

# YKSITYISTIE uutiset

Yksityistieasioiden tiedotuslehti • Julkaisija Suomen Tieyhdistys

2016



## Tiemestari.NET

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

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

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

Saat Tiemestarin käyttöösi ilmaiseksi vuoden ajaksi, eikä ohjelmassa ole mitään käyttö- rajoituksia tai ostovelvoitetta.

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



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

**Siltahankkeessa käytettiin projektijohtamista s. 3**

**Ovatko yksityistierummut vesistöongelma? s. 6**

**Metsäteiden Kamera uudistui s. 12**

**Oikeuteen yksityistieasioissa? s. 13**

**Hoida tiekuntasi asiat Internetissä NetWintiellä tai lataa Wintie-ohjelma koneellesi!**

Ohjelmistojen monipuolisia ominaisuuksia:

- ◆ yksiköinti ◆ maksuunpanoluettelo ◆ laskutus
- ◆ käyttömaksut ◆ Finvoice-verkkolaskut ◆ kokouskutsut
- ◆ äänestysluettelot ◆ kirjanpito ◆ postituspalvelu
- ◆ tiekunnan kotisivut ◆ UUTTA: karttapalvelu

Kysy lisää asiantuntijaltamme, niin valitaan tiekunnallenne sopivin vaihtoehto



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



Ohjelmistoja tiekunnille 25 vuoden kokemuksella



# Pääkirjoitus

## Lakeja ja säädöksiä uusiksi

Yksityistiejärjestelmämme perustuu lakiin yksityisteistä. Laki on tähän saakka toiminut varsin hyvin. Tämä siitä huolimatta, että se on jo täyttänyt 50 vuotta ja ollut muokauskohteena keskimäärin joka toinen vuosi. Onneksi lain kirjoittajat ovat aikanaan olleet kaukokatseisia ja monin tavoin viisaita lainlaatijoita. Osasivat tehdä kestävän paketin.

Kuitenkin aika on mennyt yksityistielain ohi, ainakin osittain. On siksi järkevää uudistaa se kokonaisuudessaan. Näyttää siltä, että uudistamisen tarpeista ollaan aika lailla yksimielisiä.

Tavoitteena liikenne- ja viestintäministeriöllä on saada

uusi laki eduskunnan käsittelyyn jo ensi vuonna. Aikataulu tärkeämpää on ilman muuta se, että tuleva kansalaislaki on rakenteellisesti ja sisällöllisesti selkeä kokonaisuus, jota niin sanottu tavallinen tieosakaskin osaa lukea.

Lain valmistumiseen saakka pitää Tieyhdistys lakiuudistusta esillä kaikissa yksityistietilaisuuksissaan. Niissä on tiekuntien, kuntien ja kaikkien muidenkin intressiryhmien edustajille oiva mahdollisuus evästää lainlaatijaa. Ensimmäinen mahdollisuus on jo helmikuussa Yksityisteiden Talvipäivässä Tampereella 18.2. Ei ole vaikea arvata, että tämä aihe on yhtenä aiheena myös ensi vuoden Alueellisilla Yksityistiepäivillä 2017.

Viime aikoina ovat muuttuneet myös säädökset koskien Metsäkeskuksen kautta haettavaa yksityisteiden rahoitustukea. Samoin ovat jonkin verran muuttuneet ELY-keskuksen kautta saatavan parantamisavustuksen menettelytavat ja ohjeet. Muutosten havainnointi on tiekunnille rahanarvoinen asia aikana, jolloin raha on tiukassa. Kannattaa olla kuulolla tai ainakin lukea näistä asioista tämän lehden sivuilta.

**Jaakko Rahja**

P.S. Yksityisteiden Talvipäivä on helmikuussa Tampereella.

### Tieyhdistyksen yhteystiedot yksityistieasioissa

**Suomen Tieyhdistys ry**  
Sentnerikuja 2  
00440 Helsinki  
p. 020 786 1000  
toimisto@tieyhdistys.fi  
www.tieyhdistys.fi

**Yksityistieasioissa jäseniä palvelevat**  
Erikoisasiantuntija  
**Jaakko Rahja**

**Tieyhdistyksen jäsenasiat**  
Toimistosihiteeri  
**Tarja Flander**



**Yksityistieasioiden neuvontapuhelin**

**0200 345 20**

Arkisin 9–18  
0,92 euroa/min + pvm

SUOMEN  TIEYHDISTYS

### Yksityisteiden valtionavustusten neuvonta

Valtionavustushakemukset koko maan osalta toimitetaan osoitteeseen:  
**Pirkanmaan ELY-keskus**  
Kirjaamo  
PL 297  
33101 TAMPERE

Asiakirjoja voi toimittaa myös sähköisesti osoitteella:  
kirjaamo.pirkanmaa(at)ely-keskus.fi

Liikenteen asiakaspalvelu (ma–pe klo 9–16):  
0295 020 600 asiakaspalvelu  
0295 020 601 kundservice  
0295 020 603 neuvonta yksityisteiden valtionavustusasioissa  
liikenteen.asiakaspalvelu(at)ely-keskus.fi

### Osoitteenmuutos

Tiekunnan osoitetiedot lehden jakelua varten ovat peräisin Suomen Tieyhdistyksen yksityistieosoitteistosta.

**Muutokset:** Suomen Tieyhdistys ry  
Toimistosihiteeri Tarja Flander  
PL 55, 00441 Helsinki  
toimisto@tieyhdistys.fi  
p. 0207 861 000

Tieyhdistyksen yksityistieosoitteiston muutosilmoitus

Lehdessä olevat vastaanottajan yhteystiedot:

---



---

Korjatut yhteystiedot (vastaanottajan nimi, yhteisö ja osoite):

---



---

En halua enää jatkossa kuulua osoitteistoon (x)

## Jäsenyys Suomen Tieyhdistyksessä kannattaa!

Rahanarvoisia etuja tiekunnille!

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

SUOMEN  TIEYHDISTYS

**YKSITYISTIE uutiset**  
2016

Yksityistieasioiden tiedotuslehti • Julkaisija Suomen Tieyhdistys

#### Julkaisija

Suomen Tieyhdistys ry  
Sentnerikuja 2  
00440 Helsinki

#### Puhelin

020 786 1000

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

#### Toimitus

Jaakko Rahja  
Nina Raitanen  
Liisi Vähätalo

#### Taitto/paino

PPD Studio/SLY-Lehtipainot Oy  
Painos 22.000

ISSN-L 2243-271X

ISSN 2243-271X (Painettu)

ISSN 2243-2728 (Verkkajulkaisu)

#### Osoitetietolähde:

Tieyhdistyksen yksityistieosoitteisto

YksityistieUutiset 2016

Yksityistieasioiden tiedotuslehti





Vanha silta ei enää täyttänyt nykyajan vaatimuksia. Kansi ja kaiteet olivat huonot ja silta kapea.



Vanhat maatuet ja mm. niiden raudoitukset tutkittiin tarkasti. Ne osoittautuivat kestäviksi uudellekin sillalle.

# Siltahankkeessa käytettiin projektijohtamista

## ELINA ETELÄNIEMI

Sillan kansirakenteet olivat tulleet elinkaarensa loppupäähän ja myös jääneet nykyliikenteelle liian kapeaksi. Keväällä 2009 nivalalaisen Piehinki-Hallakorven tiekunta päätti käynnistää Malisjoen ylittävän, jänneväliltään 19 metrin sillan kunnostushankkeen. Prosessi päättyi uuteen, enimmäispainot kantavaan siltaan kesällä 2015. Rahaa tarvittiin 150 000 euroa.

Aluksi tiekunnassa tarkoituksena oli vain uusien puiset kansirakenteet ja kaiteet sekä kasvattaa kannen leveyttä 4,5 metriin. Betoniset maatuet olivat silmämääräisesti katsottuna siihen tarkoitukseen riittävän hyväkuntoiset. 'Puukansi-hankeelle' laadittiin suunnitelmat ja haettiin ELYstä avustusta, mutta sitä ei myönnettykään. Perusteluna oli, ettei vanhojen runkopalkkien kantavuus olisi riittänyt uusille ajoneuvopainoille ja sillan lisääntyneelle omalle painolle.

Tieyhdistyksen järjestämässä Yksityistiepäivässä 2013 teräsyhtymän edustaja esitteli uutta teräsilta-tyyppiä. Nivalalainen tieisännöitsijä Ari Eteläniemi sai siitä kipinän tarjota tätä vaihtoehtoa tiekunnalle. Alkuperäinen 'puukansi-hanke' haudattiin ja aloitettiin aivan alusta uudella konseptilla. Tiekunta päätti tilata Eteläniemeltä hankkeen projektijohtamisen.

## Perusparannuksen valmistelutyöt

Alkuvaiheessa valittiin siltakonsultti, joka tutki maatukien kunnan ja laati niistä piirustukset. Maatukia ei ollut tarve uusina, ainoastaan aiempaa korkeampi siltapalkkisto vaati tukien korottamista 30 cm.

Jo hyvin varhain oltiin yh-

teydessä ELY-keskuksen yksityistieasiantuntijaan, mikä osoittautui viisaaksi ratkaisuksi, sillä sieltä tuli hyviä neuvoja. Ely-keskukselta pyydettiin aukkolausunto, jolla varmistetaan silta-aukon riittävyys veden virtaamiselle.

Keväällä 2014 valmistuivat silta-suunnitelmat ja kustannusarvio. Ne liitettiin ELY-keskukseen toimitettuun avustushakemukseen. Myönteisen avustuspäätöksen – avustusprosentti 75 % – jälkeen tiekunta päätti lopullisesti ryhtyä hankkeeseen ja rahoittaa osakkaiden osuuden pankkilainalla työnaikaisen pankkilainan lisäksi.

## Rakennusvaihe

Projektissa päädyttiin osaurakoihin, sillä kokonaishintaurakan arvioitiin tulevan noin 80 000 euroa kalliimmaksi. Eriksään ostettiin sillan teräspalkkisto, betonikansi, kaiteet, nosturityö, maatukien korotus, asfaltointi, valvonta ja murskeet. Hankinnat ja projektijohtaminen olivat teki- jöille mukava haaste. Hankinnat kilpailutettiin normaalisti HILMAssa.

Työmaa valmisteltiin hyvin sekä kaikki toimitukset ja työt aikataulutettiin tarkasti. Tieisännöitsijä laati liikenteen ohjaussuunnitelman, turvallisuussuunnitelman, oli yhteydessä pelastuslaitokseen ja hankki liikenteen ohjauslaitteet. Sillan taakse on kaksi muutakin tieyhteyttä, joten kiertotien järjestäminen oli kohtalaisen helppoa.

Vanha silta myytiin etukäteen kahtena osana, toinen puoli meni erälle viljelystielle ja toinen mökkitielle. Vanhasta sillasta tiekunta sai uutta siltaansa varten 11 500 euroa.

Turvakaiteet hankittiin valmiiksi, nosturille valmistettiin tukeva alusta murskeesta ja rakennettiin "lossi" työmaa-

aikaiseen joen ylitykseen.

Varsinaiset rakennustyöt käynnistyivät elokuussa 2014 vanhan sillan pois nostamisella. Katkaisu tehtiin vasta sen jälkeen. Samana päivänä porari teki maatukiin tarvittavat reiät, asennettiin kumilaakerit, aukaistiin maatukien ympärökset sekä asennettiin eroosiosuoja vesirajaan.

Jo seuraavana aamuna asennettiin siltapalkkisto. Ne sopivat hyvin paikalleen; olivat mittamiehet olleet tarkkoja. Pari tuntia myöhemmin tuli työmaalle 10 kansielementtiä. Jo puolenpäivän aikaan sillassa oli palkit, kansi ja väliaikaiset kaiteet paikoillaan.

