumismaksu laskutetaan ennen tilaisuutta.

Ilmoittautuminen on käynnissä.

Osallistumismaksu on 98 euroa/hlö (sis. alv), jos et ole Suomen Tieyhdistyksen jäsen. Osallistumismaksu on 82 euroa/hlö (sis. alv), jos maksaja on Suomen Tieyhdistyksen jäsen (jäsenetu alkaa heti liittymisen jälkeen).

### OHJELMA

- 8.30 Ilmoittautuminen ja tervetulokahvi**
- 9.00 Tapahtuman avaus**  
*Nina Raitanen, Suomen Tieyhdistys*
- 9.10 Yksityistieläki voimassa vuoden, kokemuksia uudesta laista**  
*Simo Takalammi, Suomen Tieyhdistys*
- 09.30 Kokemuksia tienkuntien päätöksiä koskevasta muutoksenhausta**  
*Sakara Haulos, Maa- ja metsätalouden ministeriö*  
• Toiko uusi laki valitusruuhkan käräjäoikeuksiin?  
• Mistä asioista haettu muutosta?
- 10.00 Traktori yksityistien kunnossapidossa**  
*Jarkko Hyrrönmäki, FMG Oy*
- 10.30 Jaloittelutauko**
- 10.45 Kiviaineksella on väliä**  
*Anne Valkonen Via Blanco Oy*  
• Kiviaines on tien kunnossapidon tärkein yksittäinen valinta. Mihin sen valinnassa pitää kiinnittää huomiota? Mikä on hyvä kiviaines ja mikä huono?
- 11.20 Yksityisteiden liikenneonnettomuudet**  
*Juha Nuutinen, Onnettomuustietoinstituutti*  
• Tutkijalautakunnat raportoivat yksityisteiden kuolonkolareista
- 11.45 Tietoisku: Tiekuntien kokoukset lähestyvät, mitä huomioitavaa?**  
• Uuden yksityistieläin vaatimukset syytä ottaa tosissaan
- 12.00 Lounas**
- 13.00 Jätehuolto ja yksityistiet**  
*Pirkanmaan jätehuolto*  
• yksityistiet jätehuollon näkökulmasta  
• kantaako tie roska-auton?  
• puomi mökkitiellä?
- 13.20 Keskustelua, kysymyksiä, mitä muuta yksityistierintamalla tapahtuu**
- 13.40 Siirtyminen työnäytösalueelle Messukeskuksen edustalle**
- 14.00 Talvihoidon koneiden työnäytöksiä**
- 15.00 Tutustuminen kone- ja laitenäyttelyyn Messukeskuksessa**

Ilmoittaudu osoitteessa  
[www.talvitiepaivat.fi](http://www.talvitiepaivat.fi) tai [www.tieyhdistys.fi](http://www.tieyhdistys.fi)

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

Tilaisuuden päätteeksi arvotaan läsnä olevien kesken yllätyspalkinto!





➤ Rakennekerroskairauksia ja näytteenottoa keväällä 2019 Sotkamossa.

### Muistettavia asioita

- Paras mittausajankohta on keväällä roudan sulamisen jälkeen tai myöhäinen syksy, jolloin tien rakenteet ovat märkiä.
- Savipitoisilla mailla mittauksia ei kannata tehdä kuivan kesän aikana.
- Hoitokunnasta kannattaa osallistua kantavuusmittaukseen ja kertoa tien historiatietoa sekä ongelmakohtia, joita mittaja ei välttämättä havaitse.
- Reunapalteiden poisto ja tien muotoilu on tärkeää ennen murskeen lisäystä.
- Oikean murskeen käyttö perusparannuksessa.
- Muskeen tiivistäminen kastelun jälkeen (kuivana murske ei tiivisty).
- Kulutuskerros vähintään 50 mm.
- Muistakaa suolaus kevätkuokkauksen yhteydessä.

# Teiden kantavuus kannattaa tutkia

Suomen vaihtelevat sääolosuhteet rasittavat tieverkostoaamme. Kaikille meille ovat tuttuja keväiset, routivat tiet. Koko tieverkollamme onkin paljon korjausvelkaa. Teitä ei kannata esimerkiksi päällystää ennen kuin on tutkittu kestävätkö teiden pohjat, sillä muuten päällystetty tie saattaa seuraavana keväänä routia rikki.

Toimitusjohtaja Juha-Matti Vainio, West Coast Road Masters Oy

**S**uomessa on noin 360 000 kilometriä yksityisteitä. Myös yksityisteiden ja metsäautoteiden pohjien kantavuus on syytä tutkia jo vastuidenkin takia. Jos tien pohja pettää raskaan ajoneuvon alla, saattaa tienhoitokunta joutua vastuuseen. Pääsääntöisesti teiden kunnosta ja kantavuudesta on vastuussa tien omistaja. Jos tien kantavuus on mitattu ja liikennemerkein kerrottu, on liian painavalla kuormalla kulkevalla kuljettajalla vastuu tien kantavuuden ylittämisestä. Teiden kantavuutta on Suomessa mitattu pudotuspainolaitteilla jo vuodesta 1986.

Kantavuusmittauksella säästetään tiekunnan rahaa ja helpotetaan perusparannusavustuksen saantia.

Porilaisen West Coast Road Masters Oy:n **Juha-Matti Vainiolla** on vinkkejä yksityisteiden hoitokunnille:

- Kantavuusmittauksella löydetään tien heikot kohdat ja mitoitusohjelmalla lasketaan tavoitekantavuuteen pääsemiseksi tarvittava kantavan kerroksen murskeen lisäämistarve.
- Kantavuusmittauksille paras ajankohta on keväällä heti roudan sulamisen jälkeen.
- Yksityisteille avustusta myönnetään kantavuuden parantamiseen maksimissaan 50 prosenttia toteutuneista kustannuksista.
- Ely-keskus arvioi perusparannuksen tarpeellisuuden ja hakemukseen liitetty kantavuusmittausraportti ja sen perusteella tehtävä rakennekerrosten mitoitus edesauttavat avustuksen läpimenoa.
- ELY-keskuksen perusparannusavustuksia voi hakea läpi vuoden.

### Kantavuusmittaushanke etenee seuraavasti

Kantavuusmittauksia tehdään yksityisteille,

metsäteille, kaupunkien ja kuntien kaavateille, tuulipuistojen tieverkolle sekä Väyläviraston tieverkolle. Itse hanke etenee seuraavasti:

- Asiakas ilmoittaa yksityistien pituuden ja tien alkupään osoitteen.
- Tarjous lasketaan ja arvioidaan mittausajankohta.
- Tien kantavuus mitataan 50 metrin välein, jonka jälkeen tehdään kantavuusmittaukseen perustuva rakennekerroksen mitoitus.
- Mittaustuloksista saaduilla raporteilla ja laskentataulukoilla on helppo pyytää tarjoukset perusparannuksesta.
- Mittauspisteet saadaan myös tarvittaessa karttapohjalle.
- Perusparannuksen jälkeen kantavuusmittaus kannattaa tehdä uudelleen ennen perusparannuksen vastaanottamista urakoitsijalta. Mittaus kannattaa tehdä ennen kulutuskerroksen lisäämistä muotoillulle ja tiivistetylle kantavalle kerrokselle.

Mitä myöhemmin ollaan liikkeellä, sitä suurempi mahdollisuus on, että avustusrahat loppuvat kesken vuotta. Jos näin pääsee käymään, uutta kantavuusmittausta ei tarvitse tehdä, vaan hyväksytyin hakemuksen maksatus vain siirtyy seuraavalle vuodelle.

Mittaustilaukset kootaan alueittain ja pyritään tekemään samalla kerralla. Näin välttyään turhilta siirtoajoilta ja säästetään kustannuksia.

### Kantavuutta mitataan kaikilla verkoilla

Kantavuusmittaukset ja rakennekerrosten tutkimukset säästävät aikaa ja rahaa myös Väyläviraston, kuntien ja kaupunkien katuverkon ylläpidossa.

Kun rahat ovat vähissä, suunnittelu ja tarkat laskelmat ovat entistä tärkeämpiä. Kantavuusmittauksella varmistetaan, riittääkö pelkkä päällystys vai tarvitaanko tieosuudelle ensin joitakin muita toimia, kuten perusparannusta.

” Pääsääntöisesti teiden kunnosta ja kantavuudesta on vastuussa tien omistaja.

Esimerkiksi, kun tien kantava kerros on hienontunut liikennekuorman alla ja kantavan kerroksen yläosa on muuttunut routivaksi ja vettä läpäisemättömäksi kerrokseksi, on päällystystoimenpide virheellinen ja riittämätön toimenpide. Näissä kohteissa vaihtoehtoina ovat esimerkiksi massavaihdot tai sekoitusjyrsintä.

➤ Suunnittelua varten tehtävät kantavuusmittaukset säästävät niin Väyläviraston, yksityisteiden tiekuntien kuin kaupunkien ja kuntien rahaa.



### Teiden rakennekerroksia voidaan tutkia kairalla

Rakennekerroskaira on asennettu kuorma-auton alustalle, jolloin kairan liikuttelu on nopeaa. Rakennekerroskairaa käytetään tie- ja katualueilla vaurioituneiden kohtien rakennekerrosten paksuuden ja tien materiaalien määrittämiseen sekä rakennekerrosten näytteenottoon.

