



Yksityistieasioiden tiedotuslehti | Julkaisija Suomen Tieyhdistys



YKSITYISTIE

UUTISET 2023



Parannusavustuksiin roima korotus!

s. 10

Puolueet eduskuntavaalitentissä

s. 11

Tiekunta vastuuseen autoilijan vahinkoihin?”

s. 9

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

Jäsenyys Suomen Tieyhdistyksessä kannattaa!

Jäsenedut:

- Maksuton yksityistieasioiden neuvonta (puhelimitse)
- Jäsenalennus If Vahinkovakuutusyhtiön tiekuntavakuutuksista
- Jäsenlehdet: Yksityistie-uutiset ja Tie & Liikenne -lehti
- Jäsenhintatapahtumin ja yhdistyksen julkaisuista

Tutustu tarkemmin ja liity osoitteessa
<https://www.tieyhdistys.fi/tieyhdistys-ry/jasenyy/>

Mikä jäsenyys sopii sinulle?

- Tiekuntajäsenyys 80 €,
- Henkilöjäsenyys 48 €, eläkeläisjäsenyys 24 €, opiskelijat kaksi ensimmäistä vuotta 0€
- Yhteisöjäsenyys yrityksille - katso lisätietoja Tieyhdistyksen nettisivuilta



Yksityistie Uutiset 2023

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-Majja Thompson

Kansikuva

Veikko Heikkinen

Ulkoasu/paino

PunaMusta
Painos 24.000
ISSN-L 2243-271X
ISSN 2243-271X (Painettu)
ISSN 2243-2728 (Verkköjulkaisu)

Osoitetietolähde

Tieyhdistyksen yksityistieosoitteisto

Osoitteenmuutos

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

YKSITYISTIE
UUTiset 2023

Pääkirjoitus

Simo Takalammi,
päätoimittaja

Valtion yksityisteiden peruskorjaukseen tarjoamiin avustuksiin tulee roima korotus tai pikeminkin palataan entiseen hyvään aikaan. Peruskorjausavustusten osuutta tukikelpoisista kuluista alennettiin jo vuosia sitten 50 prosenttiin ja tuskin kukaan uskalsi odottaa paluuta korkeampiin avustuksiin. Tosiasia kuitenkin on, että viime vuosina yksityistieavustuksiin on osoitettu hyvin rahoitusta ja avustusprosenttien korottaminen on ainakin tällä hetkellä järkevää. Kustannusten nousu on nostanut myös tieurakoiden hintoja vaikkakin suurin epävarmuus polttoaineiden ja tarveaineiden hinnassa on jo hieman helpottanut.

Tiekunnissa on syytä herätä tilanteeseen ja kartoittaa nopeasti tarpeet tien tai sillan perusparannukselle. Jos perusparannukselle on tarvetta, niin asiaan on syytä tarttua ja ryhtyä valmistelemaan parannushanketta. Uskallan väittää val-

Peruskorjaus- avustusten nosto tulee tarpeeseen

taosalla tiekunnistamme olevan ainakin jonkinlaisia perusparannustarpeita. Perusparannuksen ei tarvitse olla koko tien uudelleen rakentamista vaan tien kunnan tunteminen mahdollistaa toimenpiteiden kohdistamisen ongelmakohtiin.

Kaikkien elinkustannusten nousu on laittanut monen tieosakkaan henkilökohtaisen talouden tiukille ja nekin joilla ei välttämättä olisi aihetta huoleen ovat tiukanneet kukkaronsa nyörejä. Tilanne on kieltämättä hankala, mutta onneksi tien perusparannus rahoitetaan yleensä pankkilainalla ja osakkaat saavat jaettua maksuosuutensa kymmenellekin vuodelle.

Perusparannuksen suunnittelu vaatii osaamista ja tiekunnan kannattaakin käyttää ammattitaitoista suunnittelijaa ja urakan valvojaa. Yleensä se maksaa itsensä takaisin niin rahassa kuin projektin onnistumisenakin. ▼

Tieyhdistyksen yhteystiedot yksityistieasioissa

Suomen Tieyhdistys ry

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

**Yksityistieasioissa jäseniä palvelevat**

Johtaja **Simo Takalammi**
Asiantuntija **Teuvo Taura**
Neuvontapuhelin jäsenille
p. 040 730 9266 (takaisinsoitto)
Arkisin 9–15

Tieyhdistyksen jäsenasiat
Toimistosihteeri **Tarja Flander**

Kaikille avoin yksityistieasioiden neuvontapuhelin
p. 0200 345 20
Arkisin 9–18
0,92 euroa/min + pvm

Neuvonta yksityisteiden valtionavustusasioissa:

0295 020 603 ma-pe klo 9–15 (pvm./mpm)

liikenteen.asiakaspalvelu@ely-keskus.fi

<https://www.ely-keskus.fi/yksityistieapuri>**Tiemestari.NET**

Tiemestari on monipuolinen ATK-ohjelma tiekunnille.

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

Katso www.winsu.eu

tai tilaa esittelyohjelma 045 131 5156

0200 345 20

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

YKSITYISTIEASIOIDEN NEUVONTAPUHELIN



Yksityisteiden lossipäivä toukokuussa Savonlinnassa

Teksti: Simo Takalammi, Suomen Tieyhdistys



➤ Lossipäivän osallistajat keväisellä Pihlajavedellä, kuva Teuvo Taura



➤ Rantautuminen Pihlajavedellä olevaan Kokonsaareen, kuva Simo Takalammi



➤ Käyttömaksu ulkopuolisille kulkijoille on perusteltua kerätä, kuva Simo Takalammi

Suomessa on pieni joukko tiekuntia, joiden toimintaympäristö eroaa suuresti muista tiekunnista. Kyse on tiekuntien hallinnoimien lossien ja lauttojen toiminnasta. Valtaosa näistä losseista ja lautoista sijaitsee Turun saaristossa ja Saimaan alueella.

Tieyhdistys järjesti yhteistyössä saaristoasiain neuvottelukunnan kanssa jo perinteeksi muodostuneet yksityisteiden lossipäivät Savonlinnassa. Paikalle kokoontui reilut 30 tiekuntien edustajaa, kuntien ja valtion virkamiestä ja muita asiasta kiinnostuneita. Lossipäivillä käytiin myös tutustumassa Savonlinnassa oleviin yksityisiin losseihin sekä Laitaatsillan korjaustelakkaan. Onnekkaimmat ehtivät bongaamaan lossin kannelta norpan.

Saaristoasiain neuvottelukunnan yksityistielossiryhmän puheenjohtaja Eeva-Liisa Inkeroinen nosti Savonlinnassa esiin yksityistielautojen ja -lossien rahoituksen epäkohdan. -Niiden käyttäjät joutuvat osallistumaan toiminnan rahoittamiseen toisin kuin valtion ylläpitämien maksuttomien yhteyksien käyttäjät. Saaristolaiset eivät ole keskenään yhdenvertaisia Suomessa, kiteyttää Inkeroinen. -Siksi olisikin tärkeää, että asetusmuutoksella tilannetta korjataan niin, että todelliset kustannukset korvataan. Merkittävimpiä ovat henkilöstön palkka- ja sosiaalikulut, lauttavuokra sekä aluksen polttoaine-, vakuutus-, huolto- ja katsastuskulut. Lisäksi olisi syytä luoda ajantasaiset kriteerit, joiden avulla yksityislossien valtiolistamista voidaan arvioida. Yksityislosseilla ja -lautoilla kuljetetaan vuositasolla yli 200 000 ajoneuvoa. Saarten henkilö- ja tavaraliikenne sekä pelastuspalvelut ja ensihoito ovat täysin näiden yhteyksien varassa, toteaa Inkeroinen, joka on itse Puulan lauttaliikenne tiekunnassa mukana. Sen lauttamatka on sisävesien pisin, peräti 4,3 km.

Lossitiekunnan vuosittaiset kulut ovat suuria

Lossin ylläpitäminen tuo tiekunnan toimintaan aivan uusia ulottuvuuksia, kun noudatettavaksi tulee vesiliikenteen tai jopa merenkulun säädökset. Turvallisuusasiat on

tietysti varmistettava huolellisesti. Lossi vaatii yleensä myös palkatut kuljettajat ja silloin tiekunta muuttuu työnantajaksi ja työnantajalla on tunnetusti koko joukko lakisääteisiä vaatimuksia täytettävänä. Lisäksi lossin ja lautan moottoreiden ja muun tekniikan ylläpito vaatii koneteknistä osaamista. Vuoden 2022 aikana myös polttoainekulut nousivat hurjasti ja jo polttoainekulut yhdessä palkkakulujen kanssa tekevät vuosittain yli 100 000 euron kulut. Tavallisessa tiekunnassa vastaaviin lukuihin päästään korkeintaan siltaremonttia tehtäessä ja se toistuu kerran 50 vuodessa.

Savonlinnassa puhututti kustannusten nopea kasvu ja valtionavustuksen rajoittaminen siten, että kaikki lossin lakisääteiset kulut eivät ole olleet ELY-keskuksen avustukseen oikeuttavia kuluja. Lossipäivillä laadittiin päätöslauselma, jossa toivotaan valtionavustuksen ulottamista kaikkiin lakisääteisiin lossien ja lauttojen kuluihin. Olennainen vaatimus oli myös avustusosuuden nostaminen 80 %:sta ja nyt avustus on nousemassa 5 %-yksiköllä. ▼

Tietoruutu yksityisteiden losseista ja lautoista

- Valtion avustamia losseja ja lauttoja on 21 tiekunnalla.
- Vaijerin varassa kulkevia losseja on 15 kappaletta
- Ilman vaijeria kulkevia lauttoja on 6 kappaletta
- Reitin pituudet 70 metrin ja 4,3 km välillä
- Autoja kuljetetaan vuosittain noin 230 000 kappaletta
- Yksityislossien takana n. 200 vakituista asuintaloa ja 75 yritystä
- Loma-asutus sekä maa- ja metsätalous merkittävä käyttäjä
- Yksityistieavustuksena avustetaan 80 % tukielpöisistä kuluista ja avustus nousee vuoden 2023 alussa 85 %:iin.

Suomen yksityistiet liittykää yhteen!

Nina Raitanen, Tieyhdistys

Suomessa on yksityisteitä paljon sillä 365 000 kilometriä on iso luku. Myös tiekuntia on paljon, joten yksittäisen yksityistiepätkän pituus jää suhteellisen lyhyeksi. Keskimääräisen yksityistien pituus on vain muutamia kilometrejä.

Maailma on muuttunut ja tien hoitoa harjoittavia toimijoita ei enää jokaiselta yksityistieltä löydy oman tien tarpeisiin. Lyhyelle yksityistiepätkälle voi olla vaikeaa löytää tarjouskilpailullakaan tekijöitä. Toiminnan tehostamiseksi kannattaakin suunnata katse naapuritiekuntiin ja pohtia tienhoidon kilpailuttamista yhdessä isommalta alueelta. Työn urakoitsija voi helpommin suunnitella isomman alueen auraslenkit ja saa tehostettua omaa toimintaansaakin,

kun työn voi tehdä samoilla vaatimuksilla useammalta tieltä. Ilmastokin kiittää, kun ajokilometrejä saadaan kokonaisuudessaan vähennettyä. Myös erilaiset yhteishankinnat, esimerkiksi rumpujen tai vaikkapa suodatinkankaiden osalta tulevat edullisemmiksi isommissa erissä hankittaessa. Pätevistä sillansuunnittelijoista ja urakoitsijoista on pulaa ja pienet kohteet eivät aina houkuttele toimijoita jättämään tarjouksia. Helpottaisiko asiaa, jos alueelta niputettaisiin useampi pienempi kohde samaan tarjoukseen?

Aktiiviset tiekunnat voivat tällaisia kimppoja muodostaa keskenään tai apuna voidaan käyttää Tieyhdistyksen kouluttamia teiäsännöitsijöitä. Hienoa olisi, jos ura-

koitsijat tai muut alan toimijat havaitsisivat tässä bisnesmahdollisuuden ja alkaisivat itse tarjota yksityisteiden kunnossapitoa alueille, joissa he jo nyt toimivat aktiivisesti ja muodostaisivat toimintansa kannalta riittävän isoja kokonaisuuksia tehokkaalle toiminnalle. Kyllä 365 000 kilometrissä riittää bisnesmahdollisuuksia!

Toki näin monet tiekunnat varmasti yhteistyötä tekevätkin, mutta kannustan lisäämään sitä. Tulevaisuudessa teialalla, kuten niin monella muullakin alalla, tulee olemaan pulaa osaajista ja tekijöistä. Toimintoja joudutaan tehostamaan, jotta kaikki hommat saadaan hoidettua. Yksityisteistä olisikin hyvä muodostaa kiinnostava markkina-alue tekijöille. ▼



TIKO-tieisännöitsijäkoulutus on parhaassa iässä

Teksti: Liisa-Maija Thompson ja Simo Takalammi, Suomen Tieyhdistys

Suomen hiussuonisto, noin 360 000 km mittainen yksityistieverkko on tarpeellinen ja toimiva liikkumisjärjestelmän osa. Yksityisteitä risteilee joka puolella Suomea ja ne koskettavat liki kahta miljoonaa ihmistä.

Yksityisteiden tiekuntien ja tiekunnan osakkaiden ahkeralla työllä yksityistieverkosto on pysynyt kunnossa ja mahdollistanut elämisen ja yrittämisen kautta maan. Valtio ja kunnat ovat myötävaikuttaneet yksityisteiden pitoon myöntämällä tukia ja avustuksia.

TIKO -tieisännöitsijäkoulutusta lähdetiin toteuttamaan vuosituhaten vaihteessa. Uudelle vuosituhatelle tullessa väestö, ajankäyttö ja elämä yksityistien varsilla oli muuttunut ja tiekuntien vapaaehtoiset puuhamiehet ja -naiset alkoivat käydä vähemmän. Avuksi tarvittiin tieasioiden ja tiekuntien hallinnon ammattilaisia. Suomen Tieyhdistys alkoi kouluttaa tieisännöitsijöitä. Ensimmäinen tieisännöitsijäkurssi käynnistyi vuonna 2002 ja ensimmäinen erä TIKO-tieisännöitsijöitä valmistui vuonna 2003.

Tieisännöinti käsitteenä vakiintui yleiseen käyttöön TIKO-koulutuksen myötä.

Ensimmäisen TIKO-tieisännöitsijäkurssin pioneeri, Mervi Laitinen

Ensimmäiselle TIKO-kurssille vuonna 2002 valittiin 22 koulutettavaa yli 140:stä hakijasta. **Mervi Laitinen** Kangasniemeltä päätyi hakeutumaan kurssille kahden ystävän kannustuksesta.

- Ystävät olivat nähneet ilmoituksen lehdessä. Tietämättään toisistaan he kumpikin ottivat minuun yhteyttä kertoakseen koulutuksesta ja että sopisin hyvin kurssille, Mervi Laitinen kertoo.

Tärkeä kannustin oli myös se, että tutun tiekunnan puheenjohtaja kannusti Merviä hakeutumaan kurssille. Mervin vahvuuksia ovat kirjanpito ja ATK ja pohjakoulutukselta hän on agronomi.

- Asuimme yksityistien varressa, mutta olin tieasioista täysin tietämätön. En tiennyt mitään yksityistieläistä, mutta olin ollut itse tiekunnan kokouksessa ja pääpiirteittäin tiesin, mitä ovat tiekuntien toimielimet. Olin myös hoitanut oman tiekunnan



➤ Mervi Laitinen valittiin vuoden tieisännöitsijäksi vuonna 2012. Kuva: Mervi Laitinen

kirjanpitoa. Kurssille oli paljon hakijoita ja en uskonut, että minut valittaisiin mukaan. Marraskuussa 2002 sain kuitenkin mukavaa postia siitä, että minut oli valittu mukaan ensimmäiselle TIKO-tieisännöitsijäkurssille, Laitinen muistelee.

Kaikilla kurssin käyneillä oli erilainen tausta. Osa oli jo hoitanut useampia tiekuntia ja osa vasta harkitsi aloittamista. Kurssin alkaessa kovin moni oppilaista ei tiennyt, mitä tieisännöinti tulee olemaan. Koulutuksen idean, raamit ja sisällön olivat kehittäneet Suomen Tieyhdistyksen **Jaakko Rahja** ja **Esko Hämäläinen**.

- Me ensimmäiset TIKO-tieisännöitsijät loimme alan käytännöt itse. Valmista työkalupakettia ei ollut, vaan kaikki luotiin itse: asiakirjamallit, kokouskutsut ja toiminnan hinnoittelu jne. Määrittelimme itse omalla tekemisellä hyvin pitkälti sen, mitä tieisännöinti on. Siitä se toiminta sitten lähti ja ala vei mukanaan, Laitinen kertoo.

Kurssilla syntyi arvokkaita verkostoja ja tieisännöitsijät pitävät nykyisinkin hyvin yhteyttä. Esimerkiksi Etelä-Savon tieisännöitsijät pitävät aktiivisesti yhteyttä toisiinsa, mukana on eri aikoina valmistuneita TIKO-tieisännöitsijöitä.

- Koulutus oli merkittävässä roolissa siinä, että siellä syntyi innostus tieisännöintiin. Epäilijöitäkin oli ja sehän vain innosti näyttämään epäilijöille. Oma tiekunta oli ensimmäinen asiakas ja siitä asiakunta pikkuhiljaa lisääntyi.

- Oli hienoa, että ihmiset, jotka tuntevat minut, halusivat minut hoitamaan heidän tiekuntia. Alussa monet tiekunnat tarvitsivat tieisännöitsijää vain vaikeisiin tilanteisiin. Ulkopuolisen tieisännöitsijän uskottiin pitävän kokouksen paremmin asiassa ja ihmiset rauhallisina.

Mervin kokemuksen mukaan nykyisin tieisännöitsijää tarvitaan apuun siksi, että tiekunnalla ei ole riittävästi vapaaehtoisia talkootyöntekijöitä. Tästä syystä tieisännöinti tulee jatkossa työllistämään vielä nykyistä enemmän. Tiekuunnissa ei ole sellaisia vapaaehtoisia tekijöitä, jotka tietävät miten hallinto hoidetaan oikein ja lainmukaisesti. TIKO-tieisännöitsijäkoulutus on erinomainen koulutus tämän osaamisen kartuttamiseen.

Ohjelmistot ovat edesauttaneet siinä, että tieisännöitsijät voivat kasvattaa toimintaansa. Ilman hyviä ohjelmistoja voi olla hankalaa hoitaa isoja joukkoja tiekuntia.

- Ohjelmistojen tulee kuitenkin olla riittävän edullisia, ettei yksityistienpidon kustannukset kasva liikaa, Laitinen summaa.

Tieisännöitsijät tekevät paljon työtä kokousten ulkopuolella. He ovat yhteydessä puheenjohtajiin, keskustelevat tiekunnan hoitokunnan tai jäsenen kanssa, selvittävät mistä löytyisi aariaajia, kilpailuttavat urakoita jne. Kokousten taustalla tehdään järjestelmällistä työtä. Mervi Laitinen kannustaa uusia tieosakkaita lähtemään mukaan tiekunnan kokoukseen.

- Kokouksessa oli mukana uusi tieosakas ja kokouksen jälkeen hän totesi, ettei ole tullut ajatelleeksi, miten paljon työtä tieasioiden eteen tehdään.

Tieisännöinnin myötä on tullut paljon uusia tuttavuuksia. Mervin mielestä tieisännöinnissä ollaan maaseudulle tärkeiden perusasioiden äärellä. Vaikka maaseudun kar-

TIKO-tieisännöitsijäkoulutus

- Ensimmäiset kurssit 2002
- Tutkinnon suorittaneita 381 henkilöä
- Aktiivisia tieisännöitsijöitä hieman vajaa 200 henkilöä
- Koulutukseen valitaan tasapainoisesti maan eri osista, huomioiden myös ruotsinkieliset alueet
- Naisten osuus kasvussa
- Seuraava kurssi alkaa tammikuussa 2023



➤ Kari Äikäs ja kivipoimuri. Äikäs valittiin vuoden tieisännöitsijäksi vuonna 2013.

jatilat ovat vähentyneet, niin tie on edelleen tärkeä väline siinä, että ihmiset pääsevät töihin ja kouluun ja että palvelut saadaan perille niitä tarvitseville. Kotipalvelut, pelastustoimi, maanpuolustus ja metsätalous tarvitsevat kestävästi. Ihmisetkin liikkuvat mielellään luonnossa retkeillen ja marjastaen ja mökeillä tehdään etätöitä. Ilmastonmuutos, pandemia ja sota Euroopassa asettavat kaikki paineita yksityisteidenpidolle. Samalla poikkeukselliset olosuhteet muistuttavat yksityisteiden tärkeydestä maassamme.

Konkarin mielestä tieisännöinti vaatii yrittäjäläunnetta ja aktiivisuutta.

- Tieisännöitsijältä odotetaan, että hänen tulee pysyä ajan tasalla lainsäädännön muutoksista ja uusien järjestelmien kehityksessä. Työssä vaaditaan paljon ajatustyötä, Laitinen tuumaa.

- Uusilla tieisännöitsijöillä on jo selkeämmin valmiita malleja ja ohjelmistoja, joita kannattaa hyödyntää ja kehittää. Kannattaa myös selkeästi määritellä itse se, mihin kaikkeen lähteen mukaan. Kaikkea ei välttämättä kannata tehdä itse, vaan keskittyä johonkin omaan osaamisalueeseen. Kannattaa myös luoda kumppanuuksia muiden toimijoiden kanssa, Laitinen kertoo.