Paikallinen rakennusliike teki maatukien korotuksen, kansielementtien saumauksen ja kaidetolppien juurivalun. Toinen yritys toimitti kaiteet asennettuina. Mursketäyttöjen jälkeen silta oli ajokunnossa, aikaa sillan purkamisesta oli kulunut alle kuukausi. Siltapäätysten asfaltointi ja tien maisemointi siirrettiin seuraavaan kesään.

Hankkeesta ilmoitettiin aikanaan myös pelastuslaitokselle, jonka aloitteesta työmaalla järjestettiin pelastusharjoitus (auto-onnettomuus). Tiekunnalle ja projektia johtaneelle tieisännöitsijälle tapaus oli mielenkiintoinen ja opettavainen.

## Projektijohtaminen oli toimiva malli

Nykyajan tie- ja siltahankkeissa on itse tekemisen ohella paljon muutakin. On kilpailutusta ja ilmoituksia verottajalle yms., paljon suunnitelmia kuten turvallisuussuunnitelma, liikenteenohjaussuunnitelma, työmaasuunnitelma yms. Sen päälle tulevat valvonta, dokumentointi, lukuista palaverit sekä yhteistyö viranomaisten ja muiden tahojen kanssa.



Sillan kansielementit löytävät paikkansa teräspalkkien päälle.



Silta-asennus on ammattilaisten tiimityötä.

Näinkin laajassa hankkeessa tiekunnan ulkopuolinen projektijohtaminen osoittautui toimivaksi ja edulliseksi malliksi. Opetus myös oli, että tärkeää on toimiva ja aktiivinen hoitokunta ja muutkin osakkaat.

Nyt tiekunnalla on enimmäispainot kestävä silta vuosikymmeniksi. Kustannusarvio

kesti liki tarkalleen. Valtion avustuksen, osakkaiden oman työn ja vanhan sillan myynnin jälkeen osakkaiden itsensä maksettavaksi jäi vielä noin 20 000 euroa.

Hyvin tehty silta sopii ympäristöönsä.





# Sillan uusiminen on iso hanke hoitokunnalle

## NINA RAITANEN

Jylyn yksityistie on noin 8,5 kilometriä pitkä ja sillä on reilut 50 osakasta. Tie halkoo museoviraston suojeleman yksityisen Kärkelän ruukkikylän, jossa on paljon kesämökkiläisiä ja hevostallitoimintaa. Ruukkikylän keskellä on silta, jonka kunto alkoi huolestuttaa hoitokunnan sihteerä Inga-Lill Hasselia vuonna 2013.

- Olin Tieyhdistyksen järjestämällä alueellisilla yksityistiepäivillä Salossa vuonna 2013 ja siellä puhuttiin paljon silloista ja siitä, että hoitokunta on vastuussa siltojen tarkastuksista ja kunnosta.

Inga-Lill oli asunut ruukissa vuodesta 2003 alkaen ja ollut hoitokunnassakin mukana kaksi kautta, eikä muistanut, että tarkastuksia olisi pidetty sinä aikana. Vuosien myötä myös siltaa käyttävä maatalousliikenne oli kasvanut samoin muu raskas liikenne.

Tiehoitokunnan puheenjohtajan kanssa käydyn neuvonpidon jälkeen alettiin sillan suhteen toimiin heti. Yksitystie liittyi myös Tieyhdistyksen jäseneksi ja he ovat käyttäneet yhdistyksen palveluita sen jälkeenkin.

## Asiantuntijoiden löytäminen on vaikeaa

- Suurin ongelma oli löytää sopiva asiantuntija tekemään sillalle tarkastus, Inga-Lill toteaa.

Inga-Lill soitti Salon kaupungille, ELY-keskukseen ja Destialle mutta sopivaa ihmistä ei meinannut löytyä. Tutun kautta saatiin kuitenkin jouluuussa 2013 yhteys Tiestö-

palvelu Seppälään ja tieinsinööriäkin toimivaan Sakari Seppälään. Tiestöpalvelu Seppälän tekemän tarkastuksen mukaan silta ei kestäisi raskasta liikennettä, joten sillalle asetettiin 25 tn painorajoitukset välittömästi.

Koska silta sijaitsi Museoviraston suojelemissa kohteissa, pidettiin viraston edustajan kanssa katselmus paikalla. Viraston suosituksesta vanhan sillan kivirakenteet oli säilytettävä ja uusi silta piti varustaa puukaitein.

Vuoden 2014 alussa hoitokunta pohti kahta vaihtoehtoa. Toinen olisi ollut rakentaa kokonaan uusi tie, jonka kautta liikenne olisi kiertänyt ruukin ja ruukin läpi menevä tie olisi suljettu. Toisena vaihtoehtona oli sillan uusiminen. Tiekunnan vuosikokouksessa päädyttiin uuden tien kannalle, mutta pian suunnittelun käynnistyttyä hanke todettiin aivan liian kalliiksi. Uudelleen kokoon kutsutussa kokouksessa päätettiin elokuussa 2014 sillan uusimisesta ja avustuksen hakemisesta.

## Ilman valtion avustusta siltahankkeet jäävät toteuttamatta

Silta sai valtiolta 75 % avustuksen ja Lohjan kaupungilta 10 000 euron perusparannusavustuksen, joten noin 100 000 euron hankkeen kustannukset pysyivät osakkaille kohtuullisina.

Tiestöpalvelu Seppälä suunnitteli ja kilpailutti hankkeen.

- Minun konseptini on ollut kaikki nämä vuodet kokonaispalvelu, joka sisältää



## Sillan tekniset tiedot

Silta on tyypiltään liimapuinen palkkisilta, jonka jännemitta on 9,00 m ja hyödyllinen leveys 4,50 m. Kansi on rakennettu syrjälankkukantena 50 x 150 mm<sup>2</sup>. Silta perustettiin kallion päälle tasatun ja tiivistetyn murskeen varaan paikalla valettuun maatuokien välityksellä.

Jylyn yksityistien silta sijaitsee Museoviraston suojelemissa Kärkelän ruukkikylässä.

Jylyn yksityistien hoitokunnan sihteerä Inga-Lill Hassel sanoo, että ilman valtion avustusta siltaa ei olisi voitu uusia.

kohteen kuntoarvion suosituksen, suunnittelupalvelun, avustushakemukset, urakkakilpailutuksen ja toteutuksen valvonnan taloudellisine loppuselvityksineen,

- YIT Rakennus Oy Infrapalvelut voitti kokonaisurakan. Tyypillistä on, että alueella toimivat tunnetut urakoitsijat tarjoavat näitä varsin pieniä kohteita, sillä lähtökohtana on joustava urakka-aika.

- Yleensä myös nämä kohteet toteutetaan hyvin edullisesti, tämäkin silta pysyy kokonaisuutena 100 t verollisessa

kustannusarviossa, toteaa Sakari Seppälä.

Hankkeen toteuttamisajan kohdaksi päätettiin syyskuu 2015, jolloin mökkiliikenne ja maatalousliikenne olisivat jo rauhoittuneet. Mökkiliikenteen kannalta ajoituksessa onnistuttiin, mutta myöhäinen puintiaika aiheutti maanviljelysliikenteelle hieman ongelmia.

Itse rakentamisvaiheeseen varattiin aikaa seitsemän viikkoa. Ensimmäisenä aamupäivänä urakoitsija sai jo aikaan kävelysillan, joten sillan remontti haittasi ruukin päivit-

täistä elämää melkoisen vähän. Osakkailta valituksia ei tullut hankkeen aikana ensimmäistäkään ja hanke valmistui reilusti etuajassa

- Ilman valtion avustusta hanketta ei olisi tehty, sillä ei osakkaita voida vaatia maksamaan sellaisia summia, vaan raskas liikenne olisi kielletty sillalta.

- Siltahankkeisiin tulisi saada aina valtion avustusta, sillä muutoin niiden kunto huononee ilman muuta, toteaa Inga-Lill Hassel haastattelun lopuksi.





# Yksityisteiden siltojen kuntotarkastukset - raportit kehittämiskäytäntöön

## SAKARI SEPPÄLÄ

Ajoneuvojen painoja ja mittoja korotettiin lokakuussa 2013. Uusilla ajoneuvokuormilla on tarpeen liikennöidä koko verkolla, myös yksityisteillä. Päähuomio valtion avusteisessa peruskorjaustoiminnassa on kohdistunut itse tien vaurioihin, sillat ovat yleisesti jääneet ehkä teknisyytensä vuoksi vähemmälle tarkastelulle. Voidaan todeta, että tien kunto on tärkeä, sen vauriot pitää välittömästi korjata, mutta ympärivuotisen raskaan liikenteen kannalta silta on vielä keskeisempi kipupiste.

### Vanhon siltojen lujuus syytä selvittää.

Maaseudun yksityistiestöllä on runsaasti 1970-luvulla ja aikaisemmin rakennettuja putki- ja palkkisilloja. Niiden suunnittelukuormat ovat olleet huomattavasti nykyisiä suunnittelukuormia alhaisemmat ja lähes puolen vuosisadan ikä ja käyttö jättää yleensä jälkensä. Riippuen palkkien ja tukirakenteiden nykyisestä kunnosta, voidaan laskennallisesti selvittää painorajoituksen tarve ja suuruus. Vanhojenkin palkkien lujuus voi täyttää vielä nykyvaatimukset, mutta yleensä ollaan jo raja-arvoissa ja uusiminen on pian tarpeen.

### Näkyvissä olevat vauriot

Yleisimmät ikääntyneen puukantisen sillan vauriot erottaa uralle kuluneesta kansilankutuksesta ja vaurioituneista kaiteista. Syrjälankkukansi on loppuun käytetty, kun nauhojen kantoja ilmestyy näkyviin. Vanhojen teräslevyputkien pintakäsittely oli 1970-luvulla puutteellinen, eikä veden laatu huomioitu.

Monista vanhoista teräslevyputkista puuttuu syöpymisen johdosta koko alaosa. Tarkemmassa kuntoarvioinnissa selviää mahdollisten ylikuormitusten aiheuttamat vauriot palkkirakenteisiin ja niiden tukiin. Normaalisti sillan kannen uusimisen yhteydessä palkisto vahvistetaan nykyisille suunnittelukuormille.

### Kuntotarkastuksen merkitys

Sillan kuntotarkastuksesta laaditaan raportti tilaajalle, joka yleisimmin on tiekunta, mutta myös kunta. Raportissa esitetään yleisten huomioiden ohella ensivaiheen toimenpiteet, jos niitä tarvitaan. Ensimmäinen suositus tiehoi-

tokunnalle/toimitsijalle normaalisti on painorajoituksen asettaminen ja sen suuruuden määrittäminen.

Hyvin harvoin painorajoitus voi olla pysyvä ratkaisu, koska se rajoittaa myös osakaiden ammattiliikennettä. Painorajoituksella on kuitenkin tärkeä sanoma tien käyttäjille: tiekunta osoittaa sillä vastuun siirtyneen rajoituksen rikkojalle. Lisäksi tiekunta saa raportissa käsiteltäväkseen ehdotuksen sillan peruskorjaustarpeesta, korjausvaihtoehdoista ja aikaisempiin toteutumahintoihin perustuvan alustavan kustannusarvion.

Tiekunnan osakkaiden liikennetarpeet ovat keskenään verrattuna hyvin erilaisia ja siksi etukäteen keskusteluun tuotu raportti, mahdollisuus tutustua siihen ja saada vastaukset henkilökohtaisesti esitettyihin kysymyksiin, on osoittautunut toimivaksi.

