



. F562



Yksityistieasioiden tiedotuslehti | Julkaisija Suomen Tieyhdistys

# YKSITYISTIE

## UUTISET 2022



### Tiekunnat jäteiden ylläpitäjinä

s. 4

### Tieisännöintifirmat kasvavat vauhdilla

s. 5

### Jaakko Rahja pohdiskelee

s. 16

### 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  
www.matriset.fi



Ohjelmistoja tiekunnille  
30 vuoden kokemuksella



### Yksityisteiden kuntapäivä 24.8.2022 Tampereella

- Eriaisia käytäntöjä kuntien yksityistieavustuksissa
- Kunnan ohjaama liikenne yksityisteillä
- Tienkäyttömaksut muiden kuin tieosakkaiden liikenteestä
- Kunnan suostumus pysyvien liikennemerkkien asentamiseen
- Kasvillisuuden poistaminen kunnan rakennusvalvontaviranomaisen luvalla



www.tieyhdistys.fi/tapahtumat ja www.tiepaivat.fi



**Yksityistie Uutiset 2022**

Yksityistieasioiden tiedotuslehti

**Julkaisija**

Suomen Tieyhdistys ry  
Mannerheiminaukio 1 A  
00100 Helsinki  
Puhelin 020 786 1000  
www.tieyhdistys.fi

**Toimitus**

Simo Takalammi  
Nina Raitanen  
Teuvo Taura  
Liisa-Maija Thompson

**Kansikuva**

Jorma Eskelinen

**Ulkoasu/paino**

Punamusta  
Painos 24.000  
ISSN-L 2243-271X  
ISSN 2243-271X (Painettu)  
ISSN 2243-2728 (Verkkójulkaisu)

**Osoitetietolähde**

Tieyhdistyksen yksityistieosoiteisto

**Osoitteenmuutos**

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

YKSITYISTIE  
UUTiset 2022

**Pääkirjoitus**

**Simo Takalammi,**  
päätoimittaja

**T**ieisännöitsijöiden ammatin syntysanat lausuttiin parikymmentä vuotta sitten ja Tieyhdistyksen puuhamiehet ottivat askeleen ideasta toteutukseen. Tieisännöitsijän tehtävää markkinoitiin aluksi oivallisena lisätyönä maaseudulle, jossa elanto on perinteisesti osattu kerätä monista lähteistä. Alkuvaiheessa näin tapahtuikin, mutta maailma on parissakymmenessä vuodessa muuttunut. Perinteisen talkootyön tekijät ovat vähentyneet eikä kyse ole vain tiekuntia vaivaava pula vaan sama kehityskulku on nähtävissä niin metsästyseuroissa kuin taloyhtiöissäkin. Vastapuolena on tieosakkaiden entistä suurempi valmius palveluiden ostamiseen. Osansa lienee entistä useamman tieosakkaan asumisella kaupungissa ja kansakunnan vaurastumisellakin.

## Tieisännöinti vahvassa vedossa

Esittelemme lehdessä kolmen eri tieisännöintifirman ratkaisuja kasvavaan kysyntään vastaamiseksi. Niiden toiminta on kaukana alkuperäisestä lisätyöajatuksista.

Tunnustaudun talkootyön suureksi kannattajaksi ja kannan huolta tiekunnista, joissa ei tahdo löytyä halukkaita tieosakkaita mukaan oman tiekunnan hallintotehtäviin. Jokaisen tieosakkaan tulisi kiinnostua oman omaisuutensa ja elinpiirinsä asioiden hoitamisesta ja edistämisestä. Tukea ja neuvoja on saatavilla ja tiekunnan luottamustehtävissä pärjää kuka tahansa, kunhan on valmius perehtyä asioihin ja toimia yhteistyössä naapureidensa kanssa. Hyvässä tiekunnassa yhdistyy osakkaiden omatoimisuus ja tieisännöitsijän ammattitaito. ▼

### Tieyhdistyksen yhteystiedot yksityistieasioissa

**Suomen Tieyhdistys ry**

Mannerheiminaukio 1a,  
00100 Helsinki  
Puhelin 020 786 1000  
toimisto@tieyhdistys.fi  
www.tieyhdistys.fi

**Yksityistieasioissa jäseniä palvelee**

Johtaja **Simo Takalammi**  
Asiantuntija **Teuvo Taura**  
**Neuvontapuhelin jäsenille**  
**p. 040 730 9266 (takaisinsoitto)**

**Tieyhdistyksen jäsenasiat**  
Toimistosihteerinä **Tarja Flander**

**Yksityistieasioiden yleinen neuvontapuhelin**  
**0200 345 20**  
Arkisin 9-18  
0,92 euroa/min + pvm

### Jäsenyys Suomen Tieyhdistyksessä kannattaa!

Rahanarvoisia etuja tiekunnille!  
Tutustu tarkemmin ja liity  
[www.tieyhdistys.fi/tieyhdistys-ry/jasenyys](http://www.tieyhdistys.fi/tieyhdistys-ry/jasenyys)

**Tiemestari.NET**

Tiemestari on monipuolinen ATK-ohjelma tiekunnille.

Yksiköinti, tiemaksut, kirjanpito, budjetointi, kokouskutsut, joukkokirjeet, sähköposti, tiekokoukset, kartat, pilvitallennus, taulukot. Ohjelmalla on **ilmainen vuoden kokeilu-aika**.

Katso [www.winsu.eu](http://www.winsu.eu)  
tai tilaa esittelyohjelma 045 131 5156

0200 345 20

ARKISIN 9-18, (0,92 EUROA/MIN+PVM)

### YKSITYISTIEASIOIDEN NEUVONTAPUHELIN



# MUISTA! Kevätajan kunnossapitotyöt yksityisteillä

Teksti ja Kuva: Teuvo Taura, Suomen Tieyhdistys

## Kuivatustasaus ja aurasviittojen poistaminen

Kevätyöt alkavat kuivatustasauksella ja aurasviittojen poistamisella sekä tarpeellisten liikennemerkkien asentamisella. Aurasviittoja poistettaessa kannatta kartoittaa mahdolliset routavauriot, poistaa tiealueelle pudonneet puiden latvat ja oksat sekä tarkastaa rumpujen toimivuus. Ainakin pahimmat routavauriokohdat kannattaa merkitä maastoon, jotta korjaavat toimenpiteet osuvat oikeisiin kohtiin, vaikka niitä tehtäisiin vasta myöhemmin. Routavauriokohtiin voidaan keväällä ajaa lisämursketta, mutta se on tehtävä viimeistään pintakelirikon aikana. Runkokelirikon aikana raskailla kuormilla ajo aiheuttaa helposti enemmän vahinkoa, kuin mitä lisämurskeesta saadaan hyötyä.

## Painorajoitukset

Tieosakkaiden on hyvä hoitaa keväälle suunnitellut raskaat kuljetukset ennen roudan sulamista tai kelirikkokauden päätyttyä. Kun painorajoitusta käytetään vuosittain, osaavat tieosakkaat varautua tilanteeseen. Useimmilla yksityisteillä 8-12 tonnin rajoitus on sopiva, mutta huonokuntoisemmilla teillä voidaan käyttää jopa 3 tonnin rajoitusta. Elintärkeitä kuljetuksia ei tällöinkään voi kieltää. Näitä ovat mm. välttämättömät

maatalousajot, jätekuljetukset ja koulukuljetukset. Oikea aika painorajoituksen asentamiselle on silloin, kun runkokelirikko alkaa. Poistaminen on tehtävä heti, kun tien käytön rajoittamiselle ei ole enää tarvetta. Hyväkuntoisten yksityisteiden käyttöä ei tarvitse keväisinkään rajoittaa.

Mikäli tie routii voimakkaasti, on syytä asentaa myös Muu vaara -merkki lisäkilvellä Routavaurioita.

## Kuivatustasaus ja muotoilu

Keväällä tehtävä tien tasaaminen nopeuttaa kuivumista ja vähentää pintakelirikosta aiheutuvaa haittaa. Koska tie on vielä rutiivivaiheessa, voimakkaampaa muotoilua ei kannata tehdä, sillä tie muuttuu vielä muotoaan roudan sulaessa. Voimakkaampi muotoilu tehdään vasta roudan sulamisen jälkeen, kuitenkin niin, että tien pinta on kostea. Varjoisilla metsäväleillä tie sulaa paljon hitaammin kuin peltoaukeilla, joten tien pinnan muokkauksiakin joudutaan ajoittamaan tieväleittäin. Muotoilun tarkoituksena on oikean sivukaltevuuden saavuttaminen (3-5 %), reunapalteiden poistaminen, ajoradan reunaan siirtyneen kulutuskerroksen palauttaminen ajoradalle sekä kuoppien poistaminen. Kuopat on mahdollista saada pois vain, jos kulutuskerroksen vahvuus on niin suuri, että kuoppa saadaan leikattua

pois. Tämä edellyttää lisäksi riittävän järeää muokkuskalustoa, joko tiehöylää tai raskasta tielanaa. Varsinkin rakentamattomilla teillä muotoilun yhteydessä nousee tierungosta kiviä. Ne on syytä poistaa tien pinnasta vielä saman päivä aikana, jotta ajoneuvoihin ei synny vaurioita.

## Pölynsidonta

Vilkasliikenteisillä teillä pölynsidontaa kannattaa käyttää koko tieosuudella. Pölynsidonta vähentää sideaineksen poistumista kulutuskerroksesta ja vähentää siten kunnossapitotöiden määrää sekä kulutuskerrosaineksen menettä. Myös pölystä aiheutuva haitta asutukselle, ympäristölle sekä kevyelle liikenteelle ja jalankulkijoille vähenee merkittävästi. Vähäliikenteisillä teillä pölynsidontaa käytetään yleensä vain asutuksen ja puutarhaviiljelysten kohdalla. Pölynsidontaan käytetään joko liuosuolaa tai 1000 kg:n säkeissä myytäviä hiutaleita. Suolaa käytetään keskimäärin 0,5 - 1,0 tn/km. Pölynsidonta tehdään yleensä kevätlanauksen yhteydessä. Aurinkoisilla tieosuuksilla voi olla tarvetta toistaa suolaus kesän aikana, jolloin kokonaismenekki voi nousta 2 tn/km. Tiekuuntien kannattaa tehdä yhteistyötä tiesuolan hankinnassa, sillä rahituskustannus laskee merkittävästi, kun toimitus käsittää yli 10 sakkia. ▼



» Aurasviitta odottaa poistajaansa.

## Puheenvuoro:

# Suomi saa energiansa yksityisteiltä

teksti: Nina Raitanen, Suomen Tieyhdistys

**M**aailman myllerrysten kasvaessa ja epävarmuuden lisääntyessä uskaltaisin väittää, että suomalaisen yksityistien merkitys kasvaa. Yksityistien palvelevat toki aina ensisijaisesti tien osakkaita ja osakkaina on myös monia julkisia instansseja. Yksityisteillä on kuitenkin myös valtava merkitys koko yhteiskunnalle niin hyvinä kuin erityisesti huonoinakin aikoina.

Yksityistieverkko on käsittämättömän laaja. Verkon pituus on 230 kertaa Suomen neidon pituus päästä varpaisiin. Verkko täyttää valtion verkon kartoilla tyhjäksi jättämät alueet ja mahdollistaa liikkumisen metsissä ja harvaanasutuilla alueilla siellä missä kotimaiset raaka-aineet ovat.

Kunnianhimoiset ilmastotavoitteet nostavat uusiutuvan energian osuuden loppukulutuksesta yli 50 prosenttiin 2020 luvulla ja Venäjän pakotteiden on ennustettu nopeuttavan siirtymää. Suomessa kulutetusta energiasta tuotettiin vuonna 2019 uusiutuvalla energialla 37 prosenttia ja puuenergian osuus uusiutuvasta energiasta oli 74 prosenttia. (Bioenergia ry). Myös tuulivoiman merkitys kasvaa koko ajan. Vuonna 2021 tuulivoiman asennettu

kapasiteetti kasvoi 26 prosenttia ja tuotanto 1,5 prosenttia. Tuulivoimalla katettiin sähkönkulutuksesta jo hieman vajaa 10 prosenttia (Energiateollisuus ry).

Mentäessä kohti vihreämpää ilmastopolitiikkaa ja Venäjän energiapuun tuonnin vaikeutuessa tai loppuessa niin tuulivoiman kuin puunkin merkitys energiantuotannossa kasvaa. Kotimaisen metsähakkeen merkitys siis lisääntyy ja tämä energia kerätään yksityisteiden varsilta. Turpeen arkkuun, osana suomalaista energiapolitiikkaa ja huoltovarmuutta, ehdittiin jo lyödä naulat kanteen, mutta saattaa olla, että turverekatkin jatkavat vielä kulkuaan Suomen yksityisteillä. Kauhean vähän on tuulivoimaloitakaan rakennettu muualle kuin yksityisteiden varsille.

Raaka-aineiden hankinnan lisäksi myös sähköverkkojen huolto ja vikojen korjaaminen tapahtuvat yksityisteitä pitkin. Sähköyhtiöt ovatkin tehneet yksityisteiden omistajien kanssa sopimuksia verkkojen huoltamisesta yksityisteitä pitkin. Myös tuulivoimaloiden korjaus ja huolto tukeutuvat yksityiseen tiestöön.

Suomella on iso kansallisvarallisuus kiinni yksityisesti rakennetuissa teissä.

Pidetään niistä huolta jatkossakin, jotta saamme hyödynnettyä metsiämme ja pystymme tukeutumaan jatkossa entistä enemmän kotimaiseen energiaan. ▼

”Suomella on iso kansallisvarallisuus kiinni yksityisesti rakennetuissa teissä.

» Nina Raitanen, Suomen Tieyhdistys.



**Alueelliset  
Yksityistiepäivät -kiertue  
järjestetään keväällä 2023**  
<https://tieyhdistys.fi/tapahtumat/>



# Jäätiet lyhentävät matkantekoa ja helpottavat elämää talvella

Vaajasalon jäätie on palvellut Kuopion saaristossa asuvia ja mökkeileviä jo sukupolvien ajan



➤ Kallaveden selällä riittää lingottavaa. Kuva: Jorma Eskelinen.

teksti: Simo Takalammi, Suomen Tieyhdistys

Jäätien rakentamisesta ja hoidosta vastaa Vaajasalon tiekunta apunaan tieinsinöitsijä **Jorma Eskelinen**. Tienpitoa avustaa valtio yksityistieavustuksena ja Kuopion kaupunki. Kaupunki suhtautuu jäätiehen muutoinkin suotuisasti ja yhteys katuverkkoon kulkeekin kesällä uimarannalle johtavan tiepohjan läpi, kiittelee Eskelinen.

Jäätie muodostuu kolmesta osasta, joista pisin on 2,4 kilometriä ja lyhyen maakanaksen ylittämisen jälkeen laskeudutaan toiselle 1,4 kilometrin osalle. Kolmas osa

on vain 300 metriä, mutta se ylittää aktiivisessa käytössä olevan pohjoiseen johtavan Saimaan syväväylän ja se saadaan monena talvena avattua myöhemmin, koska Siilinjärvelle kulkevat vuoden viimeiset laivat rikkovat jo syntyneen jään. Purjehduskauden päätyttyä on odoteltava jään uudelleen vahvistumista. Laivanväylän ylitse kulkee lossiyhteys, joten tämä osuus ei ole jäätienä välttämätön, joskin se lyhentää ajallisesti matkaa reilusti, kun lossimatkan vaatima aika odotuksineen jää pois. Myös Vaajasalon ja kaupungin välistä kulkee syväväylä, mutta sen käyttö on ollut hyvin vähäistä.

Jäätien rakentamisessa ollaan luonnon armoilla ja tien avaaminen vaihtelee vuosittain suuresti. Takavuosina jäätie saatiin auki yleensä jo marraskuun lopulla, mutta nykyisin avaaminen on venynyt yleensä tammikuun puolelle. Menneenä talvena jäätie tosin saatiin auki jo uudenvuodenaattona ja ajokautta kesti pitkään. Ennätysellisen myöhäinen jäätien avaaminen oli vuonna 2019, jolloin riittävä jäänpaksuus saavutettiin vasta 3. maaliskuuta.

## Jäätietä rakennetaan ja ylläpidetään yhteistyössä luonnonvoimien kanssa

Aivan luonnon voimin kantava jäätie ei ole syntynyt vaan Eskelinen kertoo apuvuomiensa kanssa poranneen jälle pienin väli-

matkoin lukemattoman määrän reikiä, joista vesi nousi tiealueelle ja vahvisti jääkantaa. Koneellista pumppausta ei tarvittu ja kuluneena talvena Kallaveden jäällä onkin ollut reilusti vettä lumen alla. Tien kohdan jään paksuuden kasvattamisessa tärkeintä on jään pitäminen puhtaana lumesta. Ohutkin lumikerros eristää pakkasta kuin paraskin palttoo. Alkupalvesta ennen avaamista tietä on aurattu mönkijöillä ja jään vahvistuksessa vanhalla avo-ohjaamoisella traktorilla. Eskelinen kertoo vajonneensa jäihin potkukelkalla, mutta työkoneet ovat pysyneet pinnalla.

- Naskalit ja kuivapuku ovat ehdoton henkivakuutus jäädytyksen alkaessa, muistuttaa Eskelinen.

Myös tienhoidossa käytetään hyväksi luonnonvoimia eli tie aurataan lingolla niin, ettei tien reunaan synny penkkoja. Näin Kallavettä pitkin kiitävä lumi ei kinostu tielle vaan jatkaa matkaansa tien ylitse. Toisaalta tie sitten katoaa pahimmilla pyryillä kulkijan silmistä ja suunnassa pysymistä varten tielle onkin pystytetty heijastimilla varustetut merkkikepit.

## Tiekuntaa ei vastuu hirvitä

Tie avataan vasta kun koko tiealueella on varmistettu reilun 30 senttimetrin jään vahvuus. Vahvuutta seurataan koko talven ja mahdollisen railon syntyminen voi

johtaa tien väliaikaiseen sulkemiseen. Paljon useammin tie suljetaan leutojen kelien vuoksi.

- Kolme vuorokautta kun on plussalla, menee pinta liian sohjoiseksi.

- Kevätauringon lämmittäessä pinta viimeistään sohjoutuu ja talven ajokausi päättyy silloin kun läpi ei enää pääse henkilöautolla. Jään kantavuus riittää siinä vaiheessa vielä hyvin, toteaa Eskelinen.

Tienpitäjän vastuu pätee yleiseen käyttöön avatulla jäätieelläkin, vaikka moni luulee ajamisen tapahtuvan yksin kulkijan vastuulla. Käsitys lienee peräisin vakuutussehdoista, joissa vakuutusyhtiöt rajaavat vastuunsa vain virallisilla jäätieillä tapahtuvaan autoiluun uppoamisvahinkojen osalta. Liikennevakuutus on voimassa, eikä ilman sitä jäälläkään saa ajaa.

Vaajasalon jäätieellä on asianmukaisesti viralliset liikennemerkkit, joilla asetetaan alkupalvesta 2,5 tonnin ja myöhemmin neljän tonnin suurin sallittu massa ajoneuvoille. Nopeusrajoitus on rajoitettu 50 km/h:ssa ja jäätieellä on myös pysäköintikiellot.

- Öinen jäätie toimii nuorison kiihdytysratana ja monena yönä tiellä ajetaan sen mitä vehkeistä lähtee, paljastaa itsekin Vaajasalossa asuva Eskelinen.