Yhteistyökuviot syntyvät muiden tieisännöitsijöiden kanssa luonnollisesti. Aktiivisesti toimivan tieisännöitsijän kannattaa osallistua myös Tieyhdistyksen ylläpitämän, kaikille avoimen Yksityistie-neuvontapuhelimen toimintaan. Mervi Laitinen toimi itse puhelinpäivystäjänä monta vuotta ja sai siinä roolissa paljon tietoa ja osaaminen karttui.

- Oma yritykseni TieALVia Oy on kasvanut ja minulla on yhtiökumppanina vuonna 2020 kurssin käynyt TIKO-tieisännöitsijä **Anita Albrecht**. On mukavaa, että yrityksessä voimme sparrailla asioita ja meillä on mahdollisuus tarjota koko palvelureper-tuaaria tiekuntien avuksi hallinnon pyörittämisestä ja yksiköintilaskelmista aina perusparannus hankkeen vetämiseen saakka. Minulla on perspektiiviä tieisännöintiin alusta saakka ja Anitailla on tuoretta tulo-kulmaa. Toiveissa on, että löytäisin jonkun henkilön jatkamaan työtäni sitten, kun tulee aika siirtyä eläkkeelle. Monet ensimmäisen kurssin tieisännöitsijät ovat jo eläköityneet. Vuosien varrella isona apuna ovat olleet pitkäaikaiset tiekuntien puheenjohtajat, joilta tietoa on siirtynyt tieisännöitsijälle, Laitinen kiittää.

- Olen työstäni tosi innoissani ja ke-

hitämme koko ajan toimintaamme. Joka aamu on mukava tulla töihin. Tietenkin jokaisessa työssä on myös hankalia päiviä. Teen työtä pääosin omalta toimistolta käsin, mutta minusta on mukavaa käydä ja tavata ihmisiä kokouksissa ja neuvotteluissa. TIKO-koulutus avasi itselleni uuden polun yrittäjyyden maailmassa. En ole koskaan katunut TI:ksi ryhtymistä. Totesinkin eräälle ystävälleni, että olen ajautunut alalle, josta pitäisi kirjoittaa kirja, Laitinen pohtii.

Mervi Laitinen valittiin vuonna 2012 Vuoden Tieisännöitsijäksi ja lisäksi hänet on palkittu Suomen Tieyhdistyksen hopeisella ansiomerkillä vuonna 2017.

Toiselle kurssille tuli Kari Äikäs Hämeestä

Tieisännöitsijäkoulutuksen toisena vuonna oli yhtenä kurssipaikkana Häme. Hämeeseen kuuluvien kolmen maakunnan alueelta hakijoita oli 76 ja heidän joukosta valittiin 26 kurssilaista. Yksi heistä oli **Kari Äikäs**. Äikäs kertoo vaimonsa huomanneen lehti-ilmoituksen ja patistaneen puolisoaan hakemaan kurssille.

- Hetken pohdin asiaa ja päädyin laittamaan hakemuksen sisään, muistelee Äikäs.

Kurssilla vallitsi edelleen pioneerihenki, vaikka edellisenä vuonna olikin jo aivan ensimmäiset kurssit järjestetty, mutta niistä oli jo saatu oppia ja kurssin opetusta viilattu haluttuun suuntaan.

- Aiemmassa työelämässä olin työskennellyt aivan uutta luovissa hankkeissa, kuten Helsingin metroprojektissa ja tässä tieisännöinnissä aistin samanlaista innostuneisuutta siitä, että nyt ollaan luomassa jotakin aivan uutta, Äikäs kertoo.

- Tieisännöinnissä ei ole kyse pelkästään juridiikasta, tietekniikasta tai talousluvuista vaan ihmistuntemuksella on erittäin suuri merkitys. Tieisännöitsijällä pitää olla jonkinlaista auktoriteettia, jotta kykenee tiekunnan kokouksessa uskottavasti esittämään asian, Äikäs pohtii.

Kari Äikäs on osallistunut vuosikymmenien saatossa useisiin, varsin erilaisiin koulutuksiin ja osaa arvostaa TIKO-koulutusta.

- Tieisännöintikoulutuksen koin heti ensimmäisenä koulutuspäivänä positiiviseksi. Olen tyytyväinen koulutuksen laajuuteen ja ammattimaiseen otteeseen paneutua asioihin. Kaikkiin asioihin suhtauduttiin koulutuksessa kuitenkin mahdollisimman



➤ Tommi Uusimäki osallistui TIKO Tiesännöitsijäkoulutukseen koronavuonna 2020.

kansanomaisesti ja realistisesti, vaikka kyseessä merkittävältä osin olivat lainsäädäntöasiat. Käytännössä huomioitiin se, että meidän asiakkaamme ovat yksityistieasioissa suurelta osin kiinteistöjen omistajia.

Äikäs pohtii mennyttä paria vuosikymmentä hieman hämmästyneenäkin ja kertoo päässeensä nopeasti hyvään työllisyyteen tiesännöinnissä. Äikäs kertoo panostaneensa markkinointiin ja muistelee lähettäneensä toimialueellaan, Pirkanmaan ja Satakunnan rajamailla sijaitsevalle Mouhijärvellä, satoja ja satoja mainoskirjeitä tiekuntiin.

- Kolmantena vuonna havahduin siihen, että tiesännöinti työllisti minut täysipäiväisesti ja muuta ei tarvinnut enää elannon hankkimiseksi pohtia, kertoo Äikäs.

Kertomansa pioneerihengen vetämänä Äikäs päätyi jo aikaisessa vaiheessa keskittymään perusparannushankkeiden suunnitteluun ja urakoiden läpiviemiseen tiekunnan avustajana. Perushallintopalvelut vuosikokouksineen ja kirjanpitoineen Äikäs on luovuttanut kollegoilleen jo hyvän aikaa sitten.

- Perusparannushankkeet ovat tiesännöinnin suola ja pidän projektin eri osa-alueiden läpiviemisestä syntyvistä haasteista, sanoo Äikäs.

Kari Äikäs valittiin vuoden tiesännöitsijäksi vuonna 2013 ja Kari Äikäs on palkittu Suomen Tieyhdistyksen hopeisella kunniamerkillä vuonna 2016.

Tulevaisuuden näkymät tuoreen tiesännöitsijä, Tommi Uusimäen, silmin

Kiinteistötalouden diplomi-insinööri, toimitusjohtaja **Tommi Uusimäki**, osallistui Tiesännöitsijäkurssille vuonna 2020. Tommi toimii pääasiassa Pohjois-Suomessa ja tekee tiesännöitsijänä muun muassa tiekuntien aktivointityötä.

- Kiinnostus kurssille heräsi muiden töiden yhteydessä. Hoidan paljon kiinteistökauppoja, maankäytön suunnitelmia ja teen selvityksiä kiinteistöihin liittyen. Ympäristölainsäädäntö on Aalto yliopiston opiskeluaikojalta tuttu ja halusin oppia uutta. Kulkuyhteysasiat tulevat käsiteltäväksi aina kiinteistöasioiden yhteydessä ja halusin vahvistaa yksityistieosaamista kurssin myötä, Uusimäki kertoo.

- Kurssista on ollut minulle paljon hyötyä. Koulutus on katsottu monen toimeksiannon yhteydessä jopa edellytykseksi. Ilman koulutusta en olisi voinut tehdä edes tarjousta. Laaja-alaisesta osaamisesta on hyötyä.

Maanomistajien keski-ikä on melko korkea. Lyhyellä aikavälillä kiinteistöjen ja teiden pito tulee jatkumaan nykyiseen tapaan.

Moni sinnittelee itse tehden, mutta tiedustelevalta jo mitä lysti maksaa, jos tiekunta palkkasi tiesännöitsijän. Muutosta on ilmassa. Etäällä asuvien kiinteistönomistajien määrä lisääntyy ja tienvarresta ei enää löydy asioiden hoitamiseen valmiita henkilöitä. Tulevaisuudessa erilaiset tekniset ratkaisut tulevat olemaan entistä tärkeämpiä ja niistä ollaan valmiita maksamaan. Maanomistajat toivovat teknisiä ratkaisuja, jotka auttavat omaisuuden hallinnassa, Uusimäki toteaa.

- Itse tiesännöitsijänä olen huomannut, että kannattaa hankkia kumppaneita, joiden kanssa voi tehdä yhteistyötä. Esimerkiksi itse tarvitsisin kumppanin tekemään perusparannushankkeiden maastosuunnitelmia. Kumppaneita voi löytyä, vaikka omalta kurssilta. Itsekin pidin alkuun yhteyttä yksittäisten kurssikavereiden kanssa. Oma toimintafilosofiani on, että kehitän isännöintitoimintaa tekniikka edellä. Tekniikka helpottaa tekemistä ja mahdollistaa useamman tien hyvän hoitamisen, Uusimäki tiivistää.

TIKO-tiesännöitsijäkoulutuksen loivat Jaakko Rahja ja Esko Hämäläinen

Tiesännöinnin isinä voidaan pitää Suomen Tieyhdistyksestä jo eläköityneitä Esko Hämäläistä ja Jaakko Rahjaa.

- Kovin harva uskoi siihen ajatukseen, mikä meillä Eskon kanssa oli tiesännöinnistä. Olimme hyvin vakuuttuneita siitä, miten erinomainen juttu tiesännöinti oli ja kävimme esittelemässä ideaa monelle eri taholle. Neuvotteluissa tuntuma oli, että juuri kukaan ei kokenut asiaa merkittäväksi. Muistan, miten erään esittelyreissun jälkeen pysähdyimme Shellin huoltoasemalle syömään ja istuimme siinä mieli maassa, mollailemme kuin maansa myyneinä miettien, miten muut eivät ymmärtäneet asian tärkeyttä ja ajankohtaisuutta, Rahja muistelee.

Rahjan ja Hämäläisen ajatus tiesännöinnistä sai kaksi merkittävää kannattajaa: maaseudun laaja-alaisesta kehittämisestä innostuneen maaseutuneuvos **Eero Uusitalon** ja silloisen valtiovarainvaliokunnan varapuheenjohtajan **Kari Rajamäen**. Molemmat ymmärsivät asian merkityksen. Tavoitteena oli maaseudun elinvoimaisuuden parantaminen, kehittäminen ja vahvistaminen.

- Totesimme yksituumaisesti, että tiet eivät ole itseisarvo vaan väline jolla maaseutu pysyy elinvoimaisena. Nämä kaksi avainhenkilöä ymmärsivät varhaisessa vaiheessa, että tiesännöinnissä on ideaa. Tuen ansiosta vahvistui ajatus, että tästä tulee jotain ja idea viedään maaliin, Rahja kertoo.

Ensimmäinen kurssiohjelma syntyi Eskolta ja Jaakolta Imatran Valtionhotellin liki



➤ TIKO-tiesännöitsijäkoulutuksen perustajat ja puuhämiehet Jaakko Rahja ja Esko Hämäläinen.

tyhässä ravintolassa servietin kulmaan.

- Muistan elävästi, kun innosta puhkuen kävelimme ympäri ruokasalia ideoita heitellen ja toinen kirjoitteli serviettiin ajatuksia sen kun kerkesi. Seuraavana päivänä harakanvarpaat kirjattiin paperille ja kurssiohjelma muodostui. Ohjelma ja koulutuksen laajuus kehitettiin tyhjästä. Mielessämme oli kuitenkin koko ajan ne tarpeet, joita yksityisteiden vastuunkantajat olivat meille kertoneet, Rahja taustoittaa.

Viesti Alueellisilta yksityistiepäiviltä oli ollut selvä. Tiesännöitsijöille oli tarvetta! Ensimmäisillä kurssilla oli loistava kurssihenki ja ilmassa leijui uuden tekemisen ylpeys.

- Kurssihenki oli älyttömän hyvä! Kaikkien kurssilaisten kasvat muistuvat vieläkin mieleeni. Moni tiesännöitsijä mm. **Ilkka Pietiäinen** ja Mervi Laitinen ovat olleet kouluttamassa myös uusia isännöitsijöitä. Ensimmäiset 10 vuotta kurssit olivat tosi tiiviitä. Kurssihenkeä edesauttaa se, että kurssilaiset pääsevät tapaamaan toisiaan fyysisesti. Jatkokouluttautuminen kannattaa myös. Ensimmäisen kurssin pioneerit tiesivät, että he ovat tekemässä jotain uutta. He raivasivat tietä ja kehittivät toimintatapoja, loivat käytännössä kaikki toimintatavat siitä, miten toimitaan ja miten pystytään hallitsemaan useita tiekuntia. Vähitellen osasta tiesännöitsijöitä tuli päätoimisia toimijoita, vaikka toiminnasta alun perin ajateltiin vain maaseudun sivuelinkeinoa, Rahja muistelee.

Nykyisellään koulutus pohjaa paljotikin vanhaan ja hyväksi koettuun runkoon.

- Hämmästyttävä asia on, että tiesännöitsijäkoulutus on perusrungoltaan hyvin saman tyyppinen kuin ensimmäinen koulutus, Rahja tuumii.

Yrittäjyyden osakokonaisuus on jäänyt pois ohjelmasta, mutta osallistujia kannus-

tetaan osallistumaan erikseen yrittäjyyskoulutukseen. Monella kurssilaisella on jo kokemusta yrittäjyydestä.

- Sellaiset tiesännöitsijät, jotka kehittävät toimintaa päätoimiseksi tai muuten aktiivisesti, tulevat pärjäämään alalla. Työvälineet, joilla työtä tehdään, tulee olla kunnossa, jotta voi hallita paremmin isoja kokonaisuuksia. Ammattikunta vaatii osaamista ja alalla ei pärjää, ellei työhön uskalla heittäytyä rohkeasti, Rahja muistuttaa.

- Lainsäädäntö yksityistieihin, henkilötietoihin, ympäristöön liittyen muuttuu koko ajan ja tiekuntien asioita tulee entistä vaikeammaksi hoitaa pelkästään talkootyönä. Materiaalit, koneet ja tekniikka kehittyvät. Tiesännöitsijän tulee pysyä kehityksen mukana, Rahja toteaa.

Uutena asiana perusparannusten suunnittelu ja toteuttaminen ovat nopeassa kasvussa osana tiesännöintiä. Perusparannusten teettämisessä kannattaa kääntyä TIKO-tiesännöitsijän puoleen.

Tiesännöitsijät auttavat toisiaan mielellään, jos tarvitaan neuvoa tai näkemystä haasteellisissa asioissa. TIKO-tiesännöitsijäkoulutuksen käyneet tiesännöitsijät ovat 20 -vuotisen historiansa aikana vakiinnuttaneet asemansa yksityisteiden tiekuntien toiminnan ammattilaisina. Ammattikunta ei ole vielä vanha vaan nuori ja sillä on pitkä ja menestyksellinen tulevaisuus edessään. ▼

Suomen Tieyhdistys kiittää kaikkia TIKO-tiesännöitsijäkoulutuksen käyneitä tiesännöitsijöitä arvokkaasta panoksesta Suomen yksityisteiden puolesta tehdystä työstä.



➤ Alueelliset yksityistiepäivät ovat tärkeä koulutustapahtuma, joka kokoaa yksityisteiden vastuunkantajat ja tiesännöitsijät yhteisiin tilaisuuksiin eri puolilla Suomea.

Sastamala on maaseudun sähköisen asioinnin edelläkävijä

Teksti ja kuva: Katariina Pylsy, kotiseutuneuvos

Sastamala-nimi esiintyi ensimmäisen kerran muodossa Sastamall erässä kuningas Birger Maununpojan kirjeessä vuonna 1303 ja piispa Pentti Gregoriuksenpoika mainitsi Sastamalan itsenäisen seurakuntana vuonna 1328.

Uusi Sastamalan kaupunki syntyi Pirkanmaan lounaisosaan vuoden 2009 alussa, kun Vammalan kaupunki sekä Mouhijärven ja Äetsän kunnat liittyivät yhteen. Suodenniemi oli liittynyt Vammalaan jo vuonna 2007. Lisäksi Kiikoisten kunnan yhdistyminen Sastamalan kaupunkiin hyväksyttiin vuoden 2013 alusta lukien.

Yhdistymisneuvotteluissa päätettiin, että maaseututoimet, kuten maaseutu- ja lomahallinto, maaseudun kehittäminen, kaupungin metsä- ja pelto-omaisuus sekä yksityisteiden kunnossapito- ja perusparantamisavustuksien myöntäminen ja kaupungin hoidossa olevien yksityisteiden hoitovastuu siirretään maaseutulautakunnan alaisuuteen. Tielautakunnan yksityistieläin mukaisia tehtäviä hoidettiin maaseutulautakunnan alaisessa yksityistiejaostossa. Toimin Sastamalan kaupungin maaseutujohtajana ja maaseutulautakunnan esittelijänä 1.9.2021

saakka.

Kuntien yhdistymisneuvotteluissa päätettiin myös, että kaupunki osallistuu kolmen vuoden aikana yksityisteiden perusparantamisiin 500 000 euron suuruisella määrärahalta. Edellytyksenä oli, että tiekunta saa ELY-keskukselta perusparantamishakemuksen myönteisen päätöksen. Yhdistymisavustus aktivoi tiekuntia ja onneksi ELY-keskuksella oli määrärahaa myöntää avustuksia. Vuosina 2009–2011 Sastamalan alueella perusparannettiin 48 yksityistietä ja kaupungin varaama 500 000 euron määräraha ylittyi 400 000 eurolla ja hankkeille saatiin valtion rahoitusta yli kaksi miljoonaa euroa.

Sastamalan kaupungin ensimmäinen yksityisteiden kunnossapitoavustusvuosi oli haastava. Joissakin liitoskunnissa oli teiden luokitus tehty erittäin tarkasti ja kunnossapitoavustuksia maksettiin luokituksen ja tien pituuden mukaan. Eräässä kunnassa hyväksyttiin talkootyö tien kunnossapitoavustuksen lisäksi ja toisessa kunnassa ei maksettu kunnossapitoavustuksia lainkaan, koska kunta vastasi kaikkien yksityisteiden talviaurakista. Maaseutulautakunnan ensimmäinen ja suuri tehtävä oli harmonisoida ja yhtenäistää

kaikkien liitoskuntien yksityisteiden kunnossapitoa koskeva avustusjärjestelmä. Sastamalassa on Pirkanmaan laajin yksityistieverkosto. Avustusta hakevia tiekuntia on yli 400 ja yksityistiekilometrejä on lähes tuhat.

Avustusjärjestelmää hiottiin pari vuotta ja tiekuntien tasapuolisen ja yhdenmukaisen kohtelun perusteella mm. talkootyön osuutta ja hallintokuluja ei enää hyväksytty osaksi kunnossapitomenoja. Monien neuvottelujen jälkeen yksityisteiden vuosittainen kunnossapitoavustussumma määriteltiin siten, että se on enintään 65 % edellisen vuoden yksityistiehen kohdistuneista ja toteutuneista kustannuksista, mutta enintään 700 €/km, kuitenkin siten, että kunnossapitoavustuksen kilometrikohtainen avustussumma määräytyy vuosittain lopullisesti jätettyjen avustushakemusten ja talousarvion varatun määrärahan suhteessa.

Olen järjestänyt kymmeniä vuosia viljelijöiden EU-tukikoulutuksia ja Sastamalan yhteistoiminta-alueen viljelijät jättävät EU-tukihakemuksensa yli 98 prosenttisesti sähköisesti. Otin yhteyttä Matriset Oy:n perustajaan **Jarmo Leväseen** ja tiedustelin yksityisteiden kunnossapitoavustusohjelmaa. Jarmo lupasi suunnitella ohjelmaa Sastamalan tarpeita vastaavaksi. Toivoin ohjelmaan karttapalvelua ja edellisten vuosien hakemukset piti myös näkyä ohjelmassa. Jarmon kanssa olimme samaa mieltä, että ohjelman pitää olla mahdollisimman helppo ja käyttäjäystävällinen.

Muokkasimme ja testasimme ohjelmaa ja sen avulla Sastamalassa pystyttiin ensimmäisen kerran jättämään vuoden 2014 yksityisteiden kunnossapitoavustushakemukset sähköisesti. Maaseutulautakunta teki päätöksen, että hakemukset voidaan jättää ainoastaan sähköisesti, eikä paperilomakkeita käsitellä.

Jokaisella tiekunnalla on luotu tunnukset, jolla hakemus laaditaan. Hakija voi täyttää ja jättää hakemuksen ajasta ja paikasta riippumatta, vaikka ulkomailla. Kaikki tiedot ovat ohjelmassa valmiina. Hakija ilmoittaa ainoastaan yksityistiehen kohdistuneet edellisen vuoden kustannukset. Hakemuksen liitteeksi ei tarvitse kopioida eikä skannata mitään liitteitä. Yksitystien kartta, tietiedot sekä hakijoiden yhteystiedot ovat aina ajan tasalla. Jos yhteystietoihin tulee muutoksia, korjaa hakija ne hakemusta täyttäessään. Hakijalle ja tiekunnan avainhenkilöille tulee sähköpostiin kiittävä onnistuneesti jätetystä kunnossapitoavustushakemuksesta. Ohjelman käyttäjien palautteet ovat olleet erittäin positiivisia ja kannustavia.