### Ulkopuolisten suorittamat kuljetukset

Maakunnissa on lukuisia yksityisteitä, jotka ovat yhteydessä molemmista päistään maanteihin. Varsinkin näillä sijaitsevien siltojen kunto pitäisi saada myös tiekuntiin kuulumattomien tietoon. Ulkopuolisten tien käyttö monesti aiheuttaa tielle ja sillalle kaikkein suurimmat rasitukset, mikä ei tule korvatuksi taulukoiduilla ja vaikeasti perittävillä käyttömaksuilla. Ammatin harjoittajien esteetön liikkuminen on luonnollisesti tavoite, joka toivottavasti huomioidaan uudistettavassa yksityistielaisissa samoin kuin tiekunnan ja ulkopuolisten vastuut vaurio- ja onnettomuustapauksissa.

### Siltatyö ympäristöön kytkettynä

Siltojen merkitystä korostaa se, että sillan peruskorjausta valtio tukee korkealla avustusprosentilla. Vesistösiltoja tarkastettaessa on mahdollisuus arvioida myös tien kunto ja antaa siitä palautte. Selvästi liian vähälle on jäänyt vielä suuremman kokonaisuuden tarkastelu.

Silta on perinteisesti kylälaisten kokoontumispaikka ja korjaustyön yhteydessä voidaan urakointia laajentaa hyvin edullisesti ympäristöön kohdistuviin toimenpiteisiin. Vesiuomat ovat useasti siltapaikan lähellä perkauksen tarpeessa ja kalojen sekä muun vesielöistön elinoloja voidaan helposti kohentaa siltatyöhön liitettynä. Valtion ja EU:n tarjoamia avustusmuotoja



Uuden sillan leveydeksi riittää 4,5 m, jos vanha silta on mahdollista jättää kevyen liikenteen käyttöön.



Sillan tarkastusraportissa esitetään tarvittaessa asetettavaksi painorajoitus ja sen suuruus. Tiekunnan vastuiden kannalta tämä on tärkeä toimenpide.

Yksitystieläilytymä on suunniteltava mitoitusohjeiden mukaisesti. Ahtaaseen liittymään käännyttäessä on käytettävä maantien vasenta kaistaa.

on käytettävissä useita, mutta käytännössä näitä ei juurikaan ole sovellettu yhteiskäyttöön.

### Siltojen kuntotarkastukset kehittämisalustaksi

Yksitystiestö on mielenkiintoinen jo siitäkin syystä, että maaseudun vireyttä voidaan monipuolistaa tiestön, siltojen ja koko tieympäristön tilaa parantamalla. Kehittämisen tarpeet pitää tunnistaa ja priorisoida. Tämä edellyttää kuntotarkastusten suorittamista sekä riittävän laajojen toimenpide-ehdotusten tekemistä. Raporttien perusteella vaatimatonta avustusrahoitusta voidaan suunnata oikein.

Viranomaisilta voi odottaa nykyistä enemmän keskinäistä yhteistyötä. Maaseudun ympäristön ja elinolojen kohentamiseen tarkoitettuja eri viranomaisten myöntämiä ja valvomia avustuksia tulisi käyttää samallakin kohteella järkevästi ja vaatimuksia yllimitoittamatta.

Valtion 2016 avustusmäärärahasta yksityisteiden peruskorjaamiseen tulisi erot-



Siltapaikan ympäristö on saatu edustavaksi eritoimijoiden yhteistyönä.



Siististi viimeistelty sillan ympäristö lisää asumisviihtyvyyttä.



Viime vuosisadan alussa rakennettu silta toimi rautatiesiltana vielä 1980-luvulla, jonka jälkeen vilkkaan yksityistien siltana. Teräsrakenteen pintakäsittelyyn on syytä hakea Leader-rahautusta.



Nämä vanhoista kuorma-auton runko-osista kootut siltojen palkistot pitää korvata nykyajan vaatimukset täyttävillä rakenteilla.

taa osuus ensisijaisesti siltojen kuntoarvio- ja kuntotarkastusraporttien laatimiseen, mikä avustuksen käyttöehtojen mukaan on mahdollista. Yksitysteiden siltatyypeille pitäisi lisäksi kehittää oma kategoria, joka

lähtee maantieliikennettä vaatimattomammista lähtökohdista.

Sillan kantavuus pitää tietenkin olla ajoneuvoasetuksen arvoja vastaava, mutta yksityistieläilyllä ajoneuvonopeus,

sillan leveys, kaidetyyppi sekä kevytliikenne voidaan suunnitella ja mitoittaa vähäisen liikenteen mukaisesti. Yhteistyölle ja teknisen alan opintäydetöille yksityistiestöllä on runsaasti kysyntää.



# Yksityistierummut vesistöongelma?

**ANSSI ELORANTA**  
**KESKI-SUOMEN**  
**ELY-KESKUS**

Vesistöjen ylitysrakentamisessa on korostettu liiken- teellisiä ja kuivatuksellisia kysymyksiä. Ympäristöllisesti rumpurakenteet on mielletty vähäpätöiseksi harmiksi. Asiaa selvitettiin Keski-Suomen ELY-keskuksen laajassa pilottihankkeessa, jossa kartoitettiin yli 2 000 vesistöjen ylitysrakennetta. Tulokset hätkähdyttivät; joka kolmas rumpu oli täydellinen vaelluseste. Suomessa on noin 90 000 vesistö- rumpua, joten ongelma saa ison mittasuhteen.

Ympäristöllisesti väärin valitut ja asennetut rumpurakenteet ovat esteettinen, ekologinen, virkistysellinen ja vesiensuojelullinen ongelma. Tunnetuin näistä on kalojen ja pohjaeläinten läpikulun estyminen. Sen voi aiheuttaa esimerkiksi putken liika kaltevuus, pieni koko, vähäinen vesisyvyys, suuri virtausnopeus, alapään pudotus ja putken suun esteet. Mitä alempana jokijatkumoa vaellusesteet ovat, sitä suurempi on ympäristöllinen haitta. Tilanne on osin johtanut vesieläinlajiston ja sen monimuotoisuuden heikentymiseen.

Rumpurakentamiseen liittyvät kysymykset ovat ajan- kohtaisia. Ilmastomallit ennustavat Suomen sadannan huomattavaa lisääntymistä. Metsätieverkostomme ja samalla ylitysrakenteiden perusparannustarve on suuri. Ylitysrakenteiden aukkomitoitukset myös ulkoistettiin, kun ELY-keskukset luopuivat aukkolautuntojen antamisesta. Näiden lisäksi luonnontilaisten purovesien määrä on supistunut pariin prosenttiin ja uomien ekologinen tila on hyvää heikompi.

Suomi on sitoutunut kansainvälisiin sopimuksiin vapaan uomajatkumon ja hyvän virtavesiympäristön tavoitteen. Vesistön ekologinen tila ei ole hyvä, jos ylitysrakenne katkaisee jokijatkumon. Uusi rumpurakentaminen ei saa myöskään synnyttää uusia vaellusesteitä. Aiemman rakentamisen synnyttämiä ympäristöhaittoja vähennetään tai poistetaan kokonaan rakenteita uusittaessa. Näitä tavoitteita on kirjattu myös valtakunnalliseen kalatiestrategiaan ja Sipilän hallitusohjelmaan.

Maanteiden osalta ylitysrakenteiden ympäristökysymykset hoidetaan kohtuullisesti, mutta osalla yksityisteiden vesistöylityksistä löytyy puutteita. Suoranaisten laiminlyöntien ohella tilanteeseen

**Ympäristöllisesti väärin valitut ja asennetut rumpurakenteet ovat esteettinen, ekologinen, virkistysellinen ja vesiensuojelullinen ongelma.**

KUVA ANSSI ELORANTA.



*Uomaa kaventava betonirumpu kerää helposti vedessä ajelehtivaa kariketta ja jätemateriaalia.*

KUVA MIRA LATVA.



*Palikkapuron teräsputkisilta (Saarijärvi) on ympäristöystävällisesti asennettu ylitysrakenne.*

KUVA JANNE PITKÄNEN.



*Parhaat ylitysrakenteet säilyttävät luonnontilaisen uomarakenteen. Tämä kaarirumpu mahdollistaa myös saukon alikulun ns. kuivapolkua myöten.*

*Esimerkki täydellisestä vaellusesteestä. Tässä alimitoitussa betonirummussa on liian vähän vettä, liian nopea virtaus ja liian korkea puto- us. Rakenteen suulla olevat arinapuut ja karike-esteet pahentavat tilannetta entisestään.*

vaikuttaa vanhentunut ympäristöohjeistus ja pakollisen lupaharkinnan puuttuminen. Tällainen tilanne johtaa helposti edullisten, mutta alimitoitusten putkien hankintaan, niiden virheelliseen asentamiseen ja vaellusesteen synty- miseen. Jos kyse on vesistöstä (puro, joki) eikä rakenteelle ole haettu aluehallintovi- ranomaisen lupaa, tilanne on lainvastainen. Vastuu asian- mukaisesta vesirakenteesta on viimekädessä ylitysraken- teen omistajalla.

Moni ylitysongelma voi- daan välttää pelkästään oi- kealla tielinjauksella, oikealla rakennevalinnalla ja oikealla asennuksella. Tämä puolesta- an edellyttää ohjeistuksen päivittämistä, koulutuksen tehostamista ja ympäristö- asiantuntemuksen lisäämistä. Ohjeistuksen osalta tilanne paranee, kun mm. Metsätie- ohjeisto ja Suomen ympäris- tökeskuksen Aukkomitoitus- ohje päivittyvät. Näiden lisäksi Keski-Suomen ELY-keskus jul- kaisee aiheesta laajan pilot-



tiselvityksen "Rumpurakenteiden ympäristöongelmat, niiden ehkäisy ja korjaaminen", joka tulee sähköisenä internetiin.

Uusittaessa vanhoja ja rakennettaessa uusia ylitysrakenteita, on mahdollisuus iskeä kaksi kärpästä yhdellä iskulla; valitaan kokonaistaloudellisesti edullisin rakenne ja asennetaan se ympäristöystävällisesti. Silloin ei yleensä tarvita kalliita jälkikorjauksia.

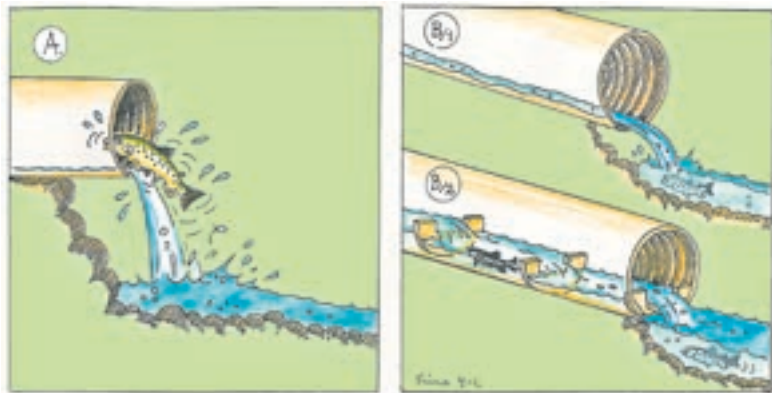
Rakennetta hankittaessa kannattaa muistaa, että ojitetut latvavedet tuovat veden alavirtaan entistä vauhdikkaammin. Ylivesivalunnan yleistyminen ja vedenjakajamaiden vedenpidätyskyvyn heikentyminen merkitsevät monien rumpurakenteiden

## Ympäristöystävällisen rumpurakenteen ominaisuuksia:

- Rumpuputki on upotettu pohjatason alapuolelle ja putken alapää ei pudota.
- Putken vesisyvyys on noin 20 cm ympäri vuoden.
- Ainevirtaama pääsee liikkumaan luonnollisesti putken läpi.
- Rakenteen leveys on vähintään ylä- ja alapuolisen uoman levyinen.
- Lähestymisalue on luonnollinen, selväväläinen ja putkeen ohjaava.
- Jos päädytään kahden rummun ratkaisuun, alempi toimii läpikulkureittinä myös alivesikausina. Ylemmästä rummusta vesi virtaa vain tulva-aikoina.
- Vesieläinten turvallisen läpikulun varmistamiseksi, putken läpi rakennetaan joko ns. kuivapolku tai -hyllykkö.