Jäällä ajettaessa liiallinen ajonopeus voi periaatteessa johtaa jään rikkoutumiseen johtuen jään taipumisesta auton alla ja siitä



➤ Kallaveden jäätieessä riittää leveyttä. Kuva: Jorma Eskelinen.

syntyvän veden aallon vuoksi. Kaahareihin viitaten Eskelinen kertoo tien olevan koeponnistettu tältä osin, eikä jäätä ole ajamalla saatu rikottua. Yöllisten kaahaajien huvina on ollut myös aurasmerkkien keilaaminen nurin.

- Nyt laitettiin sen verran vahvasta rangasta merkkipaalu, että varmasti jää muisto myös keilaajan auton pelteihin, kertoo Eskelinen.

Vakavia onnettomuuksia jäätillä ei ole tapahtunut, mutta 80-luvulla sellainen oli lähellä. Läheiseen teollisuustamaan oli kulkenut aamuyöllä laiva rikkoen jäät ja aamun ensimmäinen kulkija ajoi murrettuun laivaväylään. Matkustajat onnistuivat pelastumaan uppoavasta autosta, mutta auto vajosi 30 metrin syvyyteen. Tiekunnalle oli ilmoitettu laivasta, mutta sen piti tulla vasta pari päivää myöhemmin. Sittemmin talvikaudella satamaan ei ole ollut liikennettä.

Jäätielle tullessa käytetään virallisilla liikennemerkeillä osoitettua kokonaisuus-ajan rajoitusta eli ympäristöään tarkkaileva kuljettaja ei voi tietämättään ajaa ylipainoisella autolla jäätielle. Kaikki on kuitenkin mahdollista ja Eskelinen muistelee parin vuoden takaista puhelinoitoa, jossa naapurin kertoi puolalaisen puoliperävaunun kuorma-auton ajaneen jäätietä saareen ja vielä takaisin. Eskelinen ei tapausta

” Jäätielle tullessa käytetään virallisilla liikennemerkeillä osoitettua kokonaisuus-ajan rajoitusta eli ympäristöään tarkkaileva kuljettaja ei voi tietämättään ajaa ylipainoisella autolla jäätielle.

ehtinyt todistamaan, mutta paripyörien jäljet kertoivat tapahtumista.

- Ainakin sillä hetkellä jäätie kanto riistusti enemmän kuin sallimme neljä tonnia, pohtii Eskelinen.

Tienpitäjän vastuu ei pelota hoitokunnan puheenjohtaja **Risto Hallmania** eikä tiensäntöijää. Molemmat miehet kertovat selvien ja ennalta päätettyjen toimien antavan tarpeeksi tukevan pohjan.

- Jäädystyö ottaa aikansa, eikä luonto vastaan voi kamppailla, mutta jäätietä ei avata ennen kuin jään paksuus on riittävä, kertoo Eskelinen.

Tielle asetettavat nopeutta ja ajoneuvojen massaa rajoittavat liikennemerkit on myös valmiina ja paikatkin on tiedossa. Myös saareissa kulkevalle tielle asetetaan väistämövelvollisuusmerkit, koska saaren ylittävä liikenne on määrältään moninkertainen.

**Jäätillä suuri merkitys ihmisten kulkemiselle**

Vaajasalon saari on Kallavedessä näköetäisyydellä Kuopion keskustasta, mutta ilman

” Moni kulkija jatkaa matkaansa Vaajasalosta eteenpäin Vehmersalmen ja jopa Joensuun suuntaan eli jäätie ei palvele vain saarelaisia.

jäätietä ajoaikaa keskustaan kertyy 45 minuuttia, kun jäätietä pitkin ollaan 10 minuutissa Kuopion torilla.

- Vaajasalolaiset tuntevat itsensä liki keskikaupunkilaisiksi kun jäätie avataan, kertoo hoitokunnan pitkäaikainen puheen-

johtaja Risto Hallman.

Muutoin Vaajasalossa tunnetaan jäädyn syrjään liikenneoloissa.

- Lossikin kulkee ”väärään suuntaan”, eli pois päin kaupungista ja kiertomatka on pitkä, valottaa Hallman.

Saarelaiset ovatkin ehdottaneet lossia, jäätien linjauksen mukaan, suoraan kaupungille, mutta ainakaan vielä ajatus ei ole toteutunut. Nykyinen lossi on valtion tieverkkoon kuuluva, eikä siitä aiheudu kuluja tai vastuita Vaajasalon tiekunnalle.

Moni kulkija jatkaa matkaansa Vaajasalosta eteenpäin Vehmersalmen ja jopa Joensuun suuntaan eli jäätie ei palvele vain saarelaisia. Suurimmillaan liikennemäärä on arviolta 1400 – 2000 autoa vuorokaudessa. Tiekunnan laskelmien mukaan 80 % jäätien käyttäjistä on läpikulkumatalla. Jos kulkijat säästävät työmatkoillaan ja asiointireissuillaan 20 kilometriä suuntaansa, niin säästetyt ajosuoritteet määrä on 40 000 kilometriä vuorokaudessa ja jo parin kuukauden liikennöinnin aikana huimat 2,5 miljoonaa ajamatta jäänyttä kilometriä. Säästö on merkittävä alueen ihmisten polttoainekuluissa, eikä päästöjenkään alenemista kannata väheksyä.

## Juoksengin jäätie Tornionjoen ylitse



» Vastarannalla Ruotsi. Kuva: Anne Syväniemi-Kuitunen.

Pellossa sijaitseva Juoksenki tunnetaan napapiirin lisäksi jäätiestään. Tornionjoen jäälle rakennettava jäätie yhdistää Suomen Juoksenki ja Ruotsin Juoksengi nimiset kylät talvikuukausina. Vuosisatoja yhdes- sä eläneet kylät yhdistyvät talvikuukausina yhdeksi kyläksi ja jäätien rakentaminen onkin molempien kylien yhteinen hanke. Joen molemmin puolin asuu sukulaisia, joten jäätien sosiaalinen merkitys on suuri. Valtionrajan ylittävä jäätie tuli mahdolliseksi Suomen ja Ruotsin EY-jäsenyyden myötä 90-luvun puolivälissä. Pandemian myötä jäätie jouduttiin sulkemaan ja merkitys kyläisten elämään oli todella suuri, kertoo **Anne Syväniemi-Kuitunen** Juoksengin kyläyhdistyksestä.

Suomen Juoksengissa tien rakentami-

nen on kylätoimikunnan nimissä tehtävä hanke ja rakentamisen lisäksi myös tien kunnossapito tapahtuu kylätoimikunnan kautta. Luonnollisesti myös jäätielle johtavan tiekunnan panosta tarvitaan ja tiekunta luovuttaakin jokirantaan päättyvän tiensä jäätien käyttäjien vapaaseen käyttöön. Jäätien rakentamiseen ja kunnossapitoon saadaan avustusta sekä Pellon kunnasta että Övertärneon kunnasta Ruotsista, kertoo **Pekka Kiviniemi** Juoksengin kylätien tiekunnasta.

Muiden suomalaisten jääteiden rinnalla Juoksengin jäätie on erilainen, koska se rakennetaan varsin vuolaasti virtaavan veden ylitse.

- Ei se koskipaikka ole, mutta tokihan joki virtaa talvellakin, valottaa asiaa Pekka Kiviniemi.

Jäätien pitoon kuuluva jatkuva tarkkailu on tärkeää ja keväällä jään pinnalle nouseva vesi tai pinnan pehmeneminen johtaakin kauden päättymiseen. Jään kantavuus kylä riittäisi ja vapaana virtaavan joen joskus dramaattinenkin jäidenlähtö on silloin vielä kaukana.

Juoksenkilaisilla on maanteitse matkaa lähimpiin kaupunkeihin noin 30 kilometriä, mutta jäätien myötä he pääsevät hoitamaan päivittäiset asiointinsa Ruotsin puolella olevassa kaupassa. Pekka Kiviniemi kertoo oman kauppatien olevan talvella 800 metriä, josta jäätien osuus on 500 metriä. Nykyisillä polttoaineiden hinnoilla kauppareissussa säästyvä polttoaine on suuri asia ja jäätie onkin oikeastaan ympäristötieto.

## Väylävirastolla kolme jäätietä

Väyläviraston ylläpitämiä maantieverkkoon kuuluvia virallisia jääteitä on vain kolme kappaletta. Tunnetuin on Lieksassa Pielisen ylitse Kolilta Vuonislahteen kulkeva reilun 7 kilometrin pituinen jäätie. Jäätä pitkin ajaen säästyy 51 kilometrin kiertomatkalta. Tietä ei saatu viime talvena lainkaan avattua suuresta lumimäärästä johtuneen heikon jäätilanteen vuoksi.

” Sekä lieksalaiset että hailuotolaiset keuhuvat jääteitään pisimmiksi Euroopassa ja näin varmasti onkin.

Hailuodon mantereeseen yhdistävä noin 10 kilometriä pitkä jäätie oli avoinna vain 3 vuorokautta. Jäätietä kunnossapitämässä ollut työkonetta vajoja jäihin ja pelastustöiden aikana sattui kuolemaan johtanut työtapa- turma. Hailuodon jäätie ei lyhennä matkaa, mutta nopeuttaa sitä ja vapauttaa kulkijat lauttojen aikatauluista.

Sekä lieksalaiset että hailuotolaiset keuhuvat jääteitään pisimmiksi Euroopassa ja näin varmasti onkin. Juoni on siinä, että lieksalaiset kertovat jäätien olevan pisin sisävesien jäätie ja hailuotolaiset puhuvat pelkästä matkasta.

Kolmas Väyläviraston jäätie on Kemijär- vellä Räisälässä, jossa se korvaa maantiellä

” Vieraalla jäätillä ajamista kannattaa välttää ja vähintään on syytä keskustella jäätien ylläpitäjän kanssa jään kantokyvystä ja muista vaatimuksista.

9452 olevan Räisälän lossin. Jäätien suurin sallittu ajoneuvoyhdistelmän massa oli kuluneena talvena 17 tonnia.

**Yksityisiä jääteitä lukematon määrä**

Tässä esiteltyjen Kuopion Vaajasalon ja Pellon Juoksengin lisäksi jääteitä on lukematon määrä eri puolilla Suomea. Valtaosa on saarissa olevien kiinteistöjen omistajien omiin tarkoituksiinsa tekemiä, mutta joukossa on myös tiekuntien ylläpitämiä. Osa niistä rakennetaan vuosittain, osa vain esimerkiksi hakkuiden sitä vaatiessa. Jäätien rakentaminen sinällään ei ole luvanvaraista ja jäällä ajoneuvolla kulkeminen on maastoliikennettä.

Vieraalla jäätillä ajamista kannattaa välttää ja vähintään on syytä keskustella jäätien ylläpitäjän kanssa jään kantokyvystä ja muista vaatimuksista. Vieraalla merkittävällä jäätillä omine lupineen ajaminen on hengenvaarallista! ▼



# Tieisännöinnin kasvu laittaa laajentamaan tieisännöintiyritysten harteita

Teksti: Simo Takalammi, Suomen Tieyhdistys

**T**ieisännöinti on nopeassa muutoksessa ja useat alan toimijat ovat päätyneet toimintansa laajentamiseen. Uuden yksityistielain yhtenä tavoitteena oli ammattimaisen tieisännöinnin tukeminen ja se näyttäisi toteutuneen. Kyse ei kuitenkaan ole vain lainsäädännöstä, vaan maailma on selvästikin muuttunut. Yhä useampi maanomistaja asuu kaupungissa ja oman tiekunnan tiehen ei ole päivittäistä kosketusta kuten aiemmilla sukupolvilla monesti oli. Ihmiset myös ovat aiempaa valmiimpia maksamaan palveluista ja ylipäätään talkoilla tekeminen on vähentymässä.

Haastattelemamme tieisännöitsijät ovat päätyneet toimintansa kasvattamiseen hieman erilaisilla ratkaisuilla, mutta yhteistä heille kaikille on rajusti kasvanut tieisännöintipalveluiden kysyntä. Ilmeisesti myös pandemialla on ollut vaikutusta asiassa, mutta vähintään se on aiheuttanut tiekuntien kokousten lykkäyksiä ja sitä myöten tieisännöitsijöiden töiden ruuhkautumista.

Tilanne on huomattu myös Tieyhdistyksen neuvontapalveluissa ja kentältä tulee toistuvasti yhteydenottoja siitä, miten tieisännöitsijät ovat ilmoittaneet, etteivät kykene ottamaan uusia asiakkaita. Tällainen tilanne on kaikkien osapuolten osalta ongelmallinen. Avustajan palkkaamiseen päätyneet tiekunta on ihmeissään, kun ei saa tarjouspyyntöihinsä vastauksia ja tieisännöintiä tarjoavaa yrittäjää puolestaan harmittaa tarjota ei-oota.

Yksityistieutiset haastatteli joukkoa kokeneita tieisännöitsijöitä, jotka ovat ryhtyneet ratkaisemaan kasvavien markkinoiden tuomaa positiivista haastetta eri tavoin.

## Kolmen tieisännöitsijän yhteistyöstä syntyi osakeyhtiö

Eteläsavolaiset tiekunnat tuntevat Tieniekka ky:n tieisännöinnin pioneerina. Pitkän linjan tieisännöitsijä **Ilkka Pietiäisen** tytär, tieisännöitsijä **Opri Pietiäinen** perusti Tieniekka ky:n sukupolvenvaihdon alkaessa, ja nyt Ilkan eläköityessä yritysmuoto muuttuu osakeyhtiöksi ja yhtiöön tulee kaksi yhtiökumppania.



Opri Pietiäinen.

Uudistunut Tieniekka Oy on kolmen tieisännöitsijän yhdessä omistama tieisännöintitoimisto. Opri Pietiäisen rinnalle osakkaiksi tulivat joroislainen tieisännöitsijä **Timo Paunonen** ja ristiinalainen **Teijo Kurvinen**. Opri on taustaltaan jo toisen sukupolven tieisännöitsijä ja uudet yhtiökumppanit ovat kokeneita tieisännöitsijöitä.



Timo Paunonen.

Osakeyhtiön perustaminen oli suurin askel tieisännöitsijä Teijo Kurviselle, joka samalla siirtyi palkkatyöstä yrittäjäksi. Kurvinen on harjoittanut tieisännöintiä varsinaisen ansiotyönsä ohessa ja nyt hyppy täysipäiväiseksi yrittäjäksi on suuri muutos.

- Yrittäjäksi ryhtyminen on kytenyt mielessäni jo pitempään ja nyt löytyi sopiva hetki sen toteuttamiselle, kertoo Kurvinen hypystä palkkatyöstä itsenäiseksi yrittäjäksi ja jatkaa

- Opintovapaa mahdollisti turvatumman siirtymisen yrittäjäksi, kun takaportti vanhaan palkkatyöhön paluulle on vielä olemassa.

Yksityistieihin liittyvä osaaminen on Kurvisella kovalla tasolla, sillä hän on työskennellyt pitkään suuren metsäyhtiön tehtävissä.

Kolmantena yhtiökumppanina toimiva tieisännöitsijä Timo Paunonen on valittu vuoden tieisännöitsijäksi 2021 ja hän on kerännyt kannuksensa erityisesti yksityisteiden perusrannuksiin liittyvissä tehtävissä. Paunosella on myös vahva osaaminen muun infran, kuten vesiosuuskuntien, kanssa tehtyjen projektien läpiviennistä.

Kolmikko kertoo kuin yhdestä suusta yhteenliittymisen eduista ja päätös yhteisestä osakeyhtiöstä oli helppo tehdä. Osakkaat tunsivat toisensa jo vuosien ajalta, joten luottoa kumppaneiden osaamiseen ja toimintamallien yhteensopiavuuteen oli rutkasti.

Tärkeimmäksi ponttimeksi yhteistyölle nousi yhteis-



Teijo Kurvinen.

”Tärkeänä yrittäjät pitävät myös kollegiaalisuutta eli työstä voi keskustella kollegan kanssa ja lopputulos palvelee myös asiakkaita entistä parempana ja laajempaan osaamisena.

työn edut esimerkiksi sijaistamisessa ja yhteistyö mahdollisti työtehtävien jakamisen kunkin vahvuuksien mukaan. Aiemmin yksinyrittäjälle vapaa-ajan erottaminen työstä ja lomien pitäminen on ollut jatkuva ongelma.

- Ei ole enää kaikki asiat omilla harteilla, kiteyttää tunnelmiaan Timo Paunonen.

Leveämmät hartiat varmistavat tilanteen myös asiakkaiden suuntaan esimerkiksi yllättävän sairastumisen ja työkyvyn menettämisen osuessa kohdalle, mikä on yksinäiselle yrittäjälle ja yrityksen asiakkaille hankala tilanne. Tärkeänä yrittäjät pitävät myös kollegiaalisuutta eli työstä voi keskustella kollegan kanssa ja lopputulos palvelee myös asiakkaita entistä parempana ja laajempaan osaamisena.

- Tieniekka Oy:n tavoitteena onkin edelleen palvella tiekuntia ammattimaisesti ja työllistää tieisännöitsijöitä, kertoo Opri Pietiäinen.

”Kasvua helpottaa tieisännöinnin jatkuvasti kasvava kysyntä ja nyt yhtiön toimialue ulottuu Pohjois-Savon eteläisimmistä osista Mikkelin kautta aina liki Lappeenrantaan asti.

Kasvua helpottaa tieisännöinnin jatkuvasti kasvava kysyntä ja nyt yhtiön toimialue ulottuu Pohjois-Savon eteläisimmistä osista Mikkelin kautta aina liki Lappeenrantaan asti. Alue on vesistöjen pilkkomaa ja alueella on poikkeuksellisen paljon vapaa-ajanasutusta. Nämä kaikki tuovat oman mausteensa tieisännöintiinkin.

## Ratkaisuna työnantajaksi ryhtyminen

Kangasalainen tieisännöitsijä **Tero Laurila** paini samojen haasteiden kanssa ja hän oli kaatua työkuorman alle.

- Korona laittoi kaikki aikataulut uusiksi ja hommat kasaantuivat pitkältä ajalta ja tuloksena oli ennen kokematon työruuhka, muistelee Laurila jo hieman epäuskoisena viime vuosien tilannetta, johon yrittäjällä ei juurikaan ollut vaikutusmahdollisuuksia.

Myös uusien tiekuntien yhteydenotot eivät ole olleet



” Kulmala hakeutui mahdollisimman pian Tieyhdistyksen TIKO-tieisännöitsijäkurssille ja nyt hänellä on tuore tieisännöitsijän tutkinto takataskussaan.

vähentymässä, joten markkinanäkymä näyttää Laurilan mukaan hyvältä. Ensimmäisen työntekijän palkkaaminen on kuitenkin iso askel yrittäjälle ja Laurilakin empi asiaa pitkään.

- Tunnustan miettineeni asiaa jo vuosia, mutta vasta nyt palikat loksahivat kohdilleen.

Viime vuonna Laurilan palveluksessa aloitti **Tuulia Kulmala** ja alusta lähtien rekrytointi osoittautui löydöksi. Kulmala hakeutui mahdollisimman pian Tieyhdistyksen TIKO-tieisännöitsijäkurssille ja nyt hänellä on tuore tieisännöitsijän tutkinto takataskussaan.

Kulmala kertoo työskennelleensä erilaisissa asiakaspalvelun tehtävissä jo vuosia, mutta kotikylältä tullut työtarjous oli kiinnostava ja tieisännöinti vaikutti alana sopivan haastavalta.