Päätöksentekoa lautakunnassa helpottaa erittäin kattava ja informatiivinen tieavustuslaskelma, jossa on eritelty jokaisen avustusta hakeneen tiekunnan nykyiset ja edellisten vuosien kunnossapitomenot, tien kokonaispituus, avustettava pituus, maksettava avustus ym. Laskelman saa ohjelmasta



► Katariina Pylsy, kotiseutuneuvos

heti hakuajan päättymisen jälkeen. Ohjelma vähensi merkittävästi kaupungin työtä. Koko kunnossapitoavustustapahtuman elinkaari pystyttiin automatisoimaan hakumenettelyä alkaen aina maksutukseen asti. Kaupungin palveluksessa olevan kolmen osa-aikaisen henkilön työpanos pystyttiin siirtämään muihin tehtäviin. Matriset Oy lähettää lautakunnan käsittelyn jälkeen jokaiselle hakijalle päätöksen, johon on kirjattu avustuksen suuruus ja maksupäivä. Matriset Oy toteuttaa kaupungin kanssa maksatusprosessin. Suorituksissa on viitenumerot valmiina, mikä helpottaa kaupungin työtä. Ohjelman avulla maksuosoitusten kirjoitus jäi historiaan. Kun sähköinen avustusjärjestelmä otettiin käyttöön, ei yhdenkään tiekunnan hakemus ole myöhästynyt eikä lautakunnan päätöksistä ole jätetty yhtään oikaisuvaatimusta.

Silloisen Suomen Metsäkeskuksen erityisasiantuntija **Teuvo Tauran** kanssa pidimme joka vuosi yksityistietilaisuuksia. Uutta ohjelmaa esiteltiin jokaisessa tilaisuudessa ja järjestin vielä lisäksi tietokonekoulutuksia kunnossapitoavustushakua koskevaa koulutusta. Jokainen sai apua hakemuslomakkeen täytössä, jos sitä tarvitsi. Nyt Teuvo Taura toimii Suomen Tieyhdistyksen yksityistieasioiden asiantuntijana.

Innostuin yksityistieasioista ja suoritin Suomen Tieyhdistyksen yksityistieasioiden TIKO-korkeakoulun vuonna 2016 **Jaakko Rahjan** oppilana.

Nyt Sastamalan yksityisteiden kunnossapitoavustusohjelma on levinnyt moneen Suomen kuntaan. Kuntien viranhaltijat ja yksityisteiden kunnossapitoavustusten hakijat ovat erittäin tyytyväisiä, koska ohjelma ei tee virheitä eikä turhia laskutoimituksia. Ja mikä parasta, paperihakemuksiin verrattuna, hakutapahtuman elinkaaren automatisoinnin avulla kunnossapitoavustukset pystytään maksamaan paria kuukautta aiemmin tiekuntien tileille. ▼



Ilmoittaudu
Alueellisille
Yksitystie-
päiville 2023

www.tieyhdistys.fi/tapahtumat

Muuttaisinko maalle tai hankkisinko kakkosasunnon?

Teksti: Liisa-Maija Thompson, Tiejhdistys | Kuva: Verner Niilivuo

Koronapandemian myötä etätyö yleisty ja mahdollisti monille ihmisille työn tekemisen paikasta riippumatta. Pandemia ei lisännyt merkittävästi maalle muuttoa, mutta innosti monen kakkosasunnon omistajan viettämään enemmän aikaa loma-asunnollaan, samalla moni kaupunkiasuja alkoi harkita lomapaikan hankkimista suomalaiselta maaseudulta. Jotain vaikutusta pandemialla kuitenkin on ollut aiempaan verrattuna, **Suomen Kylät Ry:n Johanna Niilivuo** kertoo, että kahdessa vuodessa maansisäisessä tarkastelussa muuttovoittoa saaneiden kuntien määrä lähes kolminkertaistui ja esimerkiksi Lappi oli muuttovoittoinen ensimmäisen kerran vuoden 1962 jälkeen, kun puolestaan Helsinki ja Vantaa kärsivät muuttotappiosta 70 vuoden muuttovoiton jälkeen.

Mökkibarometrin mukaan yhä useampi suomalainen ei kiinnity ainoastaan omaan kotipaikkaansa vaan elää mieluummin monipaikkaisesti. Vuonna 2020 mökkeilijät viettivät mökeillään keskimäärin 103 vuorokautta vuodessa ja vastaajat arvioivat määrän lisääntyvän tulevaisuudessa. (Mökkibarometri, Luke)

Vuonna 2020 Ylen kysyi asiakkailtaan, mitkä asiat mietityttävät maalle muutossa. Vastaukset liittyivät työnteon mahdollisuuksiin, terveyspalveluihin, koulutukseen, harrastuksiin ja kulttuurielämään, asuinolosuhteisiin, sosiaaliseen ympäristöön, asenteisiin ja ennakkoluuloihin sekä liikenteeseen ja tieverkostoon. Liikenteen ja tieverkoston osalta vastaajia mietitytti erityisesti liikkumisen kustannusten epävarmuus, kahden auton loukkuun joutuminen ja julkisen liikenteen vähäisyys sekä autoiluun pakottavat pitkät välimatkat. Myös mökkibarometrissä selvisi, että julkisista palveluista puhuttaessa, julkiseen liikenteeseen oltiin kaikkein tyytymättömpämpiä.

Onko yksityistie maallemuuttajan mökkö?

Suomen kylät ry:n maallemuuton asiantuntija Johanna Niilivuo luotsaa Maalleasumaan.fi -sivustoa.

Maalleasumaan.fi on sivusto, joka avattiin maallemuutosta haaveilevien ja maaseutuasumista tarjoavien kylien kohtauspaikaksi. Työssään Niilivuo tekee maaseutua näkyväksi asuinpaikkana ja purkaa siihen liittyviä stereotyyppioita. Hänen työnsä liittyy maaseudun elinvoiman kehittämiseen ja kylien viestinnän sekä näkyvyyden vahvistamiseen. Suomen Kylien maalleasumaan.fi sivuston tavoite on toimia maallemuutosta haaveilevien ja maaseutuasumista tarjoavien kylien kohtauspaikkana.

- Itse maalla-asuvana on toisinaan vaikea laittaa maallemuuttajan silmälaseja päälle, mutta kyllä maaseudun infra saattaa yllättää, etenkin jos on tottunut asumaan kaupunkien katuverkon varrella. Vähäliikenteisen tieverkon kunto mietityttää ja yksityistiet ovat monelle tuntematon termi, Niilivuo toteaa ja jatkaa.

- On hyvin yleistä, että ei tiedetä mikä yksityistie on ja mitä se tarkoittaa, että asuu tai omistaa kiinteistön yksityistien varressa.



➤ Johanna Niilivuo

Maalla aiemmin asuneet paluumuuttajatkaan eivät välttämättä tiedä riittävästi yksityisteistä, sillä lapsuudessa tieasiat hoituivat sukulaisten toimesta, eikä tieasioilla lapsia vaivattu. Esimerkiksi yksityistien pidon vuosikustannukset voivat yllättää ja uudelle osakkaalle voi olla kovin epäselvää moniko osakas on jakamassa kustannuksia. Omista oikeuksista ja velvollisuuksista on epätietoisuutta samoin kuin avustusten saannin mahdollisuuksista.

Rohkeasti mukaan - Tervetuloa Tiekuntaan!

Yksityistien kustannukset edellisiltä vuosilta ja suunnitteilla olevat perusparannukset tulisi käydä ilmi kiinteistön myynnin yhteydessä. Miltä tuntuisi, jos kiinteistökaupan yhteydessä saisit omalta yksityistiekunnalta esimerkiksi tällaisen tervetuloviestin:

Hei uusi kiinteistön omistaja

Tervetuloa tiekuntaan! Tiekunnassamme on 35 jäsentä ja nelijäseninen vapaaehtoisista koostuva hoitokunta. Hoitokuntamme hallinnolliset asiat hoitaa Tarmon tieisännöinti oy. Tiekunta kokousta vuosittain ja tulet saamaan kutsun kokoukseen. Siellä päätetään tien pitoon liittyvistä asioista, vuosibudjetoinnista ja maksuista. Toivottavasti nähdään kokouksessa!

Tämän vuoden tiemaksut on jo maksettu, mutta tulet saamaan ensi vuonna laskun tien hoidon kuluista. Huolehdiathan että tiekunnalla on yhteystietosi ajan tasalla, jotta kokouskutsut ja maksupostit löytävät perille. Kiinteistösi maksusuosus on x % vuosittaisista kuluista.

Tiekuntamme tarvitsee aktiivisia jäseniä, mukavaa, että saimme sinut mukaan. Voit tutustua yksityistieoppaisiin ja tienpidon vuosikelloon osoitteessa: www.tiejhdistys.fi/yksityistiet. Voit myös olla yhteydessä sähköpostitse allekirjoittaneeseen, mikäli sinulla on kysymyksiä. Vastaan viiveellä, kun päivätöistäni ehdin.

Ystävällisesti,
Tiekunnan puheenjohtaja

Suomen Kylät ry (Finlands Byar r.f.) on maaseutu- osallisuus- ja monipaikkaisuusjärjestö, joka kokoaa Suomen paikalliskehittäjät yhden sateenvarjon alle. Yhdistys toimii valtakunnallisena yhteistyöjärjestönä kylien kehittämisessä sekä asukkaiden elinolojen ja hyvinvoinnin edistämiseksi. Se edistää Suomen kaikkiaan noin 4000 kylän, 19 maakunnallisen kyläyhdistyksen ja 54 Leader-ryhmän paikallislähtöistä kehittämistyötä. Sen

jäseniä ovat paikallista kehittämistä edistävät valtakunnalliset järjestöt, kaikki Leader-ryhmät ja maakunnalliset kyläyhdistykset, maakunnan liittoja sekä kylä- ja kaupunginosayhdistyksiä. Sen toimintaan kuuluvat tällä hetkellä Leader-, kylä-, kortteli-, KV- ja nuorisosaostot. Järjestön suurin vuosittainen tapahtuma on kesäkuun toisena lauantaina järjestettävä Avoimet kylät -tapahtuma, jossa kylät ympäri Suomen kutsuvat tutustumaan kyliin.

Helpotetaan tiekunnan uusien jäsenten epätietoisuutta

Tiekunta on aina perustettu yhteisten asioiden hoitoa varten ja siksi onkin tärkeää, että tiekunta ottaa uudet osakkaat hyvin vastaan. Kohtaamalla uudet osakkaat voidaan helpottaa asioiden hoitoa ja tehdä tiekunnan toimintaa tunnetuksi. Etenkin alussa kannattaa siirtää tietoa siitä, keneltä asioita voi kysyä ja mihin omat maksut perustuvat. Avoin tiekunnan asioiden hoito edesauttaa myös uusien vastuunkantajien löytämistä.

Yksityistien varressa kiinteistön omistaminen tarkoittaa, että kiinteistön omistajasta tulee yksityistiekunnan jäsen. Tiekunnan jäsenellä on velvollisuus hoitaa oma mak-

suosus yksityistien hoitokustannuksista. Tiekunnan jäsenellä on oikeus osallistua yhteisen tien asioita käsitteleviin kokouksiin ja päätöksentekoon.

Tiekunnassa on myös mahdollisuus tulla valituksi luottamustehtävään yksityistien hoitokunnassa ja päästä hoitamaan näin yksityistiekunnan vastuita ja velvollisuuksia laajemmin.

Suomen Tiejhdistys kouluttaa aktiivisesti yksityistieasioissa muun muassa verkkokoulutusten muodossa. Erilaiset verkkokoulutukset ja alueelliset yksityistiepäivät ovat hyvä keino paneutua yksityistietemioihin ja kasvattaa omaa ymmärrystä ja osaamista yksityisteistä. ▼

YKSITYISTIE -ANSIOMERKKI



- Yksityistie -ansiomerkkiä voi hakea tiekunta tai jokin muu yhteisö hakemuksella Suomen Tiejhdistyksestä. Hakemus on saatavilla Tiejhdistyksen internetsivuilta.
- Ansiomerkin myöntää ansiomerkkitoimikunta, jonka nimeää Suomen Tiejhdistys 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.tiejhdistys.fi/yksityistiet/yksityistieansiomerkki/>

Talvi aiheuttaa vaaranpaikkoja tasoristeyksissä

Teksti: Simo Takalammi, Suomen Tieyhdistys

Tieyhdistys järjesti yhdessä Väyläviraston kanssa tilaisuuden Parikkala – Savonlinna – radan varrella oleville tiekunnille, koneurakoitsijoille ja muillekin asiasta kiinnostuneille. Myöskään kuntien kadunpidosta ja valtion maanteiden kunnossapidosta huolehtivia tahoja ei unohdettu, koska tasoristeyksymykset ovat niille kaikille yhteisiä.

Tilaisuuden taustalla oli aiempina talvina esiintyneet ongelmat ja niistä aiheutuneet kalustovauriot.

Viime talvena rautatieoperaattorit raportoivat radanpitäjän toimivalle Väylävirastolle noin sadasta törmäyksestä lumivälilleihin tasoristeyksissä, sanoo kunnossapidon aluevastaava Ari Hämäläinen Väylävirastosta.

Tienpitäjä saattaa joutua korvausvastuuseen rautatiekalustolle aiheutuneista vahingoista, mikäli on näytettävissä vahinkojen johtuvan huolimattomuudesta tienpitäjän puolella. Mahdollinen vahinkojen korvausvelvollisuus herätti tilaisuudessa keskustelua.

Tasoristeyksen kunnossapito vaatii huolellisuutta, mutta vaikeaa se ei ole. Tasoristeykseen ajaminen vaatii tähtämistä junaliikenteen varalta ja kun samalla pitää vielä tarkkailla auraakin, on syytä keskittyä tilanteeseen, muistuttaa Ari Hämäläinen.

Tärkeintä on, ettei radalle työnnetä eikä jätetä lunta. Aura on tyhjennettävä ennen tasoristeystä ja tasoristeyksien kohdalla auraa voi hieman keventää, ettei vaurioiteta kansirakennetta. Kiskot ovat hieman kantaa alempana eli niihin ei auran terän pitäisi pystyä osumaan. Juuri ennen tasoristeystä



➤ Auran jättämä vaarallinen lumivalli Tohmajärvellä (kuva: Väylävirasto)

voi olla lyhyt kaide tai ainakin liikenne-merkkien ja mahdollisen varoituskaitoksen pylviä, mutta auran edessä työntämän lumikuorman saa yleensä purettua ennen niitä. Tärkeää on myös muistaa, ettei synny näkemäesteenä olevaa lumipenkkää.

Vahingosta on ilmoitettava Väylävirastolle

Mikäli aurauksessa jää radalle lumiaste, eikä estettä voida turvallisesti poistaa tai esimerkiksi tasoristeyksen kansi vaurioituu, on asiasta ilmoitettava välittömästi rautatien käyttökeskukseen. Yhteystiedot löytyvät jokaisessa tasoristeyksessä olevasta sinisestä kilvestä. Välittömässä vaaratilanteessa voidaan soittaa myös hätäkeskukseen 112. Muutkin turvallisuuteen liittyvät havainnot on syytä ilmoittaa matalalla kynnyksellä.

Tasoristeys vaaranpaikka oman tiekunnan osakkaille

Tasoristeysonnettomuudet tapahtuvat usein tutussa ympäristössä eli autoilijan arkiliikenteessä. Näin oman tiekunnan tieosakkaat ovat vaaravyöhykkeellä. Yhtenä syynä on ilmeinen turtuminen vaaranpaikkaan ja varsinkin vähäliikenteisten rataosuuksien ylittämässä ei tunnusteta päivittäistä riskiä. Yksittäinen ylitys saattaa vielä sujua tuurilla, mutta kun omaa kotitietä kulkee päivittäin niin valittavasti jonain päivänä tuuri ei enää riitäkään.

Tasoristeyksen kunnossapidosta tulee keskustella tiekunnassa ja asettaa riittävän korkea vaatimustaso niin tien rakenteelle kuin jatkuvalle kunnossapidollekin. Liukaudentorjunnasta on syytä huolehtia, vaikka tietä ei muutoin hiekoitettaisikaan. ▼

Tärpit tasoristeyksen onnistuneeseen talvihoitoon

- Tasoristeys on erityistä varovaisuutta vaativa kohde, ja rautatieliikennettä on aina varottava aurauksen aikana.
- Aurasnopeus on pidettävä alhaisena (10–20 km/h) ja on varottava radan rakenteita.
- Ratarakenteiden ylityksessä terää nostetaan hieman ja valitaan vaihde, jolla risteyksen voi ylittää turvallisesti.
- Aurauksen yhteydessä käytetään alusterää, jotta polanne pysyy ohuena tasoristeyksen läheisyydessä.
- Lumivallit on siirrettävä niin kauaksi radasta, että ne eivät aiheuta haittaa ratakalustolle tai -laitteille eivätkä muodosta näkemäestettä.
- On varmistettava, että raideliikenteelle ei synny vaaraa kivistä tai jäälohkareista. Tien ja radan laatutason tulee olla yhteneväinen.

Miksi aurauksen on tehtävä huolella?

- Kun lunta ei kasata näkemäesteeksi, tienkäyttäjät näkevät lähestyvän junan riittävän ajoissa.
- Radalle jääneet auraukselliset ja jäälohkareet saattavat aiheuttaa myöhästymisiä tai vakavia vaurioita junaan sen törmätessä niihin.
- Lentävät jäälohkareet voivat myös aiheuttaa vaaraa tienkäyttäjille ja sivullisille tai vaurioittaa tasoristeyksen varoituskaitteita.



➤ Parikkalassa sijaitsevan tasoristeyksen kyltti on kulunut, mutta puhelinnumerot ovat oikeat. (kuva: Simo Takalammi)

Traficomien kuulumiset

Haettavana valtionavustusta yksityisteiden kehittämisen-, suunnittelu- ja tutkimustyöhön

Traficomien myöntämä valtionavustushaku yksityisteitä koskevaan kehittämisen-, suunnittelu- ja tutkimustyöhön vuosille 2022–2024 on avattu uudelleen. Hakemuksia voi jättää ympäri vuoden. Nyt toteutettavalle hakukierrokselle on varattu noin kolmen miljoonan euron määräraha. Avustushaku on auki niin kauan kuin määrärahaa on jäljellä.

Valtionavustushakuun voi lisäksi jättää ehdotuksia kehittämisen-, suunnittelu- ja tutkimushankkeista, joilla pyritään pysyviin muutoksiin ja parannuksiin yksityisteillä. Hankkeissa tuotetaan uutta tietoa, jonka avulla voidaan vauhdittaa yksityisteiden kehitystä eri osa-alueilla.

Hanke voi olla esimerkiksi ohjeistusta yksityistielossien rakentamiseksi, tien yksiköintilaskelman automatisointia, yksityisteiden varrella olevien metsähakkuiden paikkatiedon tuottamista, yksityistielossien tyyppipiirustusten laatimista tai yksityisteiden luokittelun selvitys, kertoo erityisasiantuntija Karoliina Aalto.

Valtionavustus myönnetään hankeavustuksena ja sitä voivat hakea kunnat, kuntayhtymät sekä erilaiset yleishyödylliset ja

voittoa tavoittelemattomat yhteisöt. Tässä tarkoitettuja yleishyödyllisiä yhteisöjä voivat olla esimerkiksi erilaiset säätiöt tai yhdistykset, järjestöt, yliopistot, ammattikorkeakoulut ja tutkimuslaitokset. Kuntien ja kuntayhtymien joukkoon lasketaan muun muassa maakuntien liitot. Hakijana voi olla myös edellä mainituista tahoista muodostuva konsortio.

Tavoitteena on, että avustettavat hankkeet edistävät ja tukevat Suomen yksityistieverkoston kunnan selvitystä, kehittämistä ja tutkimusta. Hankkeet voivat esimerkiksi tuottaa uutta tietoa, palveluja, ratkaisuja, toimintamalleja yksityistieverkoston ja/tai sen tietopohjan kehittämiseksi.

Avustusta voidaan myöntää 50–80 prosenttia hyväksyttävistä kustannuksista. Avustus on harkinnanvarainen ja myön-

nettävän avustuksen määrä voi olla haettua pienempi. Avustusprosenttiin vaikuttavat muun muassa hankkeen laajuus, tulosten hyödynnettävyys ja hakijatahon omarahoitusmahdollisuudet.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom tekee päätökset valtionavustusta saavista hankkeista hakemusten sisällön ja lukumäärän perusteella määrärahojen puitteissa.

Lisätietoa avustushausta löytyy Traficomien verkkosivuilta.

Uusia ohjeistuksia tulossa

Traficom on merenkulun turvallisuusviranomaisena laatimassa turvallisuusvaatimuksia yksityistielossien osalta. Yksityistielossien turvallisuusvaatimukset-ohje julkaistaan vuodenvaihteessa Traficom.fi-sivuilla. Ohjeen tarkoitus on selkeyttää

perusparannushankkeissa vaadittavia turvallisuusvaatimuksia yksityistielossien osalta, kun aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annettu laki ja uudet turvallisuusvaatimukset astunevat voimaan vuoden alusta.

Tiekuntien siltahankkeiden suunnittelua ja kilpailutusta varten Traficom tulee laatimaan yhdessä Väyläviraston ja ELY-keskusten kanssa valmiin tilausohjeen ja -lomakkeen. Tarkoituksena on helpottaa tiekuntien siltasuunnitelmien tilaamista suunnittelutoimistolta perusparannushankkeen toteuttamiseksi. Saadakseen valtionavustusta hakija tarvitsee siltahankkeista aina silta-asiantuntijan laatima suunnitelma valtionavustushakemuksen liitteeksi. Tavoitteena on saada ohje valmiiksi vuoden 2023 aikana. ▼

Tienpitäjän vastuu ja vahinkojen korvaaminen

Teksti ja kuvat: Simo Takalammi, Suomen Tieyhdistys

Tiekunnista puhuttaessa yksi vakioaihe on vastuu tienkäyttäjille tapahtuneista vahingoista. Aiheesta liikkuu liki kaupunkilegendaan mittoihin kasvaneita niin sanottuja varmoja tietoja, mutta harvassa tiekunnassa niistä oma-kohtaisia kokemuksia on. Osa tieosakkaista kertoo kavahtavansa tiekunnan luottamustehtäviin lähtemistä vastuun vuoksi.