## Rumpurakenteiden ympäristöongelmat ovat pienten jokien ja purojen ongelma.

KUVA ANSSI ELORANTA, PIIRTÄJÄ SIMO YLI-LONTTINEN.



Liian korkealle perustettu tierumpu estää vesieläinten vaelluksen ylävirtaan. Ongelmaa voidaan vähentää esimerkiksi virtauslamelleilla ja ala-altaan vesipintaa nostamalla.

KUVA ANSSI ELORANTA, PIIRTÄJÄ SIMO YLI-LONTTINEN.



Karike, pohjakivet ja veden tuoma pohja-aines voivat tukkia kulkuväylän. Putken suuaukon ja uoman peittävä kasvillisuus voi harhauttaa yläjuoksulle lentäviä vesihyönteisiä pois reitiltään.

käymistä alimittaisiksi ja veden tulvimista tien ylitse. Rakenteen valinnassa tehty piistely saattaa silloin tulla monta kertaa kalliimmaksi.

Rumpurakenteiden ympäristöongelmat ovat pienten jokien ja purojen ongelma. Parhaiten ongelmat vältetään linjaamalla ylitys suvan tojen yli tai käyttämällä koskikapeikkojen ylityksessä siltaa tai kaarirumpua. Ne säilyttävät luonnollisen pohjarakenteen ja takaavat parhaiten läpikäynnin kaikille vesieläimille.

Yleisin ylitysrakenne on betoninen, pyöreä, paljaspohjainen rumpu. Nykysuositusten mukaan sellaista ei olisi syytä käyttää muualla kuin ojissa. Näissäkin asennuksissa pitäisi pyrkiä ympäristöystävällisiin käytäntöihin.

välisiin käytäntöihin.

Jos ylityspaikka ei ole ympäristöllisesti erittäin arvokas tai arvokas, voidaan tietyn reunaehdoin rakenteeksi valita myös rumpuputki. Oheiseen tietolaatikkoon on koottu muutamia hyvän rumpurakentamisen periaatteita vesistöissä. Tavoitteena on luoda olosuhteet, jotka muistuttavat mahdollisimman paljon ylä- ja alapuolisen uoman tilaa. Oleellista on upottaa rumpu pohjan alapuolelle ja täyttää putken pohja kokonaan luonnonkiviaineksella. Luonnollisesti tämä edellyttää aukkokoon vastaavanlaisia suurentamista.

Ympäristöystävällinen asentaminen onnistuu parhaiten, kun hankkeeseen otetaan mukaan vesi- ja kalatalousasiantuntija. Merkittävän lisäparannuksen toisi myös käytäntö, jossa asiantuntija tarkastaa asennuksen urakoitsijan ja koneen ollessa vielä paikanpäällä. Silloin korjaamiskynnys ei ole liian korkea eikä kallis. Nykytilaa voidaan parantaa myös valtionavustusten myöntöehtoja päivittämällä. Avustusta annettaisiin periaatteessa vain niille hankkeille, jotka sitoutuvat ympäristöystävälliseen asentamiseen ja sen todentamiseen.

# ROAD MASTERS

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

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

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

- Tie mittaamaton -





Erityisesti pihan läpi kulkevalla yksityistiellä tulee liikkua häiritsemättä ja tarpeetonta haittaa tuottamatta.

# Jokamiehenoikeus ja yksityistiet

**JAAKKO RAHJA**

*Mikä on jokamiehen oikeus?*

Perinteisesti jokamiehenoikeudella ymmärretään sellaista toisen alueella tapahtuvaa toimintaa, joka ei tarvitse maanomistajan suostumusta tai viranomaisen lupaa tai joka muutoin ei ole kiellettyä.

Jokamiehenoikeus tarkoittaa oikeutta liikkua jalan, hiihtäen, pyörällä ja ratsain. Saa myös tilapäisesti oleskella ja yöpyä, poimia luonnon tuotteita, onkia ja pilkkää, uida ja veneillä sekä kulkea jäällä. Jokamiehen oikeudella ja puitteissa voi myös yksityistiellä liikkua.

Oikeuksiin liittyy myös velvollisuuksia ja rajoituksia. Jokamiehenoikeudella ei muun muassa saa haitata maanomistajan maankäyttöä, kulkea pihamailla, häiritä kotirauhaa tai eläimiä, vahingoittaa istutuksia tai viljelyksiä tai kasvavia puita, roskata, metsästää eikä tehdä avotulta. Ympäristölle ja maanomistajan omaisuudelle ei siis saa aiheuttaa vähäistä suurempaa haittaa. Kalastukseen, metsästyksen ja moottoriajoneuvolla aja-

**Jokamiehenoikeudella ymmärretään sellaista toisen alueella tapahtuvaa toimintaa, joka ei tarvitse maanomistajan suostumusta tai viranomaisen lupaa tai joka muutoin ei ole kiellettyä.**

miseen tarvitaan useimmiten erilliset luvat.

**Jokamiehenoikeus yksityisellä tiellä?**

Yksityisteiden käytön kannalta merkittävä ja tiedostettava asia on, että jokamiehenoikeus ei koske moottoriajoneuvolla eikä hevosajoneuvolla (hevonon ja kärry tai reki) ajoa.

Satunnaista suuremman ulkopuolisen tien käytöstä päättää ja luvan myöntävät tien osakkaat tiekuntana tai muutoin yhdessä. Yksityistielain mukaan lupa tarvitaan säännölliseen liikenteeseen

(YksL 96 §), ulkopuolisen tilapäisiin kuljetuksiin sekä ulkopuolisen järjestämään toimintaan, joka selvästi lisää tien kunnossapitokustannuksia (80 §). Edellä mainittu ei kuitenkaan koske työhevosella tapahtuvia maa- ja metsätalouden kuljetuksia (hevosmet-suri). Niitä varten ei siis tienkäytön lupaa tarvita.

Edellä sanottu on jokamiesoikeuden pääperiaate. Sen lisäksi on otettava huomioon, että ympäristölle ja maanomistajan omaisuudelle ei saa aiheuttaa vähäistä suurempaa haittaa. Tältä pohjalta mm. maastoon ei

saisi jättää pysyviä jälkiä, joita esimerkiksi hevosenkengät helposti tekevät. Rajanveto ei käytännössä ole aivan tarkka.

Ratsastuksen osalta yleissääntöä voidaan kuitenkin todeta, että 'lännen yksinäinen cowboy' ratsastaa jokamiehenoikeudella yksityistielläkin. Jossakin kuitenkin tulee vastaan se raja (YksL 80§), jolloin on kyse jokamiesoikeutta laajemmasta toiminnasta. Raja tuskin on vielä kahdessa hevosessa, mutta yleisimmin 4 ... 5 ratsukossa tapauksesta riippuen.

Tien käyttämiseen oikeut-tavan tien tilapäisen luvan

antaa hoitokunta tai toimit-sijamies. Luvan antaa vuosikokous, jos toiminta säännöllistä.

**Kotirauhaa ei saa häiritä**

Pihamaan läpi kulkevaa yksityistietä saavat tietysti käyttää ne, joilla on tieoikeus kyseiseen tiehen.

Pihatiellä kulkeminen ei tällöinkään saa kuitenkaan aiheuttaa tarpeetonta haittaa ja tahallinen häiritseminen tieltä käsin on rikoslain mukaan rangaistavaa. Jokamiesoikeus – esimerkiksi jalan tai ratsain liikkuminen – ei siis tarkoita rajatonta oikeutta toimia toisen maalla omien mieltymystensä mukaisesti.

**Pysäköinti**

Ajoneuvoa ei saa pysäköidä paikkaan ja tavalla, josta aiheutuu vaaraa tai joka estää tai häiritsee liikennettä. Tämän määrää tieliikennelaki ja sitä on fiksua noudattaa.

Ajoneuvon pysäköinti maastoon yksityistien välittömään läheisyyteen on sallittua, jos turvallinen pysäköinti sitä edellyttää. Siitä

ei kuitenkaan saa aiheutua maa-alueen omistajalle tai haltijalle kohtuutonta haittaa (maastoliikennelaki 2 luku). Jos maanomistaja on tehnyt tien viereen pysäköintipaikan, saa omistaja määrätä sen käytöstä.

**Maastoliikenne**

Maastolla tarkoitetaan teiden ulkopuolista maa-alueita ja jääpeitteistä vesialuetta.

Maastossa moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajaminen ei kuulu jokamiehenoikeuteen, se vaatii maanomistajan luvan. Poikkeuksena on mm. vaikeasti liikuntavammaisen henkilön (saattajineen) liikkuminen maastossa sekä vaikeiden tieolojen ja vakinaisen asunnon sijainnin vuoksi välttämätön kulkeminen.

Moottorikelkalle ei saa ajaa tiellä, ei myös yksityistiellä, muutoin kuin tietä tai siltaa ylittäessä tai vaikeaa maasto-olo silvutettaessa. Tuohon pääsääntöön tekee poikkeuksen tienpitäjän luvalla metsätie, joka on lumi-peitteinen ja suljettu muulta liikenteeltä.



# Hevosen kanssa samalla tiellä

## NINA RAITANEN

Useimmat liikenteessä liikkuvat hevoset ovat koulutettuja ja tottuneita autoihin ja muihin tiellä liikkujiin, mutta silti yllättäviä tilanteita voi tulla ja kaikkeen ei voi varautua. Joillakin peruseräillä voidaan liikkumisesta saada kaikille turvallisempaa niin teillä kuin metsäpoluillakin.

### Tervehdi hevosta ja rupattele ratsastajalle!

Kohdatessasi hevosen jalan kannattaa oma läsnäolo tehdä tietyiksi sekä hevoselle että ratsastajalle puhumalla jotakin. Tervehdi ratsastajaa tai vastaa ratsastajan tervehdykseen. Tällöin hevonen tajuaa, että tietä pitkin lähestyvä tai marjapuskissa kyykkivä hahmo on ihminen eikä pelästy turhaan. Erityisen tärkeää tämä on, jos lähestyt hevosta takaa päin tai hämärässä.

Takaa päin tultaessa on hyvä antaa ratsastajalle aikaa halutessaan pysähtyä ja kääntää hevonen, jolloin se ei tule yllätetyksi.