- Vaativissa asiakaspalvelutehtävissä olen viihtynyt hyvin ja tulen hyvin toimeen erilaisten ihmisten kanssa. Tiedän näiden olevan vahvuuksia tieisännöitsijän työssä toimimiseen, pohtii Kulmala.

TIKO-tieisännöitsijäkurssi on Kulmalan mukaan erittäin hyvä koulutus ja saadut opit lisäsivät merkittävästi osaamista ja ymmärrystä yksityisteiden ja tiekuntien maailmasta.

- Etenkin tienhoidon tekniset kysymykset ovat olleet haasteena, koska minulla ei ole maanrakennusalan taustaa. Uskon, että ”jos en tiedä, otan selvää” – ajatuksella voin jatkuvasti kehittyä tieisännöitsijän tehtävissä, Kulmala pohtii.

- Pitkään olen etsinyt omaa alaani ja vuoden työkokemuksen sekä TIKO-kurssin jälkeen tuntuu vahvasti siltä, että tämä voisi olla minulle ”minun alani”. Vähätellä ei pidä myöskään alan hyviä työllisyysnäkömiä, eikä työpaikan sijaitseminen omassa kotipitäjässäkään ole huonompi asia, tiivistää Kulmala.

” Nyt oli aika solmia alihankintasopimus sieviläisen yrittäjän kanssa.

### Alihankkija apuun

Nilvalainen Tieisännöinti Eteläniemi on jo pitkään omistajapariskunnan oman työpanoksen lisäksi käyttänyt palkattua työvoimaa. Nyt oli aika solmia alihankintasopimus sieviläisen yrittäjän kanssa.

- Toimintamme on vuosien varrella kasvanut hyvää vauhtia ja kaikkien asioiden hoitaminen itse ei ole enää mitenkään mahdollista. Ei riitä mitenkään tunnit vuorokaudessa eikä päivät kalenterissa, kertoo **Ari Eteläniemi**.

Alihankinta on turvallinen ja nopea tapa saada lisävoimia.

- Alihankinta on yritykselle joustava tapa hankkia lisävoimia kokousruuhkien läpiviemiseen. Kun pitkään tuntemamme sopiva yrittäjä löytyi tehtävään, ei asiassa tarvinnut suuremmin pohtia, kertoo Ari Eteläniemi.

Asiakkaana olevien tiekuntien kannalta tilanne ei muutu vaan ne ovat edelleen sopimussuhteessa Eteläniemien yrityksen kanssa.

- Ei ole epäselvyyttä vastuista ja kaikki yrityksemme osaaminen on edelleen käytettävissä myös alihankkijan hoitamien kokousten osalta, vakuuttaa Eteläniemi.

Alihankkijan tarjoamia palveluita on Eteläniemillä tarjottu käyttäen vain rutiinimaisten kokousten hoidossa ja esimerkiksi perusparannushankkeiden suunnittelu ja läpivienti on edelleen yrittäjän itsensä käsissä. ✓



» Timo Paunonen. Kuva: Timo Paunonen

## Vuoden 2021 tieisännöitsijä

### Timo Paunonen on yhteishengen rakentaja

Tieisännöitsijä **Timo Paunonen** valittiin lokakuussa vuoden 2021 tieisännöitsijäksi.

**Teksti: Simo Takalammi, Suomen Tieyhdistys**

**V**uoden tieisännöitsijä on valittu yksityisteiden tieisännöitsijöiden keskuudesta vuodesta 2008 alkaen. Hän on henkilö, joka omalla toiminnallaan on ollut esimerkillinen ja vaikuttava tieisännöitsijä. Valinnassa painottuu myös henkilön panos tieisännöinnin kehittämisessä.

Timo Paunonen suoritti ensimmäisen valtakunnallisesti järjestetyn TIKO-tieisännöitsijäkurssin vuonna 2006. Tänä vuonna Paunonen suoritti ensimmäisen tieisännöitsijöille järjestetyn jatkokoulutuksen. Hänellä on vuosien vahva kokemus vaativien perusparannushankkeiden läpiviemisestä ja myös muun infran hallinnoimisesta.

Varsinaisen päivittäisen työnsä lisäksi Timo Paunonen on erityisesti ansioitunut tieisännöitsijöiden välisen yhteistyön aktiivina. Paunosen panos eteläsvolaisten tieisännöitsijöiden yhteishengen rakentamiselle on ollut suuri.

Valinnassa ei osuttu väärään, koska viime syksynä tehdyn valinnan jälkeen Paunonen on jatkanut tieisännöintialan kehitystä ja lähtenyt mukaan kolmen eteläsvolaisten tieisännöitsijän yhdessä perustamaan osakeyhtiöön. Yhteistyön kasvattaminen aivan uudelle tasolle on vahva näyttö otteesta, jolla Paunonen kehittää tieisännöinnin toimialaa. ✓



» Mikael Leirimaa. Kuva: Simo Takalammi.

## Ratikan ohjaamosta tieisännöitsijäksi

Raitiovaununkuljettaja ei ole tavanomaisin tausta tieisännöitsijälle, mutta loviisalainen **Mikael Leirimaa** hallitsee molemmat tehtävät.

**Teksti ja kuva: Simo Takalammi, Suomen Tieyhdistys**

**L**eirimaalla on käsissään uunituoret tieisännöitsijän paperit kevään 2022 kurssilta ja lähes yhtä tuoreita ovat tieisännöintipalveluita tarjoavan yhtiön perustamispaperit.

- Olen jo useita vuosia ollut kesäpaikkani tiekunnan tehtävissä ja pitkän, 157 teosakkaan, tien hallinointi on ollut hyvä pohja kasvaa tieisännöintiin, pohtii Leirimaa. Kurssin laajuus ja vaativuus tuli kuitenkin hänellekin jonkinlaisena yllätyksenä paljastaa Leirimaa.

Omasta tiekunnasta saadun kipinän ohella yrittäjyys oli Leirimaan tavoitteena ja sitä kautta oman elämänsä hallinta entistä paremmin.

- Kyllä päivittäinen 190 km työmatka Helsinkiin alkoi käymään jaksamisen päälle, eikä nykyiset autoilun kulutkaan hyvältä näytä, kertoo Leirimaa. On kuitenkin selvää, että yrittäjänäkin pitää olla valmis tekemään paljon töitä, mutta perhe-elämä ja koulusta kotiin palaavien lasten vastaanottaminen kotona on helpommin järjestettävissä pohtii Leirimaa ja kertoo hypyn vakituisesta palkkatyöstä yrittäjäksi olevan kuitenkin aina suuri askel.

Leirimaa kertoo Loviisan ympäristön olevan hyvää aluetta tieisännöinnille, koska alue on verraten taajaan asuttua vaikka maaseutua onkin ja alueella on paljon loma-asutusta. Näin myös tiekuntia on lukematon määrä, eikä Kymenlaakson reuna-alueetkaan ole liian kaukana pohdiskelee tuore yrittäjä.

- Suomenkieliselle alueen vahva ruotsinkielisyys on jonkinlainen haaste, mutta oikealla asenteella kyllä selviää, mietti Leirimaa.

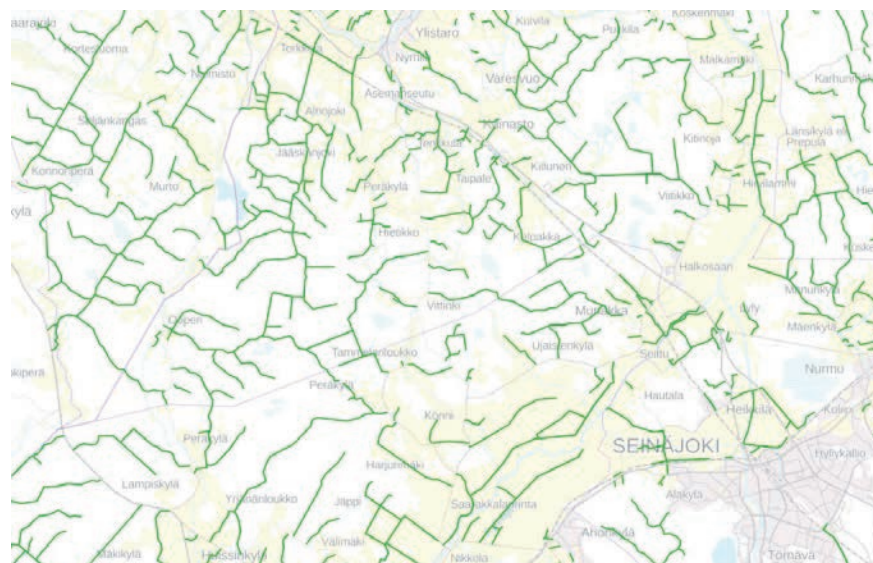
Tuore tieisännöitsijä on jo jalostanut liikeideaansa ja on miettinyt mitä hänellä olisi tarjottavana alueen tiekunnille. Tuoreiden oppien ja työnteolle suotuisan asenteen lisäksi hän kertoo rakentavansa yhteistyöverkostoa alueen muiden yrittäjien kanssa.

- Esimerkiksi koneyrittäjät ovat tienpidossa äärimmäisen tärkeitä ja vieraspaikkakuntalaiselle teosakkaalle heidän löytäminen on yleensä ongelma, kertoo Leirimaa viitaten omiin kokemuksiinsa kesäpaikkansa tiekunnassa. ✓





➤ Perusparannettu tie hyvin hoidettuna palvelee käyttäjiään pitkään. Kuva Hannu Ulvinen.



➤ Yksitystiet muodostavat melkoisen hiussuoniston myös Etelä-Pohjanmaalla. Lähde:Tienhoito.fi

## Etelä- ja Keski-Pohjanmaalla aktivoidaan tiekuntia kehittämishankkeella

Teksti: Arto Valkama, Tiekunnat toimiviksi Etelä- ja Keski-Pohjanmaalla -hanke

Toimiva hallinto, säännölliset kokoukset ja ajantasaiset tiedot eri rekistereissä ovat jatkossa edellytyksiä esimerkiksi kunnan ja valtion avustusten saamiseen. Tiekunnat toimiviksi Etelä- ja Keski-Pohjanmaalla -kehittämishanke aktivoikin hankealueen yksityistiekuntia laittamaan hallinnon ja hoidon ajan tasalle. Kaksivuotinen hanke käynnistyi 1.1.2022 ja

sitä rahoittavat Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan ELY-keskukset. Hankkeen projektipäällikkönä toimii Arto Valkama ja projektiasiantuntijana Hannu Ulvinen.

### Tiekuntien järjestäytyminen ja hallinnointi oltava kunnossa

Yksitystielaki muuttui vuoden 2019 alussa ja sen myötä tiekuntien hallinnoinnille tuli

uusia vaatimuksia. Erilaisten avustusten saamisen edellytyksenä on toimiva tiekunta, jonka hallinto on ajan tasalla ja tiedot kirjattuna sekä yksityistierekisterissä, että Väyläviraston DigiRoadissa. Lisäksi yhteystietojen julkaisu Tienhoito.fi -sivustolla mahdollistaa tien käyttäjien ja hallinnoijien yhteydenpidon.

Erilaisten avustusten saamisen edellytyksenä on tiekunnan kokouksen virallinen päätös, ja sen mukaisen hakemuksen tekeminen. Kokousten koollekutsuminen tarkentui ja muutoksenhakutavat kokousten päätöksistä uudistuivat. Jatkossa tiekuntien päätökset on tehtävä entistä tarkemmin lain mukaisesti, jotta kalliilta valituskäsittelyiltä vältytään. Tiekunnilta saaduissa viesteissä on ollut helposti pääteltävissä, että tiekunnat kaipaavat ajankohtaista tiedotusta yksityistielain säädöksistä ja vaatimuksista sekä siitä, miten tiekuntien hallinnointi ja hoito olisi jatkossa järkevintä organisoida. Hanke tiedottaa lain sisällöstä ja tiekuntien käytännön toimien järjestelyistä tieilloissa tai webinaareissa.

### Teiden kuntovaatimukset kasvavat

Yksitysteiden hoito ja tiekuntien toimivuus korostuvat tulevaisuudessa entistä enemmän. Maaseudun asuttuna pysyminen ja yhä erilaisemmat toimet teiden varsilla vaativat teiden käytettävyyttä ympärivuotisiin kuljetuksiin. Maaseudun asukkaiden ikääntyminen ja lisääntyvä kotona asumisen tuki tuovat uusia vaatimuksia teiden jatkuvalla hoidolle. Yksitysteiden hyvä käytettävyyden edellyttää hyvin toimivia tiekuntia, teiden jatkuvaa hoitoa ja entistä enemmän sekä osaamista että aikaa asioita hoitavilta. Hyväkuntoinen yksityistiestö on myös maaseudun vetovoimatekijä, kun etätyömahdollisuuksia ja asuinpaikkojen sijaintia harkitaan.

### Teiden hoitoon ja hallinnointiin ammattimaisuutta

Perinteisesti tiekuntien hallinnointi on hoidettu talkootyönä. Talkoohengen vähentyessä ja hoitokuntien puheenjohtajien/toimitsijamiesten ikääntyessä moni tie on jäämässä ilman vuosittaista hallinnointia ja hoitotoimenpiteitä. Yksitystielaki

” Hanke aktivoi eri toimijoita tarjoamaan teiesännöintipalvelua ja toisaalta tiekuntia käyttämään palveluja.

edellyttää myös hallinnoinnilta tarkkuutta asettaen samalla talkootyölle suuriakin vaatimuksia; pitäisi kouluttautua työhön, josta ei saa palkkaa. Ammattimaisen teiesännöintipalvelun käytöstä onkin saatu hyviä kokemuksia yksityisteiden hallinnoinnissa ja teiden hoidossa. Hanke aktivoi eri toimijoita tarjoamaan teiesännöintipalvelua ja toisaalta tiekuntia käyttämään palveluja.

Hallinto- ja hoitopalvelut on järkevintä ottaa tiekunnissa käyttöön palvelujen kilpailutuksen kautta. Suomen Tieyhdistys on tehnyt kilpailutusmalliasiakirjat, joiden käytöstä tiedotetaan hankkeen aikana ja samalla testaan asiakirjojen toimivuutta.

### Tiekuntien yhteystiedot Tienhoito.fi -sivustolle

Tienkäyttäjien ja tienpitäjien välinen yhteistyö korostuu tulevaisuudessa. On tärkeää, että tarvittaessa tienpitäjän yhteystiedot ovat helposti tienkäyttäjien löydettävissä. Ongelmatilanteissa on helppo olla tienpitäjään yhteydessä ja sopia tienkäytöstä. Metsäkeskus kerää ja julkaisee tiekuntien yhteystietoja perustamallaan Tienhoito.fi -sivustolla. Hankkeen toimesta palveluun on viety hankealueen tiekunnallisten yksitysteiden tieviivat ja sivustolla julkaistaan siihen luvan antaneiden tiekuntien yhteystiedot. Hanke aktivoi myös hankealueen tiekunnille erilaisia palveluja tarjoavia toimijoita ilmoittamaan tietonsa sivuston toimijaluetteloon, joten sivustosta muodostuu myös tiekuntien ja palveluntuottajien kohtaamisfoorumi.

Hankkeen kaikkien toimien yhteisenä tavoitteena on paremmin toimivat tiekunnat, teiden hoidon tason nostaminen ja teiden käytettävyyden parantaminen. ✓

TILAA  
TIEYHDISTYKSEN  
UUTISKIRJEITÄ



TIEYHDISTYS  
YKSITYISTIE  
VÄYLÄT & LIIKENNE  
TIEPÄIVÄT

[HTTPS://WWW.TIEYHDISTYS.FI/TILAA/](https://www.tieyhdistys.fi/tilaa/)



## Valtionavustus- haku yksityisteitä koskevaan kehittämisen-, suunnittelu- ja tutkimustyöhön käynnissä

**Teksti: Traficom**

Traficom myöntää avustuksia tiekuntien neuvonnan ja opastuksen tukemiseen. Seuraava haku käynnistyy vuoden 2024 alussa.

Lisäksi Traficom avaa keväällä 2022 uutena valtionavustushakuna haun yksityisteitä koskevaan kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöhön. Hakukierrokselle on varattu vuonna 2022–2024 toteutettaviin hankkeisiin yhteensä noin kolmen miljoonan euron määräraha.

Ensisijaisena avustuskohteena on yksityistieverkoston kuntoon liittyvät kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimushankkeet. Tavoitteena on, että avustettavat hankkeet edistävät ja tukevat Suomen yksityistieverkoston kunnan selvitystä, kehittämistä ja tutkimusta. Hankkeet voivat esimerkiksi tuottaa uutta tietoa, palveluja, ratkaisuja ja toimintamalleja yksityistieverkoston kehittämiseksi.

Avustusta myönnetään ensisijaisesti sellaisille hankkeille, jotka lisäävät yksityisteiden (tila)kunto- ja ominaisuustietoa merkittävästi ja joilla on laajempaa yhteiskunnallista hyötyä. Valtionavustushakuun voi lisäksi jättää ehdotuksia kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimushankkeista, joilla pyritään pysyviin muutoksiin ja parannuksiin yksityisteillä. Hankkeissa tuotetaan uutta tietoa, jonka avulla voidaan vauhdittaa yksityisteiden kehitystä eri osa-alueilla.

-Tämä voi olla esimerkiksi ohjeistusta yksityistielossien rakentamiseksi, tien yksikäntötilaskelman automatisointia, yksityisteiden varrella olevien metsähakkuiden paikkatiedon tuottamista, yksityistielossien tyyppipiirustusten laatimista tai yksityisteiden luokittelun selvitys, avaa erityisasiantuntija Karoliina Aalto Traficomista.

Haun avautumisesta ja ohjeistuksesta tullaan kertomaan tarkemmin Traficomin verkkosivuilla.

### Yksityislosseille tulossa uudet turvallisuusvaatimukset

Traficom on merenkulun turvallisuusviranomaisena laatimassa turvallisuusvaatimuksia yksityislossien osalta. Turvallisuusvaatimusten selkeyttäminen näkyy myös yksityistielossien peruspäätöshakemusten käsittelyssä. Yksityislossien peruspäätöshankkeita ei mahdollisesti avusteta ennen kuin uudet turvallisuusvaatimukset saadaan voimaan. ✓

## Yksityisteiden parannuksiin saatavissa edelleen hyvin tukea – nyt on aika hakea

**T**iekunnilla on tällä hetkellä hyvä tilaisuus perusparantaa yksityistiensä, sillä valtion avustuspäärahajoja on hyvin käytettävissä. Tänä vuonna yksityisteiden valtionavustuspäärahajoja on edellisen vuoden 2021 hyvää 30 miljoonan euron tasoa.

On toivottavaa, että hankkeiden rahoitustaso saataisiin pidettyä tulevina vuosina tasaisena, sillä yksityisteiden korjausvelka on suuri ja perusparannushankkeet ovat hyvä keino poistaa sitä. Tämän vuoksi on tärkeää, että tiekunnat aktivoituisivat nyt korotuksen myötä hakemaan avustusta.

Valtionavustusten enimmäismäärä tavanomaisissa tien parantamiskohteissa on 50 prosenttia hankkeen arvonlisäverollisista kustannuksista. Merkittävissä siltakohteissa se on enintään 75 prosenttia.