Lähtökohtana tieliikenteessä on tienpitäjän vastuu eli tiekunta kantaa vastuun siitä, että tie on käyttäjilleen turvallinen. Vahingonkorvauslain mukaan se, joka tahallisesti tai tuottamuksesta aiheuttaa toiselle vahingon, on velvollinen korvaamaan sen. Turvallisuus edellyttää huolellisuutta niin päivittäisessä tienhoidossa kuin pitemmän aikavälinkin toiminnassa. Tieverkon kunnossapidon ja muun tason vaatimukset vaihtelevat suuresti ja niin se on yksityisteilläkin. Yksitystien tulee palvella sen osakkaiden liikennetarvetta eli osakkaiden liikennetarpeet määrittävät tien ja sen kunnossapidon minimitason. Päätökset kunnossapidon tasosta, kuten aurauksesta ja liukkaudentorjunnasta tekee tiekunnan kokous.

On mahdollista, että satunnainen ulkopuolinen tienkäyttäjä kärsii tiestä johtuvia vahinkoja ja esittää siitä vahingonkorvausvaatimuksen tiekunnalle. Tämä koetaan yleisesti epäoikeudenmukaiseksi ja niinhän se arkijärjellä ajateltuna onkin. ”Yksityisillä varoilla ylläpidetään tietä osakkaiden tarpeita varten ja sitten joku ulkopuolinen tulee tielle rikkomaan autonsa”, on toteamus, jonka Tieyhdistyksen jäsenneuvonnassa kuulee tuohtuneella äänellä esitettyä.

Olennaista on huomata, että kyse on osakkaiden liikennetarpeesta. Ulkopuolisten autoilu ja kevyt liikenne on sallittua, mutta kunnossapidon tasoa ei määritetä heidän tarpeiden mukaan, eikä tiekunta myöskään vastaa mahdollisista vahingoista, jos tie ei tasoltaan tai ominaisuuksiltaan vastaa ulkopuolisten tarpeita. Esimerkiksi vain metsätalouden kuljetuksia palvelevalla tiellä on mahdollista rikkoa matala henkilöauto tiellä oleviin kiviin, mutta tienpitäjän vastuulla nämä vahingot eivät yleisen käsityksen mukaan ole. Jonkinlainen ongelma on

siinä, että meillä ei ole liikennemerkkiä tai muuta keinoa viestiä siitä, ettei tie kenties ole tarkoitettu henkilöautolla ajettavaksi. Useimmat kuljettajat tämän toki näkevät itsekin, mutta autoilijoita on moneen lähtöön.

Tienpitäjän vastuu edellyttää laiminlyöntiä tien kunnossapidossa

Tienpitäjän velvollisuutena on toimia tienpidon tehtävissä huolellisesti. Huolellisuusvelvoitteen laiminlyönti voi vahinkotapauksissa johtaa tienpitäjän vastuuseen.

Tiekunnalla ei ole yleistä päivystysvelvollisuutta ja näin esimerkiksi yön aikana yllättäen tapahtuneet tulvimiset tai puiden kaatumiset tien poikki eivät ole seurausta tiekunnan huolimattomuudesta. Pitempään jatkuessaan tällaisista vaurioista voi tulla tiekunnan vastuulla olevia. Jos vaurioiden korjaamiseen ja lisävahinkojen estämiseen ei ole ryhdytty kohtuullisessa ajassa voidaan tiekunnan todeta laiminlyöneen tehtävänsä tienpidossa.

Tiekunnan tulee tietysti tuntea tiensä. Jo ennalta tiedossa olevat ongelmapaikat on syytä tarkastaa nopeasti ja tarvittaessa varautua jo ennakkoon varoittavilla liikennemerkeillä. Näin esimerkiksi kevättulva ja liki joka kevät ongelmia aiheuttava rumpuputki on syytä ottaa tiekunnan erityiseen tarkkailuun. Mikäli näin ei toimita, voi korvausvastuu sivullisten vahinkoihin olla lähellä.

Tiekunnan kannattaa sopia hoitourakoitsijan kanssa töiden dokumentoinnista eli milloin on aurattu, milloin asetettu väliaikaiset liikennemerkit jne. Yleensä tällainen kirjanpito tehdään jo työstä laskuttamisenkin vuoksi, mutta aineistosta voi olla apua myös vahingonkorvausta mietittäessä.

Mikäli tiekunta on jo saanut ilmoituksia ongelmasta tai suoranaisesta vaaratilantees-

ta ja pidättäytyy siltikin ryhtymästä tarpeellisiin toimenpiteisiin, ollaan helposti tilanteessa, jossa tienpitäjän katsotaan lyöneen laimin sillä olevaa huolellisuusvelvoitetta. Näin ollen päiviä tai ainakin viikkoja tiessä oleva teräväreunainen kuoppa on jo sellainen laiminlyönti, jonka huolellisesti toimivan tienpitäjän voidaan olettaa jo hoitaneen kuntoon. Laiminlyönti johtaa vahingonkorvausvelvollisuuteen, jos seuraava autoilija hajottaa autonsa samaan kuoppaan.

Kuljettajan vastuu on kova

Ajoneuvon kuljettajan vastuu on suuri, eivätkä yksityistiet poikkea valtion maanteistä tai kuntien kaduista. Kaikilla näillä liikennöinti tapahtuu tieliikennelaissa säädettyjen liikennesääntöjen mukaisesti. Niinpä ajonopeus on asetettava olosuhteiden mukaisesti riittävän alhaiseksi ja ajoneuvo tulee pystyä pysäyttämään tien näkyvällä osalla. Tästä seuraa se, että ajonopeus on yksityisteillä usein oltava reilusti alle 80 km/h perusrajoituksen, joka on voimassa taajama-alueiden ulkopuolella, jollei muuta liikennemerkein määrätä.

Kuljettajan on siten otettava huomioon liukkauden, pimeyden, sataneen lumen ym. olosuhteiden tuomat riskit. Ajonopeus ja muukin toiminta on aina suhteutettava olosuhteisiin ja liikennetilanteeseen. Sama koskee myös ajoneuvon omia ominaisuuksia. Näin esimerkiksi hyvin matalaprofiiliset renkaat ja madallettu alusta ovat sellainen yhdistelmä, että kuljettajan on aina huomioitava autonsa rajoitteet. Tällaisen matalaprofiilisen renkaan ja vanteen vaurioituminen on käytännössä aina ajoneuvon kuljettajan vastuulla oleva vahinko. On tietysti mahdotonta asettaa tarkkaa rajaa sille, milloin vastuu siirtyy tienpitäjältä autoilijalle. Hyvin matalaprofiilisia renkaita on joissakin autoissa jo tehtaalla asennettuina eli raja ei yksioikoisesti voi mennä myöskään jälkikäteen tehdyissä muutoksissa.

Tienpitäjän vastuun kantaa tiekunta, ei hoitokunta

Vastuunkantajasta on monella väärä käsitys, eli uskotaan, että tien kunnosta johtu-



➤ Kelirikosta varoittava liikennemerkki lieventää tehokkaasti tienpitäjän vastuuta.

va vahingonkorvausvelvollisuus lankeaisi toimitsijamiehen tai hoitokunnan harteille. Vastuun vahingoista kantaa tiekunta eli maksuvelvollisuus jyvittyä osakkaille tieyksiköiden suhteessa siinä missä muutkin tienpidon kulut.

Toimielimessä toimivat henkilöt voivat joutua henkilökohtaiseen vastuuseen vain silloin, jos ovat vakavasti laiminlyöneet tehtävänsä ja vahingot johtuvat joko suoraan tahallisesta tai vakavaa huolimattomuutta osoittavasta toimista tai tarvittavien toimenpiteiden laiminlyömisestä. Normaalilla arkijärjellä käyttäen huolellisesti toimivan toimielimen jäsenet eivät joudu henkilökohtaiseen vastuuseen.

Tiekunnan kannattaa joka tapauksessa huolehtia vastuuvakuutuksistaan. Tiekunnalla on mahdollisuus ottaa vakuutus ulkopuolisille aiheutuva vahingonkorvausvelvollisuutta vastaan. Sen lisäksi tarjolla on toimielimen jäsenten henkilökohtaista vastuuta kattava vastuuvakuutus.

Vahingonkorvauskysymykset ratkaistaan aina tuomioistuimessa, jos asioista ei päästä muutoin sovintoratkaisuun. Hieman yksinkertaistaen voidaan todeta yksittäisen autoilijan kannalta yleensä olevan helpompaa hakea korvausta auton kaskosta eli autovakuutuksesta kuin ryhtyä haastamaan tiekuntaa käräjille. ▼



➤ Tyypillinen vaurio teräväreunaiseen kuoppaan ajamisesta. Isku on ollut kova ja vahingot tuskin rajoittuvat vain pyörään.

Tiekunnan toiminta vastuunsa rajaamiseksi:

- Tunne tiesi eli ongelmapaikkojen tarkkailu ja aseta tilapäiset varoitusmerkit ajoissa.
- Aseta tarvittaessa pysyvät liikennemerkit (nopeusrajoitus, varoitusmerkit jne).
- Seuraa tiesi kuntoa eli kulje tie säännöllisesti läpi. Myrskyn, rankkasateen tai tulvan jälkeen on syytä tehdä ylimääräinen tarkastuskäynti.
- Pidä kirjaa hoito- ja tarkastustoimenpiteistä.
- Huolehdi tiekunnan vastuuvakuutuksesta

Valtion yksityistieavustuksiin roima korotus

Valtio avustaa yksityisteiden peruskorjauksia ja erityiskohteiden, kuten lossien ja lauttojen, vuotuisia kustannuksia. Valtionosuutta tukikelpoisista menoista nostettiin reilusti 1.1.2023 alkaen määräaikaisesti kolmeksi vuodeksi. Tarjolla on siis lisää rahaa tiekunnille ja alentamaan tieosakkaiden omarahoitusosuutta.

Ollaksemme tarkkoja, niin muutoksella vain palataan vanhaan ja peruutetaan takavuosina tehtyjä tiukennuksia. Yleinen avustusprosentti laskettiin takavuosina 50 prosenttiin, koska avustumäärärahojen vähyys ei mahdollistanut täysimääräisiä avustuksia. Viime vuosina eduskunta on ilahduttavasti tunnistanut yksityisteiden merkityksen ja avustumäärärahaa on vuosittain osoitettu budjetissa 20–30 miljoonaa euroa. Näin osoitettua rahaa on jäänyt viime vuosina jakamatta ja osaltaan tilanne mahdollistaa avustusprosentin nostamisen.

Korotettujen avustusten rahoitus on riittävällä tasolla, sillä budjetissa oleva vuoden 2023 määräraha on 23 miljoonaa euroa ja lisäksi on käytettävissä aiempien vuosien siirtomäärärahoja noin 44 miljoonaa euroa sitomaton määräraha. Kaikki tämä on käytettävissä heti vuoden 2023 alusta lukien ja oletettavasti sitomaton määräraha saadaan käytettyä tulevien kolmen vuoden aikana.

Valtionavustuksen enimmäismäärät 2023–2025:

- tavanomaiset tien parantamiskohteet 50 % → 70 %
- merkittävimmät siltakohteet 75 % → 85 %
- luonnonolosuhteiden aiheuttamat yllättävät korjauskohteet 75 % → 85 %
- lauttapaikka ja vuosittain purettava silta 80 % → 85 %, vähintään 80 %
- talvitie 65 % → 70 %

Mitä tämä tarkoittaa aiemmin haettujen avustusten osalta?

Avustusprosentin korotus oli tervetullut parannus, mutta samalla valtasi epätietoisuus ne tiekunnat, joilla oli näpeissään uunituore avustuspäätös. Hakemus oli tehty ja käsitelty luonnollisesti vanhojen prosenttien aikana ja oikeutettu kysymys kuuluu miten korotus vaikuttaa niihin.

Hakemus sisälle vuoden 2022 puolella?

Viime vuoden puolella käsiteltyyn jätetty hakemukset myönnetään korotettujen avustusprosenttien mukaisesti.

Päätös annettu vuoden 2022 puolella?

Päätös on annettu alempien avustusprosenttien mukaisesti, mutta tilanne riippuu



Yksityisteille ennätyspotti avustuksia. Kuva: Nina Raitanen

Yksityistiet ovat osa liikennejärjestelmän kokonaisuutta ja tämä on huomioitu tuoreessa 12 vuodeksi laadittavassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuosille 2021–2032. Suunnitelmassa on linjattu valtion korottavan yksityisteiden valtionavun avustusprosenttia. Samoin hallitusohjelmaan on kirjattu, että yksityisteiden peruskorjausmäärärahat turvataan ja että myös alemman tieverkon ja yksityisteiden korjausvelan tulee vähentyä. Etujärjestöt ovat tehneet hartiavoimin töitä viestin viemiseksi päättäjien tietoisuuteen ja se on tuottanut hienosti tulosta.

Tukiprosenttien korotukset tavoitteena on kannustaa tiekuntia parantamaan ja korjaamaan yksityisteitä sekä vähentää yksityisteiden korjausvelkaa. Nykyinen maailmantilanne on nostanut huoltovarmuuden uuteen arvoon ja toimiva yksityistieverkosto parantaa merkittävästi huoltovarmuutta helpottaen kotimaisen puun kuljetuksia yksityisteiden varsilta metsäteollisuuden ja energiatuotannon tarpeisiin.

Tarjous on hyvä ja siihen kannattaa ehdottomasti tarttua, mikäli tiekunnassa on peruskorjattavaa. Harvassa sellaiset tiekunnat ovat, joissa ei olisi jonkinlaista korjausvelkaa esimerkiksi ojien perkauksen ja kuitatuksen parantamisen suhteen.

työn aloittamisesta.

Jos myönteinen avustuspäätös on saatu, mutta työtä ei ole aloitettu, on mahdollista peruuttaa myönnetty tukipäätös ja hakea sitä uudelleen. Uudessa päätöksessä käytetään uusi avustusprosentteja.

Töiden aloittaminen on kynnys, jonka jälkeen ei ole paluuta. Näin käynnissä olevat hankkeet viedään läpi vanhoilla prosentteilla, eikä niihin ole haettavissa korotusta.

Tilanne ei kuitenkaan ole niin paha kuin ensin voi kuulostaa, koska kustannusten kasvu on kuluneena vuonna ollut niin rajua, että vuosi sitten hankittujen tarjousten mukaisesti teetettynä perusparannus on monessa tapauksessa tullut merkittävästi halvemmaksi kuin vasta suunnittelupöydällä olevien hankkeiden hinta. ▼

Perusparantamishankkeen vetäminen vaatii erityisosaamista

Tieyhdistys jatkokoulutti tieisännöitsijöitä

teksti: Simo Takalammi, Suomen Tieyhdistys

Syksyn mittaan järjestetty tieisännöitsijöiden jatkokurssi on saanut opintonsa päätökseen. Kurssin vahvuus oli 16 tieisännöintipalveluja tarjoavaa ammattilaista, joista valtaosalla on jo vuosien kokemus alan tehtävistä. Kurssin opetus jakautui kolmeen erilaiseen osaan. Ensin käytiin teoriaopintoja etäyhteydellä, minkä jälkeen kokoonnuttiin kahdesti Tampereelle. Luentoja ja harjoitustöiden lisäksi Tampereen jaksoilla karistettiin luokkahuoneen pölyt ja kurssilaiset kiersivät linja-autolla maastossa erilaisia perusparannuskohteita. Kurssipäivien iltoina lämmenneessä rantasaunassa käytiin kurssipäivän tiukimmat jälkikeskustelut, jotka tieisännöinnin tehtävissä jo toimivien kollegojen välillä olivat ajoittain hyvin syvälle meneviä.

Perusparannushankkeiden osaajista pulaa

Kurssin tarkoituksena oli vahvistaa perusparannushankkeiden suunnittelun ja projektien läpiviemisen vaatimaa osaamista. Kurssin johtajana toiminut Tieyhdistyksen Teuvo Taura kertoo kurssilaisten olleen yksimielisiä lisäopintojen hyödyllisyydestä.

- Perusparannushankkeet vaativat sekä suunnittelu- että työvaiheessa sellaista osaamista, jollaista on vaikea saada muualta, kertoo Taura.

Tauran mukaan erityisesti maanrakennusosaamisen ja taloushallinnon yhdistäminen on sellaista osaamista, jota ei aivan jokaiselta löydy. Varsinkin rahoituksen hankinta ja hankkeen kustannuslaskenta ovat erityistä osaamista vaativia tehtäviä.

- Kuusinumeroisia summia maksavan hankkeen johtaminen ja läpivieminen vaatii osaamista, eikä pelkällä rohkeudella selviä. Vaikka rohkeuttakin kyllä tarvitaan, pohtii Taura

Taura kertoo kurssilaisten selvinneen kurssin tehtävistä ja tentistä hyvin.

Jatkokoulutukselle on tarvetta

Tieisännöitsijöiden jatkokurssi oli järjestyksessään toinen. Tieisännöitsijöitä on koulutettu 20 vuoden aikana liki 400 henkilöä ja jatkokurssin suorittaneita on nyt reilut 30 henkilöä. Kyse on siis valikoidusta joukosta.

- Kokeneet tieisännöitsijät ovat oppinsa ammentaneet suurella vaivalla, ja osin on oppirahatkin maksettu. Nyt kurssilla olevat ovat kertoneet, että tavoitteena on saada perusparannushankkeissa tarvittavaa osaamista valmiiksi jalostettuna ja opinnoista saadaan enemmän hyötyä yhdessä kollegojen kanssa verkottuen, kertoo Taura

Tieisännöitsijät ovat tietysti kouluttuneet jo aiemminkin ja moni heistä on käynyt erilaisia alan kursseja oma-aloitteisesti. Myös kollegojen avulla on ollut suuri

merkitys ammattikunnan osaamisen kehittymisestä, kuten vuoden tieisännöitsijäkin toisaalla tässä lehdessä kertoo. Tieisännöintiä tarjoavat yrittäjät ovat itsenäisiä ja päättävät itse millaisia palveluita tiekunnille tarjoavat.

Tiekunnat tarvitsevat ammattitaitoista apua

Yksityisteiden korjausvelka kasvaa koko ajan ja erityisesti siltujen perusparannustarve on suuri. Tiekunnalle siltaremontti osuu kohdalle vain parin sukupolven välein ja muukin perusparannus kenties kerran sukupolvessa. On selvää, että tiekunta tarvitsee asiantuntevaa apua hankkeen suunnittelussa ja läpiviennissä.

- Rahoitustilanne on parempi kuin vuosiin niin määrärahojen kuin avustuksen suuruuden osalta. Nyt on yhdestoista hetki lähteä käynnistämään perusparannushanketta, pohtii Taura.

Osaava avustaja on hyvä työrukkana tiekunnalle, mutta päätökset tieosakkaiden on kuitenkin tehtävä itse tiekunnan kokouksissa. Päätöksenteon helpottamiseksi on tärkeää, että hanke on suunniteltu ja vaihtoehdot selvitetty mahdollisimman kattavasti. Juuri tällaisessa on hyvä käyttää siihen erikoistuneiden tieisännöitsijöiden osaamista. ▼



Kurssilaiset harjoittelemassa Veikko Heikkisen johdolla yksityistiesillan kuntoarviointia. Kuva: Teuvo Taura, Suomen Tieyhdistys

Puolueet eduskuntavaalitentissä

Yksityisteiden peruskorjauksiin ja erityiskohteisiin myönnettävien avustusten rahoitustilanne on ollut viime vuosina hyvä. Vallitseva rahoitustaso on suuruusluokaltaan sellainen, jolla yksityistieverkon ylläpito onnistuu hyvin. Valtionavustuksesta puhuttaessa on muistettava tiekuntien omarahoitusosuus eli kyseessä ei ole ns. ilmaisesta rahasta vaan teiosakkaiden on maksettava osa kuluista omalla rahoituksellaan.

Viime vuosina valtion budjetista on

osoitettu 22–30 miljoonaa euroa yksityistieavustuksiin. Parlamentaaraisesti hyväksytyyn 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan valtionavustusten määrärahataso on 25 miljoonaa euroa vuodessa vuosille 2023–2032. Äänestäjien on hyvä pitää asiaa silmällä ja varmistaa eduskunnan pitäytyvän mainitussa sitoumuksessaan.

Yksityistieutiset kysyi suurilta puolueilta miten ne näkevät asian kevään 2023 edustakuntavaalien jälkeen.



Keskusta

Miten puolue näkee yksityisteiden merkityksen Suomelle ja suomalaisille?

Yksityisteillä on erittäin suuri merkitys Suomelle, suomalaisille ja maamme eri alueiden elinvoimalle. Yksityisteiden varrella asuu pysyvästi merkittävä osa suomalaisista, joiden työssäkäynnille ja muulle jokapäiväisen elämän sujumiselle teiden kunnolla on ratkaiseva merkitys. Yksityisteiden kautta kulkee paljon metsätalouden, maatalouden sekä matkailun ja muiden palveluiden kuljetuksia. Nämä kuljetukset ovat yleensä painavia. Myös mökkiläiset, etätyöntekijät, eräharrastajat, marjastajat, sienestäjät ja muut luonnossa vapaa-ajallaan liikkuvat käyttävät paljon yksityisteitä.