Rakennekerroskairauksessa halkaisijaltaan 140 mm:n ikkunanäytteenotin isketään porakoneen vasaralla läpi tierakenteen. Näin saadaan otettua näyte koko tierakenteesta ja pohjamaasta.

Tien rakennekerrosten paksuudet mitataan ja kuvataan ikkunanäytteenottimessa.

Samalla on mahdollista ottaa näyte tien rakennekerroksista ja toimittaa se tutkittavaksi laboratorioon.

Rakennekerroskairausta käytetään myös tukemaan maatumittauksia ns. referenssikairauksissa. ▼





# Soratien on syytä pitää muotonsa

” Veden jääminen seisomaan tielle ja reunapalteiden muodostuminen ovat ensioireita, joihin on hyvä jo puuttua ajoissa ennen tien vaurioitumista.

Nina Raitanen

**S**oratien on syytä pitää muotonsa, jotta se toimisi oikein. Veden pitää valua pois tieltä, minkään estämättä. Tämä edellyttää tienpinnan oikeaa sivukaltevuutta ja tien reunapalteiden säännöllistä poistoa.

Soratien oikea muotona on pidetty ns. sian-niskaa. Tämä mielikuva ei nykyään taida monellekaan sanoa mitään. Nykytietämyksen mukaan soratien optimaalinen muoto on kuitenkin tasaisesti keskikohdaltaan molempiin suuntiin viettävä. Optimikaltevuus on 3-5 %.

## Tien väärä muoto aiheuttaa ongelmia

Liian tasainen tienpinta aiheuttaa sen, että vesi jää seisomaan tielle. Ajoneuvon pyörän liike saa kiviä toisiinsa sitovan hienoaineksen irtoamaan ja isot kivrakeet pyörivät tien sivuun, jolloin syntyy reikiä, reikäjonoja, aaltomaista epätasaisuutta ja tien pölyämistä. Kuoppien ja urien lisäksi liian pieni sivukaltevuus lisää syksyn vesisateiden aikana ja lumien sulaessa pintakelirikkoa.

Liian suurikaan sivukaltevuus ei ole hyvästä vaan se voi pahimmillaan aiheuttaa raskaiden ajoneuvojen kaatumisvaaran, varsinkin jos tien reunakantavuus on huono. Suuri sivukaltevuus lisää myös liukkauden torjunnan tarvetta talviaikaan. Tien reunassa oleva pallo puolestaan patoaa veden, jolloin tien reuna saattaa pettää sen vettä.

Ajan saatossa tie voi myös levitä materiaalin valuessa ojiin. Liian leveältä tieltä vesi ei valu kunnolla pois ja tien hoitaminen esimerkiksi talvella tulee hankalaksi.

## Tietä on hyvä pitää silmällä ja ennakoita ongelmat

Vilkkaat soratiet muotoillaan keskimäärin

joka toinen vuosi, muissa tapauksissa harkinnan mukaan. Tietä on hyvä oppia katsomaan ja huomaamaan ongelmien kehittyminen. Veden jääminen seisomaan tielle ja reunapalteiden muodostuminen ovat ensioireita, joihin on hyvä jo puuttua ajoissa ennen tien vaurioitumista.

## Kun soratietä laitetaan muotoonsa, tavoitteena on:

- palauttaa tien oikea sivukaltevuus (3-5 %) niin, että vesi valuu sivuosiin. Kaarteissa sopiva sivukaltevuus on <7%, jolloin kulutuskerroksen sora ei valu tien reunaan ja ojaan,
- palauttaa ajoradan siirtynyt kulutuskerros-materiaali takaisin ajoradalle,
- poistaa reunapalteet, jotka estävät veden pääsyn sivuosiin ja
- poistaa kuopat.

Erityisen reikiintymisalttiita kohtia ovat paikat, joissa vesi seisoo, kuten notkojen pohjat. Nämä on syytä korjata tarkasti muotoilun yhteydessä

## Tie laitetaan muotoonsa keväisin

Kulutuskerros muotoillaan yleensä keväisin runkokelirikkovaiheen mentyä ohitse mutta kuitenkin ennen kuin tie kuivaa liikaa. Työtä tehtäessä on hyvä hyödyntää kevään sateet ja pilvinen sää, jolloin päästään toimimaan optimaalisessa kosteudessa. Kun hienoainesta on tarttunut tasaisesti kivien pintaan ja materiaali näyttää kauttaaltaan likaiselta, ollaan lähellä optimikosteutta. Optimioloissa tiivistetty kulutuskerros kestää liikennettä, sateita ja poutajaksoja hyvin.

Kulutuskerrosmateriaalia voidaan lisätä tarvittaessa, mutta varsinainen sorastus tehdään kuitenkin yleensä syksyllä.

Muokkauksen yhteydessä on hyvä tehdä myös tien suolaus sekoitusolauksena. Suolaus parantaa hienoaineksen sitoutumista tien pintaan ja helpottaa kulutuskerroksen tiivistymistä. Tällöin tien pinnan kunto säilyy hyvänä.

Muokkauksessa on varottava sekoittamasta kerrosrakenteita ja pohjamaata, jotta tien kantavuutta ei menetettäisi. Muokkauksen tulee olla kuitenkin niin syvä, että tien reiät saadaan muokattua pohjia myöten. Muuten vaarana on reiän syntyminen samaan paikkaan nopeasti uudelleen.

Reunapalteet on hyvä poistaa muotoilun yhteydessä tai sivuoien kunnostamisen yhteydessä. Jos palteiden materiaali ei ole kovin ”humuspitoista” voidaan sen materiaali käyttää hyödyksi.

## Koneet on monet, kun tietä muokataan

Yksityisteillä työ tehdään käytännön syistä useimmiten yhdellä laitteella. Muotoilu onnistuu erityisen hyvin tiehöylällä, jos sellainen on saatavissa paikalle. Vaihtoehtoisesti työ voidaan tehdä myös säädettävällä ja riittävän raskaalla lanalla. Työ voidaan tehdä tarvittaessa myös kuorma-auton tai traktorin alusterällä tai traktorivetoisella tiehöylällä.

Tiehöylän, traktorin, lanan tai kuorma-auton perään kiinnitetyt kumipyörät tehyt jyrät antavat hyvän ja tiiviin lopputuloksen. Tyydyttävään lopputulokseen päästään myös kuorma-autolla tai työkonella edestakaisin ajamalla. ▼





## Yksityisteiden tukemisesta ei saa tehdä liian vaikeaa

Asiantuntija Ville Järvinen, Koneyrittäjät

**»** Olemme huolestuneina kuunnelleet tietoja siitä, että tiekunnat eivät hyödynnä yksityisteiden perusparantamiseen tarkoitettua tukea. Tulkintamme on, että avustusperusteisiin lisätty ”suunnitelmallisuuden” vaatimus koetaan tiekunnissa liian vaikeaksi, kuvailee Koneyrittäjien maarakennusalan toimialapäällikkö **Markku Leskinen** yksityisteiden kunnostuksien tilannetta.

Leskinen sanoo, että viestinä tiekunnilta on ollut jo pidemmän aikaa se, että yksityisteiden perusparantamisessa tukisummasta vähintään puolet menee suunnittelemaan ja vain puolet työn todellisille tekijöille.

- Yksityisteiden perusparantaminen vaatii kyllä tekijältä, urakoitsijalta ja hänen työntekijöiltään ammattitaitoa, mutta se ei ole mitään rakettitiedettä tai ydinfysiikkaa, jossa suunnittelulla tai sen varmuuskertoimilla tehdään työstä ylettömän kallista, kärkeää Leskinen.

Koneyrittäjät ovat jo jonkin aikaa edunvalvonnassaan yrittäneet kiinnittää maa- ja metsätalousministeriön huomiota tähän epäkohtaan erityisesti puunkorjuun mahdollistavissa metsäteiden rakentamisissa ja perusparantamisissa. Metsäteiden rakentamista ja perusparantamista tuetaan pääasiassa kestävänsä metsätalouden rahoituslakiin perustuvalla Kemera-tuella.

Tavallisten yksityisteiden tuki tulee ELY-kustusten kautta. Liikenne- ja viestintäministeriö ohjaa tuen periaatteita ja tuen myöntämisessä on ollut havaittavissa sitä, että rahanpuutteen takia tuen perusteet ovat tiukentuneet.

Leskinen mukaan hakemuksen laatiminen on tiekunnille työläs. Tukiehtojen vaatima suunnitelmallisuus aiheuttaa sen, että tiekuntien on teetettävä suunnitelmat suunnittelijoilla, jolloin tuesta suuri osa valuu suunnittelun kustannuksiin eikä varsinaiseen tien perusparantamiseen.

- Luottamushenkilömme tekevät parhaansa ja ovat puhuneet maa- ja metsätalousministeriölle näistä ongelmakohdista erityisesti nyt tukiperusteita uudistetaan, Leskinen kertoo.

- Jonkinlainen ongelma tuntuu olevan ministeriöiden välinen keskustelemattomuus tukimuotojen perusteiden ja linjausten muodostamisessa, vaikka esimerkiksi Koneyrittäjien jäsenyritysten kannalta näiden teiden luokituksilla tai tukimuotojaoilla ei ole merkitystä. Näitä teitä tarvitaan jatkuvasti muun muassa puunkorjuun suorittamiseen ja puun kuljettamiseen metsästä.