Valtionavustusta yksityistien tienpitoon myönnetään ensisijaisesti rakentamiseksi luettavaan yksityisteiden parantamiseen. Käytännössä avustusta voi saada tien tai sillan rakentamiseen, parantamiseen sekä jäätien ja vuosittain purettavan sillan kunnossapitomenoihin.

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

Avustusta ei myönnetä yksityisteiden kunnossapitoon kuten auraukseen, lanaukseen tai pelkän kulutuskerroksen lisäämiseen.

Tuki on harkinnanvaraista. Tuen saajan on täytettävä kelpoisuusehdot, joita on selkeästi osoitettavan parannushankkeen lisäksi kaksi: asioiden hoitamista varten on oltava olemassa tiekunta ja tiekuntaa sekä kyseessä olevaa yksityistietä koskevat tiedot on oltava ajan tasalla Maanmittauslaitoksella sekä tie- ja katuverkon tietojärjestelmä Digiroadissa.

Päätös valtionavustuksen hakemisesta täytyy tehdä tiekunnan kokouksessa. Tuore lakimuutos yksityistielain 58 §:ään mahdollistaa tiekunnan kokoukseen osallistumisen etäyhteyksillä ilman tiekunnan erillisiä päätöksiä tai sääntömuutoksia.

Valtionavustusten myöntämisestä vastaa se toimivaltainen ELY-keskus, jonka toimialueella tie tai suurin osa siitä on. Hakemukset osoitetaan keskitetysti Pirkanmaan ELY-keskukseen. ✓

**Yleisneuvonta  
yksityisteiden  
valtionavustusasioissa:**

**0295 020 600**  
ma-pe klo 9-16  
(pvm./mpm)

liikenteen.asiakaspalvelu@  
ely-keskus.fi

## Avustuksen hakeminen ELY-keskukselta

**Kun tiekunta noudattaa seuraavia ohjeita, päätöksen saa sujuvasti ja nopeimmin:**

**Hakemuksen mukana aina toimitettavat liitteet:**

- Rekisteriote ja karttaliite, johon tien vaikutusalueen pysyvä asutus on merkitty (Maanmittauslaitos, Ote kiinteistötietojärjestelmästä /yksityistie)
- Todistus tai muu tuloste ajantasaisista tiedoista tie- ja katuverkon tietojärjestelmässä (Digiroad)
- Pöytäkirjanote tiekunnan kokouksesta, jossa on päätös hankkeesta ja päätös, että avustus haetaan ELY-keskukselta ja päätös että otetaan avustus vastaan. Lisäksi päätös, että valtuutetaan henkilö hakemaan avustus sähköisessä haussa.
- Suunnitelma-asiakirjat:
  - työselite (sanallinen kertomus siitä, mitä on tarkoitus tehdä)
  - suoritepohjainen kustannusarvio (jaottelu kustannuserittäin)
  - suunnitelmakartta (kartalle merkitty paaluvälit, mitä tehdään missäkin)
  - poikkileikkaus tien parannettavasta runkorakenteesta kerrospaksuukseen

**Tarvittaessa toimitettavat liitteet:**

- Aukkolausunto (silta- tai rumpuaukon mitoittamiseen liittyvä asiantuntijalausunto)
- Mahdollinen AVI-viraston vesistölainmukainen lausunto
- Muut luvat, suostumukset ja lausunnot tarvittaessa
- Tiekkunnon säännöt, jos tiekunta on vahvistanut sellaiset itselleen

### 1. Noudata ohjeita tarkasti

Tutustukaa ennen hankkeen valmistelua ajan tasalla olevaan ohjeistukseen osoitteessa <https://www.ely-keskus.fi/yksityistieavustukset>

### 2. Asioi sähköisesti

Yksityisteiden valtionavustushakemus tehdään sähköisessä verkkoasioinnissa:

<https://sahkoinesoiointi.ahtp.fi/fi/palvelut>

Sähköinen asiointi edellyttää vahvaa tunnistautumista esimerkiksi pankkitunnuksilla. Huom. henkilöllä on oltava tiekunnalta valtakirja sähköiseen asiointiin.

**Nettisivulla: Aluehallinnon asiointipalvelu:** Valitse Palvelut>Liikenteen palvelut>Avustukset yksityisteiden parantamiseen

Hakemuksen voi tallentaa luonnoksena ja palata myöhemmin jatkamaan sitä.

Asiointipalvelussa avustusprosessi etenee eri vaiheissaan sujuvasti ja hakija voi seurata käsittelyn ja maksatuksen etenemistä asiointipalvelun kautta.

Valtionavustukset on haettavissa ympäri vuoden ja hakemus on hyvä laittaa vireille hyvissä ajoin.

**Lisäohjeistusta:** <https://www.ely-keskus.fi/yksityistieavustukset>

### 3. Muista kaikki liitteet

Edellä mainittujen pakollisten ja tarvittaessa toimitettavien liitteiden mukanaolo varmistaa hakemuksen nopean ja sujuvan käsittely. Erityisesti kannattaa kiinnittää huomiota tiekunnan kokouksen kaikkiin peruspäätöksiin liittyviin päätöksiin. Kun kaikki kokouksen päätökset ovat selkeitä ja yksiselitteisiä, hankkeen käsittely etenee myös siltä osin ELY-keskuksen käsittelyssä jouhevasti eteenpäin.

### 4. Yksityisteiden avustusten maksaminen (KEHA)

Kustannusarvion lisäksi on suunniteltava myös tiekunnan rahoitusjärjestelyt hankkeen kestoajalle. Valtionavustuksen maksatus tapahtuu seuraavasti:

- Ennakoerän suuruus on lähes aina 30% myönnetystä valtionavustuksesta.
- Välirissä maksatus tapahtuu tiekunnan toimittamia laskukopioita vastaan. Välirissä avustuksen suuruus = (esitetyt sekä hyväksyttävät laskukopiot) x (avustusprosentti) x 0,9 - (ennakko) - (maksetut välierät). Välieriä haettaessa laskujen ei tarvitse olla vielä maksettu.
- Loppuerä voidaan maksaa vasta, kun tiekunta on maksanut kaikki laskut, tehnyt loppumaksatushakemuksen ja loppuraportin ja ELY:n valvoja on suorittanut lopputarkastuksen hankkeelle.
- Laskut tulee olla osoitettu tiekunnalle ja laskut tulee maksaa tiekunnan tililtä. Loppumaksatushakemuksen liitteenä tulee toimittaa tilioitteet/maksukuitit, joista käy ilmi, että maksut on suoritettu tiekunnan tililtä.



# Kiviainesten valinta yksityistielle

## – Mitä kannattaa ottaa huomioon kiviaineksia hankittaessa?

Teksti ja kuvat: Anne Valkonen, ViaBlanca Oy

**Y**ksityisteiden kunnostamiseen käytetään tyypillisesti kiviaineksia murskeen muodossa. Murskeet valmistetaan kallio-, sora- tai moreeniesiintymistä, jotka ovat luonnon muovaamia ja poikkeavat raaka-aineena toisistaan hyvinkin paljon. Ensisijaisen tärkeää olisi tunnistaa mihin tarkoitukseen mursketta halutaan käyttää. Pettäkö tien kantavuus, tarvitaanko karkean kantavan kerroksen päälle lisää kulutuskerrosta vai onko kyse kelirikkoajan akuuteista korjauksista? Ennen kiviaineksen hankintaa olisi hyvä tutustua alueen tarjontaan ja arvioida erilaisten murskeiden soveltuvuutta haluttuun tarkoitukseen.

### Kantavuuden parantaminen murskelisäyksellä

Isoissa parantamishankkeissa on syytä tehdä aina tarveselvitys, jonka avulla selvitetään mm. pohjamaan laatu, toistuvat kunnossapitoa tarvitsevat kohteet, routavaurioiden paikat, aikaisemmat kunnostustoimet, mahdolliset kuivatuspuutteet. Kantavuuden parantamisessa parannetaan tien kantavuutta tyypillisesti joko massanvaihdolla, kiviaineslisäyksellä, geolujitteilla tai em. toimenpiteiden yhdistelmällä.

Tyypillisesti tien kantavuutta parannetaan karkealla murskeella, jolloin murskeen maksimirakekoko voi olla esimerkiksi 56–125 mm. Näin karkeaa mursketta ei yleensä voida jättää sellaisenaan liikennöitävälle pinnalle, vaan karkean murskeen päälle täytyy tehdä ns. kiilauskerroksia hienorakeisemmilla murskeilla. Mikäli rakenteeseen parantamiseen käytetään karkeaa mursketta esim. 0/56 tai 0/63 mm, tulee kulutuskerroksen pysyvyyden varmistamiseksi levittää kantavan kerroksen päälle esimerkiksi 0/32 mm mursketta kulutuskerroksen alustan tasaamiseksi. (Merkintä 0/32 mm tarkoittaa sitä, että murskeen rakekoko koko on enimmillään 32 mm ja murske sisältää hienoainesta)

### Akuutin kelirikon hoito

Toisinaan on tarvetta ajaa tielle ns. kelirikkomursketta turvaamaan tien kulkukelpoisuus pahimman kelirikon aikaan. Tällöin puhutaan yleensä kunnossapidosta ei niinkään parantamisesta. Akuutissa kelirikkovaiheessa on tärkeää tunnistaa, onko kyseessä tien rungosta aiheutuva kelirikko, antaako kantava kerros periksi vai pehmeneekö pelkästään kulutuskerros. Akuutin kelirikon hoidossa on hyvä huomioida, että hienoainesköyhä ja mahdollisimman vähän vettä pidättävä murske soveltuu yleensä parhaiten kelirikkoisen tien kunnossapitoon.

### Sorastusmurskeen lisäys kulutuskerrokseen

Kulutuskerroksen lisääminen eli ns. sorastus on hyvä suunnitella etukäteen. Ajomatkaltaan edullisin murske ei välttämättä aina ole sorastukseen sopivin. Hyvä kulutuskerros murske sitoutuu nopeasti tien pintaan ja muodostaa tiivistettyään kiinteän ja tasaisen pinnan. Kulutuskerros murske ei kuitenkaan saa sisältää liikaa hienoainesta, sillä korkea hienoainespitoisuus lisää pintakelirikon riskiä. Lisäksi on huomattava, että murske hie-

nonee tien pinnassa luontaisesti liikenteen sitä kuluttaessa. Kulutuskerros murskeen kivilaji ja mineraalikoostumus vaikuttavat oleellisesti siihen, kuinka kulutuskerros kestää kulutusta ja vuodenaikaisvaihteluja. Murskeen valintaan vaikuttavat oleellisesti myös sorastettavan tien pohjamaa ja tien rungon kuivatus. Soraharjulla kulkevan tien kuivatus on yleensä luontaisesti hyvä ja tien runko kuivuu nopeasti. Näillä teillä sorastukseen voidaan käyttää mursketta, joissa hienoainesta on jopa 8–15 %. Hienoaineksen laatu ja määrä vaikuttavat oleellisesti murskeen tiivistymiseen ja vedenpidätyskykyyn.

Huonosti kuivuvalla, esimerkiksi metsän varjostamalla ja siltisellä pohjamaalla tien sorastukseen käytettävän murskeen tulisi sisältää maltillisesti (3–8 %) hienoainesta, jotta pitkien sadejaksojen aikana tien pinta ei liety liikaa. Jos tien pinta pehmenee sateiden vaikutuksesta niin paljon, että liikkuminen sen päällä vaikeutuu, kutsutaan ilmiötä pintakelirikoksi. Toistaiseksi soratien pintakelirikkoa on ollut esiintynyt vain paikallisesti, mutta ilmaston muuttuessa sademäärän ennustetaan kasvavan ja pintakelirikon yleistyvän. Pintakelirikon yleistymisen tulee vaikuttamaan sorateiden kunnossapidon materiaaleihin ja menetelmiin.

**” Kiviaineksen myyjältä kannattaa varmistaa, kuinka hyvin murske soveltuu aiottuun käyttötarkoitukseen.**

Kulutuskerros murskeen valinnassa on em. tekijöiden lisäksi otettava huomioon murskerakeiden särmiä terävyys. Erityisen teräväsärmäisen murskeen aiheuttamat renkaiden puhkeamiset voidaan välttää huolellisella murskeen valinnalla. Tietyillä kivilajeilla on taipumus murskaantua siten, että rakeisiin syntyy teräviä lohkopintoja. Murskausprosessia säätämällä voidaan kuitenkin vaikuttaa rakeiden muotoon ja lohkopintojen terävyyteen. Mursketta hankittaessa on hyvä tarkastaa, ettei se sisällä teräväsärmäisiä tai erityisen puikkoisia tai liuskeisia rakeita.

Kiviaineksen myyjältä kannattaa varmistaa, kuinka hyvin murske soveltuu aiottuun käyttötarkoitukseen. Tarvittaessa murskenäytteen voi myös tutkituttaa ja sen soveltuvuudesta yksityistien kunnossapidon tarpeisiin voi pyytää arvion.

Kirjoittaja on tutkinut sorateiden hoidon materiaaleja ja kunnossapitomenetelmiä 1990-luvulta lähtien. Viimeisen 30 vuoden aikana syksyiset sadejaksot ovat pidentyneet ja talviset vesisateet yleistyneet Etelä- ja Keski-Suomessa. Vaikka vuodet eivät ole keskenään samanlaisia, sademäärien kasvamiseen pitkällä aikavälillä tulee kuitenkin varautua jo nyt.

**Lisätietoja** murskeiden soveltuvuudesta voi tiedustella Anne Valkoselta Via Blanca Oy:stä. **Yhteystiedot:** anne.valkonen@viablanca.fi, www.viablanca.fi

Teräväsärmäistä mursketta, jonka käyttö soratien pinnassa aiheuttaa renkaiden puhkeamia.



Paikallista runkokelirikkoa keväällä.



Pintakelirikkoa syksyllä vesisateiden aikaan.



Tien rakenteen parantamista geolujitteilla ja karkealla murskeella.







► Tienpidon taito lisääntyy vain tiedon myötä. Uudenmaan tienpitäjiä koolla Alueellisessa yksityistiepäivässä Nurmijärvellä kolmisen vuotta sitten.

## Poimintoja tien varrelta

Teksti ja kuva: Jaakko Rahja, Tieyhdistyksen kunniajäsen

Rohkenen nyt hiukan muistella menneisyydessä opittua ja aiemmin sanomaani. Pohdiskelujeni taustalla on ilo ja kunnia saatuani olla muutaman vuosikymmenen ajan mukana maamme tieasioiden mielenkiintoisissa tohinoissa.

### Yksityisten merkitys

Ensimmäisenä nostan esille sen, että ei tie ole mikään itseisarvo. Tiet suurimmasta pienimpään ovat eräänlaisia tuotantovälineitä, jotka mahdollistavat elämisen ja yrittämisen siellä, mihin tie johtaa. Tie on kuin paperitehtaan paperikone. Sekään ei ole itsessään tärkeä, vaan siksi, että paperikone tuottaisi mahdollisimman paljon ja hyvälaatuista paperia. Huono tie tarkoittaa huonoja olosuhteita, hyvä tie merkitsee menestystä.

Yksityisteiden varrella asuu yli puoli miljoonaa suomalaista, lomamökkien käyt-

täjiä on saman verran. Lähes jokainen tukki ja energiakanto lähtee näiden teiden varsilta joko suoraan tehtaalle, energialaitokselle tai muiden liikennemuotojen ulottuville. Tämä tarkoittaa 4 000 tukkirekkaa joka päivä. Liki kaikki elintarvikkeiden raaka-aine kulkee yksityisteitä pitkin. Kun päälle lasketaan vielä virkistysliikkuja ja muut ulkopuoliset käyttäjät, päästään pariin miljoonaan tienkäyttäjään.

Yksityistien merkitystä kannattaa siis katsoa isommassa, kylän, pitäjän ja koko yhteiskunnan näkökulmasta. Niihin kannattaa satsata ja niitä hoitaa, koska ne tuottavat asumisen laatua ja yrityksille elinvoimaa. Siksi myös yhteiskunnan on viisasta tukea yksityisteiden ylläpitoa.

### Suomalainen innovaatio

Parikymmentä vuotta sitten koulutettiin

maahamme ensimmäiset tieisännöitsijät. Tähän mennessä kurssin käyneitä on yli 300, toki kaikki eivät suinkaan toimi aktiivisesti.

Tieisännöitsijä-nimike on ainutlaatuisen koko maailmassa. Sellaisia ei ole missä toisessa maassa. Ilkka Taipaleella oli oivalliset perusteet valita yksityisteiden tieisännöinti sadan suomalaisen innovaation joukkoon kirjassaan 100 sosiaalista innovaatiota Suomesta. Esipuheen kirjaan on kirjoittanut tasavallan presidentti Niinistö. Kirja ilmestyi alkuaan vuonna 2006, mutta tieisännöinti taisi päästä hyvien innovaatioiden joukkoon uudistetussa painoksessa 2014.

Emme Suomessa ole keksineet pyörää tai tulen käyttöä, mutta kylläkin lukuisia muita oivalluksia, joiden kautta moni asia on hiukan paremmalla tolalla. Tieisännöinti on mainio esimerkki.

Tie ja Liikenne -lehden pääkirjoituksessa 2004 kirjoitin, että tavoite on tarjota tieisännöinnistä vaihtoehto talkootyypiseen yksityistieasioiden hoitamiseen. Näin on tapahtunutkin. Sitten tulin kirjoittaneeksi, että tieisännöinti tulee olemaan maaseudulla hyvä sivuelinkeino. Näin muistan usein sanoneeni myös Alueellisilla yksityistiepäivillä ympäri maata. Mutta aika pahasti pieleen menivät sanomiseni tuon sivuelinkeinon suhteen. Toki aluksi homma oli pääasiassa sivutyötä, mutta sittemmin erinomaisten ammattiharjoittajien myötä tieisännöinti on kehittynyt monelle päätösmeksi.

Yksityisteiden maailmaan on tullut tavattoman paljon uusia vaatimuksia ja lainlaatuajan ukaaseja. Asioiden hoitaminen ei enää suju hitaisten ”vasemmalla kädellä”. Aina uusi laki tai säädös näyttää lisäävän hallintoa ja asioiden hoitamisen vaikeutta. Esimerkkinä vaikkapa henkilötietosuojan ja julkisuuteen liittyvät säädökset. Päätömisellä ammattihenkilöllä on edes jonkinmoiset mahdollisuudet pysyä kehityksessä mukana.

Tieisännöitsijä on siis tervetullut osaja. Ei tietenkään niin, etteikö tiekunnissa voitaisi jatkossakin hoitaa asioita omatoimisesti, jos tekijöitä ja innokkuutta löytyy. Mutta

yksityisteiden tieisännöinti tuo oivallisen vaihtoehdon.

Toki tieisännöitsijälläkin on haasteensa oman ammattitaidon ylläpidossa. Tässä apuna on muun muassa jatkokoulutus sekä kollegojen välinen yhteydenpito ja yhteistyö, mikä mahdollistaa muun muassa erikoistumisen. Kannattaa osallistua tieisännöitsijöiden tapaamisiin ja jatkokoulutukseen. Yhteistyötä voi nykyisenä digiaikana tehdä pitkienkin matkojen takaa. Esimerkiksi siltaosaajan, jos sellaisia löytyisi, työkenttänä voi periaatteessa olla puoli valtakuntaa.