Hyväkuntoiset yksityistiet lisäävät liikenneturvallisuutta. Teiden hyvä kunto voi myös jopa säästää ihmishenkiä sairaustapausten, tulipalojen tms. sattuesssa, jolloin kyse voi olla sekunneista: tuleeko apu ajoissa vai ei. Yksityisteiden on oltava kunnossa kuten muunkin tieverkon.

Yksityisteiden perusparannuksia rahoitetaan valtion varoista. Yksityisteiden rahoitus on mukana ns. Liikenne12 -ohjelmassa. Miten riittävä rahoitustaso turvataan seuraavalla vaalikaudella?

Yksityisteiden rahoitustaso on päätetty parlamentaarisesti Liikenne12-ohjelmassa vähintään 25 miljoonan euron tasolle. Inflaatio on nostanut kuluja, joten Keskustan mielestä summaa on korotettava. Yksityisteille on saatu tällä hallituskaudella hyvä 20-30 miljoonan euron rahoitustaso ja hyvä taso on ylläpidettävä myös tulevilla hallituskausilla.

Yksityisteiden parantamiskohteiden valtionosuusprosentit nousevat vuoden 2023 alusta. On katsottava, riittävätkö prosenttien nostot hankkeiden liikkeelle saamiseen; tarvittaessa valtionosuusprosenttia pitää nostaa edelleen. Kuntien on varattava riittävästi yksityistiemäärärahoja. Lisäksi on selvitettävä sekä yksityisteiden tiekuntien siirtämistä arvonlisäverovelvollisiksi ja sitä kautta alv-vähennysoikeuden piiriin että valtioneuvoston ulottamista tiekuntien rahalainoihin.

(puoluetuomisto)

Perussuomalaiset

Miten puolue näkee yksityisteiden merkityksen Suomelle ja suomalaisille?

Pidämme yksityisteitä todella tärkeinä.

Yksityisteiden perusparannuksia rahoitetaan valtion varoista. Yksityisteiden rahoitus on mukana ns. Liikenne12 -ohjelmassa. Miten riittävä rahoitustaso turvataan seuraavalla vaalikaudella?

Olemme sitoutuneet Liikenne 12 ohjelmaan ja jos meistä on kiinni, niin rahoitusta mieluummin nostetaan kuin lasketaan.

(kansanedustaja Sheikki Laakso)

SDP

Miten puolue näkee yksityisteiden merkityksen Suomelle ja suomalaisille?

SDP näkee yksityisteiden merkityksen keskeisenä koko Suomen liikennejärjestelmän toimivuuden näkökulmasta. Tämän vuoksi yksityisteillä on tärkeä rooli niin suomalaisten kuin elinkeinoelämän toiminnan kannalta. Yksityis- ja metsäautotiet muodostavat valtaosan Suomen koko tieverkosta, ja ne ovat ensiarvoisen tärkeitä täydentäessään valtion tieverkkoa ja kuntien katuverkkoa. Monien taloudellemme tärkeiden tuotteiden kuten puuraaka-aineen sekä ruokaturvamme kannalta keskeisten maatalouden tuotteiden ja elintarvikkeiden logistinen ketju kulkee yksityisteiden kautta. Siksi niiden merkitystä meidän jokaisen elämälle ei sovi aliarvioida. Esimerkiksi metsäteollisuuden kuljetukset alkavat kirjaimellisesti metsästä, ja ilman yksityisteitä puuta ei välttämättä saataisi kulkemaan tehtaille.

Yksityisteiden perusparannuksia rahoitetaan valtion varoista. Yksityisteiden rahoitus on mukana ns. Liikenne12 -ohjelmassa. Miten riittävä rahoitustaso turvataan seuraavalla vaalikaudella?

Yksityisteiden rahoitus on tärkeää turvata myös tulevilla vaalikaudella. Etenkin nykyisessä kustannustilanteessa valtionavus-

tukset ovat yksityisteiden korjausten kannalta elintärkeitä, ja positiivista onkin, että tällä kaudella yksityisteiden avustuksiin on panostettu aiempaa enemmän. Keskeistä on kuitenkin varmistaa se, että Liikenne 12 -suunnitelman mukaiset avustustasot toteutuvat ja että avustusprosenttia voitaisiin Liikenne 12 -suunnitelman kirjauksen mukaisesti jatkossa korottaa. Asiaa on varmasti tärkeää pitää esillä hallitusohjelman neuvotteluissa, kuten tehtiin myös viime neuvotteluissa ja korkeammista yksityistieavustuksista saatiin kirjaukset nk. kertaluonteisiin tulevaisuusinvestointeihin vuosille 2020-2022. Lisäksi on hyvä muistaa se, että myös kuntien myöntämällä yksityistieavustuksilla on merkittävä rooli valtion avustusten rinnalla, vaikka kunnat määrittävätkin avustustason itse.

(kansanedustaja Suna Kymäläinen)

Vihreät

Miten puolue näkee yksityisteiden merkityksen Suomelle ja suomalaisille?

Valtaosa Suomen tieverkosta on yksityisteitä, joiden varrella on runsaasti palveluita ja elinkeinoja. Asukkaita yksityisteiden varrella on jopa puoli miljoonaa. Yksityistiet mahdollistavat liikkumisen harvaan asutuilla alueilla ja luontokohteissa, kuten metsissä. Yksityistiet ovat siis erittäin tärkeitä niin asukkaille, muille tienkäyttäjille kuin kunnillekin sekä kansantaloudelle.

Yksityisteiden perusparannuksia rahoitetaan valtion varoista. Yksityisteiden rahoitus on mukana ns. Liikenne12 -ohjelmassa. Miten riittävä rahoitustaso turvataan seuraavalla vaalikaudella?

Kaikki nykyiset eduskuntapuolueet ovat sitoutuneet ylläpitämään Liikenne12 -suunnitelmassa esitettyä rahoitustasoa. Liikenneväylien korjausvelkaa on tärkeää lyhentää kaikissa väyläluokissa, ja tasosta on hyvä sopia hallitusohjelmassa ja julkisen talouden suunnitelmassa

(puoluetuomisto)

Kokoomus

Miten puolue näkee yksityisteiden merkityksen Suomelle ja suomalaisille?

Yksityistiet ovat keskeinen osa Suomen tieverkosta ja esimerkiksi puunkuljetuksen huoltovarmuutta. Yksityisteiden rooli korostuu erityisesti maaseutumaisessa Suomessa ja kaupunkikeskusten ulkopuolella. Maa- ja metsätalousvaltaisilla seuduilla sekä mökkipaikkakunnilla ne ovat täysin välttämätön osa liikkumista ja liiketoiminnan harjoittamista. Yksityisteistä tulee pitää huolta ja tiekuntia tulee avustaa jatkossakin budjettivaroista. Esimerkiksi suomalaisen puutavaran liikuttamiseen tämä tieverkko on täysin välttämätön.

Yksityisteiden perusparannuksia rahoitetaan valtion varoista. Yksityisteiden rahoitus on mukana ns. Liikenne12 -ohjelmassa. Miten riittävä rahoitustaso turvataan seuraavalla vaalikaudella?

Suomi elää tavaroiden, ihmisten, palveluiden ja datan liikkeestä. Kun liike lakkaa, syntyy myös tulppa kasvuille. Teiden kunto on keskeinen osa kaupunkiseutujen ja maaseutumaisen Suomen saavutettavuutta ja kilpailukykyä.

Kokoomus on aidosti sitoutunut 12-vuotiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja sen rahoitustasoihin. Valinta poiketa suunnitelmasta on ollut lyhytnäköinen valinta hallitukselta, sillä korjausvelan kasvua ei saada pysäytettyä ja käännettyä laskuun ilman määrätietoista tekoja.

Tämän lisäksi kokoomus on varannut vaihtoehdot budjettiin 500 miljoonan euron ”Koko Suomi kuntoon” -kokonaisuuden, jolla edistettäisiin asumista ja liikennettä tukevia paikallisia hankkeita ympäri Suomea. Valtion omaisuutta laitettaisiin siis ”töihin” satojen miljoonien edestä parantamaan kaikenasteisia tie- ja väylähankkeita.

(puoluetuomisto) ▼

Tie- ja siltatietoa tiekunnille ja tienkäyttäjille

Suomen metsäkeskus aloitti elokuussa mittavan työn, jossa kartoitetaan Suomen yksityisteiden ja niiden siltojen kuntoa, selvitetään energiapuuterminaalien tilanne ja tarve, sekä kannustetaan tiekuntia teiden perusparannukseen ja kunnossapitoon. Tavoitteena on tuottaa sähköistä kuntotietoa teistä ja silloista muun muassa tiekuntien ja tienkäyttäjien tarpeita varten.



Yksitystien tulee olla käyttötarkoituksen mukaisessa kunnossa. Kunnossapitotoimenpiden lisäksi tulee tien perusparannus jossain vaiheessa ajankohtaiseksi. Kuva: Timo Pisto

Suomen metsäkeskuksen TIESIT-hankkeessa kartoitetaan seuraavan kahden vuoden aikana Suomen yksityisteiden ja niiden siltojen kuntoa. Keskeisiä ja kartoitettavia yksityisteitä Suomessa on noin 200 000 kilometrin verran ja siltoja noin 6 500. Lisäksi tehdään selvitystä energiapuuterminaalien nykytilanteesta ja niiden kehittämistarpeista. Maa- ja metsätalousministeriön rahoittaman hankkeen budjetti on 5 miljoonaa euroa ja toteuttamisaika 2022-2024.

Kartoitettua tietoa yksityisteiden ja siltojen kunnosta sekä energiapuuterminaalista kerätään sähköiseen palveluun. Tietoa voivat lähitulevaisuudessa hyödyntää muun muassa tienpitäjät, tienkäyttäjät, rahoittajat ja palveluntuottajat.

Laajojen kuntokartoitusten lisäksi TIESIT-hankkeessa kannustetaan tiekuntia yksityisteiden perusparannukseen ja kun-

nossapitoon sekä tuotetaan tietoa koulutuksen ja neuvonnan tueksi.

Yksitystiet ovat merkittävä osa tieverkostoa

Yksitysteiden merkitys on erittäin suuri puu- ja energiahuollon, vakituisten asutuksen, maa- ja metsätalouden ja muidenkin elinkeinon turvaamisessa. Sähköistä tietoa yksityisteiden ja siltojen kunnosta on tällä hetkellä kuitenkin vähäisesti saatavilla.

Tiedon puute on tunnistettu jo vuosia sitten ja Metsäkeskus onkin valmistellut erilaisia toimenpiteitä asian korjaamiseksi yhteistyössä eri toimijoiden ja sidosryhmien kanssa. TIESIT-hankkeen käynnisti lopullisesti kevään aikana muuttunut tilanne maailmalla.

- Raaka- ja energiapuutoimitusten loppuminen Venäjältä sekä muut kevään aikana tapahtuneet ratkaisut johtivat siihen,

että tuli tarve ryhtyä selvittämään tärkeän yksityistieinfran kuntoa ja investointitarpeita. Metsäkeskukselle ja hankekumppaneille tehtävä on iso haaste, johon tartumme vastuullisesti ja hyödyntäen tehokkaasti toimialan palveluntarjoajien osaamista, sanoo erityisasiantuntija Timo Pisto Suomen metsäkeskuksesta.

Tiekunnille ja tienkäyttäjille tietoa päätöksenteon

Tiekunnat ja muut yksityisteiden tienpitäjät ovat TIESIT-hankkeen yksi tärkeimmistä kohderyhmistä. Hankkeessa tuotettava sähköinen kuntotieto teistä ja silloista tuo tiekunnille apua esimerkiksi perusparannus- tai siltahankkeen käynnistämiseen liittyvässä päätöksenteossa.

- Tieto huonokuntoisesta sillasta voi lisätä epävarmuutta ja huolta tulevasta korjauskustannuksista, mutta toisaalta tuotettavan tiedon avulla pystymme parantamaan myös tiekuntien tietämystä tienpitoon liittyvistä vastuista ja velvoitteista, Pisto toteaa.

Positiiviset näkymät yksityistierahoituksen osalta tuo helpotusta tiekuntien ja tiesakkaiden maksuusuuksiin tie- ja siltahankkeiden toteuttamisessa. Ajankohta rahoitusmuutoksille ja tulevalle tie- ja siltatiedolle ei voisi olla parempi. Näistä molemmista kannattaa tiekuntien ottaa kaikki hyöty irti ja varmistaa tien käyttötarkoituksen mukainen kunto pitkälle tulevaisuuteen.

Metsäkeskus on mukana tulevan kevään alueellisilla yksityistiepäpäivillä. Tervetuloa paikanpäälle keskustelemaan tienne tai sillan kunnosta ja niihin liittyvistä tarpeista. Lisätietoa TIESIT-hankkeesta osoitteesta <https://www.metsakeskus.fi/fi/hankkeet/tiesit-puu-ja-energiahuollon-turvaaminen>



Rovaniemellä toimivan Sonkakivalon tiekunnalle on valmistunut uusi puupalkkisilta syksyn 2022 aikana. Vanhaa siltaa ei kannattanut enää kunnostaa vaan se sai väistyä uuden tieltä. Kuva: Timo Pisto



Heikosti kantavalla yksityistiellä joudutaan rajoittamaan raskaita puunkuljetuksia kevät- ja syyskelirikkojen aikana. Kuva: Timo Pisto

Lisätietoja:

Timo Pisto
erityisasiantuntija
Suomen metsäkeskus
p. 044 710 4342
timo.pisto@metsakeskus.fi

Juha Miilumäki on vuoden 2022 tieisännöitsijä

teksti: Simo Takalammi, Suomen Tieyhdistys

Tieisännöitsijät valitsivat vuoden 2022 tieisännöitsijäksi iiläisen Juha Miilumäen Pohjois-Pohjanmaalta. Hän on alueensa ensimmäisiä tieisännöitsijöitä ja tehnyt pitkän työn tieisännöinnin kehittämisessä.

Juha Miilumäki kertoo valintansa tulleen yllätyksenä, mutta arvostaa korkealle kollegojensa osoittamaa kunnianosoitusta. Miilumäki kertoo ajatelleensa, ettei ole tehnyt mitään ihmeellistä vaan arkista puurtamista. Samaan hengenvetoon Miilumäki kiittää kollegoita luottamuksesta ja ennen kaikkea vuosien varrella yhteistyössä olleita tiekuntia.

- Ilman asiakkaita yrittäjän toiminta olisi mahdotonta ja luottamus on tieisännöinnissä erittäin tärkeää, miettii Miilumäki.

Juha Miilumäki on laajasti tunnustet-

tu pyyteettömästi työstään tieisännöinnin eteen ja lukuisat kollegat ovat kertoneet saaneensa Miilumäeltä tukea tarvittaessa.

- Tieisännöinnin alkuvaiheessa jouduimme pätkäilemään monia aivan uusia asioita ja oppia tuli välillä kantapäänkin kautta, muistelee Juha Miilumäki.

- Olen jakanut kokemuksiani virkaiältään nuoremmille kollegoille, jottei heidän tarvitse kaikkea keksiä itse, jatkaa Miilumäki.

Aivan viime aikoina Miilumäki kertoo tehneensä päätöksen keskittyä yksityisteiden perusparannushankkeiden suunnitteluun ja yksiköintien tekemiseen. Isännöinti-asiakkaana olleista noin 60 tiekunnasta valtaosa on jo siirtynyt kollegoiden hoitoon.

- Perusparannusten kysyntä on suurta ja vielä hurjemmaksi se kasvaa valtionavustusten avustusprosentin myötä, kertoo

Miilumäki.

Juha Miilumäki valmistui tieisännöitsijäksi vuonna 2006 ja hän on kuluneiden 15 vuoden aikana tehnyt hartiavoimin työtä ammattikunnan kehittämiseksi nykyiseen laajuuteensa. Kollegat ovat kertoneet arvostavansa suuresti Miilumäen toimintaa Pohjois-Pohjanmaalla tieisännöinnin eteen. Kollegat tiivistävät näkemyksensä kaikkia pyyteettömästi auttavasti tiimipelaajasta.

Valinnan vuoden tieisännöitsijäksi tekevät edellisenä kymmenenä vuotena vuoden tieisännöitsijäksi valitut kollegat. Valitukseen ei riitä pelkät ”virkavuodet” tieisännöitsijänä, eikä eniten ääntä pitävä myöskään ole etusijalla. Vuoden tieisännöitsijät ovat edistäneet ammattikuntansa toimintaedellytyksiä joko innovaatioilla tai pitkäaikaisella puurtamisella. ✓



Houtunsaaren tiekunnassa laitettiin tiet ja sillat kuntoon

Hankkeen puuhanainen palkittiin Tieyhdistyksen yksityistieansiomerkillä

Teksti: Nina Raitanen, Tieyhdistys | Kuvat: Maritta Polvinen

Houtunsaaren tiekunta sijaitsee Mikkelin seudulla ja sen pituus on 4,9 kilometriä. Tammikuussa 2020 Houtunsaaren ja Laamalan välisen Sorvasalmen putkisillan kunto todettiin tarkastuksessa huonoksi ja sillalle asetettiin painorajoitus. Turvallisen liikennöinnin ja sillan kestävyuden varmistamiseksi asetettiin sillalle painorajoitus. Sorvasalmen putkisilta valmistui ripeästi jo saman vuoden marraskuussa. Sillan uusimisen kustannukset olivat noin 100 000 euroa, josta valtion avustuksella katettiin 75% ja Mikkelin kaupungin avustuksella 20%. Valtion ja kunnan avustusten jälkeen tiekunnan osuudeksi jäi 4600 euroa.

Seuraavana kesänä 2021 tiekunnassa toteutettiin myös perusparannushanke. Elokuussa aloitettiin vesakon raivauksella ja viimeiset murskeet levitettiin juuri ennen ensilumia. Hankkeessa oja perattiin 10,8 kilometriä ja samassa yhteydessä asennettiin tai uusittiin 24 rumpua. Tien kuivatus-

ta parannettiin louhimalla hieman yli sata metriä ojissa olleita kallionkärkiä. Tiealueen kapeus ei mahdollistanut tien leventämistä, mutta uusia ohituspaikkoja tehtiin reilut kymmenen kappaletta. Nyt lähes joka kohdasta näkyy ohituspaikasta seuraavaan. Kantavuuden parantamiseksi asennettiin runsas 1400 metriä suodatinkangasta sekä levitettiin 54 rekkakuormallista kalliomursketta. Kulutuskerrokseen levitettiin soramursketta vielä 52 rekallista. Työn kustannusarvio oli 100 000 euroa. Hankkeelle haettiin valtion (50%) ja Mikkelin kaupungin (30%) avustusta. Omarahoitusosuus 20 000 euroa kerättiin korotettuna tieyksikkömaksuna neljässä erässä.

Tiekunta haki hankkeen puuhanaiselle Tieyhdistyksen yksityistieansiomerkin

Tiekunta haki puheenjohtajalleen ja hankkeiden puuhanaiselle diplomi-insinööri **Maritta Polviselle** Tieyhdistyksen yksi-

tystieansiomerkkiä, joka myönnettiin hakemuksesta. Merkki luovutettiin puheenjohtajalle tiekunnan vuosikokouksessa 2.7.2022 Laamalansaaren vanhalla koululla.

- Maritta Polvinen hoiti hankkeiden suunnittelun ja rahoituksen nopeasti ammattitaidolla ja hoitaa tiekuntaa esimerkiksi. Vähintä mitä voimme hoitokunnassa tehdä, oli anoa hänelle ansiomerkkiä, kiittelee Houtunsaaren yksityistien hoitokunnan jäsen **Timo Flinck**.

- En missään nimessä osannut odottaa tällaista huomiota. Todella hämmäntävää.

Mutta olihan se hienoa huomata, että muut hoitokunnan jäsenet katsoivat panokseni olleen ansiomerkin arvoisen. Tieosakkailta on myös tullut paljon kiitosta, Maritta Polvinen kiittelee.

Timo Flinckin mielestä tiekuntien vastuunkantajia kannattaa muistaa ja samalla huomioda heidän tekemänsä työ yhteisön hyväksi.

- Monet henkilöt, jotka uhraavat omaa aikansa pyyteettömästi yhteisön hyväksi ansaitsevat huomionosoituksen, Flinck toteaa.



➤ Rumpu asennettiin tammikuussa 2020 Houtunsaaren ja Laamalan välisen Sorvasalmeen.



➤ Maritta Polvinen

Millaista on olla tiekunnan vastuunkantajana ja vetää läpi iso hanke? Maritta Polvinen kertoo:

Taustani entisessä Liikennevirastossa oli naapureiden tiedossa ja siitä alkoi lievä painostus. Pari vuotta kypsyttelin asiaa ennen kuin suostuin puheenjohtajaksi, enkä ole vielä katunut. Työ tiekunnassa ja puheenjohtajuus oli hyppy tuntemattomaan. Olin toki seurannut vieressä, kun kollegat valmistelivat avustuksiin liittyvää ohjeistusta, mutta nyt oli aika perehtyä niihin sekä Tieyhdistyksen oppaisiin. Olenkin oppinut paljon uutta, tutustunut alan toimijoihin ja tieosakkaisiin sekä voinut sähköistää tiekunnan hallintoa. Tämä kaikki on pitänyt eläkeläisen virkeänä, onneksi minulla on ollut riittävästi aikaa käyttää tähän kaikkeen.