Yksi iso huolenaihe Koneyrittäjien näkökulmasta ovat yksityisteiden erittäin vaihtelevassa kunnossa olevat sillat. Koneiden ja kuljetusajoneuvojen painojen ja muiden mittojen kasvaessa ne ovat entistä kovemmalla.

- On erityisen tärkeää, että tiekuntien suunnitelmia parantaa teitänsä tuetaan mahdollisimman tehokkaasti. Eikä yksityisteiden parannuksia vaikeuteta liikaa tukiehdolla, jotka selvästi vähentävät yhteiskuntaa hyödyttävän tuen käyttöä, tiivistää Leskinen. ▼

## Metsätie sai lisää kantavuutta

# Kärängäntien perusparannus 2019

Tieisännöitsijä Mikko Rasilainen

**K**ärängäntie on perustettu metsätieksi 1980-luvun alussa. Tie sijaitsee maakuntarajalla Tuusniemen ja Heinäveden kuntien alueella. Tiekuunnassa on 64 osakasta, joista vakinaisia asukkaita on kolme ja lähes kaikki muut ovat kesäasukkaita. Metsäpalstoja on vain muutama, joten metsätiestä ei ole kysymys.

Rakentamisen jälkeen 5,6 km:n tielle ei ollut tehty merkittäviä korjauksia. Niinpä tielle syntyi monia puutteita. Pinnasta puuttui muokkauskerros, murskeet olivat painuneet saven sisään ja tarvittiin sorastuksia vuosittain. Kevätlanauksen jälkeen syntyi nopeasti uusia kuoppia. Kun tien reunoille oli kasvanut palteita, estyi veden poistumisen tieltä. Myös reunaajat ja rummut olivat osin ummessa.

Hoitokunnan puheenjohtajalla ja sihteerillä riitti lapiotöitä, kun palteita puhkottiin ja vesikuoppia paikkailtiin murskeella. Koska kuivatus ei toiminut tien pinnassa ja ojissa, pysyi runko märkänä.

Vuoden 2018 alussa virisi keskustelut tien mahdollisesta perusparannushankkeesta. Ensimmäinen karkea arvio kustannuksista (reilusti yli 100 000 euroa + alv) tuntui suurelta. Neuvotteluja jatkettiin uuden toimijan kanssa ja kustannusarvio laski noin 80 000 euroon.

Tiekunnan ylimääräinen kokous päätti syyskuussa 2018 yksimielisesti ryhtyä hankkeeseen. Samalla päätettiin hakea valtiolta 50 % tukea, ottaa omarahoitusta varten 10 vuoden pankkilaina ja uusia yksikointi. Olihan kyse osakkaiden kannalta suurista rahoista, joten koettiin tärkeänä kustannusten jakautuminen oikeudenmukaisesti.

### Puiden poisto ja rajapyykkien merkintä

Talvella 2019 alkoi puusavotta. Tiekuunta kaadatti ja myi teialueella sijaitsevan puuston, yhteensä 215 m<sup>3</sup>. Myyntituotot tilitettiin maanomistajille.

Tieoikeuden leveys on peräti 14 metriä ja kohtaamispaikoilla 17 metriä. Tämä helpotti työtä, sillä muun muassa ojamaat mahtuivat takaluiskalle hienosti. Talven ja kevään aikana merkittiin teialueella sijaitsevat rajapyykit, joista osa oli kasvillisuuden peitossa. Kaikki löytyivät ja ovat edelleen paikoillaan.

### Kilpailuttaminen

Päätös yksityistien parantamisen valtionavustuksesta saatiin keväällä 2019. Pian tämän jälkeen lähetettiin urakoitsijoille tarjouspyynnöt. Kilpailutettavia urakoita oli kaksi; runkotyöt ja päällysrakennetyöt. Tarjouspyyntöjä lähetettiin runkotöistä kuudelle ja päällysrakennetöistä neljälle urakoitsijalle.

Tarjoukset avattiin hoitokunnan kokouksessa toukokuussa. Läsnä oli myös urakan valvojaksi valittu henkilö. Tarjouksia saatiin runkotöistä neljä ja päällysrakennetöistä kolme. Tarjouspyynnöt osoitettiin urakoitsijoille, joiden tiedettiin suoriutuvan urakasta laadukkaasti. Valinnat oli siten helppo suorittaa, kun enää vain hinta ratkaisi.

Työt päätettiin aloittaa vasta elokuun alussa. Näin siksi, että mökkiläisille tie olisi häiriöttömästi käytettävissä loma-aikana.

### Toteutus

Työmaan aloituskokous pidettiin viime vuoden elokuussa. Siinä sovittiin käytännön

asioista kuten tien aukipitämisestä postin ja muun säännöllisen liikenteen sujumiseksi.

Heti aloituskokouksen jälkeen ensimmäisellä viikolla urakoitsija kaivoi tien oikean reunaosan. Toisella viikolla kaivinkone palasi tien alkupäähän kaivaen vasemman puoleisen ojan. Kaivurin kolmas viikko meni erilaisissa lisätöissä kuten luiskasta ja ojista paljastuneiden suurien kivien poistamisessa.

Pian ilmeni, että tien reunoilla on suuria kiviä, joihin kaivuri ei pysty. Paikalleen jäädessään ne estäisivät veden virtausta ja haittaisivat tulevia huoltotoimia. Kivet päätettiin poistaa rikkomalle ne ensin. Räjähdyttävä porasi 22 reikää ja räjäytti kivet. Siihen hurahti neljä päivää.

Neljännellä viikolla työt jatkuivat rumpujen parissa. Teialituksia tehtiin 23 ja liittymärumpuja asennettiin 9. Elokuun lopussa asennettiin viimeinen rumpu ja tien alkupään näkemästä kaivettiin pois. Näin runkotyöurakka oli valmis.

Kuudennella viikolla alkoi päällysrakennurakka. Tien runko tasattiin ja levitettiin kuusi rullaa suodatinkangasta. Suodatinkangas laitettiin sellaisiin kohtiin, joissa oli havaittu saven pyrkivän tien pintaan.

Soramurskeen (31 mm) levityksen jälkeen päästiin aloittamaan metsätielle sopivan 16 mm pinta-murskeen ajo. Levitys aloitettiin loppupäästä, koska pintamurskeen päälle ei haluttu raskasta rekkaliikennettä. Se olisi voinut painaa murskekerrokset sekaisin. Mursketta ajettiin noin 80 kuormaa. Syyskuun lopulla tie oli valmis.

### Havainnot

Hankkeen ajoitus elo-syyskuulle osoittautui oikeaksi ratkaisuksi. Loma-ajan päättymisen oli hiljentänyt liikenteen. Vettä ei ollut vielä ojissa, mikä helpotti kaivamista ja varmisti sen, että tien runko kesti raskaan liikenteen. Sää oli suosiollinen. Syyskuun alussa odotettiin viikko ennen päällysrakennetöiden aloittamista, toivoen pikku sateita. Niin kävikin. Murskeen ajon ohessa saatiin vettä juuri sopivasti, pintakerros tiivistyi hienosti.

Tieosakkaiden palaute on ollut myönteistä. Tiemaisema muuttui paljon, työn jälki oli siistiä ja tien ajettavuus parani olennaisesti. Tiekuunnan kotisivuilta osakkaat saivat ajantasasta tietoa hankkeen etenemisestä ja liikenteelle aiheutuvista häiriöistä. Elo-syyskuussa kävijöitä oli 235 (osakkaita 64).

Kustannukset pysyivät arvion mukaisena, joten tiekuunnassa voidaan olla kaikin puolin tyytyväisiä. On selvää, että ilman yhteiskunnan tukea hanketta ei olisi voitu toteuttaa. ▼



► Työ alkoi puun poistolla. Tiekuunta teetti työn ja tilitti tulot maanomistajille.



## Tien kunnossapito

## Yksityistien talviaurauksesta



dipl. ins. Jaakko Rahja, Suomen Tieyhdistys

**Y**ksityistielain 24 § mukaan 'tie on pidettävä tieosakkaiden liikennetarpeen edellyttämässä kunnossa niin, että kunnossapidosta ei aiheudu tieosakkaalle kohtuuttomia kustannuksia'. Lakiin on kirjattu hyvänä asiana myös, että 'kunnossapidossa on otettava huomioon myös liikenneturvallisuus'.

Yksityistien talvikunnossapidosta vuosi sitten voimaan tullut laki sanoo vielä sen, että talvikunnossapito – pääosin se on lumen poisto ja liukkauden torjunta – voidaan jättää tiekunnan toimesta tekemättä, jos tie tai sen osa ei ole kenellekään osakkaalle välttämätön talvella. Tarkoittaa kääntäen, että tienpitäjän vastuulla on huolehtia tien talvikunnossapidosta ainakin kauimmaiseen asuttuun taloon ja/tai ympärivuotisesta käytössä olevaan vapaa-ajan asuntoon saakka.

Tietä on siis kunnossapidettava kesällä ja talvella kohtuukustannuksin ja ensisijaisesti osakkaiden liikennetarpeen mukaisella tavalla.