### Tietoa ja taitoa

Kolmantena asiana painotan tienpidon tietämyksen parantamista. Vastaan on tullut monia tapauksia, joissa tienhoitajalla on ollut varmaankin hyvää tahtoa, mutta väärillä työmenetelmillä, työn väärällä ajoituksella, väärillä materiaaleilla tai niiden puutteilla on aiheutettu oikeasti vahinkoa tielle. Rahaa palaa, mutta tie heikkenee.

Esimerkkinä tien lanaaminen ilman, että tiessä on lainkaan kulutuskerrosta. Seuraus on, että kipunat sinkoilevat ja kiviä nousee pintaan. Entäs lanaaminen liian köykäisellä lanalla? Tällöin tiessä olevat kuopat eivät leikkaudu pohjaa myöten pois. Tehotonta työtä, sillä seuraava vesisade ja liikenne saavat aikaan uudet kuopat entisiin kohtiin.

Yksityistien parantaminen, Yksityistien kunnossapito ja Yksityisteiden hallinto kirjat olisi syytä olla jokaisella hoitokunnalla. Muutama kymppi hyvään tietokirjaan säästää takuuvarmasti tiekunnan varoja sylin täydeltä. Tietysti edellyttäen, että kirjoja myös lueskelee.

Ehdin olla mukana noin 200 Alueelliset yksityistiepäivät -tilaisuudessa ympäri valtakuntaa, vuodesta 1995 alkaen. Sillä kokemuksella rohkenen suositella osallistumista Yksityistiepäivään, jos vaan virukset sallivat. Seuraava mahdollisuus taitaa olla ensi vuonna. Tiedon jakamisen ohella siellä tapaa kohtalontovereita muista tiekunnista, mikä aina synnyttää hyviä keskusteluja ja opettavaista kokemusten vaihtoa. Yksikään tiepäivä ei ole tienpitäjälle tarpeeton. ✓

## Tieriitojen alku ja juuri

Teksti: Jyrki Piiparinen, asianajotoimisto Kontturi & Co Oy

Yksityistieasioista riidellään, ja riidat kestävät yleensä pitkään, jos riitakierre on kerran syntynyt. Yksi keskeisistä tekijöistä liittyy siihen, että kiinteistönomistuksen muuttuessa usein luovutuksensaaja tarkastelee tien tarvetta ja mahdollisuuksia uusien kulkuyhteyksien tekemiseen eri tavoin, kuin mitä aiempina aikoina on tehty. Kiinteistön käytön muodot muuttuvat ja tieoikeuksien pitäisi muuttua samassa tahdissa. Muutostilanteista tulee helposti kitkaa varsinkin, jos tilanne on pysynyt muuttumattomana kauan.

Kun samaan aikaan alueella jo ennen tapahtuneita omistajamuutoksia naapurissa maata vuosikymmeniä omistanut omakotiasuja saa uutta yksityistieyhteyttä koskevan hakemuksen, jonka kokee tulevan ”tupansa portaiden juureen”, ajatellaan monesti, että uudesta tieyhteydestä on haittaa, jota ei haluta ”omille nurkille”. Tästä seuraa, että monesti molemmat osapuolet kokevat

tilanteen omalta kannaltaan perustellusti kohtuuttomaksi ja soppa on valmis.

### Tieyhteys pääsääntöisesti määrätään, jos sille on tarve

Säännösperusta on tilanteeseen liittyen yksinkertainen. Yksitystielain 4 §:n mukaan kiinteistön hyväksi on perustettava rasitteena pysyvä tieoikeus uuden tien tekemistä varten tarpeelliseen teialueeseen tai ennestään olevaan tiehen, jos se on tärkeää kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä varten eikä siitä aiheudu huomattavaa haittaa millegään kiinteistölle tai muulle rekisteriyksikölle taikka ennestään olevan tien teosakkaalle. Toisin sanoen, jos tieoikeudelle on tarve vaikkapa pellon nurkalle lohkaistulle omakotirakentamiseen suunnitellulle määrälle, lähtökohtaisesti tieoikeutta hakeva on vahvoilla sen osalta, että sen saa, vaikka alueen toinen maanomistaja tai vaikkapa kesämökkinaapuri sitä vastustaisikin. Tätä

ei monesti ymmärretä. Eri asia on mihin kohti tieoikeus perustetaan. Mutta mitä huomattava haitta oikein tarkoittaa?

Esimerkiksi toisen talon pihapiirin läpi leikkaava tielinja tuottaa selkeää haittaa, joka tyyppillisesti on väistettävissä vaihtoehtoisella tielinjauksella. Tämä on helppo ulkopuolisen ymmärtää ja myöskin havainnoida. Maaseudulla taas peltosarkojen poikki menevä tie tallaa alleen salaojat. Huomattavan haitan käsite on ollut monta kertaa tuomioistuimissa koeponnistettavana, ja tuomioistuin käytännössä onkin johdettavissa johtoa siihen, mitä on pidettävä huomattavana haittana. On yleistä, että tilanteeseen suhtaudutaan vakavasti vasta sen jälkeen, kun tieoikeus on jo perustettu tai tie siirretty virheelliseksi koettuun paikkaan. Oikea kohta tarttua asiaan on prosessin mahdollisimman varhaisessa vaiheessa.

### Jos tie tulee, minne se linjataan?

Yksitystielain mukaan tieoikeus on perustettava mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti siten, että tien tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti ja että tiestä tai sen käyttämisestä ei aiheudu ympäristölle tarpeetonta haittaa eikä kenellekään suu-

rempaa vahinkoa tai haittaa kuin on välttämätöntä. Olennaista on, että intressipunnintaa käydään sen selvityksen perusteella, mitä asiasta on saatavissa, ja molempien asianosaisten kannalta. Näin Korkein oikeus on linjannut ratkaisussaan KKO:2011:45.

Tieasioissa aiheuttaa toistuvasti katkeruutta myös se, että jo olemassa olevaan yksityistiehen voi saada tieoikeuden taho, joka tien rakentaneiden maanomistajien kannalta tulee ns. vapaamatkustajaksi perustamiskulujen osalta. Kun tieto tästä on levinnyt, jotkut yksityistiet on tietoisesti rakennettu mielenkiintoisiin paikkoihin ja sellaisilla linjauksilla, että tiehen ei jälkikäteen liity ns. tietämättä kukaan.

### Tieriidat voivat kestää pitkään

Usein, jos riitelyn tielle lähdetään, joku osapuoli riidan yleensä myös häviää. Monesti riidassa häviäjiä ovat kaikki asianosaiset. Tuomioistuimet joutuvat antamaan ns. pakkoratkaisuja, joihin osapuolten on tyytyminen, kun valitustie on kuljettu loppuun. Hävinneelle osapuolelle syntyy tarve hakea peruste uudelle toimitukselle, riitauttaa aiemmassa prosessissa tehty intressipunninta jne. Kierrettä on tällöin hankala katkaista,



kun tälle tielle on kerran lähdetty. Ei ole valitettavasti tavatonta, että tieriitä voi muodossa tai toisessa kestää vuosikymmenestä toiseen ja monesti käy valitettavasti vieläpä niin, että riitä leviää koskemaan muutakin kuin puhtaita tieoikeuksia. Pahimmillaan tiealueen kylkeen tehdyt aidat eivät pysy paikallaan, rikosilmoituksia ja toimenpiteitä satelee puolien ja toisten ja tieoikeuksien lisäksi aletaan riidellä esimerkiksi rakentamisesta ja kiinteistön käytöstä muilta osin. Kun on motivaatiota riidellä, ihminen kykenee yllättävän monipuolisiin ja

luoviin ratkaisuihin.

Usein sopimukset ja rasittaviksi sekä kuluja aiheuttaviksi koetut asiat kuten tieasioiden kirjaaminen ja sopiminen jätetään tekemättä. On tavallista, että suvun maiden omistuksia on pitkän ajan kuluessa siirretty perheen sisällä ilman kunnollisia sopimuksia maankäytöstä ja tieoikeuksista, ja riitä leimahtaa, kun maanomistusta ja sitä myöten tien käyttöä yritetään järjestellä perinnönjoon keinoin sekä sen sivujuonteena. Silloin tieriidan todellinen laukaiseva tilanne voi olla äidin tai isän epätasaisesti

jaetut joululahjat joskus lapsuuden vuosi-na. Riidan voi laukaista myös se, että isä on antanut pojalleen maatilun rakentamista varten, jonka jälkeen poika on isän mielestä rakastunut väärään tyttöön ja mennyt tämän kanssa naimisiin.

Myös naapurussuhteet ovat koetuksella, kun rahaa ja aikaa palaa. Tieriitöihin liittyy myös poikkeuksellisen selkeä riski siitä, että lopputulos ei ole kummankaan osapuolen kiinteistön käytön kannalta kestävä. Siksi on aina edukasta saada orastavan tiekiistan osapuolet ymmärtämään, että tiekysy-

myksen tultua ratkaistuksi naapurusten on mahdollista edelleen kulkemaan samalle tielle rinnatusten. Kun tämä ajatus on saatu muodostettua, on monesti tulinenkin tieriitä saatu sovittua ja parhaimmillaan molemmat osapuolet ovat olleet tielinjaa yhdessä katsomassa tulevaa tietöimitusta silmälläpitäen.

Kirjoittaja on Omakoti-iltojen neuvontalakiemies. ▼



► Hoitokuntaa kiinnosti tietysti ensin selvittää koneen toimintaperiaate tyyliin: "Hyvin näyttää toimivan käytännössä, mutta toimiiko teoriassa".

## Kärkölässä tien kunto otettiin haltuun kantavuusmittauksella

Teksti ja kuvat: Esko Hämäläinen

Kantavuusmittauksia tehdään yksityisteillä yleensä parantamishankkeiden yhteydessä. Ennen hanketta suunnitellaan tarvittavat rakenneerrokset. Hankkeen jälkeen varmistetaan asetetun tavoitekantavuuden saavuttamisesta.

Savipakankulman tiekunnan tiestö sijaitsee Kärkölässä ja osittain myös Mäntsälän puolella. Tiekuunnallamme ei ollut varsinaista ajatustakaan tien välittömäksi parantamiseksi. Kantavuuspuutteet suurin piirtein kyllä tiedettiin. Alueellisilla yksityistiepäivillä kuullun perusteella tiekunnassa innostuttiin kuitenkin teettämään kantavuusmittaus tien kunnan ja kantavuuden tosiasialliseksi selvittämiseksi.

### Mittaaminen on helppoa ja nopeaa

Kantavuusmittauksen teki West Coast Roadmasters Oy:n Kouvolan toimipisteen **Taito Tähtinen**. Mittaus tehtiin KUAB-pudotuspainolaitteella. Nimensä mukaisesti laite pudottaa tien painon, jonka aiheuttama rasitus vastaa hyvin raskaan liikenteen vaikutusta. Ohjelmisto laskee tulosten perusteella tien kantavuuden ja mahdollisesti tarvittavien vahvistuserosten paksuudet.

Mittaus tehtiin toukokuun lopulla, jolloin tien kevätmuokkaus oli jo tehty. Tie oli pinnastaan ehtinyt kuivua. Todellisen kevät-kantavuuden arvioimiseksi mittaustuloksia "heikennettiin" kertoimella 0,8. Tavoitekantavuutena pidettiin 80 MN/m<sup>2</sup>.

Yksittäinen mittaus vie siirtymiseen aikaa alle minuutin, joten pitemmään

tien mittaamiseen ei tuntikausia kulu. Yksityisteillä mittauspisteitä on yleensä 50 metrin välein.

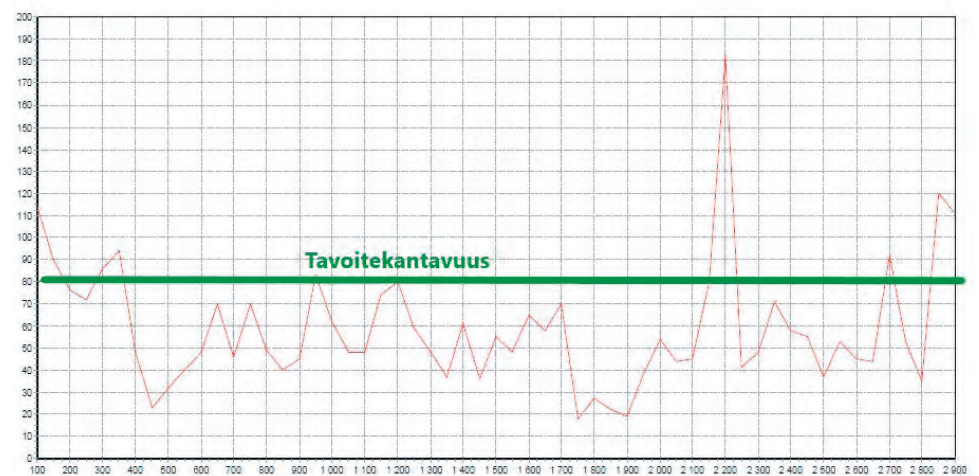
### Mittaustulokset auttavat tiekuntaa pohdintoissa

Tiekuntamme "päätie" on mittaustuloksien perusteella muutamia vähäisiä ongelmakohtia lukuun ottamatta hyvinkin kantava. Ojien ja rumpujen kunnossapitoon onkin panostettu, joten kuivatus on kunnossa. Tarvittavat toimenpiteet ovat kohtuullisia, ja niitä voidaan tehdä tavanomaisen kunnossapidon ohessa.

Toinen tiemme osoittautui lähes koko matkaltaan tavoitekantavuutta heikommaksi. Tiellä on pari suosuoraa, joilla tie on aikanaan tehty ainakin osittain risuarinan päälle. Kuivatus toimii mitenkuten. Ongelmat ovat kyllä olleet tiedossa. Mihinkään ei kuitenkaan ole oikein isommin uskallettu koskea, ettei turvopohjan ja tierakenteen sinänsä toimivaksi osoittautunutta tasapainoa vaaranneta. Ojia ja rumpuja on kyllä tälläkin tiellä kunnostettu.

Kantavuusmittaus antaa hyvän, mutta melko yksioikoisen rakennekerrosten mitoitushjeen. Tarkempaa suunnittelua tarvitaan erityisesti turvopohjaisilla teillä. Tiekuunnassamme arvioitiin alustavasti puolileikkilään, että kerrosten lisääminen saattaisi painaa koko tierakenteen suohon!

Tällä heikommin kantavalla tiellä tarvittaisiin paikoitellen yli 30 cm:n lisämurskerros tavoitekantavuuden saavuttamiseksi.



► Tien heikko kantavuus näkyy hyvin kuvaajasta. Punainen mittaustulosten viiva kulkee tien lähes koko pituudella tavoitekantavuuden 80 MN/m<sup>2</sup> (vihreä viiva) alapuolella.

Yhteensä tiellä tarvittaisiin lähes 5000 tonnia murskettä. "Päätie" kantavuuspuutteet olivat pienemmät, tarvittava murskeli-säyskin on "vain" vajaa 2000 tonnia.

Tie on nyt kantavuustietojen osalta hallussa. Tieto selvästikin lisäsi tuskaa, mutta antoi selkänöjää tuleville päätöksille. Tiekuunnassa joudutaan nyt miettimään, kuinka paljon kantavuuden parantamiseen ollaan valmiita panostamaan. Ja on siinä tiekuunnalla totisesti miettimistä!

### Pohdintoja kantavuusmittauksista

Eryyisesti Suomen metsäkeskus on pitänyt yllä ajatusta metsäteiden todellisen kantavuuden mittaamisesta ja rekisteröinnistä. Ajatus on helppo laajentaa koko yksityistieverkoon. Vähän kerrassaan tiekuunnat voisivat hankkia itselleen lisää selkänöjää kuljetusten ohjaamiseen, tarvittaessa käytettäviin painorajoituksiin ja ylipäänsä vaurioiden välttämiseen. Maksaahan mittaaminen tietenkin, mutta kohtuullisesti. Yhdenkin vaurion kor-

jaaminen maksaa enemmän.

Kantavuusmittaus on erinomainen keino selvittää tien kunto esimerkiksi hoitokunnan vaihtuessa, siirryttäessä teissännöitsijän käyttöön tai ulkoistettaessa tienpito. Uudet vastuunkantajat saavat tarkan tiedon hoidettavakseen tulevasta tiestä. Tavallaan kantavuusmittaus olisi siten tien määräaikaikastastus.

Paikkatietoikkunassa on nyt mahdollista tutkia myös Digiroad-tietoja, mm. maanteiden kantavuustietoja ja painorajoituksia. Ehkäpä jatkossa myös yksityisteiden kantavuustiedot voisivat lisääntyä ja olla saatavissa. Pysyvät painorajoituksethan yksityisteillä pitää jo nyt ilmoittaa Digiroadiin.

Yksityistiesilloista, niiden kunnosta ja investointitarpeiden selvittämisestä on viime vuosina ollut paljonkin puhetta. Sillan korjaaminen ei kuitenkaan kaikissa tapauksissa yksin kannata, jos tien kantavuus ei riitä. Siltainventointeihin olisi hyvä siten liittää myös tien kantavuusmittaus. ▼



► Mittaus käynnissä, se sujuu rivakasti eikä häiritse muuta liikennettä.



# Metsätien rakentaminen kannattaa suunnitella huolellisesti

Teksti ja kuvat: Mika Nousiainen, Suomen metsäkeskus



➤ Tämän päivän tukkirekka painaa kuorma päällä 76 tonnia. Tien kantavuus pitää olla kunnossa.

Metsätieverkosto on suuressa osassa maatumme riittävä. Jonkin verran on vielä tarvetta verkoston täydentämiseen. Nykyään Kestävän metsätalouden rahoituksella (Kemera) rakennetaan uusia metsäteitä 50–100 kilometriä vuodessa. Kohteet ovat pääasiassa on Itä- ja Pohjois-Suomessa.

## Metsätiet, tiestömme hiussuonisto

Metsäteitä on maassamme noin 150 000 kilometriä, joista yhteiskunnan tuen avulla on rakennettu noin 100 000 kilometriä. Tämä mittava tieverkosto on rakennettu pääosiltaan 70 vuodessa. Metsätien rakentamisen huippuvuodet ajoittuvat 1970- ja 80-luvuille.

## Yhteishankkeena suurin hyöty

Metsätien rakentamishanke aloitetaan tiehankkeesta hyötyvien kiinteistöosakkaiden alkukokouksella. Tässä vaiheessa on hyvä olla jo mukana metsätieasioista perillä oleva palveluntarjoaja. Mikäli tiehanke saa posi-

tiivisen kannatuksen, aloitetaan suunnittelu ja tehdään hakemus tietoimituksesta Maanmittauslaitokselle.

## Pysytään poissa suomailta

Uuden metsätien suunnittelussa maastolinjauksen kannattaa tehdä huolellisesti. Jos tielinja saadaan kantaville maapohjille, voi se olla hieman pitempikin kuin suora linjauksen, joka sijoittuisi huonosti kantaville suomaalle. Heikosti kantavat maapohjat lisäävät todella paljon tiehankkeen toteutuskustannuksia. Tien linjaukseen on nykyään runsaasti apuja paikkatietojärjestelmistä, mutta maastosuunnittelua ei pidä tänä päivänäkään unohtaa.