Millaista isojen hankkeiden läpivieminen on?

Projektipäällikkyyks oli tietysti tuttua, mutta kaikki muu oli uutta. Välittömästi kauteni alussa tuli eteen kiireellisesti toteutettava

siltahanke ja heti perään tieosakkaat alkoivat ehdottaa tien perusparannusta.

Vuosikokouksessa oli esitetty huoli 1980-luvun alussa rakennetun putkisillan kunnosta. Lähes ummikkona ryhdyin etsimään osaamista Mikkelin seudulta. Mikkelin kaupungin yksityistieasioista vastaava virkamies oli verkostoitumisessani suuri tuki. Alueelta löytyi silta-asioihin perehtynyt konsultti, joka tarkastuksessa totesi putkisillan pahasti syöpyneeksi ja osin jo menettäneen muotonsakin. Tammikuussa 2020 sillalle asetettiin painorajoitus ja käynnistettiin uusimisprojekti tilaamalla samalta konsultilta suunnitelma kustannusarvioineen.

Koronakeväänä ylimääräisen kokouksen järjestäminen ei ollut mahdollista, mutta onneksi olin jo ehtinyt koota tieosakkaiden (78 kpl) sähköpostiosoitteet yli 90 prosenttisesti. Varmistin ELY:stä hyväksyttäväksi sähköpostitse ja kirjeitse toteutettu päätöksenteko avustushakemuksen pohjaksi. Hyväksyttiin. Kirjoitin perustelut ja päätösehdotukset selkeästi tieosakkaille lähetettyyn viestiin ja kirjeeseen. Hanke sai yksimielisen hyväksynnän, mutta rahoitusmallista jouduimme keskustelemaan: tasajako vai tieyksikköiden mukaisesti. Tieyhdistyksen neuvonta piti yksikkökohtaista jakoa lainmukaisena. Mielestäni tätä asiaa kannattaisi lainsäätäjän pohtia uudelleen. Me kaikki sillan yli kulkevat hyödyimme siitä saman verran, tulemme sitten vierestä tai kolmen kilometrin päästä.

Sähköiseen päätöksentekoon osallistui yli 70 % tieosakkaista. Tämä oli noin kolme kertaa enemmän kuin osallistujia on ollut perinteisissä vuosikokouksissa. Ilman uuden yksityistielain mahdollistamaa sähköistä päätöksentekoa meidän hankkeemme olisi siirtynyt vuodelle. Tätä silta painorajoitettunakaan ei ehkä olisi kestänyt.

Tiekunnan päätöksen jälkeen kerättiin ylimääräinen tiemaksu kattamaan omara-

hoitusosuus (5%) ja haettiin avustuspäätökset ELY-keskukselta ja kaupungilta. Oli hienoa havaita kuinka ELY:n prosessi oli saatu sähköistettyä ja asia hoitui nopeasti.

Meille ulkoisen asiantuntijan käyttö kilpailutuksessa, materiaalien hankinnassa ja toteutuksen valvonnassa oli välttämätöntä. Asiantuntijalla oli tieto ja kokemus seudun osaavista urakoitsijoista ja materiaalien toimittajista. Putkisillan toteutus (100 000 euroa) ei kiinnostanut isoja urakoitsijoita, mutta onneksi paikalliselta toimijalta saatiin hyväksyttävä tarjous ja toteutus loka-kuussa 2020 sujui ongelmitta.

Kevään 2020 kelirikko oli ollut erittäin paha. Pahimpiin paikkoihin oli jouduttu ajamaan usea rekallinen mursketta, jotta henkilöautoilla oli mahdollista päästä mökeille. Useiden tieosakkaiden toiveista johdettuna päätimme hoitokunnassa ehdottaa jo saman kesän vuosikokoukselle perusparannuksen toteutusta heti seuraavana vuonna. Tämä hyväksyttiin ja toteutettiin samaisen konsultin suunnitelman, kilpailutuksen ja valvonnan tukemana syksyllä 2021. Hanke kilpailutettiin kahdessa osassa: ojien perkaus ja murskeen ajo. Suoraan tilattiin louhintatyö. Koska kaikki toimijat olivat paikallisia ja tottuneet yhteistyöhön, toteutus meni sujuvasti aikataulussa.

Kahden 100 000 euron hankkeen toteutus peräkkäisinä vuosina ei olisi ollut mahdollista ilman avustuksia. Siltahanke sai valtiolta 75% ja Mikkelin kaupungilta 20%. Perusparannukseen saimme avustusta vastaavasti 50% ja 30%.

Millaista neuvoja tiekunnille, jotka ovat aloittamassa ison hankkeen?

Minulle verkostoituminen ja nöyrä uteliaisuus olivat avain onnistumiseen. Kannattaakin verkostoitua ja kysellä muiden kokemuksia sekä hankkia rohkeasti asiantuntijapalveluita. Asiantuntija voi tukea

hoitokuntaa hallinnollisissa ja teknisissä asioissa, urakoitsijoiden ja materiaalityöntekijien löytämisessä sekä puolueettomana ratkoa mahdollisia sisäisiä erimielisyyksiä. Tiekunnassa, kuten yleensäkin tieasioissa, asiantuntijoita ja neuvoja löytyy. Kaikkia on kuultava, mutta valitettavasti kaikkia miellyttäviä ratkaisuja ja päätöksiä on mahdollista tehdä.

” Yleisten teiden huono kunto on vain kärsittävä, mutta jokainen tiekunta voi vaikuttaa omien teidensä kuntoon.

Jo ennen hankepäättöstä kehoitan hyödyntämään ELY:n asiakaspalvelusta ja kunnista saatavaa henkilökohtaista neuvontaa sekä perehtymään alan oppaisiin. Hankkeen läpiviennin helpottaa, kun tuntee koko parin vuoden prosessin eri vaiheet ja päätöksentekopisteet. Erityisesti tiekunnan päätöksiä edellyttävät kohdat on hyvä tunnistaa ja aikatauluttaa vuosikokouksien yhteyteen. Vuotta kahta ennen tulisi käynnistää myös riittävän omaraohoituksen keräys. On huomattava, että tiekunnan on maksettava hankkeen kaikki viimeiseen avustuserään (n. 10%) liittyvät laskut ennen kuin voi hakea avustuserän maksatusta. Tämä olisi siis oltava kassassa omaraohitusosuuden päälle.

Yleisten teiden huono kunto on vain kärsittävä, mutta jokainen tiekunta voi vaikuttaa omien teidensä kuntoon. Varmasti Suomessa on vielä paljon näitä vanhoja metsäteiksi rakennettuja teitä, jotka eivät enää palvele kasvanutta vapaa-ajan liikennettä. Lainsäädännön esteet ovat poistuneet ja vapaa-ajan liikennettä palvelevat tiet voivat hakea avustusta, ensi vuonna avustusprosentitkin saattavat nousta, joten rohkeasti hommiin! 📌

Uuden tieosakkaan ABC

Teksti: Teuvo Taura, Suomen Tieyhdistys

Nykään useimmat meistä asuvat yleisten teiden tai katuverkoston vaikutusalueella. Tällöin ei tarvitse huolehtia tiestön kunnossapidosta, koska se on joko ELY -keskuksen tai kunnan vastuulla. Mutta jos ostat tai perit loma-, asuin- tai metsäkiinteistön, niin useimmiten se sijaitsee yksityistien vaikutusalueella. Siis kiinteistölle pääsee kulkemaan vain käyttämällä yksityistietä, jolloin sinusta kiinteistön omistajana tulee tieosakas. Tieosakkuudesta seuraava oikeuksia, mutta myös velvollisuuksia.

A Yksityisteitäkin on erilaisia

Yksityistiet, joiden käyttäjinä on useita kiinteistöjä, ovat useimmiten niin sanottuja toimitusteitä. Tällöin yksityistietoimituksessa on aikoinaan määritely, millä kiinteistöllä on kyseiseen tiehen tieoikeus. Kiinteistön tieoikeus selviää kiinteistörekisteriotteelta. Jos kiinteistörekisteriotteesta on maininta siitä, että kiinteistöllä on oikeus tiekunnan tiehen, niin silloin yhteisen tien asioiden hoitamiseksi on perustettu tiekunta. Tieasioita voidaan hoitaa myös järjestäytymättömänä. Silloin tieosakkaiden on oltava yksimielisiä ja sovittava tienpidosta keskenään. Tiekuunnallisilla teillä on nimettyä henkilö tai henkilöitä, jotka vastaavat tien hallinnon ja kunnossapidon hoitamisesta.

B Tieosakkaan velvollisuuksia

Uuden tieosakkaan velvollisuus on ilmoittaa yhteystietonsa tiekunnan vastuuhenkilölle. Vastuuhenkilön nimi ja yhteystiedot selviävät maanmittauslaitoksen yksityistierekisteristä. Tosin kaikki vastuuhenkilöt eivät ole muistaneet yksityistielain vaatimaa ilmoitusta tehdä. Tällöin on hyvä kysyä edelliseltä omistajalta tai naapurikiinteistön omistajalta vastuuhenkilön yhteystietoja.

Toinen merkittävä velvollisuus tieosakkaalla on osallistua tienpidon kustannuksiin tiestä saatavan hyödyn ja tien käytön mukaisesti. Tieosakkaiden maksut määräytyvät tieyksiköinnin perusteella. Siksi tieosakkaan on myös ilmoitettava, millaista liikennettä hänellä kyseisellä tiellä on. Metsien osalta tilanne on usein selkeä, sillä yksiköt perustuvat pinta-alaan ja käyttömatkaan, joten omistajavaihdos ei vaikuta yksikkömäärään. Sen sijaan lomakiinteistöjen kohdalla voi yksikkömäärä muuttua, jos uusi omistaja käy kiinteistöllä useammin tai harvemmin kuin edellinen omistaja. Myös entisten maatilojen pääraakennusten sekä pihapiirin talousrakennusten omistajavaihdokset aiheuttavat usein muutostarvetta yksiköintiin. Tiloihin saatetaan perustaa esimerkiksi hevostalli, jolloin yksiköiden laskentaa varten on ilmoitettava tallin pitämisestä yksityistielle aiheutuva liikenne.

Lisäksi tieosakkaan on pidettävä liittymänsä kunnossa, liittymärumpu mukaan lukien sekä omalta osaltaan huolehtia siitä, että tiekunnan tie pidetään käyttötarkoitusta vastaavassa kunnossa. Jos esimerkiksi tiehen on tullut niin syvä kuoppa, että se on liikenneturvallisuuden kannalta vaarallinen, on jokainen tieosakas velvollinen merkitsemään sen ja ilmoittamaan siitä tiekunnan vastuuhenkilölle.

C Tieosakkaan oikeuksia

Tieoikeuden saatuaan tieosakkaalla on oikeus käyttää tietä tarvitsemaansa liikenteeseen ja kuljetusten suorittamiseen,

kuitenkin niin, että tielle ei saa aiheuttaa tarpeetonta vahinkoa. Mikäli tielle on perustettu tiekunta, tieosakkaalla on oikeus käyttää koko tietä. Tiekuunnallisilla teillä tieosakkaalla on oikeus osallistua tienpitoa sekä tien hallintoa koskevaan päätösten tekemiseen. Tämä mahdollisuus on tiekunnan kokouksessa sekä vuosikokouksessa, että tarpeen mukaan pidettävässä ylimääräisessä kokouksessa. Kokouksessa päätetään tienhoidon tasosta vahvistamalla talousarvio sekä tieosakkailta perittävien maksujen suuruudet vahvistamalla maksuunpanoluetelo. Tieosakkaalla on oikeus tutustua maksuunpanoluetteloesitykseen kahta viikkoa ennen kokousta. Päätökset tehdään enemmistöperiaatteella kokouksessa läsnä olevien tieosakkaiden kesken. Jos itse ei pääse paikalle, voi valtuutta toisen henkilön edustamaan itseään kokouksessa. Tällöin on syytä tehdä kirjallinen valtakirja.

Tieosakkaalla on oikeus tehdä myös tienpitoon liittyviä aloitteita sekä oikeus vaatia yksiköitä uudelleen laskettavaksi, jos tien käyttö on oleellisesti muuttunut siihen nähden, mitä voimassa olevassa yksiköinnissä on huomioitu. Mikäli yksiköinti on ollut muuttumattomana vähintään viisi vuotta, tieosakas voi vaatia yksiköintiä kokonaan uudelleen laskettavaksi.

Uusi tieosakas

- selvitä tiekunnan vastuuhenkilö
- Ilmoita yhteystietosi tiekunnan vastuuhenkilölle
- jos kyseessä on yhteisomistuksessa oleva kiinteistö, ilmoita kenelle tiemaksulasku lähetetään
- ilmoita myös sähköpostiosoite
- ilmoita tien käytön laatu ja määrä
- osallistu tiekunnan kokoukseen
- tarkasta maksuunpanoluetteloesityksestä tiemaksusi suuruus
- maksa tiemaksu viimeistään eräpäivänä
- seuraa tien kuntoa ja merkitse mahdolliset vaaranpaikat
- muista, että vain hoitokunta tai toimitsijamies saa tilata tienpitoon liittyviä töitä

Avainsanoja

Tiekunta

Tiekuntaan kuuluvat kaikki ne kiinteistöt ja kiinteistöjen omistajat, joilla on kyseiseen tiehen tieoikeus.

Hoitokunta

Tiekunnan asioiden valmistelua ja täytäntöönpanoa varten valittu toimielin, johon valitaan yleensä 3-5 jäsentä.

Toimitsijamies

Tiekunnan asioiden valmistelua ja täytäntöönpanoa varten valittu henkilö. Tällöin ei ole valittu hoitokuntaa.

Tieisännöitsijä

Koulutuksen saanut yksityistieasioiden ammattilainen, joka huolehtii käytännön tienpito- ja hallintotehtävistä tiekunnan tai tieosakkaiden kanssa tehdyn sopimuksen mukaisessa laajuudessa.

Tieyksiköinti

Tieosakkaan tiestä saaman hyödyn määrittäminen, joka käytännössä perustuu tieosakkaan kokonaisliikenteen arviointiin. ▼

Yksityistieavustuksella korjataan siltoja Alavudella

Teksti: Soile Kauttio, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus | Kuvat: Alavuden kaupunki



► Ruunun silta rakennettiin ELY:n avustuksella uusiksi.

Alavuden kaupunki on hyödyntänyt yksityistieavustusta useita kertoja ja useana vuonna peräkkäin. Kohteet ovat olleet lähinnä siltojen ja isojen rumpujen korjauksia. Useat sillat on rakennettu 70-80 -luvulla, joten ne ovat tulleet tiensä päähän. Luonnonvoimillekaan ei voi mitään. Välillä myös tulvat romahduttavat siltoja.

- Kohteet on valikoitu pisteytyksen mukaan. Joskus saattaa tulla pikaisiakin korjauksia, jos silta on täysin romahtanut. Mielestäni tärkein tavoite siltojen kunnostuksissa on, että ihmisillä olisi turvallista kulkea, kertoo kunnallistekniikan päällikkö Timo Kiviniemi Alavuden kaupungilta.

Alavuden kaupunki on tehnyt usean Alavuden alueella olevan yksityistiekunnan kanssa hoito- ja kunnossapitosopimuksen. Kiviniemi kantaa kuitenkin huolta passiivisista tiekunnista, varsinkin niistä tiekunnista, joiden hoito on siirtynyt kaupungille.

- Teiden kunto vain huononee ja rahat

vähenevät. Itse olen ainakin pitänyt yksityistieavustusta äärimmäisen tärkeänä. Moni kohde olisi kyllä jäänyt tekemättä ilman tätä avustusta, Kiviniemi jatkaa.

Sähköistä hakemista hän pitää helppona ja rahat ovat tulleet nopeasti.

- Ja Mikaelilta (Björse) on aina saanut apua, kun on kysynyt, kertoo Kiviniemi.

Mikael Björse Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksesta toteaa, että tällä hetkellä avustusta yksityistieiden parantamiseen on hyvin käytettävissä. Hänen mukaansa avustuksen hakeminen on helppoa.

- Tärkein kriteeri avustukselle on se, että hakijana on tiekunta.

Siltojen korjaamisen avustus on 75 prosenttia kustannuksista. Lisäksi avustusta kohdennetaan teiden kantavuuden parantamiseen sekä tulva- ja routavaurioiden korjaamiseen. Avustuksen määrä näissä on n. 50 prosenttia. Avustettavan hankkeen kustannusarvion pitäisi olla minimissään 10 000 euroa. ▼

Tiekuntia koskevia oikeustapauksia

Uusi yksityistielaki muutti tiekuntien muutoksenhaun ja moitekanne on nostettava kärjäoikeudessa. Kärjäoikeuksista on saatu jo koko joukko tuomioita ja hovioikeuksissakin on ratkaistu ensimmäisiä kanteita. Ensimmäinen korkeimman oikeusasteen ennakkopäätös saatiin toukokuussa, kun korkein hallinto-oikeus antoi tuomion. Tuomioistuinten antamat tuomiot ovat julkisia ja Yksityistie-uutiset kokoaa niistä mielenkiintoisimpia.

Tapaus: Perustevalitus tiemaksujen ulosotosta (KHO:2022:54 12.5.2022/H1397)

Tiekunnan kokous oli vahvistanut tiemaksut 15.4.2019 pitämässään kokouksessa. Tiesakas oli jättänyt maksun maksamatta ja tiekunta oli vienyt maksun ulosottoon. Kokousta koskevat muutoksenhakuajat olivat jo ummessa, mutta ulosoton käynnistyessä tiesakas teki 31.10.2019 perustevalituksen kärjäoikeuteen. Kärjäoikeus siirsi asian hallinto-oikeuden käsiteltäväksi.

Hallinto-oikeus käsitteli asian ja hylkäsi tiesakkaan vaatimukset todeten tiemaksun olleen lainmukaisesti määrätty.

Tiesakas haki valituslupaa Korkeimmasta hallinto-oikeudesta (KHO). KHO otti asian käsiteltäväkseen.

VAATIMUKSET:

Tiesakas A vaati KHO:ssakin ulosoton lopettamista pitäen tiemaksua ja sen perimistä lain vastaisena.

TUOMIO:

Uudessa, 1.1.2019 voimaan tullessa, yksityistielaisissa ei ole säädöstä perustevalituksesta.

KHO ratkaisi onko veroulosottolain mukaisessa perinnässä aina kyse asiasta, josta voidaan tehdä perustevalitus.

KHO katsoi, että tiemaksuissa ei ole oikeusvarmuuden ja muutoksenhakujärjestelmän selvytyden vuoksi olemassa kahta rinnakkaista muutoksenhakumenettelyä (kanne kärjäoikeuteen tai perustevalitus hallinto-oikeuteen). Maksun suoraan ulosottokelpoisuus ei tarkoita sitä, että siihen tulisi soveltaa veroulosottolakia. Näin ollen tiekunnan asettamista maksuista ja niiden ulosotoista ei voida tehdä perustevalitusta.

Tapaus: Äänestäminen ja yksiköinnin muutokset (Turun hovioikeus 20.9.2022 Nro 541, DNro S22/916)

Kokouskutsussa oli mainittu ”X-tilan tietoimitusasia, eräänntyneet tiemaksut vuodelta 2021 ja tieyksikkölaskelman tarkistus” sekä kutsun liitteenä oli ollut ehdotus maksuunpanoluetteloksi, jossa saman omistajan neljän kiinteistön yhteenlasketuksi yksikkömääräksi oli esitetty 1280 yksikköä eli aiemmin ollut enemmän.

Tiekunnan kokous hyväksyi 15.6.2021 pidetyssä kokouksessa äänestämisen jälkeen päätetyn tieyksikkölaskelman, jossa kyseisen tiesakkaan yhden tilan yksikkömäärä nousi.

VAATIMUKSET KÄRJÄOIKEUDESSA:

Osakas E vaati kärjäoikeutta kumoamaan X-tilan tieyksiköiden korottamisen, koska kokouskutsussa ei mainittu juuri tämän tilan tieyksiköiden muuttamista.

Lisäksi äänestyspäätökset on kumottava senkin vuoksi, että äänestyksessä ei oltu noudatettu äänileikkuri tai ainakin äänestyslupaa yhden osakkaan äänimääräksi oli merkitty enemmän kuin 30 % kaikista äänistä.

VASTAUS:

Tiekunta myönsi ääniluetelossa olevan virheen, mutta katsoi ettei se ole vaikuttanut äänest-

tyksen lopputulokseen.

Muilta osin tiekunta vaati kanteen hylkäämistä ja katsoi kokouskutsun olleen lain mukainen.

TUOMIO KÄRJÄOIKEUDESSA (VARSINAIS-SUOMEN KÄRJÄOIKEUS DNRO L21/35724):

Kärjäoikeus katsoi, ettei virhe äänestysmenettelyssä ollut sellainen, että päätös olisi ollut pätemätön. Väärin lasketut äänimäärät olivat 4163 – 364 ja äänileikkuria oikein käyttäen tulos olisi ollut 3954 – 368 ääntä. Kärjäoikeus katsoi, ettei kyse ollut sellaisesta menettelyvirheestä, jonka perusteella päätös olisi ollut virheellinen.

Kokouskutsussa oli mainittu tieyksiköiden tarkistaminen ja kärjäoikeus katsoi, että tiesakkaiden oli tullut ymmärtää sen tarkoittavan myös mahdollista tieyksiköiden korottamista.