Talvihoidon kustannusosuus yksityistien koko tienpidosta on korkea, noin puolet kaikista kustannuksista. Talvitöitä ei normaalisti koeta kovin hankalaksi tienpitotoimeksi. Syynä on se, että talvihoidosta tinkiminen – tosin kuin vaikkapa kuivatusjärjestelmän kunnossapito – näkyy heti tien päällä ja sen liikennöitävyydessä.

Tämän artikkelin kirjoittajalle on kuitenkin muodostunut käsitys, että talvihoitokustannusten suhteellisen korkea osuus ei välttämättä selity korkeasta laadusta. Syy lienee se, että muita kunnossapitotöitä tehdään aivan liian vähän. Muiden kunnossapitotöiden – rummut, ojat, rakennekerrokset, kulutuskerros - laiminlyöntiä selitetään niiden kalleudella ja että niitä 'ei ole pakko tehdä tänään'. Huolena vain on, että niiden tekemättä jättäminen kosta tautuu tien kunnossa ja käy jatkossa osakkaan kukkaron päälle.

**Aurausviitoituksella vältetään yliauraus**

Jossakin vanhassa oppaassa sanottiin, että 'aurauksen tarkoituksena on poistaa tielle satanut lumi'. Hyvin oivallettu! Näinhän asia lyhyesti ja ytimekkäästi sanottuna tietysti on. Ehkä muutama lisäkommentti on kuitenkin paikallaan.

Ensimmäisiä toimenpiteitä talveen varautumisessa on asentaa aurasviitoitus. Aurakepeillä osoitetaan aurattavan tien sijainti ja leveys.

Tien paikka on itsestään selvä asia kauniina pakkaspäivänä, mutta ei sitä useinkaan ole aurattaessa tuiskussa ja tuulessa. Uhkana on liikennettä vaarantava ns. yliauraus eli se, että aura kulkee sivuojan päältä. Tien sijainnin lisäksi aurasviitoituksella merkitään tien reunassa olevat esteet, etteivät ne riko auraa tai linkoa.

Vahingot, joita tiekunta joutuu autoilijalle korvaamaan, liittyvät usein juuri tähän yliauraukseen. Siksi aurasviitoituksessa on syytä olla huolellinen.

Tiekunta päättää, laittaako se itse aurasviitoituksen vai velvoittaako se auraajan tekemään myös tämän työn. Jos työ sälytetään urakoitsijalle, on siitä mainittava sopimuksessa. Jotkut tiekunnat laittavat aurasviitoituksen urheiluseuralla tms. porukalla, mikä tulee tiekunnalle kohtalaisen edulliseksi.

Yliä käytetään puukeppejä, mutta muoviset ovat yleistyneet. Puukeppi ei paljon maksa,

### ” Talvihoidosta tinkiminen näkyy heti tien päällä.

jos hakee omasta metsästä. Naapurin puolelta luvatta hakeminen saattaa tulla kalliimmaksi! Muoviviitta maksaa euron hujakoilla. Ei paljon, jos sillä samalla edistetään kylän nuorison keihäänheittoharrastusta.

Auraviitan tarkoitus on myös näkyä tuiskussa. Sopiva pituus on 1,5–2,0 metriä. Viitat laitetaan puolen vaaksan eli noin 10 senttimetrin verran ojaluiskan taitteen ulkopuolelle. Viittojen välimatka on 40 m (mutkainen tie) ... 80 m (suora tie). Lisäksi merkitään liittymät, lyhyet rummut, kaventumat, kohtaamispaikat (viitta jokaiseen kulmaan) yms. poikkeavat tai väistettävät kohdat.

**Aurauksen laatua**

Tiekunnan kannattaa sopia vuosikokouksessaan tien hoidon laatukriteerit. Tämä

tapahuu luontevasti asialistan omana kohtana tai siinä yhteydessä, kun hyväksytään talousarvio. Aurauksen osalta se tarkoittaa, että osakkaat kokouksessaan sopivat, kuinka paljon tiellä enimmillään sallitaan lunta ja kuinka kauan se saa siellä kulkijan kiusana olla. Ja muistetaan, että liian korkea laatu maksaa tiekunnalle ja liian alhainen laatu nostaa puolestaan tienkäyttäjien ajokustannuksia sekä on muulla tavoin kiusallista tai haitallista.

Esimerkiksi vilkasliikenteisellä tiellä lunta saisi olla enintään 10 cm 6 tunnin ajan aamun klo 6 ja illan klo 22 välisenä aikana. Hiljaisemmalla tiellä ja yöaikaan ei olisi niin kiirus auramaan. Ja koska sohjolla on taipumus pakkautua, sallitaan sitä korkeintaan 5 cm. Nämä siis esimerkkejä.

Traktoriauraus ja linkous ovat yleisimmät tavat poistaa lunta. Traktori on hyvä vehje erityisesti silloin, kun on paljon puhdistettavia liittymiä. Lingota kannattaa kapea, mutkainen ja lyhyt tie varsinkin runsaslumisilla alueilla. Raskaalla lingolla onnistuu jotenkuten myös polanteen poisto. Haittapuolena on, että jos tie on vähänkään pidempi, kohoavat kustannukset. Silloin linkous tulee kalliimmaksi kuin traktori- tai autoauraus.

Jos tien geometria ja rakenne antaa myöten, voi kokeilla kuorma-autoaurasta. Se on nopeaa ja tehokasta. Kuorma-autolla aurasnopeus on oltava riittävän suuri, jotta lumi lentää pois tiealueelta.

**Lumen poiston erityistapauksia**

Traktoriin ja kuorma-autoon saa runkoon kiinnitettävän alusterän. Tuollaisella alusterällä tielle tiivistynyt polanne poistuu sutjakkaasti. Silloin höyläyksen tarve vähenee ja tiekunta säästää.

Varsinkin lumisina talvina ja lumisilla seuduilla saattavat aurasvallit talven mittaan muodostua niin korkeiksi, että näkemät katoavat, aurastyö vaikeutuu ja lumi alkaa tuulella kinostua tielle. Aurasvallin madaltaminen on silloin paikallaan.

Kun kevät koittaa, alkaa vesi virrata. Silloin myös tien reunalla olevat aurasvallit ja polanne alkavat sulamaan, jolloin sulava vesi voi yöpakkasten aikana aiheuttaa liuk-

kautta. Tien pinnalla oleva vesi on omiaan aiheuttamaan myös pintakelirikkoa. Veden virtausta voi koettaa vähentää siten, että tekee sohjo-ojan luiskan yläosaan.

Yksityistiellä lumen poiskuljetus tulee kysymykseen lähinnä vain joissakin erikoistapauksissa. Tällainen tilanne voi olla silta, liittymä tai kapea kallio- tai muu leikkaus. Lunta saa viedä toisen maalle tietysti vain maanomistajan luvalla. Kunnilla on lumen poisvientä varten varta vasten tähän tarkoitukseen tehtyjä lumenkaatopaikkoja.

Nykyään enää harvemmin yksityisteillä näkee lumikinostimia. Ennen aikaan ne olivat - varsinkin Pohjois-Suomessa - tuttu näky yleistenkin teiden varrella. Mutta aurakaluston kehittyminen on tehnyt niistä melkein museotavaraa. Edelleen voi kuitenkin löytyä sellaisia aukeita ja tuulisia paikkoja, joissa kiinteä tai vain talven ajaksi kasattava kinos on perusteltu.

Pysyvä kinostin tehdään useimmiten puusta. Laudoituksella peitetään noin puolet kinostimen pinta-alasta. Jos eivät häiritse kulkijaa, voidaan kinostimet jättää paikoilleen kesän ajaksi. Vain talven ajaksi pystytettävä voi myös olla puusta, mutta muoviset ovat lisänneet suosiotaan. Muoviset ovat puisia keveämpiä, mutta toisaalta muovikaistaleet ovat alttiita repeilemään. Repeilyä voi koettaa vähentää tihentämällä pylväsvälejä.

Kinostimien sijoituksessa on sääntönä, että niiden etäisyys tiestä on 15 ... 20 kertaa niiden korkeus. Silloin tuiskuava lumi nousee aidan yli ja ehtii kinostimen takana pudota maahan ennen kulkeutumistaan tielle. ▼

## Julkaisuja aiheesta

**Yksityistien kunnossapito**  
Tieyhdistyksen julkaisu,  
ISBN 978-952-99824-3-1,  
www.tieyhdistys.fi/tilaa

**Sorateiden kunnossapito**  
Liikenneviraston ohje 1/2014,  
www.vayla.fi

**Yksityistielaki (2019)**  
560/2018, www.finlex.fi



Vapaa pääsy näyttelyyn  
ja työnäytöksiin!



## Talvitiepäivät Tampereella 12.–13.2.2020

**TEIDEN JAKATUJEN** kunnossapitoon ja liikenteeseen keskittyvät tapahtuma Talvitiepäivät – Winter Road Congress järjestetään jo 33. kertaa. Tällä kertaa kokoonnutaan Tampereen Messu- ja urheilukeskukseen, entiseen Pirkkahalliin.

Talvitiepäivillä pääset tutustumaan tien kunnossapitoon painottuvaan näyttelyyn! Mukana on kaiken kokoista tiehoitokalustoa, palveluita, laitteita, ja tuotteita. Lisäksi voit ihastella työnäytösten suorituksia ja päivittää tietämystä kansainvälisessä asiantuntijaseminaarissa tai kotimaisessa Yksityisteiden Talvipäivässä. Infra-alan opiskelijoille on omaa ohjelmaa opiskelijaseminaarin muodossa torstaina 13.2.2020.