## Rungon kuivatus kantavuuden peruspilari

Metsätiehankkeen toteutuksessa rungon riittävä leveys ja korkeus ovat tärkeitä. Näin saadaan nykykalustolle liikennöintikelpoinen tierunko. Tierungon kuivatus rumpui-

### Rahoituksen keskeiset ehdot ja tuen määrä

- Tiekuunta pitää perustaa
- Tien pituus pitää olla vähintään 500 metriä
- Metsäyksiköitä pitää olla vähintään 50 % kokonaistieyksikkömäärästä
- Tuen määrä 30 % - 40 % - 50 %, tukiprosentti kasvaa etelästä pohjoiseen
- Metsätiehanke maksaa yleensä 20 000 – 25 000 €/km (alv 0%)

### Tärkeimmät työvaiheet uutta tietä rakennettaessa

- Tielinja maaston muotoja mukaillen
- Tielinjan hakkuu riittävän leveänä
- Runko maalajin mukaan riittävän korkeaksi kuivatuksen varmistamiseksi
- Kääntöpaikat nykykaluston tarpeiden mukaisiksi
- Rumpumitoituksiin kiinnitetään huomiota
- Suodatinkangas sinne missä tarvetta
- Päälysrakennemurske kunnan tavaraa ja sitä ajetaan tielle riittävä määrä
- Sorastusleveys vähintään neljä metriä
- Mitoituksessa noudatetaan Metsätiehoon Metsätieohjeistoa

neen ja laskuosiin on ensiarvoisen tärkeää.

## Päälysrakenteet tiehankkeen suurin kustannuserä

Rungon valmistuttua ryhdytään päälysrakennemurskeilla nostamaan tien kantavuutta haluttuun tasoon. Tiekuunta määrittelee viimeistään suunnitteluvaiheessa halutun kantavuustason. Yleensä muutaman tilan teillä tavoitetasoksi asetetaan 50-60 MN/m<sup>2</sup>, joka on myös Kemera-rahoituskelpoisen tien vähimmäisvaatimus. Silloin tie kestää raskaan kaluston liikennöinnin kelirikkoaikoja lukuun ottamatta ympäri vuoden.

## Kunnossapitoa ei saa unohtaa

Metsätien valmistumisen jälkeen alkaa normaali vuosittaiset kunnossapitotyöt. Laina ja vesakonnitot takaavat tien hyvän liikennöinnin myös tulevaisuudessa. Hyvässä kunnossa oleva metsätie nostaa myös teosakkaina olevien kiinteistöjen arvoa. ✓





# Tieisännöitsijät tiekuntien apuna eri puolilla Suomea

## Polttoaineiden hinnan nousu kurittaa teiden hoitourakointia ja perusparannushankkeita

Teksti: Liisa-Maija Thompson, Suomen Tieyhdistys  
Kuvat: Potka, Sikiö ja Pöllänen



➤ Perttu Potka toimii TIKO-tieisännöitsijänä ja tekee samalla myös ojaisännöintiä.

**S**uomen Tieyhdistys on kouluttanut ympäri Suomen TIKO-tieisännöitsijöitä tiekuntien avuksi jo vuodesta 2002. Keväällä 2022 haastattelimme tieisännöitsijöitä urakointiin ja perusparantamishankkeisiin liittyen.

Vuonna 2009 koulutuksen kävi tieisännöitsijä **Perttu Potka** Kurikasta, Etelä-Pohjanmaalta. Hän toimii päätoimisena TIKO-tieisännöitsijänä ja palvelee noin sataa tiekuntaa Etelä-Pohjanmaalla. Tieisännöinnin lisäksi Perttu tekee ojaisännöintiä, joka liittyy tieisännöintiin kiinteästi.

- TIKO-koulutuksen jälkeen minusta tuli kokopäiväinen tieisännöitsijä noin kolmessa vuodessa. Ihmisten vapaa-aika on arvokasta ja talkootyölle ei jää aikaa. Tieisännöinti auttaa myös siinä, että kun ulkopuolinen on mukana, ja asiat tehdään sääntöjen ja lakien mukaan, niin tarve riitelylle vähenee ja naapurisopu säilyy. Isännöintiä tehdään todelliseen tarpeeseen.

Kun samalla tieisännöitsijällä on pienellä alueella paljon tiekuntia hoitossaan, on viisainta niputtaa urakat laajemmiksi kokonaisuuksiksi, jotta työ on jouhevaa ja ylimääräisiä kustannuksia ei synny tilaajille eikä tuottajille. Joskus osa teistä jää laajemman hoitourakan ulkopuolelle, sillä tien varresta saattaa löytyä paikallinen tekijä, joka hoitaa urakoinnin parhaiten.

Valtion teillä on omat urakoitsijat, jotka eivät juurikaan urakoi muita kuin valtion teitä. Kuntien ja yksityisteiden puolella toimii jonkin verran sellaisia urakoitsijoita, jotka operoivat sekä kunnille että tiekunnille. Urakoiden hoitamiseen on löytynyt tekijät Perttu Potkan asiakkaana olevissa tiekunnissa. Potkan mukaan polttoaineen hinta on sellainen, että tekijöitä ei kannata kovin kaukaa kosiskella. Naapurikylien urakoitsijat eivät välttämättä edes jätä tarjousta, kun heillä on oman kylän teissä yllin kyllin työtä.

Tieisännöitsijän kokemuksen mukaan kertaluonteisiin perusparannuksiin sen sijaan löytyy tarjoajia laajemmaltakin alueelta. Hyvin tehdystä työstä sana leviää ja hyvin tehty työ varmistaa urakoitsijalle töitä tulevaisuudessakin. Paikallisiin tekijöihin luotetaan, sillä he näkevät itsekin töittensä tulokset päivittäin. Leikkilisesti voisi sanoa, että kyläyhteisö toimii oivana laadunvalvoja.

Perttu Potka toivoo, että TIKO-tieisännöintikoulutukseen mukaan lähtijät sitoutuisivat siihen, että alkavat tosissaan tekemään tieisännöitsijän työtä, sillä työskätkä totisesti riittää.

**A**S Tieisännöinnin **Arto Sikiö** Ruoholahdelta, Etelä-Karjalasta toimii sivutoimisena TIKO-tieisännöitsijänä, mutta tieisännöintityön osuus lisääntyy koko ajan.

- TIKO-koulutuksen kävin 2017, joten tänä vuonna on tieisännöintiä kokonaista viisi vuotta täynnä. Metsäteitä hoitaneen Otson konkurssin myötä kysyntä on lisääntynyt niin paljon, että lisäresursseja tarvittaisiin, Arto kertoo.

AS tieisännöinti hoitaa noin 30 tiekunnan asioita. Tiekuntien välisistä pitkistä välimatkoista johtuen urakoiden niputtaminen ei ole vielä tullut ajankohtaiseksi muutoin kuin kevään pölynsidontaurakan osalta. Talvikunnossapitourakoinnin osalta on onni, että joka alueelle on vielä toistaiseksi löytynyt urakoitsija.

- Kun väki vähenee maaseudulla, niin voi olla, että ei enää löydykään paikallista tekijää. Onneksi vielä on löytynyt, Sikiö kiittelee.

Perusparannusurakoihin tarjouksia saadaan enemmän kuin päivittäiseen urakointiin. Perusparannushankkeiden etenemisen pullonkaulana on valtion avustusten myöntämisen hitaus, mikä myöhästyttää tiekunnat kesän töiden tarjouskilpailuista. Pahimmassa tapauksessa perusparannus jää tekemättä, sillä urakoitsijat ovat jo sopineet kesän työt ja toteuttajat ei saadakaan paikalle. Optimaalista olisi, että päätökset saataisiin helmikuulla ja työt voitaisiin tilata kesäksi. Maanmittauslaitoksissa on ollut myös ruuhkaa ja tietoisuudet

**T**ieisännöitsijä **Jorma Pöllänen** osallistui TIKO-koulutukseen vuonna 2018. Hän toimii päätoimisesti TIKO-tieisännöitsijänä Lapissa. Pöllänen on kouluttanut tiekuntia ja perustanut viimeisen kolmen vuoden aikana useita tiekuntia Lapin alueella. Lapissa kunnat ovat tukeneet tiekuntia aiemmin hyvin. Nyt avustuskriteerit vaihtelevat paljon eri kunnissa ja kaupungeissa. Toisissa avustetaan rahalla ja toisissa kunnossapitotöillä. Molemmat palvelevat tiekuntia, mutta tiekunnan päätösvalta kunnossapidon tason suhteen kapenee, jos avustus on työtä. Tiekuunnat toisinaan unohtavat tienpitäjän vastuun ja valvonnan sekä peruskorjauksien toteuttamisen ajallaan, koska kunnan odotetaan hoitavan työt sopimusta laajemmin. Rahallisessa avustamisessa tiekuntien päätösvalta kunnossapidon tason määrittelyssä säilyy paremmin.

Pöllänen isännöimien teiden välimatkat ovat suuria ja siksi kunnossapitourakoiden niputtaminen ei ole tullut kyseeseen.

- Urakoitsijat ovat paikkakunta- tai kyläkohtaisia. Montaakaan tarjousta kunnossapitotyöstä ei yleensä saada, mutta parantamishankkeisiin sen sijaan tarjoutuu tekijöitä kauempainkin. Joskus on haastavaa löytää läheltä urakoitsijaa, jolla on mahdollisuus toteuttaa niin laajoja hankkeita mitä pohjoisessa on tarjolla, Pöllänen kertoo.

Viime aikoina teihin tarvittavat murskeet ovat olleet haasteena, koska kuljetusmatkat ovat liian pitkiä. Jos mursketta ei saada läheltä, hankkeen hintalappu kasvaa. Pitkät etäisyydet ja alati nouseva polttoaineen hinta kurittavat hankkeita, urakointia ja elämistä koko Suomessa, mutta etenkin pitkien välimatkojen alueilla pohjoisessa.

Viimekesän hinnoilla laaditut budjetit paukkuvat reippaasti yli ja huolena on, että perusparannuksia ei saada tänäkään kesänä suunnitelmista huolimatta toteutettua kustannusten noususta ja tiekuntien lainansaantimahdollisuuksista johtuen. Jos hanketta siirretään vuodelle eteenpäin, budjetointi menee entistä vaikeammaksi. Pöllänen neuvoo, että paikallisen ELY-keskuksen kanssa kannattaa neuvotella muutoshakemuksen teosta ajoissa.

Tieisännöitsijä toivoo, että yksityisteiden avustuskuviot huomioisivat paremmin pitkät etäisyydet ja polttoaineiden hinnat. Valtion avustuksia olisi hyvä saada myös teiden kunnossapitoon harvaan asutuilla alueilla. Kaikki tiekunnat ja yksityistiet ovat kyllä ansainneet avustuksensa yhteiskuntaa palvelevina toimijoina.

- Avustettu tiekunta turvaa useita yhteiskunnallisesti merkittäviä toimintoja ruokahuollosta viranomaistoimintoihin ja yksityistiet toimivat tulevaisuuden infrakäytävänä, summaa Jorma Pöllänen.



➤ Tiekuunnan kokouksessa keskustellaan hyvässä hengessä haastavistakin aiheista, kertoo TIKO-tieisännöitsijä Jorma Pöllänen.

ovat viivästyneet. Viranomais-toimitusten sujuvoittamisella ja toiminnan paremmalla resursoinnilla saataisiin varmasti hyvää aikaa yksityisteillä ja vältettäisiin turhaa työtä, jota hankkeiden siirtyminen tuleviin vuosiin aiheuttaa tiekunnille ja viranomaisille.

Arto Sikiön mukaan tulevien TIKO-tieisännöitsijöiden kannattaa lähteä aktiivisesti luomaan omaa palveluaan tiekunnille. Tieisännöitsijän palveluiden hyödyntäminen lisää tasa-arvoa, kun yhdenkään tiekunnan jäsenen ei tarvitse uuvuttaa itseään talkootyöllä samalla kun toiset ovat tekemättä mitään.



➤ TIKO Tieisännöitsijä Arto Sikiö toivoo, että tiekunnat saisivat avustuspäätökset hyvissä ajoin keväällä.





” Lähes sadasta hakijasta kurssille valittiin 26 opiskelijaa.

» Kurssilaiset valmistumisen aattona Tampereen Aitolahdessa

## TIKO-tieisännöitsijäkurssi valmistui – ennätysmäärä hakijoita

Teksti ja kuva: Simo Takalammi, Suomen Tieyhdistys

**A**mmattimaisten tieisännöitsijöiden peruskoulutuksen antava TIKO-tieisännöitsijäkurssi saatiin päätökseen maaliskuun lopussa. Kursseja on pyritty järjestämään vuosittain, mutta pandemiasta johtuen viime vuonna joudut-

tiin kurssi jättämään väliin. Myös kurssille hakijoilla oli patoutunutta halua päästä kurssille ja hakijoita olikin ainakin viime vuosien ennätysmäärä. Lähes sadasta hakijasta kurssille valittiin 26 opiskelijaa. Kurssilaisten taustat ovat moninaiset, mutta yh-

teistä oli kiinnostus yksityisteihin ja niiden hallintoon. Monella kurssilaisella olikin jo entuudestaan kokemuksia teosakkaan roolista ja valmistui kurssilta jo toisen polven tieisännöitsijöitäkin.

Kuluneet pari vuotta ovat pakottaneet TIKO-kurssinkin uusiutumaan ja nyky-muotoisella kurssilla teorialuentoja pidetään etäopetuksena. Kurssilaiset kokoontuivat kaksi kertaa kolmipäiväiselle kurssijaksolle Tampereen Aitolahteen. Opetuksessa käytetään Tieyhdistyksen omien osajien lisäksi myös laajasti omien alojensa asiantuntijoita.

” Usealla kurssilaisella oli jo opintojen aikana vähintään jalka oven välissä tieisännöintitehtäviin joko kokeneemman tieisännöitsijän työparina tai itsenäinen alan yritystoiminta oli jo käynnisteillä.

Mikään kurssi ei tietenkään tuota kaiken osaavia ammattilaisia, mutta hyvän lähtökohdan tieisännöinnin harjoittamiseen siitä saa. Usealla kurssilaisella oli jo opintojen aikana vähintään jalka oven välissä tieisännöintitehtäviin joko kokeneemman tieisännöitsijän työparina tai itsenäinen alan yritystoiminta oli jo käynnisteillä. Tieisännöintipalveluiden kysyntä on suurta ja seuraavan kurssin haku alkanee elo-syyskuun vaihteessa. Asiasta kiinnostuneiden kannattaa seurata Tieyhdistyksen uutisointia.

- YLI 30 VUODEN KOKEMUS KANTAVUUSMITTAUSPALVELUISTA -

### PALVELUITAMME

**Kantavuusmittauspalvelut pudotuspainolaitteella, levykuormituslaitteella sekä Loadmanilla**

**Kunnossapidon alueurakoiden laadunvalvonta**

**Kantavuusmittaukset yksityisten perusrakennusten suunnitteluun**

**Liikenteenohjaukset ja törmäysvaimennin**



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

**West Coast Road Masters Oy**

Hiekkakatu 45, 28130 Pori | Toimipisteet Porissa, Kouvolassa Uudellamaalla ja Tampereella  
Juha-Matti Vainio p. 0400 121 907, Sebastian Bussman puh 044 986 0635, Taito Tähtinen puh 0400 350 929

**ROAD  
MASTERS**  
roadmasters.fi



# Jan-Åke ja Jarl-Wilhelm saivat kiitosta työstään yksityistieansiomerkin muodossa



Teksti: Nina Raitanen, Suomen Tieyhdistys  
Kuva: Daniel Lindroos

Tieyhdistyksen yksityistieansiomerkki on juhlava mahdollisuus muistaa yksityistien tiekunnan hyväksi ahkeroineita henkilöitä. Merkkejä myönnetään jatkuvalla haulla hakemuksesta.

- Vuosittain ansiomerkkejä myönnetään 20-30 kappaletta. Perusteluista näkyy selvästi se, kuinka paljon saajien työtä tiekunnissa arvostetaan. Aina kiitosta voi olla vaikea pukea sanoiksi, joten silloin ansiomerkki on hieno tapa palkita vastuhenkilöitä, toteaa Tieyhdistyksen toimitusjohtaja ja ansiomerkkilautakunnan jäsen **Nina Raitanen**.

Yksityistie-ansiomerkki voidaan hakemuksesta myöntää hoitokunnan puheenjohtajalle tai jäsenelle, toimitusjohtajalle, tiekunnan osakkaalle tai jollekin muulle henkilölle, joka on merkittävällä tavalla kunnostautunut yksityistieasioissa. Tyypillisesti ansiomerkit luovutetaan merkin saajalle tiekunnan vuosikokouksen tai jonkin muun sopivan tilaisuuden yhteydessä. Luovuttajana toimii merkin hakija.

**Daniel Lindroos** haki ansiomerkkilautakunnalta ansiomerkkiä kahdelle Björknäsintien aktiiville. Björknäsintie on 1,7 kilometriä pitkä yksityistie Seitlahden kylässä Porvoossa. Osakkaita tiellä on 30.

- Päädyimme palkitsemaan nämä kaksi jäsentä pitkästä, hyvästä työstä Björknäsin yksityistien eteen, Daniel Lindroos toteaa.

**Jan-Åke Lindroos** on toiminut yksityistien puheenjohtajana 80-luvulta aina vuoteen 2016 asti ja hän toimii edelleen tiekunnan tilintarkastajana. **Jarl-Wilhelm Lindroos** on puolestaan huolehtinut tien ylläpidosta 80-luvulta vuoteen 2016 asti. Hän ei ole ollut aktiivisesti mukana tiekunnan hallinnossa, mutta on melkein yksin huolehtinut tien kunnosta ja ylläpidosta. Hän tekee edelleenkin huoltotöitä tiekunnalle, vaikka ei enää ole tiekunnan osakas.

- Lähtökohdat palkitsemiselle ovat siis melko erilaisia. Jan-Åken palkitseminen on varmaan mallia perinteinen, koska puheenjohtajia on tapana muistaa uransa jälkeen.

- Jarl-Wilhelmin palkitseminen poikkeaa hiukan ”normaalista tavasta”. Haluamme tällä palkinnolla kuitenkin muistaa myös käytännön työn tekijää, jonka työ monesti unohtetaan. Näidenkin työ on äärimmäisen arvokasta, muistuttaa Lindroos.

Ansiomerkin hakenut Daniel Lindroos toteaa, ettei hakenut ollut missään tapauksessa hankalaa.

- Tein molempien jäsenten ansiomerkkihaut saman illan aikana ja tulos tuli jo parin viikon sisällä.

Jan-Åke ja Jarl-Wilhelm saivat ansiomerkkinsä kevään 2022 tiekokouksessa, johon molemmat jäsenet kutsuttiin erikseen. Ansiomerkin lisäksi palkittavat saivat myös kunniakirjat.

- Kannustamme muitakin tiekuntia hakemaan ansiomerkkejä ansioituneille aktiiville, Daniel Lindroos kannustaa.

➤ Jarl-Wilhelm Lindroos esittelee saamaansa kunniakirjaa.

## Ansiomerkin hakeminen

- Yksityistie-ansiomerkkiä voi hakea tiekunta tai jokin muu yhteisöhakemuksella Suomen Tieyhdistyksestä. Hakemus on saatavilla Tieyhdistyksen internetsivuilta.
- Ansiomerkin myöntää ansiomerkkitoimikunta, jonka nimeää Suomen Tieyhdistys ry:n hallitus.
- Yksityistie-ansiomerkki voidaan hakemuksesta myöntää henkilölle, joka on merkittävällä tavalla kunnostautunut yksityistieasioissa.