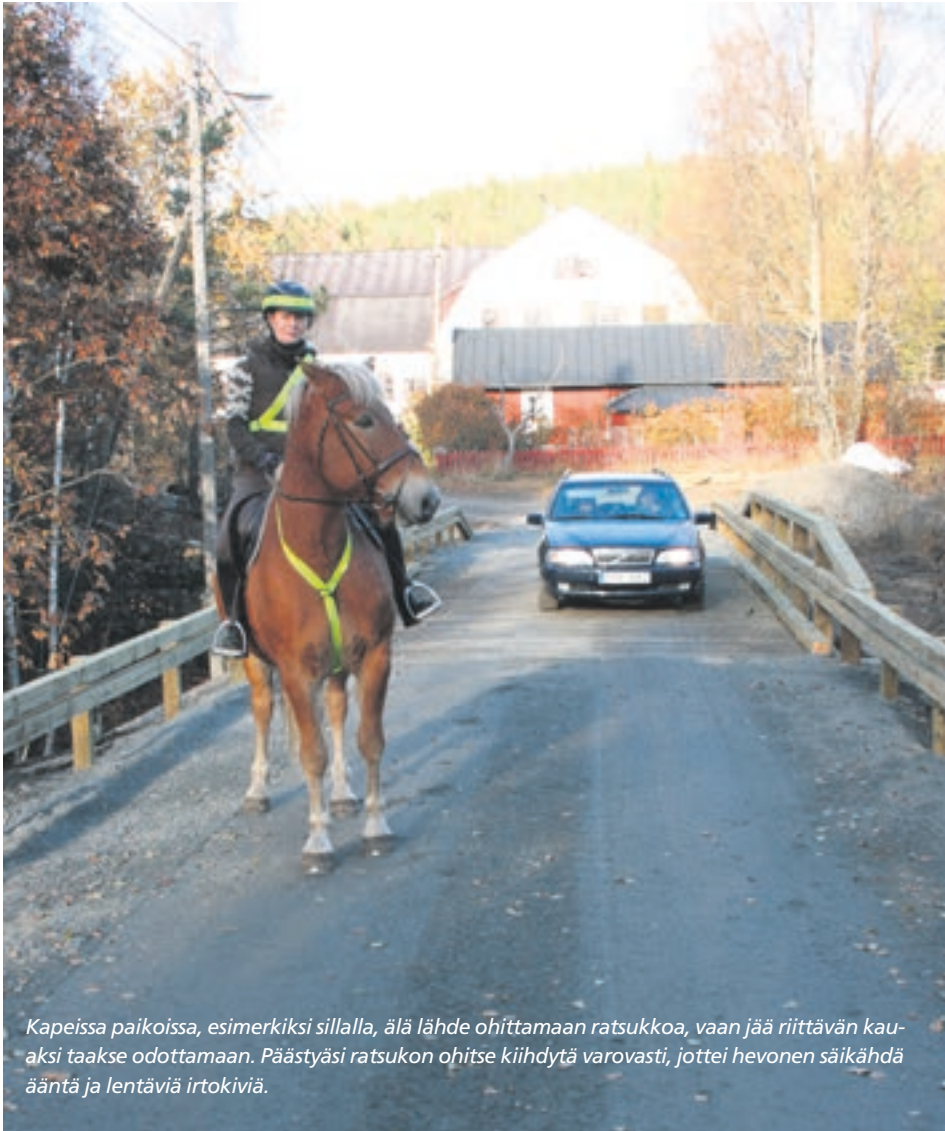
Ohitustilanteessa on hyvä kiertää hevonen mahdollisimman kaukaa ja rauhallisesti ratsastajan kanssa rupatellen. Jos hevonen säikähtää jotain kannattaa pysähtyä ja jatkaa juttelemista. Myös ratsukkoa voi pyytää pysähtymään tarvittaessa. Kohtaamistilanteessa on hyvä tehdä omat aikeensa sanallisesti selviksi eikä esimerkiksi syöksyä pusikkoon tai puun taakse piiloon. Tällöin vältetään yllätyksiltä molempien puolin.

Nähdessäsi hevosen lähes-

**HEVONEN ON ISO ELÄIN.** Sulje hetkeksi silmäsi ja kuvittele itsesi hevosen selkään. Selässä istuessasi silmät ovat yli kahden metrin korkeudessa. Ajatus putoamisesta pelottaa. Jalkojen välissä ei ole kone, jota voisit täysin hallita vaan 500 kiloa räjähtävää voimaa, joka ajattelee myös itse. Hevonen on pakoeläin, joka voi vaaran

uhatessa joko säännätä pakoon tai hyökätä. Avaa silmät ja mieti, että siellä selässä tai kärryillä on ihminen, lapsi, äiti, isä, jonkun ystävä.

Tekeekö vielä mielesi painaa tööttiä ratsukon kohdalla tai vilkuttela valoja? Yhteisellä ratsukon kohtaaminen sujuu turvallisesti niin maastossa kuin tielläkin.



Kapeissa paikoissa, esimerkiksi sillalla, älä lähde ohittamaan ratsukkoa, vaan jää riittävän kauaksi taakse odottamaan. Päästyäsi ratsukon ohitse kiihdytä varovasti, jottei hevonen säikähdä ääntä ja lentäviä irtokiviä.

tyvän kytke vapaana oleva koira. Haukkuvaa koiraakaan kannattaa koettaa hillitä ja koira kannattaa pitää mahdollisimman lyhyellä hihnalla ja kaukana hevosen jaloista.

### Anna moottoriajoneuvolla tilaa

Lähestyessäsi hevosta moottoriajoneuvolla hidasta ja ohita hevonen mahdollisim-

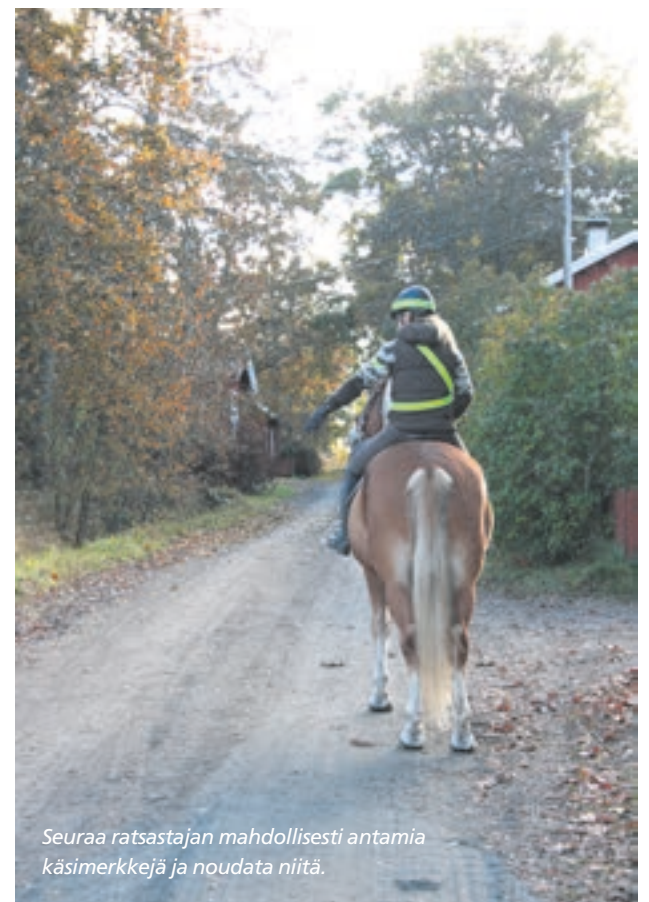
man kaukaa. Seuraa ratsastajan mahdollisesti antamia käsimerkkejä ja noudata niitä. Jos ratsukko on vaikeuksissa ja pyytää sinua pysähtymään, kannattaa niin tehdä kaikkien turvallisuuden vuoksi.

Jos kulkuneuvosi on rämi-sevä tai vedät perässäsi jotakin rämi-sevää tai lepattavaa, kannattaa ohittaminen tehdä erityisen varovasti ja ratsastajan käsimerkkejä tarkkaillen.



Hevonen rattaiden kanssa on ajoneuvo.

**Lähestyessäsi hevosta moottoriajoneuvolla hidasta ja ohita hevonen mahdollisimman kaukaa.**



Seuraa ratsastajan mahdollisesti antamia käsimerkkejä ja noudata niitä.

## TILAA SUOSITUT

### Tiekunnan tarpeelliset tietolähteet

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

- Yksityistien parantaminen
- Yksityistien kunnossapito sekä uusi
- Yksityisteiden hallinto

Esko Hämäläinen  
Yksityistien parantaminen  
Suunnittelun ja toteuttamisen perusteet  
ISBN 978-952-99824-1-7  
140 s., 48 €  
Tieyhdistyksen jäsenille 40 €

Esko Hämäläinen  
Jaakko Rahja (toim.)  
Yksityistien kunnossapito  
Kunnossapitotöiden suunnittelun ja toteuttamisen perusteet  
ISBN 978-952-99824-3-1 (nid.)  
108 s., 38 €  
Tieyhdistyksen jäsenille 30 €

Esko Hämäläinen  
Yksityisteiden hallinto  
Tiekunta ja tieosakas 2015  
Liitteenä asiakirjamalleja ja yksityistielaki  
ISBN 978-952-68313-0-5  
168 s., 32 €  
Tieyhdistyksen jäsenille 25 €



Hinnat sisältävät arvonlisäveron. Postikulut lisätään hintaan.

#### TILAUKSET

Suomen Tieyhdistys  
Sentnerinkuja 2, 00440 Helsinki  
toimisto@tieyhdistys.fi  
[www.tieyhdistys.fi](http://www.tieyhdistys.fi)



# Digitalisaatio tulee yksityisteillekin



to liikkui fyysisten kirjeiden muodossa ja tietoa julkaistiin esimerkiksi sanomalehdissä, nykyisin tietoa voidaan välittää sekunnin murto-osassa käytännössä mistä tahansa mihin tahansa.

Digitalisaation mahdollisuuksien hyödyntäminen on korkealla myös liikenne- ja viestintäministeriön prioriteettilistalla. Siinä missä digitalisaation luomat mahdollisuudet auttavat julkisen sektorin toimijoita aikaansaamaan säästöjä, kansalaisille ne näkyvät parempina ja helpommin käytettävänä palveluina.

## Tiedonvälitys yksityisteiden haasteena

Perinteisesti yksityisteiden tietojen saaminen digitaalisiin aineistoihin navigoinnin käyttöön on ollut haastavaa. Esimerkiksi painorajoitusten osalta tämä ongelma on osin kriittinen. Uudet teknologiat ja parantuneet prosessit voivat todan tähän helpotusta. Syksyn 2015 aikana yhteistyötä on tehty esimerkik-

si Metsäteho Oy:n vetämässä Forest Bigdata -hankkeessa, jonka avulla saadaan Metsäkeskuksen tietojärjestelmästä yksityisteiden käänköpaikat kansalliseen tietokantaan kaikkien hyödynnettäväksi. Avoimena aineistona julkaistu tieto päättyy esimerkiksi Logforcen ja TomTomin kaltaisten raskaan liikenteen reittipalveluja tarjoavien yritysten tarjoamiin navigointipalveluihin ja näitä käyttäviin autoihin.

Digiroad-palvelun kehittyminen tulee mahdollistamaan oman yksityistien tietojen tarkistamisen sekä tien liittyvien rajoitusten, esimerkiksi paino ja käyttö, päivittämisen helposti. Näin tieto saadaan kulkemaan vaivatta yksityisteiden omistajilta sitä tarvitseville tahoille ja esimerkiksi raskaalla liikenteellä tulee olemaan parempi kuva teiden painorajoituksista. Näiden toiminnallisuuksien hyödyntämiseksi yksityisteiden omistajat voivat olla yhteydessä Digiroad-palveluun sähköpostitse: info@digiroad.fi.

## Tulevaisuus on mobiilia

Älypuhelinsovelluksilla on jatkuvasti suurempi rooli tiedon keräämisessä. Vuoden 2015 aikana Liikennevirasto on yhteistyössä Postin ja NCC:n kanssa kokeillut tiedon keräämistä normaalista liikenteestä. Käytännössä näiden yritysten ajoneuvot ovat kuvanneet teitä ja keränneet muuta sensoritietoa normaalin liikennöinnin yhteydessä. Kerätyn datan perusteella voidaan analysoida tien kuntoa.

Mikäli yksityisteiden käyttäjät olisivat halukkaita tuottamaan tietoa omistamistaan tai käyttämistään teistä, voitaisiin tällä ratkaista kansallisella tasolla monta ongelmaa. Tällaisessa tapauksessa tiedon oikeellisuus on kaikkein oleellisin, mutta myös käytettävyyks on erittäin tärkeää: tiedon raportointiin on oltava helppoa ja nopeaa.