### Työnäytös – Mihin koneet pystyvät, miten työsuoritus hoidetaan oikeaoppisesti

Talvitiepäivien kruunu on näyttelyyn kuuluva työnäytös, jossa koneet ja ammattikuljettajat pääsevät näyttämään taitonsa ulkona näyttelyhallin takana järjestettävissä työnäytöksissä. Työnäytöstä kannattaa tulla seuraamaan, sillä siinä pääsee tutustumaan työkonien toiminnallisuuksiin ja teiden talvihoidon erilaisiin työvaiheisiin. Työnäytöksissä esitetään työmenetelmiä kuten aeraus, liukkaudentorjunta ja lumenkuorma. Arvostelulautakunta arvostelee työnäytössiisurituksia keskiviikkona 12.2.2020 ja parhaat suorituksia palkitaan diplomeilla torstaina 13.2.2020.

Talvikunnossapidon ja talviliikenteen kansainvälisessä seminaarissa kuullaan tärkeää asiaa teiden talvikunnossapidosta ja urakoinnista. Seminaarissa pohditaan myös talvikunnossapidon ja median suhdetta sekä asiakaspalautteen vaikutusta talvikunnossapidon toimenpiteisiin.

Talvitiepäivät järjestävät Suomen Tieyhdistys, Tampereen kaupunki, Väylävirasto, Pirkanmaan ELY-keskus, YIT sekä Pohjoismainen tie- ja liikennefoorumi PTL. Kaikki tapahtumaan liittyvä tieto löytyy sivulta [www.talvitiepaivat.fi](http://www.talvitiepaivat.fi).

### Tervetuloa näyttelyyn

Näyttely on avoinna ke 12.2. klo 9–17 ja to 13.2. klo 9–15. Näyttelyyn on vapaa pääsy molempina päivinä – kannattaa siis tulla isommallakin porukalla Tampereelle päiväksi!

## TERVETULOJA NÄYTTELYYN

Keskiviikkona 12.2. klo 9–17, työnäytös klo 14 ja  
torstaina 13.2. klo 9–15, työnäytös klo 11.

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

## Traktori yksityistien työkonena

**S**uomessa myydyin traktorimalli viime vuonna ja tänä vuonna on ollut Valtran T174 Versu. Niinpä Valtraa valmistavan AGCO Suomen markkinointipäällikkö **Kimmo Kokkonen** on oikea henkilö vastaamaan mutamaan kysymykseen traktorista työkonena.

– Traktorin parhaita puolia tienhoidossa ovat kustannustehokkuus ja monipuolisuus. Nimittäin samalla koneella voidaan aurata, lingota, hiekoittaa, poistaa polannetta, kuljettua, lastata, lanata, suolata, harjata ja niittää pientareet. Ja varmaan montaa muutakin työtehtävää.

– Monipuolisuus liittyy kustannustehokkuuteen. Monipuoliselle koneelle kertyy helposti paljon työtunteja. Lisäksi se on hankintahinnaltaan ja käyttökuluiltaan usein edullisempi kuin erikoiskoneet tai kuorma-auto.

Kokkonen mukaan esimerkiksi myydyin traktorimalli painaa yli 7 000 kiloa ja tehoa on 175 hv.

– Tällainen traktori on oivallinen työkonena myös yksityisteiden kunnossapitoon.

– Parhaimmillaan työkonena on silloin, kun se on oikein mitoitettu ja varusteltu. Tienhoitoon tuleva traktori voidaan räätälöidä hyvin pitkälle jo tehtaalla, kertoo Kokkonen.



Valtraan voidaan jo tehtaalla asentaa erilaisia varusteita ja esimerkiksi tienhoitourakointia varten työ- ja varoitusvaloja, lisäsähköjä, lisähydrauliikkaa, runkorakenteita auroille, kameroita jne.

Entisaikaan yksityisteitä hoitivat maanviljelijät traktoreillaan muiden töiden ohessa. Nyt suuntaus jo pitkään ollut tienhoitoon erikoistuminen. Sama urakoitsija hoitaa tien yleensä sekä kesällä että talvella. Usein urakka sisältää aerauksen, polanteen poiston ja hiekoituksen sekä kesäisin lanauksen ja pientareiden hoidon, kertoo tienhoitolaitevalmistajan FMG:n toimitusjohtaja **Jarkko Hyyrönmäki**.

– Nivelaura on kasvattanut viime vuosina kovasti suosiotaan monipuolisuutensa ansiosta. Traktori voi avata nivelauralla täysin ummessa olevan tien, lisäksi sillä voi esimerkiksi pihoilla kasata lunta. Sen sijaan lumilinkojen käyttö näyttää vähentyvän ammattimaisessa tienhoidossa, kertoo Hyyrönmäki. ✓





Traktorin turvaohjaamo tuli pakolliseksi vuonna 1969. Nyt 50 vuotta myöhemmin se tulee liikennemerkkiin.

## Uusi tieliikennelaki voimaan 1.6.2020

Nykyinen vuonna 1982 voimaan tullut tieliikennelaki on uudistettu ja uusi laki tulee voimaan ensi kesänä. Liikennesäännöt iskostuvat ihmisten mieleen harvinaisen tehokkaasti ja edelleen liki 40 vuotta myöhemmin kuulee puhuttavan vuonna 1982 kumotuista säännöistä, kuten pysäköintikiellosta silloilla tai kiellosta lasketella alamäkeä vapaalla.

Yksityisteiden kannalta lain muuttaminen ei tuo suuria muutoksia. Kevään mittaan on odotettavissa tiedotuskampanjoita lakimuutoksesta, mutta liikennesääntöjen muutokset koskevat lähinnä pyöräilijöiden asemaa suojateilla, eivätkä ne ole merkityksellisiä monessakaan tiekunnassa.

Lakimuutos tuo tullessaan uusia liikennemerkkejä, kuten nastarenkailla ajamisen kiellon tai alimman sallitun ajonopeuden. Yksityisteiden kannalta tärkeitä uusia liikennemerkkejä ei ole tulossa, mutta esimerkiksi kauriseläimille tulee oma varoitusmerkkinsä ja kevyen liikenteen ohjaamiseen tulee tarjolle kokonaan uusia vaihtoehtoja. Kuorma-autojen telimassaa rajoittavan merkin säädökseen tulee taulukko, jolla merkin 2-akselista teliä koskeva rajoitus saadaan muunnettua 3 tai useampia akselisielle teleille.

### Kunnat edelleen lupaviranomaisen yksityisteiden liikennemerkkeille

Yksityistielain muuttumisen jälkeen on liikkeellä ollut väärää tietoa siitä, että kunnat olisivat kokonaan erossa yksityisteistä. Kuten tiedämme se ei pidä paikkaansa. Uudenkin tieliikennelain mukaan pysyvän liikenteen ohjauslaitteen eli liikennemerkin asettaminen yksityistielle edellyttää edelleen lupaa kunnalta (71 §). Uudesta tai muutetusta liikennemerkistä on myös ilmoitettava Väylä-

viraston ylläpitämään digiroad-tietokantaan, jolloin rajoitustiedot välittyvät esimerkiksi navigaattoreihin.

### Liikennemerkkit uusiksi 10 vuoden kuluessa

Tiekuntien kannalta suurin muutos on nykyisten liikennemerkkien numeroiden ja kirjaimien kirjaimien muuttuminen. Tämän toimeenpanemiseksi laissa säädetään kaikkien liikennemerkkien vaihtamisesta uudenmallisiin. Tähän on annettu aikaa 10 vuotta. Vaatimus ehjien liikennemerkkien vaihtamisesta uuteen voi olla monella pienellä yksityistielle kohtuuton, mutta tällaiseen eduskunta on päättänyt. Teknisesti vaatimus on helpompi ymmärtää kun muistaa liikennemerkkien heijastinkalvolla olevan rajallinen käyttöikä. Suuren ajonopeuden maanteilla tämän ymmärtää syyksi, mutta hitaasti ajettavilla pienillä yksityisteillä sekin tuntuu kaukaa haetulta perusteelta. Ensimmäistä kertaa liikennemerkkejä ei olla uudistamassa ja edelleen etenkin kuntien katuverkosta voi löytää jo vuosikymmeniä sitten vanhentuneita liikennemerkkejä.

Uuden liikennemerkin hinta on joitakin kympejä eli kustannuksena se ei tiekunnan taloutta kaada, mutta suuressa tiekunnassa merkkejä voi olla lukematon määrä ja aina päälle tulee työaikaa merkkien hankkimiseen ja asentamiseen. Samalla olisi hyvä mahdollisuus käydä tiekunnan liikennemerkit läpi, arvioida niiden tarve ja onko oikea merkki oikeassa paikassa. Monessa tapauksessa nopeusrajoitusmerkiksi voisi olla järkevä valita suorakaiteen muotoinen aluerajoitusta tarkoittava merkki. Näin kaikilla sivuhaaroilakin olisi haluttu nopeusrajoitus voimassa yhdellä merkillä. ✓

## Kuolonkolareja yksityisteillä

Tutkijalautakunnat tutkivat kaikki kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet.