- Ansiomerkki suositellaan luovutettavaksi merkin saajalle tiekunnan vuosikokouksen tai jonkin muun sopivan tilaisuuden yhteydessä. Luovuttajana toimii merkin hakija.
- Ansiomerkkiä haetaan jatkuvalla haulla.
- Ansiomerkki on maksullinen.

Lisätietoja: <https://www.tieyhdistys.fi/yksityistiet/yksityistieansiomerkki/>



## Näinkin kokous voidaan pitää onnistuneesti

Korona muutti tavallisen kokouksen hybridiksi lennosta

Teksti: Teuvo Taura, Suomen Tieyhdistys

Nivalassa sijaitsevan Pylkön tiekunnan vuosikokous oli ajankohtainen, josta hoitokunnan puheenjohtaja sekä teisännöitsijä **Ari Eteläniemi** olivat sopineet kokouspäivän ja valmistelleet kokouksen asialistan sekä maksuunpanoluettelon. Hoitokunta oli myös päättänyt tarjota etäosallistumismahdollisuutta teiosakkaille Meet -yhteydellä. Fyysisesti kokouspaikaksi oli sovittu Teisännöinti Eteläniemen toimisto. Kuiten-

kin muutamaa päivää ennen kokousta sekä hoitokunnan puheenjohtaja, että teisännöitsijä sairastuivat koronaan.

Suunnitelmiin piti tehdä pikaisesti muutosta, koska korontartunnan saaneet henkilöt eivät voineet mennä kokouspaikalle, vaikka kunto sen olisi mahdollistanut. Kokouspaikka siirrettiin lähellä olleeseen toiseen kokousta. Sinne vietiin tietokone, web kamera ja pöytäkauutin. Puheenjohtaja osallistui ko-

koukseen etäyhteydellä kotoaan ja teisännöitsijä toimistoltaan. Kokouspaikalle saapui neljä henkilöä, joista kolme oli teiosakkaita ja yksi valtakirjalla teiosakkaan valtuuttamana. Lisäksi yksi teiosakas osallistui kokoukseen puhelimen välityksellä hoitaen samalla iltalenkin. Osakkaita tiekunnassa on 35, joten osallistumisprosentti ei ollut kovin korkea.

Teisännöitsijä Eteläniemi toimi kokouksen sihteerinä ja esittelijänä. Hän jakoi kulloinkin käsiteltävänä olevaan asiaan liittyvät dokumentit Meet -yhteyden avulla, jolloin kokouspaikalla olevat näkivät ne datatykin välityksellä seinältä ja etäyhteyden päässä olevat pääsivät ne näkemään näyttöiltään. Eteläniemi täydensi kokouksen tekemät päätökset hyvin valmisteltuun pöytäkirjaan kokouksen aikana, jolloin pöytäkirja pystyttiin lukemaan ja hyväksymään kokouksen lopussa. Kokouksen läsnäolijat kuittasivat hyväksynnän WhatsApp -linkin avulla.

Kokous sujui ilman ongelmia ja taas saatiin tehtyä vuosikokoukselle kuuluvat päätökset, joten tiepito voi jatkua entiseen malliin. Toki tilannetta helpotti pieni osallistujamäärä. Mikäli fyysiselle kokouspaikalle olisi tullut enemmän osallistujia, olisi etänä olleella puheenjohtajalla saattanut olla vaikeuksia seurata puheenvuoropyyntöjä. Nyt puheenjohtaja pystyi seuraamaan kädennostoja web-kameran avulla. Teisännöitsijä Ari Eteläniemi kannustaakin tiekuntia tarjoamaan

teiosakkaille myös etäosallistumismahdollisuutta, vaikka kovin runsaasti heitä ei ole kokouksissa ollutkaan. Tiekuunnan toimielin voi sen omalla päätöksellään mahdollistaa, mutta pakkoa siihen ei ole, ellei tiekunta ole sellaista päätöstä tehnyt, toteaa Ari Eteläniemi.

TIEKUNTA TAI MUU YHTEISÖ,  
HAE ANSIOMERKKIÄ

YKSITYISTIE  
-ANSIOMERKKI



"TIEYHDISTYKSEN YKSITYISTIE-ANSIOMERKKI ON JUHLAVA TAPA MUISTAA YKSITYISTIEN JA TIEKUNNAN HYVÄKSI AHKEROINUTTA HENKILÖÄ."

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



## Vakavia onnettomuuksia yksityisteillä

Tutkijalautakunnat tutkivat kaikki kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet.

**Teksti: Simo Takalammi, Suomen Tieyhdistys**

Lakisääteisissä tutkijalautakunnissa tehdään moniammatillista yhteistyötä ja tienpitoa koskevat kysymykset kuuluvat niihin erikoistuneiden tietekniikan asiantuntijoiden tehtäviin. Tutkijalautakunnan tehtävänä ei ole syyllisten etsiminen vaan tavoitteena on löytää taustalla olleet vaaratekijät ja esittää niiden korjaamiseen tähtäviä toimia.

### Tapaus: Vaarallinen tasoristeys

**PAKETTIAUTON** ja kevytperävaunun yhdistelmä lähestyi yksityistien tasoristeystä yhtä aikaa määrääsäänsä lähestyvän Pendolino Sm3 -junan kanssa. Ford Transit -pakettiauto ajoi perävaunuineen pysähtymättä tasoristeyskseen ja jäi junan alle. Pakettiauto katkesi törmäyksessä ja auton etupää sinkoutui 50 metrin etäisyydelle. Auton takapää ja perävaunu kulkivat junan mukana noin 200 metrin etäisyydelle tasoristeysksestä. Molemmat pakettiauton kyydissä olleet henkilöt kuolivat törmäyksessä.

Yksityistien lähestymiskulma rautatiehen oli hankala. Pakettiauton lähestymissuunnasta yksityistien kulma rautatiehen nähden oli noin 50 astetta ensimmäisen 40 metrin matkalla. 10 metrin matkalla ennen rautatietä se muuttui noin 75 asteeseen. Pakettiauton kuljettaja joutui tähyttämään rautatietä takaviistoon oikealle ja näkyvyyttä rajoitti matkustajan paikalla istunut henkilö. Lisäksi tasoristeyskseen näkyvyyttä rajoitti vesakko. Näkemä junan tulosuuntaan oli noin 450 metriä.

Onnettomuus tapahtui päivänvalossa. Ilman lämpötila +4 astetta. Sorapintainen yksityistie oli paljas ja kuiva. Rautatien nopeusrajoitus oli 120 km/h ja yksityistiellä oli yleisrajoitus 80 km/h, jota ei oltu erillisellä liikennemerkillä osoitettu.

**PARANNUSEHDOTUKSET:** Tasoristeyskseen poistaminen ja liikenteen ohjaaminen turvalliseen tasoristeyskseen.

Tapahtumapaikalta idän suuntaan on 1,7 kilometrin matkalla kolme samanlaista vartioimatonta yksityistien ja rautatien tasoristeystä. Tutkijalautakunta esitti, että tapahtumapaikalta idän suuntaan oleva tasoristeys poistetaan ja seuraavat kaksi varustetaan puolipuumilaitteistolla.

Onnettomuuden jälkeen näkemää rajoittanut vesakko oli raivattu ja yksityistien päähän oli asetettu umpikuja-liikennemerkki.

Lähde Onnettomuustietoinstituutti OTI

**TÄSSÄ** lehdessä julkaisemme vain yhden tapauksen tiedot, koska kyse on melko harvinaisesta tapahtumaketjusta, jossa tien rakenteella ja hoidolla oli suuri vaikutus onnettomuuden tapahtumiseen. Vuonna 2022 valtion yksityistieavustuksia on tarjolla ennätysmäärä ja tiekunnilla on nyt erittäin hyvä mahdollisuus pikaisesti korjata edellä kerrotun onnettomuuspaikan kaltaiset vaaranpaikat.

Tieliikenteessä kuljettajan vastuu on suuri, mutta tien rakentamisvaiheessa tehdyt vaaralliset tielinjaukset säilyvät vuosikymmeniä ja niiden muuttaminen on yleensä kustannuksiltaan kallista. Tällä hetkellä valtionavustusten tilanne on suotuisa ja liikenneturvallisuutta parantavat hankkeet saavat avustusta paikallisesta ELY-keskuksesta eli nyt on syytä tunnustaa vaaranpaikat ja pyrkiä korjaamaan ne turvallisemmiksi. Tasoristeysten sulkeminen ja mahdollinen siirtäminen on neuvoteltava radanpitäjän eli Väyläviraston kanssa yhteistyössä.

Turvalliseksi rakennettu liikenneympäristö antaa pelivaraa inhimillisille virheille, joita kaikki tienkäyttäjät tekevät. Vakava liikenneonnettomuus on yleensä eri tapahtumien ja olosuhteiden ketju, jotka yhdessä johtavat onnettomuuteen.

Yhdenkin turvallisuutta heikentävän tekijän poistaminen katkaisee ketjun ja onnettomuus voi jäädä tapahtumatta.

Tapauksessa oli myös tasoristeyskseen ympäristön kunnossapidossa puutteita. Tienpitäjän on tunnettava tiensä erityiset vaaranpaikat ja ryhdyttävä toimiin niiden poistamiseksi tai ainakin tehtävä kaikki tarvittavat toimenpiteet vaaran vähentämiseksi. Esimerkiksi näkemäesteiden, kuten vesakon tai auraspenkkojen, poistaminen ei ole kustannuskysymys.

## Tiekuntia koskevia oikeustapauksia

Uusi yksityistielaki muutti tiekuntien muutoksenhaun ja moitekanne on nostettava käräjäoikeudessa. Käräjäoikeuksista on alkanut tulla tuomioita, mutta ylempien oikeusasteiden ratkaisuja ei ole vielä annettu. Käräjäoikeuksien tuomiot ovat julkisia ja Yksityistie-uutiset kokoaa niistä mielenkiintoisimpia.

### Tapaus: Kokouskutsujen lähettäminen (Varsinais-Suomen KäO L19/24522)

Tiekunnan edustaja oli pudottanut tiekunnan vuosikokouskutsut postin keltaiseen kirjelaatikkoon 10.4. Posti oli leimannut kirjeet vasta 11.4.

Tiekunnan kokous pidettiin 24.4. ja yksityistielain 61 §:n mukaan kokouskutsu tulee lähettää viimeistään 14 vrk ennen kokousta.

#### VAATIMUKSET:

Tieosakas vaati kokouksen toteamista pätemättömäksi, koska kutsu oli jätetty myöhässä postin kuljetettavaksi.

#### VASTAUS:

Tiekunta vakuutti tieisännöitsijän jättäneen kutsukirjeet postilaatikkoon 10.4.

#### TUOMIO:

Käräjäoikeus tulkitsi 61 §:n kutsukirjeiden toimittamisen tarkoittavan postin kuljetettavaksi jättämistä. Tiekunta esitti uskottavasti, että kirjeet oli jätetty postin kuljetettavaksi 10.4. eli kutsujen toimittamisaika oli laissa säädetyn mukainen. Kanne hylättiin.

Kanteensa hävinnyt kantaja määrättiin korvaamaan tiekunnan oikeudenkäyntikuluja 3 993,73 euroa ja asianosaikulut 43 euroa.

### Tapaus: Äänileikkuri ja tarkoituksenmukaisuusharkinta ym. (Pohjois-Savon KäO L21/725)

Tiekunnan kokous oli päättänyt tien siirtämisestä pois talon pihapiiristä ja kyseinen osakas oli sitoutunut maksamaan siirtämisestä tiekunnalle aiheutuvat kulut.

Tieosakkaina oleva kuolinpesä ja yhteismetsä olivat molemmat samojen henkilöiden A, B, C ja D omistuksessa. Kuolinpesän ja yhteismetsän yksiköt olivat molemmat yli 30 prosenttia kokouksessa edustettuina olleista yksiköistä. Äänimäärää oli kokouksessa leikattu kummankin osalta 30 prosenttiin läsnäolleista äänistä.

#### VAATIMUKSET:

Tieosakas E vaati kokouksen kumoamista. Perusteena mm. äänimäärästä tehty päätös, joka olisi kanteen mukaan tullut tehdä siten, että kuolinpesän ja yhteismetsän omistajat olisi katsottu yhdeksi omistajaksi ja sen äänimäärä olisi leikattu 30 %:iin edustettuina olleista äänistä.

Tieosakas E esitti myös tien rakentamiseen liittyviä teknisiä vaatimuksia mm. suodatinkankaaseen liittyen. Lisäksi E

esitti muita kokouksen kulkuun liittyneitä vaatimuksia.

#### VASTAUS:

Tiekunta vaati kanteen hylkäämistä ja esitti erilaisia kokouksen kulkuun ja tien teknisiin kysymyksiin liittyviä näkökantoja. Ääniosuuksien laskentaa koskevia seikkoja tiekunta ei vastauksessaan esittänyt.

#### TUOMIO:

Vaikka kuolinpesän osakkaat ja yhteismetsän osakaskunta koostuvatkin samoista henkilöistä, ei niitä voida pitää yksityistielain 59 § 1 momentissa tarkoitettuna yhtenä osakkaana. Näin ollen niiden äänimäärä ei tullut leikata kantajan esittämällä tavoin. Kuolinpesää ja yhteismetsää hallinnoidaan eri lakien perusteella, eikä niiden hallinto ole täysin samanlaista.

Siirrettävän tien rakennettava koskevat seikat käräjäoikeus katsoi kuuluvan tarkoituksenmukaisuusharkinnan piiriin ja kuuluvan siten tiekunnan oman harkintavallan piiriin. Käräjäoikeus ei käsitellyt niitä koskevia vaatimuksia.

Kantaja hävisi jutun ja hänet tuomittiin korvaamaan vastapuolen oikeudenkäyntikuluja käräjäoikeuden kohtuulliseksi katsomat 1 155 euroa.

### Tapaus: Tieyksiköt toiselle tiekunnalle (Pohjois-Savon KäO L19/9816)

Tiekunnan A läpi kuljetaan tiekunnan B tielle. Läpiajettava tiekunta on määrännyt tiekunta B:lle käyttömaksun sen osakkaiden liikenteestä. Käyttömaksun rahamäärä oli asetettu pienemmäksi kuin tiekunnan A omien tieosakkaiden maksaman tiemaksun maksuperusteet tuottaisivat.

#### VAATIMUKSET:

Useat tiekunnan A tieosakkaat ovat yhdessä nostaneet kanteen, jossa vaaditaan tiekunta B:n laskuttamista samojen yksiköintiä koskevien perusteiden mukaan kuin tiekunnan omien tieosakkaiden maksut lasketaan.

#### VASTAUS:

Tiekunta A vetoaa siihen, että tiekunta B:n tieosakkaiden käyttämä tien osa on kunnossapitokuluiltaan halvempi kuin tiekunnan tie kokonaisuudessaan.

#### TUOMIO:

Tiekunta ei voi olla toisen tiekunnan jäsen. Päätöksen ollessa lainvastainen, ei sille anneta oikeussuojaa. Tiekunnan B tieosakkaat tulee ottaa myös tiekunnan A tieosakkaiksi ja määrittää heille osakaskohtaiset yksiköt ja tiemaksut. Käräjäoikeus päätti, että jokainen asianosainen vastaa itse omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Kantaja hävisi jutun ja hänet tuomittiin korvaamaan vastapuolen oikeudenkäyntikuluja käräjäoikeuden kohtuulliseksi katsomat 1 155 euroa.





## Tuulivoima ja yksityistiet ovat usein samalla alueella

Teksti: Heidi Paalatie, Suomen Tuulivoimayhdistys ry

Kuva: Suomen Tuulivoimayhdistys ry

**T**uulivoimaa rakennetaan Suomeen vauhdilla lisää näinä vuosina. Vuosikymmenen sitten tuulivoima kattoi alle prosentin Suomessa kulutetusta sähköstä, nyt noin kymmenen prosentin siivun ja vuosikymmenen puolivälissä jo neljänneksen. Koska tuulivoima sijoittuu asutuskeskusten ulkopuolelle, on kyse usein alueista, joilla on myös yksityistieitä. Tiekunnat ovatkin yksi tuulivoimaprojektin tärkeistä sidosryhmistä.

### Onko tuulivoimaprojekti tiekunnalle uhka vai mahdollisuus?

Tuulivoimakuljetukset ovat raskaita ja ne vaativat paljon tien kuntoa, kantavuudelta ja myös leveydeltä. Tuulivoimayhtiöllä on tarve ja intressi saattaa tie hyvään kuntoon ja myös pitää se kunnossa jatkossakin vuoden ympäri. Poikkeuksetta tien kunto siis paranee tuulivoimahankkeen myötä. Samaan aikaan on selvää, että myös liikennemäärät kasvavat. Liikennemäärät ovat huipussaan rakennusaikana lukuisten maa-aines- ja betonikuljetusten myötä. Varsinkin suurissa tuulivoimapuistoissa onkin edullisinta, mikäli maa-aines ja betoni saadaan paikan päältä, jolloin kuljetusmäärät laskevat.

Tuulivoimaloiden osat tuodaan paikalle erikoiskuljetuksina komponenttien suuren pituuden, painon ja korkeuden vuoksi. Yksi voimala vaatii kolmisentoista erikoiskuljetusta, kun tornilohkot, konehuone, napa ja kolme lapa tulevat omina kuljetuksinaan. Lavat ovat nykyään niin pitkiä, että lapakuljetuksessa ajoneuvoyhdistelmän pituus on jopa 100 metriä. Tämä vaatii tilaa mutkiin ja risteyksiin! Liikennemäärät ovat huomattavasti pienempiä voimaloiden käyttövaiheen eli noin 25–35 rakentamista seuraavan vuoden aikana. Tyypillinen huoltoliikenne tapahtuu esimerkiksi pakettiautoin jokunen kerran kuussa. Voimaloiden huoltajilla on toki oltava pääsy voimaloille myös talven lumisimpina aikoina. Isompien huoltotöiden ohessa, esimerkiksi jos voimalan lapa tai vaihdelaatikko joudutaan vaihtamaan, tulee tiestön olla kuljetuskunnossa. Näitä suuria huoltotöitä ei kuitenkaan ole kovin usein.

### Tiekuntien ja tuulivoimapuistojen sopimussuhteet vaihtelevat

Yksityisteiden ja tuulivoimapuiston sopimussuhteiden järjestämisen osalta on paljon tapauskohtaista vaihtelua riippuen muun muassa yritysten erilaisiksi vakiintuneista toimintatavoista ja tapauksesta laajemmin. Yksityisteitä on monenlaisia, samoin

tuulivoimaa rakentavia yhtiöitä. Joillekin yhtiöille on luontevinta tulla osaksi tiekuntaa, joillekin taas on selkeämpää maksaa käyttöön perustuvia korvauksia. Osa etenee tiettoimituksen turvin, osa erillisin sopimuksin. Yhteisiä piirteitä kuitenkin on. Tapauksesta riippumatta tuulivoimatoimija maksaa sen tarpeita varten tehdyt tien kunnostustoimet. Kaikki tehdyt sopimukset myös tehdään sellaisiksi, että ne ovat tarvittaessa siirrettävissä kolmannelle osapuolelle, jos puiston omistaja jossakin kohtaa vaihtuisi. Rahoittajakin vaatii sopimusten pysyvyyttä ja siirrettävyyttä.