Yksityistien omistajan roolin ei kuitenkaan tarvitse rajoittaa pelkästään tiedon raportointiin, vaan palvelut voivat hyödyttää kaikkia osapuolia. Ehkä joku päivä mökkään kohti ajamaan lähtevä

henkilö voi tarkistaa sovelluksesta helposti, onko mökkitie aurattu. Tällöin ollaan digitalisaation ytimessä: helposti käytettävän palvelun avulla tieto saadaan välitettyä käytännössä reaaliaikaisena sitä tarvitseville tahoille.

## Yksityistieläytyminen luvut tulevaisuudessa sähköisesti

Liikenneviraston vuonna 2016 käynnistyvässä digitalisaatiohankkeessa on paljon tuotavuutta ja palveluita parantavia kehitysprojekteja. Yksi niistä koskettaa erityisesti yksityisiä maanomistajia ja yksityisteiden rakentamista: ELY-keskusten ja Liikenneviraston yhteinen projekti lupien, lausuntojen ja asiakasvuorovaihtuksen digitalisoimiseksi tulee mahdollistamaan liittymäluvan hakemisen sähköisesti. Tämän uskotaan helpottavan asioita ja auttavan myös siinä, että digitaaliset aineistot ja palvelut ovat parempia ja ajantasaisempia tulevaisuudessa.

## MARKUS MELANDER LIIKENNEVIRASTO

Digitalisaation aikaansaamat yhteiskunnalliset muutokset näkyvät jo arjessamme, vaikkamme asiaa aina suoraan ajattelisikaan. Tieto välittyy silmänräpäyksessä eri toimijoiden välillä ja sitä on käytettävissä entistä enemmän. Digitalisaatioon liittyvät trendit

voivat auttaa myös yksityisteiden omistajia.

Toisin kuin usein kuvitellaan, digitalisaatio ei tarkoita pelkästään tiedon muuttamista sähköiseen muotoon. Digitalisaatio tarkoittaa ennen kaikkea palveluiden ja toiminnan kehittämistä uusimman teknologian avulla. Keskeistä tässä kaikessa on tieto: siinä missä aikaisemmin tie-

Muutoksia avustusten hakemiseen

# Yksityisteiden parantamisavustukset nousemassa

## KAI PAAVOLA, KESKI-SUOMEN ELY-KESKUS

ELY-keskuksilla on käytettävissä tänä vuonna 8 miljoonaa euroa yksityisteiden valtionavustuksiin. Alun perin talousarviossa esitys oli 3 miljoonaa, mikä olisi jatkanut valtionavustuksen vähentymistä edelleen vuodesta toiseen. Lisätalousarviossa summaa kuitenkin korotettiin, joten vuonna 2016 on käytettävissä mainitut 8 miljoonaa euroa.

Yksityistieavustukset ovat vähentyneet kovasti viime vuosina ja tämä on näkynyt avustusta hakeneille tiekunnille muun muassa hakemusten tiukempuna priorisointina. Viime vuonna avustusten määräraha oli viisi miljoonaa euroa. Nyt esitetty kahdeksan miljoonaa euroa palautti avustuspäärahahan vuoden 2014 tasolle.

Pienestä määrärahalisäyksestä huolimatta ELY-keskukset jatkavat tiukkaa priorisointia viime vuosien tapaan. ELY-keskukset kohdentavat avustusta tien liikennöitävyyden kannalta kriittisimpiin parantamishankkeisiin. Ensisijaisesti avustettavia hankkeita ovat siltojen, putkisiltojen ja suurien rumpujen peruskorjaukset. Lisäksi avustettavia kohteita voivat olla esimerkiksi teiden kantavuuden parantamiseksi tehtävät mahdolliset tulvavaurioiden ja kelirikko-kohteiden korjaukset.

## Muutoksia avustusohjeistuksiin ja hakemuslomakkeisiin

Liikenneviraston ohjejulkaisu Yksityisteiden valtionavustukset (29/2010) päivitetään vuonna 2016. Päivitys sisältää muutoksia ja tarkennuksia sekä vanhentuneiden tietojen poistamista. Ohjeeseen

kootaan yksityiskohtaiset ja tärkeimmät avustusprosessiin liittyvät asiat.

Tiekuntien kannattaa seurata ELY-keskuksen yksityisteitä koskevia internetsivuja ([www.ely-keskus.fi/yksityistiet](http://www.ely-keskus.fi/yksityistiet)) ajankohtaisten tiedotteiden osalta. Sivustoilta löytyy tiedotteiden lisäksi oleellimmat aineistot ELY-keskuksen myöntämiin yksityisteiden valtionavustuksiin liittyen, kuten esimerkiksi ajantasaiset hakemuslomakkeet, jotka myös päivittyvät vuonna 2016. Hakemuslomakkeiden osalta muutokset koskevat pääsääntöisesti avustushakemuksen mukana toimitettavia liitteitä.

Tiekuntien tulee parantamishankkeiden valmistelussa ja suunnittelussa ottaa huomioon, että talkootyötä ei ole lain mukaan mahdollista avustaa. Mikäli tiekunta esittää avustushakemuksessa edellä mainittuja vastikkeet-

## Yksityistie on valtionavustuskelppoinen, jos

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





# Vakuutuksista turvaa yksityisteiden onnettomuustapauksissa

## ESKO HÄMÄLÄINEN

Yksityisteillä tapahtuu liikennevahinkotilaston mukaan vuosittain noin 700 liikennevakuutuksesta korvattavaa onnettomuutta, joista vajaa 200 henkilövahinko-onnettomuuksia. Myös liikennekuolemia yksityisteillä ja yksityisalueilla yhteensä sattuu vuosittain parikymmentä. Useimmiten nämä vakavammat onnettomuudet johtuvat tienkäyttäjistä itsestään. Tapauksia, joissa tienpitäjä olisi todettu korvausvelvolliseksi, on vähän.

Vakuutusyhtiön tai poliisin tilastojen ulkopuolelle jääviä pienempiä vahinkoja sattuu lähes jokaisella tiellä vuosittain. Kaikki eivät tule edes tienpitäjän tietoon. Joissakin tapauksissa tienpitäjältä kuitenkin vaaditaan korvauksia.

### Vahinkokyselyn tuloksia

Suomen Tieyhdistys kysyi

kesällä 2015 jäsentiekunniltaan viime vuosina tapahtuneista vahingoista ja mahdollisesti maksettavista korvauksista. Kyselyyn saatiin vain hieman yli 200 vastausta, joten tuloksia voidaan pitää vain suunta-antavina.

Yli puolet vastanneista tiekunnista toteaa, että vahinkoja ei ole sattunut tai ainakaan ei ole tiedossa. Yleisin vahinkotyyppi on ojaanajo tai yleensäkin suistuminen pois ajoradalta, niitä on vastauksissa yhteensä noin 70 eli joka kolmannelle vastanneella tiellä. Ojan päälle auraaminen eli ns. yliauraus ojaanajon syynä mainitaan vain muutamassa vastauksessa. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia ei erikseen kysytty, osa voi sellaisia olla. Yksi yliajo vastauksissa erikseen mainitaan.

Kymmenkunta vastaa jaa mainitsee rengasri-

kot terävän tai suurikokoisen murskeen aiheuttamana. Rengasrikoista vaaditaan yleisimmin myös korvauksia. Ojaanajot menevät yleensä suosiolla vahingonkärsijän omaan piikkiin. Ojaanajojen tai suistumisten syynä mainitaan useimmiten liian suuri tilannenopeus ja/tai piittaamattomuus keliolosuhteista. Alkoholisten haaskausta muutamassa tapauksessa.

Korvattuja vahinkoja oli vain muutama. Niitossa lentänyt kivi rikkoi auton ikkunan, urakoitsijan vakuutus korvasi sen. Lapsi kaatui pyörällä ilmeisesti tienpitomateriaalin syystä, tiekunta maksoi suosiolla hieman kipurahaa. Lannauksen nostamaan kiveen ajanut sai tiekunnalta korvauksen. Routaheittoon öljypohjansa rikkonut autoilija sai korvauksen ilmeisesti varoituserkkien puuttumisen perusteella.

Korvausvaatimuksia on esitetty lisäksi ojaanajoissa,

kiveen ajoissa ja jäätyneisiin auraspaakkuihin ajoissa syntyneissä pienissä auton vaurioissa, rengasrikoissa sekä muutamissa tulvan tai rikkoutuneen rummun aiheuttamissa vahingoissa. Nämä vaatimukset on evätty tienkäyttäjän omaan vikaan vedoten, yhdessä tapauksessa jopa saman henkilön toistuvaan vikaan. Yliaurauskorvausvaatimuksia ei kyselyvastauksiin osunut. Yleinen käsitys on vanhastaan ollut, että ojan päälle auraaminen eli ns. yliauraus olisi tavallisin korvauksiin johtava vahinkotyyppi. Kysely ei tätä käsitystä tue, jos ei kumoakaan.

### Tiekuntavakuutukset yleisiä

Toiminnan vastuuvakuutus on yli 40 %:lla vastanneista tiekunnista. Yleisin vakuutusyhtiö on If Vahinkovakuutusyhtiö, joka yhdessä Tieyhdistyksen kanssa on ke-



hittänyt erityisen tiekuntavakuutuksen. Yhdistyksen jäsentiekunnat saavat vakuutusmaksusta alennusta. Myös LähiTapiola ja Pohjola mainitaan useassa kyselyvastauksessa.

Vastuuvakuutuksen lisäksi tiekunnilla on jonkin verran hallinnon vastuuvakuutuksia ja oikeusturvavakuutuksia sekä tapaturma- ja talkoovakuutuksia.

Vakuutusyhtiöiden tietojen mukaan vakuutuksista korvataan vuosittain useampiakin vahinkotapauksia, osa suuruudeltaan merkittäviäkin. Kyselyvastauksiin ei osunut yhtään tällaista vakuutuskorvausta, urakoitsijan vakuutusta lukuun ottamatta. Vakuutukset näyttävät kuitenkin siis olevan hyvinkin tarpeellisia ja yleistymään päin. Vakuutus on tietenkin eniten tarpeen sen yhden pahan ja suuren onnettomuuden varalta, jota tiekunnan talous ei muutoin kestäisi.

Vakuutusmaksu on yleisimmin alle 100 euroa vuodessa, mutta tiekunnan ja sen talousarvion koosta sekä valituista ehdoista ja omavastuusta riippuen joissain tapauksissa yli 200 euroakin vuodessa.

### Liikenneturvallisuus huomioitava

Tiekunnan on tietenkin huolehdittava tien kunnossapidosta ja tien turvallisuudesta mahdollisesta vakuutuksesta huolimatta. Vakuutuskaan ei korvaa tahallisuutta tai törkeää tuottamusta. Kaikki vaaraa aiheuttavat tien vauriot on korjattava viipymättä. Erityisesti on kiinnitettävä huomiota näkemäalueiden raivauksiin liittymissä ja vaarallisissa mutkapaikoissa sekä rautatien tasoristeyksissä. Tieympäristöä on pyrittävä pehmentämään eli poistamaan törmäysvaarallisimpia kiviä ja puita pahimmista paikoista. Siltakaiteet on pidettävä kunnossa.

Myös nopeusrajoitusten käyttäminen on perusteltua. Varmimmin noudatetaan oikeasuuruiseksi ja perustelluksi koettua rajoitusta. Pidemmällä matkalla tällainen voisi olla 50–60 km/h ja pistekohtaisesti esimerkiksi 40–50 km/h. Rautatien tasoristeyksen kohdalla suositellaan 40 km/h tai sitä alemmaa nopeusrajoitusta.