Lakisääteisissä tutkijalautakunnissa on asiantuntijaedustus useilta aloilta ja tienpitoa koskevat kysymykset kuuluvat niihin erikoistuneiden jäsenten tehtäviin. Tutkijalautakunta ei

etsi syyllisiä eikä ratkaise oikeudellisia kysymyksiä vaan tavoitteena on löytää esimerkiksi tiehen liittyvät vaaratekijät ja esittää niiden korjaamiseen tähtäviä ehdotuksia.

### Tapaus 1

## Tasoristeys

**HENKILÖAUTO JA JUNA** törmäsivät yksityisten varoituslaitteettomassa tasoristeuksessa.

Mercedes-Benz E –henkilöauto lähestyi hiljaisella noin 20 km/h nopeudella tasoristeystä ja ajoi jarruttamatta henkilöautosta katsoen oikealta tulleen junan eteen. Junan nopeus oli 120 km/h ja henkilöauto raahautui noin 200 metriä junan mukana. Henkilöautossa yksin ollut turvavyötä käyttänyt kuljettaja kuoli välittömästi.

Tasoristeuksessa ei ollut ennakkovaroitusmerkkejä ja nopeusrajoituksena oli 80 km/h yleisrajoitus. Tasoristeuksessa oli yksiraiteisen tasoristeuksen varoitusmerkki (nro 176). Onnettomuushetkellä oli pakkasta -8 as-

tetta ja yksityistie oli pinnaltaan jäinen. Tien pinnassa ei ollut näkyvissä jarrutusjälkiä. Näkemä radalle oli rajoittunut metsän ja kalionleikkauksen vuoksi. Henkilöauton kuljettajalla oli mahdollisuus havaita juna vasta noin 15 m ennen tasoristeystä. Tasoristeys oli henkilöauton kuljettajalle tuttu.

**PARANNUSEHDOTUKSET:** Tasoristeukset tulee poistaa tai varustaa varoituslaitteistoilla. Nykyisin on tarjolla suhteellisen edullisia varoituslaitteita. Mikäli kyseistä tasoristeystä ei poisteta, tulee se varustaa ennakkomerkein ja STOP-merkein. Näkemä radalle tulisi avata aiemmin kuin nykyisten ohjeiden mukaan.

### Tapaus 2

## Tasoristeys

**HENKILÖAUTO** ajoi yksityistielle junan eteen varoitusvaloilla varustetussa tasoristeuksessa.

Henkilöauton kuljettaja, kyydissään matkustaja, ajoi Mercedes-Benz C –henkilöautolla yksityistietä kohti tasoristeystä, jossa varoitusvalo ja –kello ilmoittivat tulossa olevasta junasta. Yksitystien nopeusrajoitus oli 30 km/h ja junan nopeus oli 80 km/h. Veturinkuljettaja oli havainnut henkilöauton hieman hidastavan, mutta jatkaneen kiskoille. Henkilöauto raahautui junan edessä 130 metriä. Henkilöauton kuljettaja kuoli välittömästi ja matkustaja loukkaantui vakavasti. Tasoristeuksessa oli puomiton varoituslaitos

ja yksiraiteisen tasoristeuksen varoitusmerkki (nro 176). Ennakkovaroitusmerkkejä ei yksityistielle ole, mutta ennen tasoristeystä on asetettu nopeusrajoitus. Onnettomuushetkellä oli pimeä ja kirkas sää, lämpötila -4 astetta. Tien pinta oli jäinen.

**PARANNUSEHDOTUKSET:** Tasoristeuksen näkemäaluetta tulee parantaa. Tasoristeys tulisi varustaa puomilaitteistolla ja punaisten varoitusvalojen määrää ja korkeutta tulisi parantaa varmistaen havaitavuuden henkilöautoista. Yksitystielle tulee asettaa tasoristeuksen ennakkomerkit (nrot 173 – 175).

### Tapaus 3

## Mönkijän hallinnan menettäminen

**TIELIIKENTEeseen** rekisteröidyn Can Am –nelipyörän kuljettaja menettää ajoneuvon hallinnan sorapintaisen yksityistien oikealle kaartuvassa mutkassa suistuen ulos tien vasemmalle puolelle. Tutkinnassa tien pinnasta mitattiin 14,3 metrin luistojäljet, jonka jälkeen ajoneuvo oli törmännyt 1,1 metrin päässä tiestä olevaan kiveen ja siitä edelleen rakennuksen seinään. Rakennuksen seinä oli 1,7 metrin etäisyydellä tien reunasta. Jäljistä päätellen kuljettaja löi päänsä seinään ja lensi siitä vielä 6,6 metriä lyöden päänsä tien vasemmalla puolella olleeseen kiveen. Ajoneuvo päätyi ojaan tien oikealle puolelle. Välittömästi menehtynyt kuljettaja ei käyttä-

nyt kypärää. Päivänvalossa tapahtuneella onnettomuushetkellä lämpötila oli +9 astetta. Yksitystien pinta oli paljas ja kuiva. Onnettomuuspaikalla yksityistielle on 80 km/h yleisrajoitus. Tutkijalautakunta arvioi suistumisen tapahtuneen noin 45 – 55 km/h nopeudesta.

**PARANNUSEHDOTUKSET:** Tutkijalautakunta ei esitä tienpitoon liittyviä parannusehdotuksia.

**Lähde** Onnettomuustietoinstituutti OTI, tutkinnan koordinaattori Juha Nuutinen

**Turvallisuutta kaikille teille**

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

**OMAKOTITIE**

**Omakotitie 1a**

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

**LIKENNETUOTTEET OY**

**Ei talvikunnossapitoa**

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



# Yksityisteiden ja maanteiden liittymien kunnossapito

Johtaja Simo Takalammi, Suomen Tieyhdistys

Liittymien osalta lähtökohta on selvä eli liittymä vastaa liittymän kunnossapidosta niin hoitotoimenpiteiden kuin juridisen vastuunkin osalta. Tiekunnassa on syytä ottaa vastuu tosissaan ja toimia huolellisesti. Lain mukaan yksityistien on hoidettava liittymä maantiehen siten, ettei siitä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle eikä häiritse maantien kunnossapidolla.

## Liittymässä kohtaavat tiekunnan ja valtion kunnossapidot

Liittymissä kohtaavat tiekunnan ja valtion maanteiden kunnossapito, jolloin kunnossapidon tasosta ja vaatimuksista voi olla epäselvyyttä. Eikä kyse ole vain tienpitäjistä vaan liittymä voi olla ylimpien hoitoluokkien valtatie ja yksityistien välillä, jolloin hoidon taso, liikenneturvallisuuden vaatimukset ym. tekijät ovat eri luokassa kuin yleensä yksityisteillä on totuttu. Liittymän rakentaminen maantiehen on luvanvarainen toimenpide ja lupaharkinnassa valtion tienpitöviran-

omainen eli ELY-keskus selvittää esimerkiksi liikenneturvallisuuteen liittyvät tekijät, mutta vastuu kunnossapidon turvallisuudesta on tiekunnalla.

Liittymien rumpujen kunnossapitovastuu siirtyi hiljattain maantien tienpitäjälle. Muutos oli poikkeuksellinen ja se oli ensisijaisesti seurausta puutteellisesti hoidettujen rumpujen aiheuttamista ongelmista. Tien kunnossapidon osalta kuivatuksen varmistaminen on olennaisin seikka. Puutteellinen kuivatus on aiheuttanut vaurioita maanteiden tierakenteelle ja kyse on siten valtion omaisuuden hoidosta. On myös selvää, että huonosti vetävät rummut rasittavat myös yksityistietä. Uuden yksityistien rakentamisen yhteydessä on syytä huomata, että rummun rakentaminen on liittymän vastuulla.

## Mäkilähtö riskitekijä

Yksityistieltä pätielle tulevan turvallisuuden kannalta on tärkeää, ettei liittymän huono kunnossapito aiheuta häiriötä kuljettajan

keskittymiseen. Niinpä aurasvallin poistaminen ja liittymän hiekoitus ovat merkittäviä turvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Erityisesti pätielle nouseva liittymä on haastava kunnossapidettäväksi. Mäkilähtö jännittää monia ja liukkaalla kelillä kokenutkin autoilija joutuu keskittymään siihen, jolloin maantien liikenteen tarkkailu voi jäädä liian vähälle.

Liittymään olisikin syytä rakentaa riittävä odotustasanne eli maantien kanssa lähes samassa tasossa oleva tasainen alue, jolloin yksityistieltä tuleva ei joudu tekemään mäkilähtöä. Liittymän rakenteelliset muutokset, kuten odotustasanteen rakentaminen, vaativat ELY-keskuksen luvan.

## Liittymä vaatii muutakin kuin talvihoitoa

Liittymä on pidettävä kunnossa myös talvikauden ulkopuolella. Näkemäalueet on pidettävä avoinna myös kesällä, kun puissa on lehti ja heinikko kasvaa täyteen mittaansa. Liittymän päällystetty osuus on pidettävä

puhtaana hiekasta ja muusta aineksesta, eikä liittymästä saa valua vettä maantielle. Jos tiekunta laiminlyö kunnossapitovelvollisuutensa voi ELY-keskus asettaa uhkasakon asian hoitamiseksi.