Joskus yksityistien päässä, tuulipuiston takana, on paljonkin pysyvää asutusta toisinaan taas tien käyttömäärät nousevat merkittäviksi vasta tuulipuiston rakentamisen myötä. Vaihtelua on myös siinä, mitä kaikkea tien varrella on tai kuinka kovaa sillä saa tai ylipäänsä voi ajaa eri tekijöistä riippuen. Toisin kuin maanteiden osalta, yksityisteiden osalta ei ole helppoa muutoilla yleispäteviä etäisyysvaatimuksia tai sääntöjä. Tapauskohtainen arviointi, harkinta ja sopiminen ovatkin keskeisissä muun muassa sen osalta, kuinka pitkä välimatka tuulivoimalan ja tien välillä on oltava. Onpa meillä jopa sellaisia tapauksia, joissa tuulivoimalan lapa pyörähtää lähes tien päällä, mutta suurta liikennevirtaa sellainen ratkaisu ei tietenkään salli.

### Tiekunta on tärkeä sidosryhmä

Tiekunta on tuulivoimahankkeen tärkeä sidosryhmä. Vuorovaikutus on syytä aloittaa varhain ja asioista pitää sopia tarkasti ja kattavasti. Yhdessä kannattaa sopia tien kunnossapidosta käytön aikana, rakennustöiden toteuttamiseen liittyvistä liikennejärjestelyistä ja esimerkiksi tien kunnan toteamiseksi tehtävistä katselmuksista. Sovittaviin asioihin kuuluvat myös mahdollisten sähkö- ja tietoliikennekaapeleiden sijoittaminen tien yhteyteen.

Suomen tuulivoimayhdistys ja Suomen Tiejhdistys ovat viime vuosina tulleet keskenään tutuiksi, tiivistäneet yhteistyötään ja pohtineet yhteistyömahdollisuuksia ja synergioita: miten saadaan prosesseja hiottuja ja tietoa jaettua mahdollisimman tehokkaasti puolin ja toisin. Neuvoja sekä apua ja tukea tuulivoimaprojektin ja tiekunnan yhteistyöhön on tarjolla. Tuulivoimaa rakennetaan tällä vuosikymmenellä paljon. Hyvällä ja järkevällä tapauskohtaisuuden huomioivalla vuorovaikutuksella ja sopimisella se voi olla myös tiekunnan kannalta hyödyllinen juttu.

## Koneyrittäjän näkökulma Tiekunnan kannattaa tehdä jatkuvasti toimenpiteitä tien eteen



Yksityisteiden talvikunnossapidossa liukkaudentorjunta, auraus ja polanteen poisto näyttelevät suurta roolia varsinkin, jos yksityistiellä liikkuu raskasta liikennettä. Kuva: Seppo Saarelainen / SKS Infra Oy.

Teksti: Ville Järvinen, Koneyrittäjät ry

**J**armo Rautio EJ Rautio Ky:stä on tehnyt 15 vuotta oman yrityksensä kanssa teiden kunnossapitoa sekä yksityisteille että metsäteollisuuden yritysten käyttämille metsäautoteille. Tällä hetkellä hän tekee sitä oman yrityksensä kahden traktorin sekä kahdeksan alihankkijan voimin.

- Syyslanaus on yksi tärkeimmistä vuosittaisista kunnossapitotoimenpiteistä, joka jokaisen tiekunnan kannattaa - ja pitää - tehdä, toteaa urakoitsija Rautio. Syyslanauksen vaikutus talvikunnossapitoon ja tien kuntoon keväällä on merkittävä.

EJ Rautio Ky toimii Etelä-Karjalassa Ruokolahden, Rautjärven ja Imatran ympäristössä. Laskutettavia asiakkaita, kuten tiekuntia, yrityksellä on tällä hetkellä 65–70 kappaletta ja Raution mukaan heidän kokoisensa yritys ei juuri enempää esimerkiksi yksityisteitä voi ottaa asiakkaaksi.

- Urakoitsijan on tärkeää tietää rajansa ja kertoa niistä aina selvästi tiekunnille. Ei ole kenenkään etu, että luvataan asioita liikaa.

Rautio kertoo, että tiekuntien kannattaa monessa asiassa kuunnella herkäällä korvalla urakoitsijaa. Esimerkiksi urakoitsijalla, joka tekee vuosittaisia kevät- ja syyslanauksia, on usein paras näkemys tien todellisesta kunnosta lanauksen jälkeen. Asiaa tuntemattomalle tie näyttää petteävän hyvältä lanauksen jälkeen, vaikka siellä olisi esimerkiksi selvästi tarvetta tiemateriaalin lisäämiselle.

### Tien kunnossapito-ohjelma tiekunnille

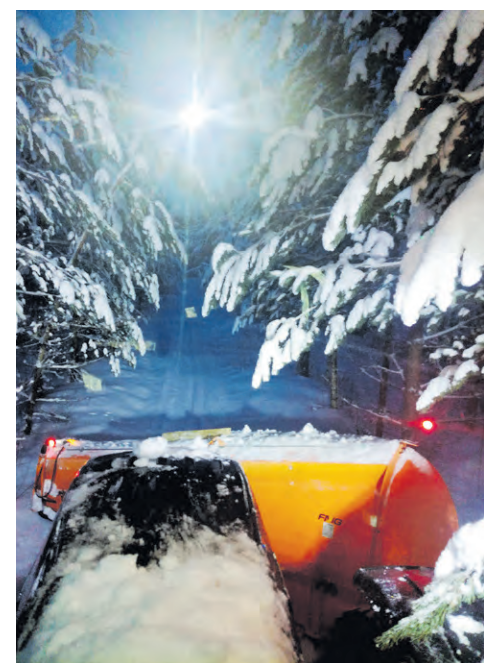
- Tietä pitää kunnostaa tai parantaa vähän joka vuosi. Yhtään välivuosi kunnossapito- ja hoitotoimenpiteiden väliin ei saisi muodostua, koska siitä lähtee yksityistien korjausvelan muodostuminen, sanoo Rau-

tio kokemuksen tuomalla näkemyksellä.

Voidaan sanoa, että tiekunnalla pitäisi olla jonkinlainen tien kunnossapitosuunnitelma, kuvailee Rautio. Suunnitelmassa pitää olla ajatus siitä, että mitä tehdään vuosittain ja mitä korjataan pidemmän ajan kuluessa.

Haastattelussa käy ilmi, että monella tiekunnalla on pohtimatta tien todellinen käyttötarve osakkaiden kannalta. Varsinkin jos tien päässä on esimerkiksi talousmetsää, niin harva tie on raskaan liikenteen kannalta ympärivuotisessa käytössä.

Yksityisteillä ongelmina raskaalle liikenteelle ovat puuttuvat ohituspaikat, ali-



Metsäautotie kapenee kummasti lumen ja tienvarsipuuston vaikutuksesta. Kuva: Jarmo Rautio / EJ Rautio Ky



mittaiset tai puuttuvat käänköpaikat, jyrkät mutkat sekä yhä useammin tien vaillinaisen kantavuuden sekä kelirikon takia asetettavat painorajoitukset.

- Tämä voi olla osakkaiden yhdenvertaisuuskysymys, jos yksiköitä maksetaan yhtä paljon kuin muutkin mutta lähes puoli vuotta voi olla rajoitettu pääsy osakkaan kiinteistölle.

Suunnitelmassa tulisi huomioida kunnossapitotoista ainakin seuraavat:

- kevät- ja syyslanaukset,
- kevätlanauksen yhteydessä tehtävä suolaus ja pölynsidonta,
- tienvarsien niitot ja vesakoinnit,
- auraukset,
- raskaan liikenteen ehdottomasti vaatimat polanteen poistot sekä
- hieman harvemmin tien reunapuuston poistot.

Muina tien kunnossapito-ohjelmassa pohdittavina asioina voidaan mainita esimerkiksi liukkaudentorjunnan sekä aurasviitoituksen järjestäminen.

#### Jatkuvuus tärkeää urakoitsijalle

Urakoitsijan näkökulmasta hoitotöiden jatkuvuus on erityisen tärkeää, kun tiekuntien kanssa tehdään hoito- ja kunnossapitosopimuksia.

- Tavallisesti olisimme maaliskuun puolella välissä jo käynnistäneet neuvottelut tiekuntien kanssa, joilla on meidän kanssa toistaiseksi voimassa olevat sopimukset kesän ja seuraavan talven hoitokausien hinnoista, mutta tällä hetkellä se on mahdotonta muun muassa polttoaineen hinnannousun ja materiaalien mahdollisen hinnannousun vuoksi, puuskahtaa Rautio.

Raution mukaan normaalitilanteessa tiekuntien kannattaa tehdä kirjalliset sopimukset urakoitsijan kanssa useammaksi vuodeksi ja niputtaa talven aurasuuren lisäksi niihin myös vähäiset kesätyöt tasoittamaan talvihoidon vaihtelua.

” Erityistä huomiota tiekuntien ja koneyritysten kannattaa kiinnittää tämän kevään perusteella kirjallisissa sopimuksissa irtisanomisehtoihin sekä hinnantarkistuspisteisiin.

Kirjallisissa sopimuksissa ja sen liitteissä pystytään sopimaan selvästi aurasuuren lähtökynnykset, mahdolliset päivystyskorvaukset, vastuukysymykset eri tapauksissa, kuten aurasviitoituksen puutteista johtuneissa tieltä ulosajoissa jne.

Erityistä huomiota tiekuntien ja koneyritysten kannattaa kiinnittää tämän kevään perusteella kirjallisissa sopimuksissa irtisanomisehtoihin sekä hinnantarkistuspisteisiin.

Hintaan liittyen Rautio kertoo, että hän on ennen nykyistä poikkeustilaa saanut muutettua aurasuuren hinnoittelun kertakäyntiperustaiseksi perinteisen tuntiveloituksen sijaan.

- Mielestäni perinteinen tuntiveloitus ei kerro välttämättä tiekunnan edustajille mitään, mutta kertakäyntiin perustuvasta hinnoittelusta on tullut jopa positiivista palautetta sen selkeydestä. ✓



» Yksityistien parantaminen on alkamassa. Kuva: Seppo Saarelainen / SKS Infra Oy

**Ilmoittaudu yksityisteiden kuntapäivään!**



**UUSI AJANKOHTA:**  
**Tiepäivät 24.-25.8.2022**  
**Road Congress**

- ✓ Näyttely
- ✓ Seminaarit
- ✓ Työnäytökset
- ✓ Diginfra
- ✓ Uutuus: Koneviesti-ajotaitokisa
- ✓ Ilmoittaudu!

**Nähdään Tampereella**

**koneviesti**



**Ilmoittaudu!**



**Tiepäivillä on uusi tapahtuma-aika!**

[www.tiepaivat.fi](http://www.tiepaivat.fi) | Näyttelyyn, työnäytöksiin ja kilpailuun vapaa pääsy!

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

#tiepaivat

#roadcongress





» Kartat ovat keskeisessä roolissa uudessa Tievahti-palvelussa.

## Tievahti tuo helpomman tien

Tiekuntien hallintaan liittyy paljon hallinnollista byrokratiaa ja paperin pyöritystä, jotka tiekunnan on hoidettava lainsäädännölliset velvoitteet täyttäkseen. Näihin hallinnollisiin haasteisiin on vihdoinkin tulossa todellista apua.

**Teksti ja kuva: Tievahti Oy**

### Tiekunnille helpoutta ja läpinäkyvyyttä

Suomen Tieverkko Oy kehittää uutta Tievahti -verkkopalvelua, jonka avulla tiekunnat voivat tulevaisuudessa hoitaa hallinnolliset toimensa ajasta ja paikasta riippumatta – täysin digitaalisesti. Suomen Tieverkko Oy:n kehitysjohtaja **Antti Romppainen** kertoo kehitystyön olevan hyvässä vauhdissa.

- Tarkoituksenamme on tämän vuoden aikana puskea ensimmäinen versio ulos. Tievahdin avulla toimitsijamies tai hoitokunnan puheenjohtaja voi hoitaa hallinnolliset tehtävät helpommin kuin koskaan. Lisäksi hallinto tulee osakkaille paljon läpinäkyvämmäksi, kun kuka tahansa osakkaista voi omilla tunnuksillaan käyttää Tievahtia ja nähdä, mitä omassa tiekunnassa tapahtuu. Nämä ovat olleet kaksi olennaista tarvetta, kun palvelua on lähdetty suunnittelemaan, Romppainen kertoo.

Suunniteltu verkkopalvelu sisältää kaikki tarvittavat ominaisuudet yhdessä paikassa. Tievahdin avulla hoituu esimerkiksi talous- ja kokouskäytännöt, kuten myös tiekunnan tiedotus ja osakashallinta. Palvelun kehityksessä on pyritty kiinnittämään huomiota, että palvelua olisi helppo käyttää, olipa käyttäjä sitten kokenut tieisännöitsijä tai ensimmäistä luottamustehtäväänsä hoitava hoitokunnan jäsen.

Lisäksi kehitystyössä on huomioitu myös viranomaisiin liittyvät tarpeet. Tiekunnan lainsäädännöllisiin velvollisuuksiin kuuluu tietä koskevien tietojen ilmoittaminen muun muassa Maanmittauslaitokselle ja Väyläviraston Di-

giroad-palveluun. Tievahti-palvelussa nämä tiedot menevät automaattisesti viranomaiskanaviin.

- Olemme suunnitelleet palvelua viranomaisten tarpeet huomioiden ja tehneet heidän kanssaan yhteistyötä, jotta tiedonkulkua heillekin saataisiin tehostettua, Romppainen avaa.

### Idea suoraan tien varrelta

Suomen Tieverkko Oy aloitti Tievahti -verkkopalvelun kehittämisen vuonna 2021 saatuaan tiekunnilta vinkkiä, että heillä olisi annettavaa yksityistiepuolelle. Yrityksen taustahenkilöillä on aiempaa kokemusta tiepuolelta hallinnollisissa roolissa. Lisäksi he ovat tehneet sovellus- ja automaatiokehitystä tili-toimisto- ja isännöintialoilla, mikä antaa vahvan pohjan verkkopalvelun kehittämiseksi nimenomaan tiepuolelle.

- Kartoitimme mahdollisia markkinoita ja tutustuimme perusteellisemmin alaan. Tulimme yhdessä siihen tulokseen, että uudelleen palvelulle on yksityisteillä tarvetta, valottaa Romppainen.

Ja tarvetta todella onkin, sillä tiekuntien asioita hoidetaan tällä hetkellä valtaosin vielä hyvin perinteisillä menetelmillä. Digitalisaation murros on väistämätön myös tieasioiden hoidossa ja tällaista ratkaisua on tiekunnissa osattu jo odotella.

- Markkinoilta saamamme palautteen perusteella palvelulle on paljon tarvetta. Kysyntä on jo ennakkoon ollut huomattava ja päivittäin saamme yhteydenottoja, joissa ky-

sytään palvelun valmistumisesta ja mahdollisesta testikäytöstä. Koronan myötä on entisestään yleistynyt tarve hoitaa asioita etänä ja digitaalisesti. Me pystymme tarjoamaan sellaisen kokonaisratkaisun, jossa tämä on mahdollista, Romppainen toteaa.

### Aktiivisuutta tiekuntaan Tievahdin avulla

Digitalisaation lisäksi tiekunnat ovat muutenkin murrosten edessä. Yhteisvastuullisiin tehtäviin kuten tiekuntien toimitsijamiehiksi tai hoitokuntiin on yhä vaikeampi löytää vapaaehtoisia. Monesti suurimpana syynä on juuri hallinnollisten tehtävien hoitaminen. Lisäksi yhä useammin tien osakkaat ovat ulkopaikkakuntalaisia, perikuntia tai metsänomistajia, joilla ei ole välttämättä mahdollisuuksia perinteisin menetelmin osallistua tiekuntien asioiden hoitoon.

- Tievahdin avulla jokainen osakas näkee, kuinka hänen oikeutensa ja velvollisuutensa täyttyvät. Tämä varmasti rohkaisee osakkaita kiinnostumaan tiekunnan asioista ja sitä kautta osallistumaan yhteisvastuullisesti asioiden hoitoon, Romppainen uskoo.

### Konkurssipesän osto vauhditti kehitystyötä

Useat tiekunnat joutuivat viime vuoden lopulla yllättävän tilanteen eteen OTSO Metsäpalveluiden konkurssin myötä. Konkurssi herätti tiekuntien keskuudessa suurta huolta ja epävarmuutta heitä koskevien hankkeiden ja hallintopalveluiden vuoksi. Suomen Tieverkko Oy otti hallintopalveluista vastuuta ja osti konkurssipesältä näitä koskevan projektikannan joulukuussa 2021.

- Kaupan myötä saimme arvokasta sisäistä tietoa sekä lisää tulorahoitusta kehitystyöhön. Olemme kokeneet saamamme vastuun arvokkaaksi, sillä monet tiekunnat ovat kiitelleet meidän auttaessa heidät OTSO:n jäljiltä jaloilleen, kertoo Romppainen.

Suomen Tieverkko Oy on jatkanut hallintopalveluiden tuottamista tiekunnille niiden niin halutessaan, ja senpä vuoksi useimpien tiekuntien kanssa päädyttiin uuteen sopimukseen.

- Harmiksemme olemme huomanneet, että kentällä on liikkunut väärää tietoa liittyen töiden jatkamiseen. Yksittäisille tiekunnille on muualta kerrottu, että tiekuntia olisi velvoitettu jatkamaan sopimuksia kaupan jälkeen. Näin ei tietenkään ole, vaan hallintopalveluita on jatkettu uudella sopimuksella kunkin tiekunnan omaan tahtoon perustuen. Olemme myös saaneet kokea, että alan vanhat toimijat suhtautuvat digitalisaation murrokseen varauksella. Turhaan tietenkin, kuten olemme saaneet muillakin toimialoilla huomata, Romppainen muistuttaa.

### Tukea tienhoitoon Tievahdin sivuilta

Suomen Tieverkko Oy on Tievahdin ennakkomarkkinoinnin ohessa avannut tiekunnille täysin ilmaisia palveluita, joilla on tarkoitus tukea tiekuntia tienhoidossa ja mahdollisissa ongelmatilanteissa.

- Avasimme viime vuoden lopulla Tiefoorum, jossa ihmiset voivat käydä keskustelua yksityistieasioista ja kysyä asiantuntijoiltamme apua mahdollisissa ongelmatilanteissa. Lisäksi tarjoamme sivuillamme hyödyllistä tietoa tienhoidon ammattilaisten toimesta ylläpidetyssä blogissamme. Sieltä voi tilata myös tienhoidon tueksi luodun vuosikellomme, josta saa ajantasaisia huomioita ja vinkkejä, joilla pysyy ajan tasalla oman tien tehtävistä, Romppainen kertoo.

Tievahdin kehittymistä ja Suomen Tieverkko Oy:n arkea voit seurata tilaamalla uutiskirjeen yrityksen verkkosivuilta ([www.tievahti.fi](http://www.tievahti.fi)) tai seuraamalla heitä sosiaalisen median eri kanavissa. ▼

## Tiekunnan tarpeelliset tietolähteet

### Yksitysteiden hallinto

Tiekunta ja tieosakas 2019  
35 € - Tieyhdistyksen jäsenille 28 €

### Yksitystien parantaminen

Suunnittelun ja toteuttamisen perusteet  
48 € - Tieyhdistyksen jäsenille 40 €

### Yksitystien kunnossapito

Kunnossapitotöiden suunnittelun ja toteuttamisen perusteet  
38 € - Tieyhdistyksen jäsenille 30 €

### Tee tilaus osoitteessa

<https://www.tieyhdistys.fi/tilaa/>