**Liikenteen asiakaspalvelu (ma–pe klo 9–16):**  
0295 020 600 asiakaspalvelu  
0295 020 601 kundservice  
0295 020 603 Neuvonta yksityisteiden valtionavustusasioissa

liikenteen.asiakaspalvelu(at)ely-keskus.fi

## Ensisijaisesti avustettavia hankkeita ovat siltojen, putkisiltojen ja suurien rumpujen peruskorjaukset.

tomia töitä hakemuksen kustannusarvioon, niitä ei voida hyväksyä osana avustuskelpoisia kustannuksia. Sen sijaan työt tiemaksuja vastaan ovat vastikkeellisia ja ne voidaan hyväksyä avustettaviin kustannuksiin.

### Haettavissa ympäri vuoden

Tiekunnat voivat hakea valtionavustusta yksityistien parantamiseen ympäri vuoden. ELY-keskuksen myöntämä yksityistielain mukainen valtionavustus on harkinnanvarainen. Avustusta myönnetään vuosittain määrärahojen puitteissa.

Tiekunnan kannattaa tutustua tarkasti yksityisteiden valtionavustuksia koskeviin ohjeistuksiin. Huolellisesti täytetyt hakemukset sekä

asianmukaiset liitteet ja suunnitelmat sekä helpottavat että nopeuttavat hakemuksen käsittelyä. Avustuksen hakijana tulee olla aina yksityistien tiekunta tai kunta. Tiekunnan on hyvä myös muistaa, että parantamishankkeen käynnistämistä ja avustuksen hakemisesta päätetään tiekunnan kokouksessa.

Lisätietoja ja neuvontaa yksityisteiden valtionavustuksista saa Liikenteen asiakaspalvelusta. Myös yhteydenottopyynnöt voi tehdä asiakaspalvelun kautta. Varsinkin yksityisteiden siltahankkeiden valmisteluvaiheissa tiekunnan tulisi ottaa ensin yhteyttä ELY-keskukseen, jotta voidaan varmistua parantamishankkeen avustuskelpoisuudesta ja teknisten ratkaisujen tarkoituksenmukaisuudesta ennen varsinaisten suunnitelmien tilaamista.

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

Suunnitelmien laadunvarmistukseen ja tarkastukseen kuuluvia menettelyjä on kuvattu yksityiskohtaisesti Liikenneviraston ohjeessa: **Taitorakenteiden rakennussuunnitelmien tarkastusohje (30/2014).** Tarkastetut siltasuunnitelmat toimitetaan sitten valtionavustushakemuksen liitteenä ELY-keskuksen käsittelyyn ja hyväksyttäväksi.

Avustuksien myöntämisestä päättää alueen toimivaltainen ELY-keskus. Tien avustuskelpoisuuden ehdot

tarkistetaan aina parantamishakemuksen käsittelyn yhteydessä. Parantamisen avustuspäätöksessä määritellään valtionavustuksen enimmäismäärä, valtion avustusosuus ja tarvittavat muut ehdot.

Valtionavustushakemukset koko maan osalta toimitetaan edelleen keskitetysti seuraavaan osoitteeseen:

**Pirkanmaan ELY-keskus**

**Kirjaamo**

**PL 297**

**33101 TAMPERE**

Asiakirjoja voi toimittaa myös sähköisesti:

www.ely-keskus.fi -> Asioi verkossa -> Yrityksen, yhdistyksen ja toiminnanharjoittajan asiointilomake (asiointilomakkeen liitteeksi avustushakemus) tai kirjaamo.pirkanmaa(at)ely-keskus.fi



### Asianajotoimisto ACTAS Oy

Tampere - Sastamala - Valkeakoski  
puh. 010 548 6060  
www.actas.fi



# Metsäteiden Kemera uudistui

## JAAKKO RAHJA

Suomessa metsäteiden rakentaminen valtion tukema alkoi 1950-luvulla. Tuolloin kaukokatseisesti nähtiin, että metsä tuo tähän maahan leipää ja hyvinvointia, joten edellytykset sujuvalle puuhuollolle on järjestettävä. Valtio lähti 1987 tukemaan myös teiden parantamista.

Niin sanottuja metsäteitä on arviolta 125 000 km. Niistä yksityismetsissä vajaan 80 000, metsähallituksen alueilla va-

jaat 30 000 km ja loput metsäyhtiöiden mailla.

Useimmiten metsätien parantaminen tulee eteen, kun tie ei kestä puukuljetuksia vaurioitumatta. Monesti tie-rungon kuivatus ei ole kunnossa. Monella tiellä päällysrakennemateriaalit ovat heikkolaatuisia ja/tai niitä on tien pinnassa riittämättömästi seurauksena, että esimerkiksi kunnossapitotoimenpiteitä on vaikea suorittaa. Muita parantamistoimiin johtavia syitä ovat alimittaiset kääntymis-

paikat, huonot liittymät sekä kapea ajoura ilman kohtaamispaikkoja.

## Kemera-laki

Metsäteiden rakentamiseen ja niiden parantamiseen on Suomen Metsäkeskuksen kautta mahdollista saada valtion rahoitustukea. Takana on laki Kestävän metsätalouden rahoituksesta eli ns. Kemera-laki, joka uudistui kesällä 2015.

Vuonna 2014 Kemera-varoja käytettiin teihin noin 11,5 milj. euroa.

Tukea voidaan myöntää metsätalouden kuljetusten edellyttämän yksityisten perusrakennuksen ja uuden metsätien tekemiseen seuraavasti;

- perusrakennus voi koskea koko tietä tai sen osaa, rakenteita ja rakennelmia
- tukea voidaan myöntää varastoalueen rakentamiseen
- tie soveltuu metsätalouden ympärivuotisiin kuljetuksiin lukuun ottamatta kelirikko-aikojä
- pysyvä tieoikeus on perustettu
- tiekunta on perustettu

Metsistä tulevan liikenteen osuuden on Kemera-lain mukaan oltava uuden tien tekemisessä 50 % ja olemassa

olevan tien parantamisessa vähintään 30 %. Jos tie on aikanaan rakennettu metsänparannusvaroin, on tämän pitänyt tapahtua yli 20 vuotta sitten. Lisäksi tien kunnossapidosta tulee olla huolehdittu. Lyhin rahoitettava tie on 0,5 km.

Kemera-säädösten mukaan tien päällysrakenteen leveys tulee uudella tiellä olla vähintään 4 m ja perusrakennetulla tiellä vähintään 3,6 m. Tällä on haluttu taata puutarakuljetusten sujuminen.

## Kuka voi tukea saada?

Lähtökohtaisesti Kemera-rahjoitusta myönnetään yksityisille kiinteistön omistajille kiinteistökohtaisesti. Tuen saajana ei siis ole tiekunta, vaikka sellaisen olemassaoloa ja sen tekemistä hankepäätöksiä edellytetäänkin.

Yksityiseksi kiinteistön omistajaksi katsotaan metsä- ja maatilat, lomakiinteistöt, vakituiset asukkaat, yhteismetsät, säätiöt (toiminnan pääosan muodostavat maatai metsätalous), yhteisöt, yhteenliittymät ja kuolinpesät sekä maanvuokraoikeuden haltija. Luettelon ulkopuolelle jäävät näin ollen muun muassa kunnat, valtio, seu-



Puurekkojen ohella metsäteillä liikkuvat monenlaiset metsäkooneet.

rakunnat, metsäyhtiöt, muut osakeyhtiöt sekä tietysti ne passiiviosakkaat, jotka eivät rahoitustukea ota vastaan.

Uusien teiden rakentamisessa avustusprosentti on 30, 40 tai 50 % riippuen tien maantieteellisestä sijainnista. Vastaavasti tien perusrakennuksissa prosentit ovat 40, 50 tai 60 %. Jos hanke sisältää sillan korjaamista, voidaan tukea nostaa 10:llä prosenttiyksiköllä sillan kustannusten osalta.

Tukea myönnetään kustannuksiin ilman arvonlisäveroa. Näin alv:n joutuu kukin maksamaan itse, mutta alvelvolliset pystyvät vähentämään sen verotuksessaan.

## Miten hanke etenee?

Parantamistarpeen havaitsemisen jälkeen tiekunta pitää kokouksen, jossa päätetään hankkeeseen ryhtymisestä ja valitaan hankkeelle asiamies. Sen jälkeen haetaan tukea suunnitelman laatimiseen sekä tehdään tarvittavat suunnitelmat maastotoineen.

Seuraavassa tiekunnan kokouksessa päätetään tarvittavan tietojen hankkimisesta sekä hyväksytään suunnitelmat, kustannusarvio, rahoitussuunnitelma ja maksuunpanoluettelo. Kokous päättää myös hakea toteutusrahoitusta metsäkeskukselta.



Puukuljetusten kannalta tärkeiden yksityisteiden remontteihin on saatavilla rahoitustukea.

# Kenen vastuulla liittymät?

## JAAKKO RAHJA

Yksityistiellä on tavallisesti useita liittymiä. Sellainen on joko yksityistien liittymä maantiehen tai katuun, kahden yksityistien välinen liittymä tai tonttiliittymä, jossa osakaskiinteistö liittyy yksityistiehen. Hyvä on tunnistaa, kenen vastuulla liittymä on.

## Maantie- ja katuliittymä

Lähtökohtana on, että tiekunta vastaa kyseisen liittymän rakentamisesta ja ylläpidosta. Tämä tarkoittaa muun muassa liittymärumpua, nä-

kemiä, päällystelippaa, talvihoitoa yms.

Periaatteeseen tekevät poikkeuksen stop- ja kolmio-merkit, joiden asettaminen ja ylläpito kuuluvat kadunpitäjälle tai maantien osalta ELY-keskukselle. Jos noissa merkeissä on vaihtamisen tarvetta tai muuta huomautettavaa, on tiekunnan syytä olla aktiivinen ja oma-aloitteinen sekä ottaa yhteyttä kuntaan tai maantienpitäjän aluevastaavaan neuvotellakseen tarvittavista toimenpiteistä.

On aiheellista eräänä yksityiskohtana nostaa esille liit-

tymärummut. Tutkimusten mukaan maantielle syntyy kantavuuspuutteita sen takia, että liittymässä sijaitseva yksityistien ali johtava rumpu on tukossa tai muutoin vesi ei virtaa. Tämä kuivatuspuute estää maantien kuivumista, mikä puolestaan heikentää tierakennetta ja muun muassa aiheuttaa päällysteisiin vaurioita. Onkin aika ajoin syytä kurkata rummun sisään ja varmistaa, että vesi kulkee siellä, missä sen pitääkin.

Liittymälupa maantien- tai kadunpitäjältä tarvitaan, jos tehdään uusi liittymä, liittymää laajennetaan, liittymän käyttötarkoitusta muutetaan tai vaikkapa siirretään vanha liittymä uuteen paikkaan. Tämä koskee myös moottorikelkkauran tai -reitien ylityskohtaa. Lupa maksaa pari sataa euroa ja sen saaminen kestää kuukauden verran.

Liittymän sijainnin suhteen on alettu olla aiempaa tarkempia. Liittymä ei sijaintinsa puolesta saa vaarantaa maanteiden turvallisuutta.

Huonoja sijoituspaikkoja ovat esimerkiksi maantiellä kuperat pyöritykset ja niiden välittömät lähialueet, pienisäteinen sisäkaarre, muutoin huonot näkemät sekä maantien tai liittymän tien suuri pi-

tuus- tai sivukaltevuus. Myös liian lähellä sijaitsevat liittymät on turvaton ratkaisu, joten niitä kannattaisi yrittää yhdistää. Valta- ja kantateillä tavoitellaan liittymäväliksi ainakin 500 m.

## Kahden yksityistien liittymä

Pääperiaatteet ovat samat kuin edellä on kuvattu maanteiden ja katujen osalta.