Kaikissa liittymän kunnossapitotehtävissä on muistettava liikenneturvallisuus. Usein maantien liikennemäärät ja ajonopeudet ovat huomattavasti yksityistietä suuremmat. Esimerkiksi auratessa on aura ajettava myös maantien ajokaistalle, jolloin muun liikenteen seuraamiseen on kiinnitettävä aivan erityistä huomiota.

Tieliikennelain mukaan maantien ja yksityistien liittymässä väistämisvelvollisuutta osoittavan merkin asettaa maantien tienpitäjä. Tiekunnan tulee kuitenkin huolehtia kärkikolmion tai stop-merkin puhtaana pitämisestä. ✓

- YLI 30 VUODEN KOKEMUS KANTAVUUSMITTAUSPALVELUISTA -

## PALVELUTTAMME

**Kantavuusmittauspalvelut pudotuspainolaitteella, levykuormituslaitteella sekä Loadmanilla**

**Kunnossapidon alueurakoiden laadunvalvonta**

**Paluuheijastuvuusmittaukset**

**Tieverkon inventoinnit**

**Kantavuusmittaukset yksityisteiden peruseräparannusten suunnitteluun**

**Liikenteenohjaukset ja törmäysvaimennin**



**West Coast Road Masters Oy**

Hiekkakatu 45, 28130 Pori | Toimipisteet Porissa ja Kouvolassa

Juha-Matti Vainio p. 0400 121 907, Sebastian Bussman puh 044 986 0635, Taito Tähtinen puh 0400 350 929

PANKI-HYVÄKSYTTY KIVAINESLABORATORIO  
**KIVI-LABRA OY**  
KIVILABRA.FI

**ROAD  
MASTERS**  
roadmasters.fi



## Vuoden Tieisännöitsijä 2019

**TIEISÄNNÖITSIJÄ TERO LAURILA** Kangasalta on Vuoden tieisännöitsijä 2019. Hän sai tunnustuspalkinnon ja siihen kuuluvan kunniakirjan Tampereella, johon oli kokoon-tunut maamme tieisännöitsijät vuosittaiseen neuvottelupäiväänsä.

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

Tero Laurila aloitti tieisännöinnin vuonna 2004. Hän on liki 15 vuoden ajan tarjonnut osaamistaan ja palvelujaan lukemattomille tiekunnille pääasiassa Pirkanmaalla. Laurila on ollut myös Yksityistieasioiden neuvontapuhelimessa asiantuntijaneuvojana. Yksityisteiden ja muun infran tieisännöinti on laajentunut niin, että se työllistää Laurilan päätoimisesti.

Yksityisteiden tieisännöitsijä on täysin suomalainen innovaatio. Missään muussa maassa ei ole kyseistä osaajakuntaa. Suomen Tieyhdistyksen kouluttamia Tieisännöitsijöitä on Suomessa ollut vuodesta 2003 lähtien. Koulutuksen käyneitä on kaikkiaan noin 300. Seuraava koulutus on tarkoitus toteuttaa syksyllä 2020 niin, että hakuaika on keväällä 2020. ✓



➤ Tero Laurila Kangasalta on Vuoden Tieisännöitsijä 2019.

### 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
2018	Ari Eteläniemi
2019	Tero Laurila

## Yksityisteiden lossipäivä

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

Vuonna 2018 pidettiin 1. lossitiekuntien kokoontuminen. Keväällä 2020 on vuorossa seuraava kokoontuminen.

Yksityistielossit-neuvottelupäivä on tarkoitettu lossitiekuntien vastuunkantajille sekä niille, joiden intressinä on kehittää saariin tapahtuvaa yksityistielikennettä. Kustakin lossitiekunnasta kutsutaan 1-2

osanottajaa. Neuvottelupäivän järjestää Suomen Tieyhdistys sekä maa- ja metsätalousministeriön yhteydessä toimiva saaristoasian neuvottelukunta.

Neuvottelupäivän alustava ajankohta on keskiviikko 17.4.2020 Savonlinnassa Hotelli Anttolanhovissa.

Tiekuntien edustajille ja luennoitsijoille päivä on maksuton. Muille osanottajille neuvottelupäivässä on pieni omakustannushinta. Mahdollisen yöpymisen kukin osanottaja varaa ja maksaa itse.

Neuvottelupäivään tulee ilmoittautua Tieyhdistykseen sen kotisivulla [www.tieyhdistys.fi](http://www.tieyhdistys.fi) viimeistään 5.4.2020. Mahdollisen majoittujan tulee varata majoituksensa suoraan seminaari paikasta. ✓



➤ Lossitiekunnalla on suuri vastuu työnantajana ja liikennöijänä.

Tarvitsetko työssäsi osaamista yksityisteistä?

## Yksityistieasioiden korkeakoulu 2020

Suomen Tieyhdistys järjestää vuoden 2020 keväällä seuraavan Yksityisteiden korkeakoulun. Kurssille valitaan 20–25 kurssilaista koko maasta. Hakuaika päättyy toukokuun puolivälissä.

### Yksityistieosaamista työelämään

Yksityisteiden korkeakoulu on suunnattu henkilöille, jotka työtehtävissään tarvitsevat rautaista osaamista yksityisteistä ja niiden hallinnosta. Tällaisia ovat esimerkiksi valtion ja kuntien virkamiehet, metsäalan ammattilaiset, maankäytön suunnittelussa toimivat ja monet muut ammattiryhmät.

Korkeakoulu on järjestetty 6 kertaa ja kurssilaisten kokemukset kurssin annista ovat olleet erittäin hyvät. Koulutus antaa työkaluja osallistujien varsinaisiin työtehtäviin ja sen käyneille yksityisteiden elämä avautuu aivan uudella tasolla. Palautteen mukaan kurssilaiset ovat pitäneet aiemmin yksityistieasioita hankalana osana töitään ja asioissa on ollut jatkuva epävarmuus.

Mitään erityistä koulutus- tai ammattitaitovaatimuksia emme hakijoilta edellytä, mutta jonkinlainen yhteys yksityisteiden

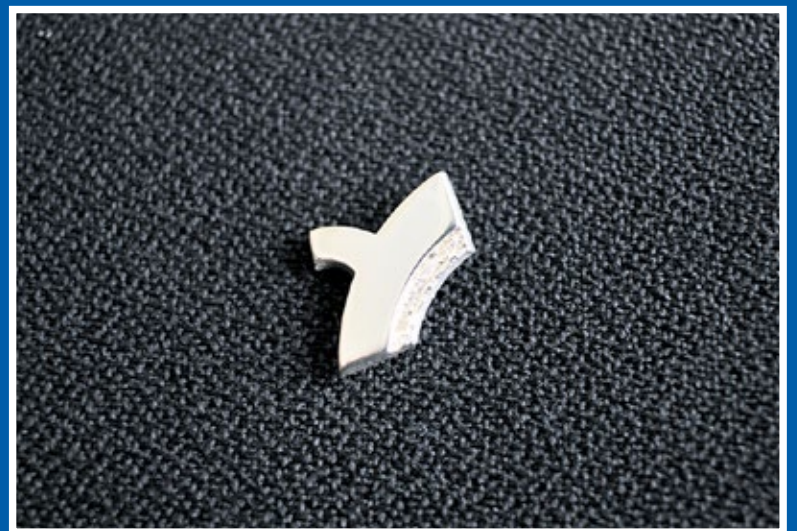
maailmaan on hyvä kannuste kurssin suorittamiselle.

### Ohjelma ja ilmoittautuminen

Koulutus koostuu kahdesta tiiviistä kurssijaksosta sekä niistä ennen ja niiden välillä tehtävistä välitöistä. Kurssijaksot ovat 3-päiväisiä.

Kaikki kolme kurssijaksoa pidetään keväällä 2020. Ensimmäinen kurssijakso pidetään Tampereella ja toinen Lahdessa.

Ilmoittautuminen koulutukseen 14.2.2020 mennessä. Hakulomake ja lisätietoja Tieyhdistyksen nettisivuilta [www.tieyhdistys.fi](http://www.tieyhdistys.fi). ✓



## 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](http://www.tieyhdistys.fi/yksityistiet/yksityistieansiomerkki)).

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

Vuonna 2019 merkin saajia oli 11 yksityistieasioissa ansiotunutta henkilöä.





» Juhani Ahvenius on ollut tie- ja kunta-aktiivina Korpilahdella yli 40 vuotta.

” Tiesännöitsijöitä ja muita tieasioiden parissa työskenteleviä hän kannustaa huolelliseen suunnitteluun, lain mukaisiin perusteluihin, oikeudenmukaisuuteen sekä asiantuntemukseen.

## Historian havinaa Korpilahdella

# Lähikuvassa yksityistieaktiivi

Tiesännöitsijä Tarja Laakso

Keski-Suomen Korpilahdella vaikuttaa 1935 syntynyt yksityistieaktiivi **Juhani Ahvenius**. Hän on ollut mukana kunnan ja yksityistieiden vastuunkantajana yli 40 vuotta vuoteen 2018 saakka. Tosin viimeiset vuosikymmenet 'vain' toimisijamiehenä, tiekunnan puheenjohtajana tai mukana jossakin muussa 'pienessä hommassa'.