Kärjäoikeus hylkäsi kanteen. Tiesakas E vei asian hovioikeuteen.

VAATIMUKSET HOVIOIKEUDESSA:

Tiesakas E valitti tuomiosta hovioikeuteen ja esitti asiassa samat vaatimukset.

TUOMIO HOVIOIKEUDESSA:

Hovioikeus ei myöntänyt käsittelylupaa ja kärjäoikeuden päätös jää sillensä.

Tapaus: Samat yksiköt kaikille loma-asunnoille (Pohjois-Savon kärjäoikeus 20/3696)

Tiekunnan kokous oli vahvistanut kaikille loma-asunnoille yksiköiksi puolet vakituisten asuinpaikkojen yksiköistä eli tonnimääränä käytettiin 550 t. Tiekunta perusteli tätä kaikkia palvelevalla talvihoidolla, jonka perusteltiin myös parantavan tien kuntoa. Aurasukulut oli myös huomioitu koko tien pituudelta eli kaikki tiesakkaat maksoivat koko tien aurauksesta. Kokouskutsun liitteenä ei ollut ehdotusta maksuunpanoluetteloksi, eikä siinä myöskään ilmoitettu paikkaa jossa siihen voisi tutustua.

VAATIMUKSET:

Tiesakas H vaatii kanteessaan maksuunpanoluetteloa koskevan päätöksen mitätöimistä ja oikeudenkäyntikulujensa korvaamista. H vetoaa Maanmittauslaitoksen tieyksiköintiä koskevaan ohjeeseen, jossa vapaa-ajan asunnoille on määritetty kolme eri painolukua riippuen kiinteistön käytöstä.

VASTAUS:

Tiekunta kertoo vastauksessaan tieyksikkölaskelman olevan tehty Maanmittauslaitoksen ohjeistuksen mukaisesti niin, että tiekunta on velvollinen hoitamaan talvihuollon koko tiealueelle. Panolukuja on tiekunnan mukaan käytetty vakiintuneesti niin, että vapaa-ajan kiinteistöjen painoluku on puolet vakinaisen kiinteistön painoluvusta. Lisäksi tiekunta kertoo myös valituksen tehneen maksaneen samalla tavoin määritetyt tiemaksut jo usean vuoden ajan. Tiekunta kertoo ”kaikkien tietävän, missä yksikkölaskelma on nähtävillä”.

TUOMIO:

Tiekunnan päätökset tieyksikkölaskelman ja maksuunpanoluettelon vahvistamisesta julistetaan pätemättömiksi.

Kärjäoikeus katsoo, että tienpitovelvollisuuden jakaminen on arviointitehtävä, jossa on tärkeintä, että tiesakkaan tieyksiköt ovat kokonaisuuden kannalta katsoen oikeassa

suhteessa muiden tiesakkaiden yksiköihin. Sen lisäksi, että lomakiinteistöjen yksiköt ovat oikeassa suhteessa vakituiseen asumiseen käytettävien kiinteistöjen yksiköihin, niiden on oltava oikeassa suhteessa myös toisiinsa. Tiekunta ei ole ottanut tieyksiköiden vahvistamis-

päätöstä tehdessään riittävästi huomioon tätä seikkaa

Lomakiinteistöjen tiestä saama hyöty ei ole kaikille lomakiinteistöille sama sillä perusteella, että tie pidetään talvella auki koko pituudeltaan.

Ehdotus maksuunpanoluetteloksi ei ole ollut tiesakkaiden nähtävänä ennen kokousta yksityistielaisissa säädetyllä tavalla. Kärjäoikeus arvioi, että maksuunpanoluettelon hyväksymistä koskeva päätös tulee julistaa pätemättömäksi myös sillä perusteella, ettei asian käsitelyssä ole tältä osin noudatettu menettelyä koskevia yksityistielain säännöksiä.

Tiekunta tuomittiin korvaamaan vastapuolen oikeudenkäyntikuluja 1 254 euroa.



Vakavia onnettomuuksia yksityisteillä

Tutkijalautakunnat tutkivat kaikki kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet.

Tapaus: Lumivalli nelihaarisessa risteyksessä näkemäesteenä

VELJEKSET lähestyvät henkilöauto Nissan Almeralla ja siihen kytketyn kevytperävaunun yhdistelmällä maantien ja yksityisteiden risteystä. Kuljettajan tarkoituksena on jatkaa suoraan maantien ylitse toiselle yksityistielle. Maantietä lähestyy Mercedes-Benz Vito Tourer –taksi, jossa matkustaa perhe.

Nissan ajaa jarruttamatta maantielle ja Mercedes-Benz törmää sen oikeaan kylkeen. Nissanissa matkustaja kuolee ja kuljettaja loukkaantuu vakavasti. Pikkubussissa matkustaneille ei aiheutunut henkilövahinkoja.

Yksitystietä tulevien väistämisvelvollisuus oli osoitettu liikennemerkillä. Onnettomuus ta-

Tapaus: Henkilöauto joutui sivuluistoon ja törmäsi koivuun

20-VUOTIAS kuljettaja ja kaksi 17-vuotiasta matkustajaa ovat kesäiltana remontin jälkeen lähteneet koeajamaan vuosimallia 1987 ollutta Mercedes-Benz 300D –henkilöautoa kapealla, mutkaisella ja mäkisellä sorapintaisella yksityistieellä. Taajaman ulkopuolella olevalle tielle ei ole asetettu tiekohtaista nopeusrajoitusta eli voimassa on 80 km/h yleisrajoitus.

Vasemmalle kaartuvassa mutkassa auto lähtee luistoon ja törmää oikea kylki edellä välittömästi tien vieressä kasvavaan tukevaan koivuun. Koivu tunkeutuu apumiehen puoleisesta etuovesta rungon paksuuden verran auton sisälle. Etupenkillä matkustanut 17-vuotias kuolee saamiinsa vammoihin. Apumiehen puolella takapenkillä matkustanut henkilö loukkaantuu

Tapaus: Henkilöauto ajoi hankalassa tasoristeyksessä tavarajunan eteen

HENKILÖAUTO Vw Jetta lähestyi yksityistietä pitkin vartioimatonta tasoristeystä lumisateisessa kelissä. Lämpötila oli -2 astetta ja tie oli jäinen.

Henkilöauton 88-vuotias kuljettaja ajaa jarruttamatta 68 km/h kulkevan tavarajunan eteen ja henkilöauto murskautuu kulkiessaan 600 metriä junan edessä ennen junan pysähtymistä. Autossa yksin ollut kuljettaja kuolee välittömästi.

Onnettomuus tapahtui pimeässä. Tasoristeyksen näkemäalueet olivat rajoitetut ja auton

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.

Yksitysteillä tienpidosta vastaavat tieosakkaat. Tutkijalautakunnat esittävät myös yksityisteitä koskevia ehdotuksia, joita tiekuntien on syytä katsoa tarkkaan ja ryhtyä ennakoiviin toimiin omassa tiekunnassaan.

Lähde: Onnettomuustietoinstituutti OTI

pahtui päivänvalossa. Ilman lämpötila 0 astetta. Maantie oli jääpolanteinen ja yksityistie lumenen. Sekä maantien että yksityistien nopeusrajoitus oli 40 km/h. Tutkinnassa ei noussut epäilyä ylinopeudesta. Yksitystietä ajattaessa 20 m ennen risteystä oli näkymä 45 m maantien suuntaan, mutta 10 m ennen lumipenkki rajasi näkymän 19,5 m.

Onnettomuus johtui Nissanin kuljettajalla olleen väistämisvelvollisuuden laiminlyönnistä. Näkemäeste esti myös Mercedes-Benzin kuljettajaa havaitsemasta eteen yllättäen tulevaa Nisania ajoissa.

PARANNUSEHDOTUKSET: Risteysalueiden näkemät oltava kunnossa. Myös lumipenkköjen korkeus ja sijoittelu on huomioitava. Aurakoneiden kuljettajia tulee valistaa aiheesta.

Maantien ja yksityisteiden nelihaarainen liittymä on riski, koska iso tie voidaan ylittää hidastamatta.

Ajoneuvokannan uudistaminen lisää turvallisuu-
tta.

vakavasti. Kuljettaja loukkaantuu lievästi. Kaikki autossa olleet käyttivät turvavöitä ja turvavyöt estivät loukkaantuneiden kuoleman.

Onnettomuus johtui liian suuresta tilannenopeudesta. Lisäksi vanhan auton turvatekniikka oli hyvin olematonta. Tien vieressä kasvanut suuri puu pahensi olennaisesti onnettomuuden seurauksia.

PARANNUSEHDOTUKSET: Nuorten valistaminen liikenneturvallisuudesta. Ajoneuvotekniset ratkaisut, kuten uudemmissa autoissa jo pakollisena varusteena oleva ajovakaudenhallinta. Ajoneuvokannan uudistaminen lisää turvallisuu-
tta.

Yksitysteille tulisi asettaa nopeusrajoituksia, vaikka niiden valvonta onkin vaikeaa. Tutkijalautakunta katsoo, että 40 km/h olisi ollut sopiva nopeusrajoitus tapahtumapaikalla.

Onnettomuuden seurauksia vähentävät toimenpiteet. Tapahtumapaikan ympäristö oli hyvin tyypillinen yksityisteille. Tutkijalautakunta katsoo, että törmäyskohteena olleen puun poistaminen olisi hyvin todennäköisesti vähentänyt tieltä suistumisen vahinkoja.

kuljettajalla oli mahdollisuus nähdä juna 20 metriä ennen kiskoja. Veturinkuljettajan mukaan henkilöauto oli tullut tasoristeykseen reipasta tasaista nopeutta. Tutkinnassa ei havaittu auton jarrutusjälkiä. Tasoristeyksessä ei ollut ennakkovaroitusmerkkejä, mutta tie ja tasoristeys olivat auton kuljettajalle tuttuja.

PARANNUSEHDOTUKSET: Teknisten ratkaisujen, kuten tasoristeyksen varoituslaitteistojen, autoihin asettavasta lähestyvistä junasta varoittavien järjestelmien ym. lisäksi tutkinnassa löydettiin tienpitäjän toimintaan liittyviä parannusehdotuksia.

Tasoristeystä lähestyvälle tielle tulee rakentaa odotustasanteet, jotka mahdollistavat turvallisen pysähtymisen ja tähyttämisen radalle huonoissakin ajo-olosuhteissa. Näkemäalueet tulee raivata riittäviksi ja tarvittaessa tasoristeys voidaan varustaa peilillä.

Miten pyytäisin tarjousta tieisännöinnistä?

Teksti: Teuvo Taura, Tieyhdistys

Yhä useammalle tiekunnalle tulee tarve tiekunnan ulkopuolisen asiantuntijan palkkaamiseen. Tarve voi olla yksittäinen työ, kuten esimerkiksi uuden yksikkölaskelman laatiminen tai toimimatoman tiekunnan toiminnan käynnistäminen. Joskus halutaan palkata ulkopuolinen jopa toimielimen jäseneksi tai hoitamaan yksityistien asioita toimielimen avustajana. Tällöin on hyvä miettiä tarkkaan, mitä palveluita halutaan ostaa, jotta palvelun tarjoaja, esimerkiksi tieisännöitsijä, osaa laskea hinnan tiekunnan tarvitsemille palveluille. Suomen Tieyhdistys on julkaissut kaksi eri sisältöistä tieisännöinnin tarjouspyyntölomaketta, joita tiekunnat/tieosakkaat voivat käyttää pyytäessään tarjouksia yksityistien asioiden hoitamisesta.

Tarjouspyyntö tiekunnan toiminnan käynnistämisestä –lomaketta käytetään silloin, kun tiekunta on ollut toimimaton vähintään viisi vuotta tai tiekuntaa ei ole vielä perustettu. Lomaketta käytetään myös

silloin, kun tarjousta pyydetään uuden yksikkölaskelman tekemisestä.

Tiekunnan tarjouspyyntö tiekuntapalveluista –lomaketta käytetään silloin, kun tiekunta toimii aktiivisesti. Tiekunnan toimielimenä on joko toimitsijamies tai hoitokunta. Toimielimen työtaakkaa helpottaakseen tiekunta haluaa ostaa osan tai kaiken hallinnollisten asioiden hoitamisen tieisännöitsijältä. Tällöin tarjousta pyydetään yleensä useamman vuoden ajalta. Tieyhdistys suosittelee neljän vuoden pituista jaksoa, mutta toki lyhyempikin aika on mahdollinen.

Tarjousta toimitsijamiestehtävästä –lomaketta voi käyttää mikäli tiekunnasta ei löydy enää lainkaan vastuunkantajia tai muutoin halutaan antaa kaikki työt asiantuntijan tehtäväksi. Tällöin tehtävä pitää sisällään yksityistielain toimielimelle määräämät tehtävät, joten niitä ei tarvitse lomakkeelta erikseen valita.

Tiekunta voi myös ostaa hallintoon liittyviä palveluja, vaikka tiekunnan toimie-

limeen olisi valittu henkilöt tieosakkaiden keskuudesta. Tällöin tieisännöitsijä toimii toimielimen asiantuntijana. Asioita hoidetaan siis yhdessä toimielimen sekä tieisännöitsijän toimesta sovitun mukaisesti. Kun tällaisesta palvelusta pyydetään tarjousta, valitaan ne palvelut, jotka halutaan ostaa. Loput tehtävät jäävät tiekunnan toimielimen hoidettavaksi.

Kaikki tieisännöitsijät eivät välttämättä

tarjoa esimerkiksi toimitsijamiespalvelua, joten ennen tarjouspyynnön lähettämistä on hyvä tutustua tieisännöitsijän palveluvalikoimaan. TIKO-koulutettujen tieisännöitsijöiden yhteystiedot ja heidän palvelutarjonta ja –alueensa löytyvät osoitteesta: www.tieyhdistys.fi/yksitystiet/tieisannointi/tieisannointisijoiden-yhteystietoja/.

Lomakkeet löytyvät osoitteesta www.tieyhdistys.fi/yksitystiet/lomakkeita/.



**YKSITYSTIEASIOIDEN
NEUVONTAPUHELIN**

0200 345 20
ark. 9–18 (0,92 e/min+pvm)
Suomen Tieyhdistys

Yksityistien talvikunnossapito varmistaa turvallisen liikkumisen

Teksti: Teuvo Taura

Yksityistien talvikunnossapito kuuluu tiekunnan vastuulle siinä missä muukin tien kunnossapito.

Tosin, jos tie tai sen osa ei ole välttämättömän kenellekään tieosakkaalle talvella, voidaan talvikunnossapito jättää tekemättä. Tienpito on järkevää toteuttaa niin, että osakkaille ei aiheudu kohtuuttomia kustannuksia. Talvihoitokin kannattaa suunnitella tehtäväksi tarpeen mukaan. Esimerkiksi metsäteillä, joilla on osakkaana myös lomakiinteistöjä, talviauraus suunnitellaan niin, että lomakiinteistöille pääsy on mahdollista silloin, kun siihen on tarvetta. Mikäli lomakiinteistöjen käyttö ajoittuu vain viikonloppuihin, niin silloin riittää, että tie on aurattu lauantaiaamuun mennessä. Pysyvän asutuksen pääsyteillä on selvää, että tie pyritään pitämään siinä kunnossa, että se on tavanomaisella henkilöautolla aina liikennöitävissä. Aina siihen ei kuitenkaan päästä. Pitkään jatkunut voimakas lumisade sekä tuiskulumi saattavat aiheuttaa hetkellisesti tilanteita, jolloin kulkeminen on vaikeaa tai se on mahdotonta. Jotta tällaiset tilanteet jäisivät mahdollisimman vähäisiksi, on tie-

kunnan toimielimen hyvä jo tarjouspyyntövaiheessa tuoda selväksi talvikunnossapidon vaatimukset. Vaatimukset on tietysti hyvä käsitellä ensin tiekunnan kokouksessa, jolloin kaikilla osakkailla on mahdollisuus niihin vaikuttaa. Mitään pakkoa ei toimielimen ole järjestää talviaurauksesta kilpailutusta, vaan urakoitsijan kanssa voidaan pitää urakkasopimusneuvottelu.

Tällöinkin on kuitenkin syytä tehdä urakkasopimus, jossa on määritelty hinnan lisäksi työvaatimukset ja käytettävä kalusto sekä vastuukysymykset.

Talvikunnossapidon vaatimuksissa on hyvä pysyä kohtuudessa

On hyvä muistaa, että kovin tiukat vaatimukset voivat vaikeuttaa urakoitsijan löytämistä ja hinnassakin se varmasti näkyy. Tarjouspyynnössä voi olla esimerkiksi seuraavainen kriteeri: Sateen aikana tiellä saa olla korkeintaan 15 cm pakkaslunta tai 7 cm suojalunta. Mikäli sateen päätyttyä on pakkaslunta alle 3 cm tai suojalunta alle 2 cm, tietä ei aurata. Myös kellonaika, jolloin tien pitää aamulla olla auki, on hyvä maini-

ta. Tarjouspyynnössä on syytä myös mainita vaadittavasta kalustosta, varsinkin jos tie halutaan aurattavan lingolla sekä aurasviitoituksen tekemisestä, jos sitä ei tehdä tiekunnan toimesta ja se halutaan urakoitsijan tehtäväksi. Lingolla saadaan parempi työjälki, varsinkin silloin, jos tien reunoilla on huonosti tilaa lumelle ja/tai tie on mutkainen ja mäkinen. Tosin lingolla auraaminen on hitaampaa kuin etuauralla, joten kustannuskin on todennäköisesti korkeampi.

Tosin, mitä paremmin lumi saadaan tienpinnasta pois, sitä vähemmän on tarvetta polanteen poistolle. Aurasviitoituksen asentaminen on tärkeää, sillä yliauraamisen seurauksena tapahtuneesta ojaanajosta on tiekunta lähtökohtaisesti vastuussa. Jos aurasviitoitus on tehty, mutta urakoitsija siitä huolimatta auraa liian leveätä eli ”tyhjän päältä”, korvausvastuu siirtyy urakoitsijalle. Aurasviitoituksen paikka on noin 10 cm ojaluisen taitteen ulkopuolella.

Yksityistielaisissa ei ole säädetty tienpitäjälle selkeää oikeutta aurata lunta tiealueen ulkopuolelle ja kiinteistöliittymiin. Oikeuskäytännössä on kuitenkin katsottu tällaisen oikeuden kiistatta olevan olemassa. Tien läheisyydessä olevia rakenteita ja laitteita sekä erityisessä hoidossa olevaa kasvillisuutta on kuitenkin varottava. Tämä onnistuu yleensä hyvin aurasnopeutta vähentämällä.

Talousarviossa syytä varautua myös liukkauden torjuntaan

Toinen vuosittain toistuva talvikunnossapitotyö on liukkauden torjunta. Liukkauden torjuntaa tehdään joko hiekoittamalla tai tienpintaa karhentamalla. Liukkauden tor-



➤ Aurasviitoilla pyritään estämään yliauraus. Kuva: Esko Hämäläinen

junnalla varmistetaan tien liikennöitävyys raskaalle liikenteelle ja säännöllisille kuljetuksille, kuten postiautolle ja koululaiskuljetuksille, mutta sillä parannetaan myös tieosakkaiden omaa liikenneturvallisuutta. Erityisesti pysyvän asutuksen pääsyteillä on talousarviossa syytä varautua liukkauden torjuntaan. Vilkkaimmin liikennöidyillä teillä on tarpeen hiekoittaa koko tie, mutta vähemmän liikennöidyillä teillä riittää pistehiekoitus liikennöinnin kannalta haastavampiin kohtiin, kuten mäkiin, mutkiin ja liittymiin. Paras pito saadaan sepelillä, jonka raekoko on 2-8 mm, mutta luonnonhiekaakin voidaan käyttää.

Heikottamattomuudesta saattaa seurata, että esimerkiksi postiauto kieltäytyy ajamasta tietä, jolloin postin saapuminen siirtyy ajankohtaan, jolloin tie on taas turvallisesti liikennöitävässä kunnossa. Kovin helposti ei tiekunta kuitenkaan joudu maksamaan korvauksia, jos joku ajaa liukkaalla ojaan ja auto vaurioituu. Tienkäyttäjän vastuu on suuri, joten autoilijan pitää huomioida kulloisetkin olosuhteet. ▼

- YLI 30 VUODEN KOKEMUS KANTAVUUSMITTAUSPALVELUISTA -

PALVELUTTAMME

Kantavuusmittauspalvelut pudotuspainolaitteella, levykuormituslaitteella sekä Loadmanilla

Kunnossapidon alueurakoiden laadunvalvonta

Kantavuusmittaukset yksityisten perusparannusten suunnitteluun

Liikenteenohjaukset ja törmäysvaimennin



PANKI-HYVÄKSYTTY KIVIINLABORATORIO
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

Yksityistieasioiden neuvontapuhelin on soinnut jo 14 vuotta

Teksti: Teuvo Taura, Suomen Tieyhdistys | Kuva: Tarja Martikainen

Yksityistieasioiden neuvontapuhelin 0200 34520 on ollut tieosakkaiden ja vastuhenkilöiden käytettävissä jo yli 14 vuoden ajan. Ensimmäisen puhelun neuvontanumeroon soitti ministeri Mauri Pekkarinen 1.8.2022 Lahden Farmarimessuilla. Sen jälkeen soittoja on tullut taseiseen tahtiin, yleensä 20-40 viikossa. Hiljaisinta on joulun ja uudenvuoden välillä. Silloin tulee vain yksittäisiä soittoja. Vilkkaimmin puhelin soi sen sijaan huhti-kesäkuussa, koska silloin suurin osa tiekunnista pitää vuosikokouksiaan. Vaikka tieasioista syntyy helposti pitkiäkin tarinoita, hoideaan neuvontapuhelut napakasti, yleensä ilman turhia jaaritteluita. Keskimäärin puhelun pituus on 10 minuuttia.