**KUNNALLISPOLITIikkaan AHVENUS** lähti mukaan lähinnä siksi, että omiin tarpeisiin tarvittiin parempi tie. Perheeseen tuli auto nimittäin jo 1930-luvulla. Parempien teiden tarpeellisuus tuli siis tutuksi hyvin varhain. Omien metsien myötä tarvittiin myös riittävä metsätieverkosto. Tuosta siis alkoi ura kunnallispolitiikassa ja monessa tiehankkeessa.

Juhani Ahveniuksen taival kunnallispolitiikassa alkoi kuunteluoppilana 1964 ja johti jo seuraavan vuotena valtuustoon. Vuonna 1968 alkoi Saalahti-Puolakka metsätien hanke, joka kesti valituksineen kuusi vuotta. Seuraavana vuonna oli vuoro siirtyä tielautakunnan puheenjohtajaksi, pestiä kesti kaksikymmentä vuotta.

**ISOLLA PORULLA LAUTAKUNNASSA** päätöksenteko oli raskasta, hidasta ja vaikeaa. Keskustelua riitti ja päätöksenteko tuntui hitaalta, vaikka esitykset oli tehty usein valmiiksi ja olisi tarvittu vain päätös. Niinpä Korpilahdelle perustettiin lautakuntaa pienempi yksityistiejaosto, johon kuului vain puheenjohtaja, varapuheenjohtaja, yksi lau-

takunnan jäsen ja sihteeri. Tällä kevyemmällä kokoonpanolla ryhdyttiin perustamaan teitä, laskemaan yksiköntejiä sekä kehittämään tieverkkoa valtion ja kunnan avustusten avulla.

Teitä rakennettiin 70- ja 80-luvuilla kii-vaasti. Parhaimmillaan tiejaostolla oli jopa kaksi tietoitimitusta päivässä. Valtio ja kunta olivat mielellään mukana jo perustamisvaiheessa ja asiat etenevät toisinaan todella vauhdilla, kun tien perustaminen oli tehty. Jopa niin, että perjantaina tuli soitto, että koneet tulevat paikalle maanantaina.

Valtion yleisillä teillä jo valmistumisvaiheessa liikennemäärät kasvoivat arviota suuremmiksi. Niinpä teiden perusparannuksilla kantavuutta lisättiin jo heti alkutaipaleella. Muun muassa koulubussit alkoivat liikkua tuolloin.

**'TIEMIES' JUHANI EI MUISTA**, että yksikään päätös, jonka lautakunta tai jaosto teki hänen aikanaan, olisi tullut kumotuksi maaoloikeudessa. Tämä kertonee siitä, että päätökset oli tehty oikeudenmukaisesti.

Tärkeimpiä tehtäviä jaoston tietoitimituksessa oli huolellinen valmistautuminen ja päätösluonnoksen kirjaaminen valmiiksi etukäteen, niin että itse toimituksesta tulisi mahdollisimman lyhyt. Harvoin tuli toimituksen jälkeen valituksia. Tosin joskus joku valitteli, että päätökset oli tehty etukäteen, koska ne oli kirjattu valmiiksi papereihin.

Tiekunnan perustaminen, avustukset ja teiden yksiköinti olivat jaoston perustehtäviä.

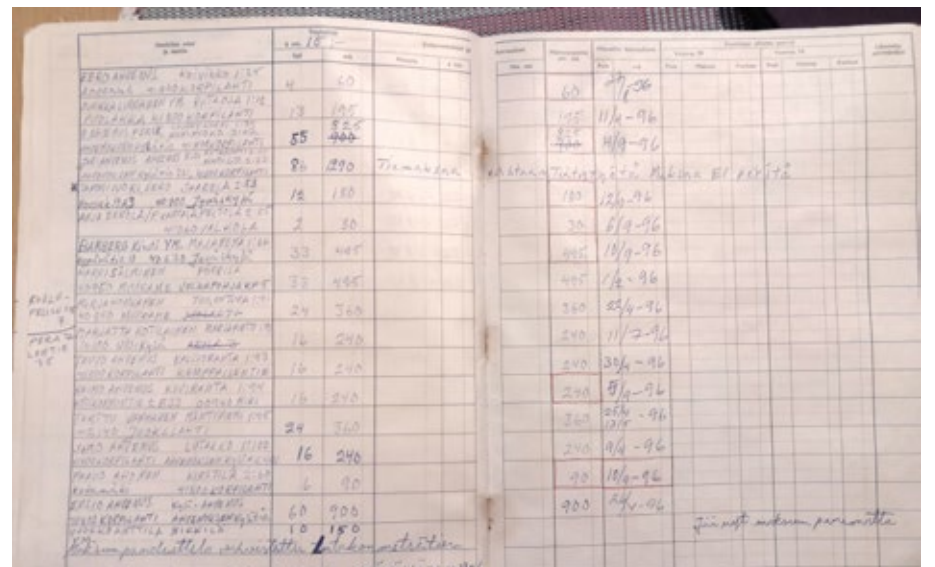
Mutta vähintään yksi puhelu viikossa tuli muilta tienkäyttäjiltä, erityisesti läpiajoteillä. Ihmisiä kiinnosti ja edelleen kiinnostaa, miten muut teitä käyttävät. Valtion avustukset tuolloin olivat kuitenkin varsinkin läpiajoteillä niin suuret, että kuittasivat ulkopuolisen tienkäytön. Tämä useasti riitti perusteluksi soittajalle.

**JOSKUS TIEN PERUSTAMISVAIHEESSA** törmättiin siihen, että tietä ei haluttu perustaa ylipäänsä ollenkaan. Valituksilla hidastettiin prosessia, vaikka valtion ja kunnan avustukset olivat yhteensä lähes poikkeuksetta 90 %

kustannuksista. Tiesakkaiden harteille jäänyt 10 % oli yleensä minimaalinen summa. Tien valmistuttua kävi kuitenkin usein niin, että ensimmäisiä ja ahkerimpia käyttäjiä olivatkin tien rakentamista vastustaneet.

**LOPPUTOTEAMUKSENA** Juhani Ahvenius tuumaa, että samat asiat taitavat puhuttaa nykyäänkin. Tiesännöitsijöitä ja muita tieasioiden parissa työskenteleviä hän kannustaa huolelliseen suunnitteluun, lain mukaisiin perusteluihin, oikeudenmukaisuuteen sekä asiantuntemukseen. ▽

» Arkistojen kätköistä löytynyt vanha yksiköintikirja.





# Sinusta yksityisteiden tieisännöitsijä?

## TIKO-tieisännöitsijäkoulutus 2020

Suomen Tieyhdistys järjestää vuoden 2020 syksyllä seuraavan TIKO-tieisännöitsijäkoulutuksen. Kurssille valitaan 20–25 kurssilaista koko maasta. Haku-aika päättyy toukokuun puolivälissä.

**T**ieisännöitsijöitä on tähän mennessä koulutettu 16 kurssilla koko maahan hieman yli 300. Vuoden 2020 kurssille valitaan koko Suomesta 20–25 kurssilaista.

Tieisännöitsijöille on jatkuvasti kysyntää ja uuden yksityistielain myötä heidän palveluita kysytään entistä enemmän. Yhteiskunta on muuttunut ja ihmiset ovat entistä halukkaampi tehtävien ulkoistamiseen alan ammattilaisille.

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

Yksityistie maailman tuntemus on liki välttämätöntä, jotta koulutus onnistuu, mutta muutoin kurssilaiset ovat olleet taustoiltaan hyvin erilaisia. Mitään erityistä koulutus- tai



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

ammattitaitovaatimuksia emme edellytä. Hakijana voisi näin ollen olla esimerkiksi yhden tai useamman tien asioita hoitavat toimitsijamies tai hoitokunnan jäsen.

Ideana on, että koulutettu ryhtyisi sivu- tai päätoimiseksi yrittäjäksi. Hakijalta toivotaan yksityistieasioiden perustuntemusta, kiinnostusta ja valmiuksia ryhtyä tarjoamaan tieisännöintipalveluja tiekunnille ja muille toimijoille. Yksityisteiden tieisännöitsijäkoulutuksen kautta moni on onnistunut luomaan itselleen toimivan elinkeinon. Koulutusten alkaessa kuviteltiin, että kyse olisi vain sivuelinkeinosta, mutta päätoimisten tieisännöitsijöiden määrä lisääntyy pikku hiljaa.

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 pelkästään 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.

### Ohjelma ja ilmoittautuminen

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

Kaikki kolme kurssijaksoa pidetään syksyllä 2020. Kaksi ensimmäistä kurssijaksoa pidetään Tampereella ja kolmas jakso Lahdessa.

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. ▼

Ilmoittautuminen  
koulutukseen  
15.5.2020 mennessä

Hakulomake ja lisätietoa maaliskuun alusta alkaen osoitteesta  
[www.tieyhdistys.fi](http://www.tieyhdistys.fi)



## Tiekunnan tarpeelliset tietolähteet

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

### Yksityisteiden hallinto

Tiekunta ja tieosakas 2019  
Liitteenä yksityistielaki ja asiakirjamalleja  
N. 190 s., 35 € - Tieyhdistyksen jäsenille 28 €

### Yksityistien kunnossapito

108 s., 38 € - Tieyhdistyksen jäsenille 30 €

### Yksityistien parantaminen

140 s., 48 € - Tieyhdistyksen jäsenille 40 €