Vuositasolla puheluiden määrät ovat vaihdelleet 1200:n ja 1700:n välillä. Vuosi 2019 on ollut tähän asti vilkkain vuosi. Selitys löytyy kyseisenä vuonna voimaan tulleesta yksityistielainlaista. Lain tulkintaan haluttiin asiantuntijan näkemystä.

Neuvoja antavat kokeneet teisännöitsijät

Neuvontapuhelimen ylläpitäjänä toimii Suomen Tieyhdistys, jonka on yleishyödyllisenä tie- ja liikennealan yhdistyksenä katsottu olevan sopiva toimija tämän kaltaisen opastuksen järjestäjäksi. Neuvontapuhelimen toiminnan ohjaukseen ja rahoitukseen osallistuu merkittävästi Traficom. Puheluihin vastaavat Suomen Tieyhdistyksen kouluttamat teisännöitsijät. Puhelinneuvontaringissä on kaikkiaan 16 asiantuntijaa, mutta samaan aikaan päivystysvuorossa on kolme asiantuntijaa, joille puhelut ohjautuvat vuoroperiaatteella. Päivystysviikko osuu kohdalle viiden viikon välein. Päivystäminen tapahtuu oman työn ohessa.

Lähes joka vuosi tehtävään perehdytetään yksi tai kaksi uutta neuvojaa, sillä osa puhelinneuvojista luopuu tehtävästä joko eläköitymisen seurauksena tai työkiireisiin vedoten. Puhelinneuvojana toimiminen on oiva tapa kehittää omaa osaamistaan, sillä puhelinneuvojilla on vuosittain neuvottelupäivät, missä yhdessä linjataan vaikeimmat tulkittavia asioita. Puhelinneuvojilla on myös oma WhatsApp -ryhmä, missä keskustellaan lain tulkinnoista.

Kokenut puhelinneuvoja osaa kuunnella

Teisännöitsijä Tarja Martikainen on yksi pisimpään neuvontatyössä mukana olleista. Vuosia on takana jo lähes kymmenkunta. Miten Tarja kokee puhelinneuvonnan?

Onko kysymysten luonne muuttunut vuosien saatossa?

- Ei itse kysymyksissä ole juurikaan muutosta, mutta kysyjissä on nykyään enemmän viranomaisia, kuin aikaisemmin. Esimerkiksi poliisi saattaa kysyä neuvoa yksityistielain tulkinnassa, samoin maanmittauslaitos ja kunnat, mutta myös lakitoimistot. Myös järjestäytymättömiltä teiltä

tulee kysymyksiä, esimerkiksi siitä, miten tiekunta voidaan perustaa.

Ovatko soittajat useimmiten tieosakkaita, jotka eivät ole tyytyväisiä toimielimen toimintaan tai tiekunnan kokouksen päätöksiin, vai hoitokunnan jäseniä neuvojen tarpeessa?

- Suurin osa kysyjistä on tiekunnan toimielimen jäseniä, mutta myös tieosakkaat kaipaavat neuvoja. Varsinkin piha-alueilla tontin omistajat epäilevät tiekunnan toimien oikeutusta tienvarsien raivauksessa, ojien kaivuussa sekä lumen auraamisesta tieosakkaan liittymään. Myös kokousten pitämättömyys ihmettyttää tieosakkaita, kun kuitenkin tiemaksuja kerätään. Uuden yksityistielain tultua voimaan toimielimen jäseniltä tuli paljon kysymyksiä siitä, miten tiekunnan kokous kutsutaan koolle, kun lehti-ilmoitus ei ole enää pätevä. Myös maksuunpanoluettelo ja tieyksikkölaskelma, niiden voimassaolo ja esillepano ovat vakiokysymyksiä.

Millainen on hyvä puhelinneuvoja?

- Kuuntelee tarkasti soittajaa ja esittää sopivia lisäkysymyksiä, jotta saa hyvän kokonaiskuvan soittajaa askarruttavasta asiasta. Tuntee hyvin yksityistielain ja yksityisteiden avustushenkilöiden ja osaa ohjata kysyjän kääntymään oikean tahon puoleen, jos kysyjä tarvitsee muutakin apua, kuin puhelinneuvontaa.

Tuleeko usein eteen kysymyksiä, joihin ei osaa vastata?

- Ei kovin usein, mutta välillä tule kysymyksiä, jotka eivät liity tienpitoon. Niihin on vähän hankalampi antaa vastausta.

Neuvontapuhelimeen voi soittaa kuka tahansa. Yksityistieasioiden puhelinneuvojat vastaavat soittoihin arkisin klo 9-18 välisenä aikana. Puhelun hinta on 0,92 €/min + ppm. ▼



► Kuunteleminen on tärkeä osassa onnistunutta neuvontaa.

Yksityistiekorkeakoulu keräsi osallistujia koko Suomesta

Teksti: Simo Takalammi | Kuva: Nina Raitanen



► Kurssin loppukoe takana ja nyt jo hymyilyttää.

Tieyhdistys järjesti syksyllä perinteisen yksityistieasioiden korkeakoulun. Kurssi on tarkoitettu henkilöille, jotka tarvitsevat yksityistieosaamista omassa työssään. Kurssin vahvuus oli 16 henkilöä ja osallistajat tulivat eripuolilta Suomea. Pohjoisimmat osallistajat olivat Kemijärveltä ja eteläisimmät Kirkkonummelta ja Turusta. Kurssilaiset työskentelevät niin valtiolla, kunnilla kuin yksityiselläkin sektorilla.

Kurssin alkuluennot järjestettiin etäyhteydellä ja kolmipäiväinen lähiopetusjakso toteutettiin Hämeenlinnassa Alajärven rannalla sijaitsevassa kurssikeskuksessa. Tieyhdistyksen henkilökunnan lisäksi kurssilla vieraillee edustava joukko ulkopuolisia korkeatasoisia luennoitsijoita.

Erityisen ilahduttavaa vuoden 2022 kurssilla oli kuntien palveluksessa olevien henkilöiden runsas osallistuminen.

- Uuden yksityistielain myötä kunnissa levisi ajatus, ettei kunnilla ole enää mitään tekemistä yksityisteiden kanssa, arvelee Simo Takalammi Tieyhdistyksestä.

- Edellisellä kurssilla ei ollut yhtään kuntien työntekijää, mutta nyt heitä oli kuusi, laskeskelee Takalammi.

Lakimuutos lakkautti kunnissa toimineet yksityistielautakunnat. Kunnissa on selvästi havahduttu yksityisteiden merkitykseen kuntien taloudellisen elinvoimaisuuden takaajana. Valtaosa kunnista avustaa alueellaan olevia yksityisteitä ja näin ollen kunnissa tarvitaan edelleen yksityistieosaamista.

Jos olet kiinnostunut osallistumaan yksityistieasioiden korkeakouluun, ole yhteydessä Tieyhdistykseen tai seuraa yhdistyksen tiedotuskanavia seuraavan kurssin ajankohdasta. ▼

Sujuvuutta työhösi

Ammattitason yksiköintiohjelma teisännöitsijöille ja tiekunnille

Kokeile nyt!
Ilk ilmaiseksi
yksikointi.fi



Yksiköinti Flow

Suomen paras!



Syntykö tie tuhkasta?

Teksti ja kuva: Teuvo Taura, Suomen Tieyhdistys

Päällysrakennemateriaalikustannus on tien kantavuuden parantamishankkeissa lähes poikkeuksetta suurin menoerä. Murskeen valmistamisen ja kuljetuksen kustannukset ovat parin viimeisen vuoden aikana nousseet energian hinnan nousun myötä. Pystyisikö uusiomateriaaleja käyttämällä alentamaan tienpidon kustannuksia? Uusiomateriaaleilla tarkoitetaan teollisuuden sivutuotteita tai muita jätteitä, joita voidaan hyödyntää tierakenteissa. Tavoitteena on edistää jätteiden käyttöä ja siten vähentää niistä aiheutuvia haittoja sekä säästää luonnonvaroja. Uusiomateriaaleja ovat muun muassa rakennuskivulouhimoiden ja malmikaivosten sivukivet, voimalaitosten pohja- ja lentotuhkat, masuunihiekka, erilaiset kuonamurskeet, kappalekuona, betonimurske, asfalttimurske ja -rouhe ja rengasrouhe sekä kokonaiset renkaat. Uusiomateriaalien käyttämistä säätelee valtioneuvoston asetus (843/2017) eräiden jätteiden hyödyntämisestä maarakentamisessa eli tutummin MARA-asetus. Asetuksen mukaisia uusiomateriaaleja voidaan käyttää ilman ympäristölupaa. Uusiomateriaaleja voidaan yksityisteillä käyttää pengermateriaaleina, keventeinä, eri rakennerakenteissa, stabilointiaineina sekä päällysteissä. Jakavassa ja kantavassa kerroksessa voidaan käyttää masuunihiekkaa, masuunikuonamurskettä, kappalekuonaa, betonimurskettä ja lentotuhkaa.

Uusiomateriaalien käyttäminen edellyttää ilmoituksen tekemistä.

Eräiden jätteiden käyttöön maarakentamisessa ei tarvita ympäristönsuojelulain (527/2014) mukaista ympäristölupaa tiettyjen edellytysten täyttyessä. Asiasta on kuitenkin tehtävä ilmoitus valtion valvontaviranomaiselle. Hyödyntämispaikan haltijan on tehtävä ilmoitus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle toiminnan merkitsemiseksi ympäristönsuojelun tietojärjestelmään ensisijaisesti sähköisesti aluehallinnon asiointipalvelussa. Toissijaisesti ilmoituksen voi tehdä Word-lomakkeella. Jätteen luovuttaminen ja hyödyntäminen voidaan aloittaa, kun toiminta on merkitty ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Tiekunnan on lisäksi hankittava lupa kaikkien niiden kiinteistöjen omistajilta, joiden kiinteistöjen alueella käytetään tuhkaa tienrakentamisessa tai sen kunnostamisessa.

Maarakennukseen soveltuvat puun ja turpeen sekä kivihiilen poltossa syntyvä lentotuhka, pohjatuhka, kuona ja kattilatuuhka, eräät rinnakkaispoltossa syntyvät pohjatuhkat sekä leijupetihiekka. Mikäli tuhkan tuottaja haluaa käyttää tuhkaa maarakentamiseen, on jätteen tuottajalla oltava MARA-asetuksen mukaan dokumentoitu laadunvarmistusjärjestelmä, jolla varmistetaan, että luovutettava jäte täyttää sille asetetut ympäristökelpoisuusvaatimukset. Tuhkasta otetaan näyte, joka pitää analysoida ennen tuhkan luovutusta hyödynnettäväksi. Tuhkan käyttöä rakentamiseen on tutkittu laajemmin 2000 -luvulla ja vuonna 2012 on julkaistu Tuhkarakentamisen käsikirja. Ohje on tarkoitettu tuhkan tuottajille, rakennuttajille, suunnittelijoille, urakoitsijoille sekä lupaviranomaisille.

Rasilan metsätie kunnostettiin tuhkaa hyödyntäen.

Tuhkan käyttöä yksityisteiden rakentamiseen ja perusparantamiseen on kokeiltu ainakin Keski-Suomessa. Rasilan metsätien tiekunta toteutti Jämsän Jokilaaksossa tien perusparannushankkeen vuosina 2014–2015 hyödyntäen UPM:n Jämsänkosken biovoimalaitoksella syntyneitä lentotuhkaa. Rasilan metsätien tieverkoston pituus on 7320 metriä. Perusparannushankkeen otettiin mukaan 4400 metrin tieosuus, joka oli edellisen kerran kunnostettu 1970-luvulla. Tie oli osittain liian kapea eikä kantavuutta ollut riittävästi. Myös lanauserroksista oli pulaa. Osa kunnostamisen tarpeesta olevasta tiestöstä jätettiin kuitenkin pois hankkeesta, koska talojen kaivoja sijaitti tien läheisyydessä, eikä tiekunta halunnut ottaa riskejä kaivojen pilaantumisesta. Kemera-hankkeessa oli mukana 26 osakastilaa, suurimpana metsänomistajana UPM.

Hankkeen suunnittelijaksi ja toteuttajaksi valittiin UPM-Metsä. Kemera -tukeen oikeutetut tieosakkaat saivat alv 0 kustannuksiin 40 %:n tuen ja pääsivät vähentämään alv:n osuuden alv-verotuksessa. Hankkeen toteutuskustannukset olivat 79 326,79 euroa (+ alv 24 %), jolloin kilometrihinnaksi tuli noin 18 000 euroa (+ alv).

Työ sisälsi sivuojien kaivun, huonokuntoisten rumpujen uusimisen, liittymien ja kääntöpaikkojen korjaamisen, tuhkan tasaamisen sekä murskettä tielle ajettuna 3430 m³. Tuhkaa ajettiin noin 30 cm kerros koko parannettavan tien pituudelle vanhan kulutuskerroksen päälle, kun ensin oli uusittu huonokuntoiset rummut ja poistettu roudan nostamat maakivet. Tuhka tasattiin ja tiivistettiin kaivukoneella sekä lanattiin oikeaan muotoon eli tehtiin niin sanottu tuhkatapja. Sen jälkeen ajettiin pintaan 0-31 mm murskettä. Vaihtoehtona tuhkatapjan tekemiselle on tuhkan sekoittaminen päällysrakenteen kanssa. Tuhkasta ja sen kuljetuksesta ei aiheutunut tiekunnalle kustannuksia. Tuhkaa käyttämällä tiekunnan tavoite oli saada tiestä kantavampi, kuin pelkästään murskettä käyttämällä. Tuhkatapja toimii myös routaeristeenä, joten suodatinkankaita ei katsottu tarpeelliseksi.

Tavoitetta tukevat maaseudun kehittämisvaroin rahoitetun ARVO-TUHKA-hankkeen tulokset. Vuosina 2018-2020 tutkittiin tuhkan käyttämisen vaikutusta tien kantavuuteen sekä pohjavesiin. Parhaat kantavuuden lisäykset saatiin, kun tuhkaa sekoitettiin 0-16 mm murskeeseen 15 %, mutta kantavuuden lisäykset olivat selviä myös tuhkatapjamenetelmällä. Kuivatuksen pitää olla kuitenkin hyvin kunnossa, jotta kantavuuden lisäykset toteutuvat.

Kierrätysmateriaalin käyttäminen tierakenteissa edellytti vielä hankkeen aikana ympäristölupaa. Luvan myönsi Jämsän kaupungin ympäristölautakunta. Ympäristöluvassa oli vaatimus tuhkan peittämisestä. Peittäminen toteutettiin murskeella ja koska tuhkaa oli levitetty noin viiden metrin leveydelle, meni murskeesta osa varsinaisen ajoradan ulkopuolelle. Ajoradalle murskettä riitti noin 10 cm:n kerros. Tuhkan peittäminen lisäsi jonkin verran ajettua murskemää-



➤ Hoitokunnan puheenjohtaja Leo Väreleä on tyytyväinen vuosi vuodelta tiivistyneeseen tien pintaan. Sadevedet eivät painu tienrunkoon, vaan valuvat sivuoihin.

rää ja siten myös kustannuksia.

Rasilan metsätien hoitokunnan puheenjohtaja **Leo Väreleä** seurasi mielenkiinnolla parantamishankkeen etenemistä, mutta tie on ollut tarkassa seurannassa, kuten myös hoidossakin, perusparannushankkeen päätyttyäkin. Heti ensimmäisenä keväänä Väreleä totesi, että murskettä ei ollut kaikissa kohdissa riittävästi. Tien pinta oli osittain liejuinen, eikä tulisi kestämään raskasta liikennettä kelirikon aikana. Tielle asennettiin kevään ajaksi 5 t -painorajoitustaulu ja kesällä tuotiin pahempiin paikkoihin kaksi kasettikuormaan murskettä. Samat toimenpiteet tehtiin seuraavana vuonna. Nyt kun hankkeen valmistumisesta on kulunut seitsemän vuotta, tilanne alkaa olla hyvä.

- Tie kestää nyt jo keväälläkin yksittäisiä raskaita kuljetuksia, mutta painorajoituksen käyttöä keväisin on edelleen jatkettu, toteaa Väreleä.

Vuosittain tielle tuodaan edelleen keskimäärin yksi kasettikuorma murskettä ja tie lantaa yleensä kahdesti vuodessa, jotta tien pinta pysyy kuperana. Kesällä, kuten ei myöskään syksyllä, ole ollut kantavuusongelmia, vaikka tien pohjamaalaji on pääasiassa hienojakoista lajittunutta maalajia. Kuivatuksen toimiminen on tuhalla rakennetussa tiessä tärkeää. Märällä tuhalla ei ole kantavuutta.

Väreleä on kuitenkin tyytyväinen lopputulokseen, vaikka vähän harmitteleekin, ettei parantamishankkeen kustannusarvioon tullut varattua riittävästi rahaa murskeen ajamiseen.

- Tosin muutamat osakkaat päivittelivät jo toteutunuttakin kustannusta, mutta samalla rahalla olisimme saaneet tielle paljon enemmän murskettä, kun ne olisi ajettu hankkeen piikkiin. Tuki ja arvonnäkövähennysoikeus huomioiden, joka toinen kuorma olisi ollut ilmainen, harmittelee Väreleä.

Väreleällä on suunnitelmissa tiekunnan vuosikokouksen pitäminen vielä ennen vuodenvaihdetta. 20 vuoden kokemuksella tiekunnan asioiden hoito sujuu rutiinilla, mutta silti tavoitteena on löytää tiekunnalle uusi puuhämies.

- Nuoremmalla sukupolvella tosin tuntuu olevan vapaa-ajalla muita mielenkiinnon kohteita, kuin yhteisen tien asioiden hoitaminen, joten nähtäväksi jää, vieläkö pesti jatkuu, Väreleä summaa.

Tuhkan käyttäminen tienpidossa jatkuu.

Jämsän voimalaitokselta syntyvää tuhkaa hyödynnetään edelleen tienrakentamisessa, vaikka sillä on kysyntää myös muissakin käyttökohteissa. UPM Metsä toimii hankkeiden suunnittelijana ja toteuttajana, jolloin pystytään valvomaan, että tuhkaa päätyy asianmukaisiin kohteisiin ja käsitelly on MARA-asetusten mukaista.

- Tuhkaa ei viedä pohjavesialueille, kuten ei myöskään vesistöjen läheisyyteen, vaikka tuhkan käyttämisestä tierakentessa ei ole ilmennyt haitallisia ympäristövaikutuksia, toteaa UPM:n ympäristöinsinööri **Pekka Rantala**. ▼

Yhdyskuntatekniikka 2023 Jyväskylässä toukokuussa

Joka toinen vuosi järjestettävä Yhdyskuntatekniikan näyttely on infra-alan suurin tapahtuma Suomessa. Tilaisuus järjestetään jo 21. kertaa ja paikkana on Jyväskylän Paviljonki 10.-11.5.2023.

Toukokuussa näyttelyssä on yksityisteiden vastuunkantajille monenlaista katseltavaa. Näyttelyyn odotetaan tuhansia kävijöitä eri puolelta Suomea ja yli 200 näytteilleasettajaa, jotka esittelevät vesihuoltotekniikkaa, katu-, tie- ja liikennetekniikkaa, kalustoa, energia- ja jätehuoltoa, työmaavarusteita, ympäristönsuojelua ja yhdyskuntasuunnittelua.

Näyttelyn yhteydessä tietoiskulavalla on lyhyitä luentoja näyttelyn teemoihin liittyen. Uutuustuotekilpailussa yleisö voi äänestää suosikkiaan kilpailevien uutuustuotteiden joukosta.

Päivien yhteydessä pidetään monia koulutus- ja seminaaritilaisuuksia, joista useimmat ovat maksullisia.

Suomen Tieyhdistys järjestää päivien yhteydessä **11.5.2023 Soratiepäivän**, jonka ohjelma julkaistaan ja ilmoittautuminen avataan tammikuun lopulla. Toivottavasti mahdollisimman monet tiekuntien aktiivit, teiesännöitsijät ja urakoitsijat pääsevät mukaan Väyläviraston ja Tieyhdistyksen yhdessä suunnittelemaan seminaari- ja koulutuspäivään. Luvassa on syventymistä sorateiden tyypillisiin ilmiöihin kuten:

- Mikä aiheuttaa pinta- tai runkokelirikon?
- Miksi tie routii?
- Miksi maakiviä ilmaantuu?
- Miksi kuoppa syntyy?
- Mistä nimismiehenkiharat tai tienpölyäminen johtuvat?
- Muut ajankohtaiset ilmiöt.

Lisätietoja:

www.yhdyskuntatekniikka.fi



TILAA
TIEYHDISTYKSEN
UUTISKIRJEITÄ



TIEYHDISTYS
YKSITYISTIE
VÄYLÄT & LIIKENNE
TIEPÄIVÄT

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



Tiekunnan tarpeelliset tietolähteet

Yksitysteiden hallinto

Tiekunta ja tieosakas 2019
35 € - Tieyhdistyksen jäsenille 28 €

Yksitystien kunnossapito

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

Yksitystien parantaminen kirjan painos on lopussa ja uudistunut kirja julkaistaan vuonna 2023

Tee tilaus osoitteessa

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