Kahden yksityistien liittymässä suurin ongelma lienee erittäin huonot näkemät. Haasteelliseksi liittymän ja varsinkin sen näkemien hoitaminen tulee muun muassa maanomistusolojen takia. Tiekuunnalla ei ole toimivaltaa yksityisen tien tiealueen ulkopuolella. Näin ollen kiinteistönomistajille jää moraalista vastuuta siitä, että näkemiä haittaavat epäkurantit puskot saataisiin kunnialla pois edestä. Hyvä sopu tiekunnassa osakkaiden kesken on paras tae myös näkemien hoitamisessa.

## Tonttiliittymä

Tiekunnan osakaskiinteistöltä tullaan yksityistielle tonttiliittymän kautta. Liittymän velvollisuudet ja tiekunnan oikeudet antaa sitä varten määräyksiä on sanottu yksityistie-



Liittymärummun kunnossapito kuuluu sille, joka liittyy tiehen.

lain 32 a §:ssä. Siinä sanotaan, että ... 'Rakenteet ja laitteet, jotka ovat tarpeen kiinteistön tai muun tien liittämiseksi yksityiseen tiehen, on liitettävä velvollinen tekemään ja pitämään kunnossa'.

Liittymän rakentaminen ja ylläpito on siis kiinteistönomistajan vastuulla. Tässäkin yhteydessä on perusteltua muistuttaa tontinomistajan vastuu liittymärummusta. Hänen tulee varmistaa veden virtaus ja tarvittaessa vaihtaa suurempi putki vanhan tilalle tai laittaa toinen rumpu lisäksi. Keväällä on muistettava jäätyneen rummun avaus. Jos rummulla on taipumusta jäätyä joka vuosi ja jäätyymi-

nen aiheuttaa hankaluuksia kuivatukselle, löytyy asiaan hyviä vinkkejä Tieyhdistyksen julkaisusta Yksityistien kunnossapito.

Jos osakas laiminlyö lain mukaisen tehtävänsä, on tiekunnalla mahdollisuus ryhtyä toimenpiteisiin asiantilan korjaamiseksi. Laiminlyöntiin liittyy vielä se, että sillä on '...ilmeistä vaaraa yksityisen tien liikenteelle tai sen kunnossapidolle...'. Tiekuunta tällaisessa tilanteessa antaa kokouksessaan ensin kehotuksen ryhtyä korjaustoimiin (YksTL 64 § 2a) ja ellei ohjetta noudateta, ottaa työ tehdäkseen asianomaisen kustannuksella.



Joskus liittymään on vaikea saada riittäviä näkemiä. Tällöin voi harkita liittymän sijainnin muuttamista turvallisempaan paikkaan.



# Oikeuteen yksityistieasioissa?

**MAAOIKEUSINSINÖÖRI  
SAKARI HAULOS  
VANTAAN KÄRÄJÄOIKEUS**

Yksityistieasioissa ei aina välttyä erimielisyyksiltä. Asioita ratkotaan viranomaisen johdolla joko maanmittarin suorittamissa yksityistietoimituksissa taikka kunnan tielautakunnan johdolla tielautakunnan toimituksissa. Aina näissäkään ei erimielisyyttä saada ratkaistua niin, että kaikki jäisivät vain sopivan tyytymättömiksi. Tyytymättömyyden ylittävissä sietokynnyksen, muutosta haetaan maa-oikeudelta, jonka tuomioihin voi vielä hakea valituslupaa korkeimmalta oikeudelta.

Tässä artikkelissa muodostetaan kuvaa siitä, kuinka oikeudenkäynti tieasioissa etenee maa-oikeudessa. Esiin tuodaan myös oikeudenkäyntikuluihin liittyvät riskit. Itse kunkin kannattaa miettiä jo ennen valituksen jättämistä, mille tasolle sietokynnyksen asettaa.

## Erimielisyyksien ratkaiseminen 1. vaiheessa

Nimensä mukaisesti yksityiset tiet, tuttavallisemmin yksityistiet, ovat yksityisiä. Myös yksityistien asiat ovat ensisijaisesti yksityisten eli tieosakkaiden kesken neuvoteltava, sovittava ja ratkaistava.

Asioiden hoitamisen kanalta yksityistiet voidaan jakaa kahteen pääryhmään eli tiekunnallisiin teihin ja järjestäytymättömiin teihin.

Tiekunnallisen tien asioiden päätetään osakkaiden kokouksissa, joissa tehdään enemmistöpäätöksiä. Mikäli tieosakas katsoo, että tiekunnan päätös on lainvastainen taikka loukkaa hänen oikeutensa tai tieosakkaiden yhdenvertaisuutta, hän voi saattaa asia kunnan tielautakunnan ratkaistavaksi. Järjestäytymättömän tien tieosakkailta taas lähtökohtaisesti edellytetään yksimielisyyttä. Mikäli yksimielisyyteen ei päästä ja joku tieosakas heittäytyy vapaa- matkustajaksi, voivat muut tieosakkaat kääntyä kunnan tielautakunnan puoleen, joka voi jälkikäteen velvoittaa vapaa- matkustajankin osallistumaan tienpidon kustannuksiin. Tielautakunta siis ratkoo toimituksissaan ennestään olevan yksityistien tieosakkaiden välisiä erimielisyyksiä.

Jos kiinteistölle ei ennestään ole tietä tai oleva tie on liian kapea, on puolestaan käännettävä Maanmittauslaitoksen puoleen ja haettava yksityistietoimitusta. Yksityistietoimitus on tarpeellinen myös ennestään olevan tien siirtämiseksi tai lakkauttamiseksi.

Asiansa ajaminen kunnan tielautakunnassa tai yksityistietoimituksessa onnistuu hel-

posti omin avuin ilman oikeudellista asiantuntemustakin. Myös kustannukset jäävät kohtuullisiksi. Yleensä kukin hoitaa näissä viranomaisissa asiaansa omalla kustannuksellaan. Maksettavaksi lankeaa usein pelkästään viranomaisen perimät toimituskustannukset.

Voi olla, ettei tielautakunnan toimitusratkaisu tai yksityistietoimituksen toimitusratkaisu vielä tyydytä. Muutosta voi hakea valittamalla maa-oikeuteen. Määräaika valituksen tekemiseen on 30 päivää toimituksen lopettamisesta lukien. Toimituksen päätteeksi annetaan kirjallinen valitusosoitus eli yksityiskohtaiset ohjeet valituksen tekemiseen.

## Maa-oikeuskäsittelyn pääpiirteet

Maa-oikeus on muutoksenhaku- tai oikeusaloitus. Se ratkoo yleensäkin kiinteistötoimituksia koskevia valituksia, eräitä kiinteistörekisterin pitäjän päätöksiä koskevia valituksia, kirjaamiviranomaisen päätöksiä koskevia valituksia sekä kunnan tielautakunnan toimituksia koskevia valituksia.

Suomessa on kahdeksan maa-oikeutta, jotka toimivat sijaintipaikkansa käräjäoikeuden yhteydessä Rovaniemellä, Oulussa, Vaasassa, Kuopiossa, Mikkelissä, Hämeenlinnassa, Turussa ja Vantaalla. Toimivaltainen maa-oikeus ilmenee helpoiten valitusosoituksesta.

Maa-oikeuden kokoonpanoon kuuluu yleensä neljä jäsentä. Puheenjohtajana toimii maa-oikeusasioita käsittelemään erikseen nimetty käräjätuomari ja muina jäseninä ovat maa-oikeusinsinööri ja kaksi lautamiestä. Maa-oikeusasia tulee vireille, kun valitus saapuu maa-oikeuden kansliaan. Valituksen voi toimittaa myös sähköpostitse, joka on suositeltavin tapa.

Asian käsittely on kaksivaiheinen; kirjallinen valmistelu ja suullinen pääkäsittely. Kirjallisessa valmistelussa valittajan vastapuolilta pyydetään kirjallinen vastaus valitukseen. Valmistelun päätteeksi asiasta laaditaan yhteenveto, joka koostuu asian aikaisemman käsittelyn selostamisesta sekä valituksen ja vastausten tiivistelmästä. Yhteenvetoon merkitään erikseen varsinaiset vaatimukset ja niiden perusteet. Jotta asian käsittely lähtisi heti oikeille raiteilleen, tulee niin valittajan kuin vastauksen antajan kirjotettava vaatimuksensa ja niiden perustelut lyhyesti ja selkeästi.

Tämän jälkeen juttu on kypsä siirrettäväksi pääkäsittelyyn. Asianosaisille eli valittajalle ja vastapuolille lähetetään kutsu pääkäsittelyyn vähintään kaksi viikkoa etukäteen. Kutsun liitteenä on yleensä kirjallisen valmistelun



Maa-oikeus aloittamassa asian käsittelyä.

yhteenveto, jotta asianosainen voi ennen pääkäsittelyä perehtyä asiaan ja varmistua, että maa-oikeus on ymmärtänyt vaatimukset ja niiden perusteet oikein.

Pääkäsittely pidetään yleensä siinä kunnassa, jossa valituksen kohteena oleva alue, tie tai muu vastaava sijaitsee. Pääkäsittely on oikeuden istunto, jonne valittajan on saavuttava joko itse tai asiamiehen edustamana, sillä valittajan pois jäämisestä seuraa asian raukeaminen eli asia jää alemman viranomaisen ratkaisun varaan.

Pääkäsittelyn alussa selostetaan asian tausta ja käsitteilyn aiemmat vaiheet. Tämän jälkeen asianosaisilla on puheenvuoro. Valittaja esittää vaatimuksensa perusteluineen. Tämän jälkeen vastapuolella on tilaisuus samaan. Asianosaisille varataan vielä tilaisuus kommentoida toistensa esittämää.

Näiden ns. asiaesitysten jälkeen on todistelun läpikäymisen aika. Koska maa-oikeudessa on kysymys muutoksenhausta, on valittajan tullut luetella omat todisteensa ja todistajansa jo valituksessaan ja vastapuolten kirjallisessa vastauksessaan. Jos joku aikoo tuoda yllätystodisteen tai -todistajan pääkäsittelyyn, hän voi varautua siihen, ettei todistetta enää tässä vaiheessa oteta vastaan eikä todistajaa kuulla. Varsinkin tieasioissa tärkein todistelukeino on usein maa-oikeuden suorittama katselmus.

Katselmuksen jälkeen asianosaisille varataan tilaisuus loppulausuntojen antamiseen. Lopuksi käydään vielä läpi mahdolliset oikeudenkäyntikulujen korvaamista koskevat vaatimukset. Yleensä pääkäsittely päättyy tähän. Maa-oikeus antaa tuomionsa

useimmiten kirjallisesti noin kaksi viikkoa pääkäsittelyn jälkeen.

Useimmissa jutuissa maa-oikeuden ratkaisu on asian lopullinen ratkaisu. Ratkaisuun voi toki hakea valituslupaa korkeimmalta oikeudelta, mutta korkein oikeus myöntää valituslupaa vain harvakseltaan ja silloinkin asialla täytyy yleensä olla mielenkiintoa ennakkopäätöksenä. Esimerkiksi Vantaalla toimiva maa-oikeus ratkaisee vuosittain noin 80 asiaa, joista valituslupaa haetaan ehkä joka kymmenenteen. Mutta valituslupia on myönnetty vain ehkä yksi joka toinen vuosi.

## Mitä on syytä erityisesti huomata?

Maa-oikeudessa noudatetaan soveltuvin osin samaa menettelyä kuin yleisissä tuomioistuimissa käräjäoikeuksissa ja hovioikeuksissa. Tämä tarkoittaa, että maa-oikeus ratkaisee

vain valituksessa esille nostetut kysymykset. Lähtöoletta on, että aiempi toimitusratkaisu on oikea ja valittajan on osoitettava ratkaisu vääräksi menestyäkseen vaatimuksissaan.

Oikeudenkäynti saattaa edellyttää erityisosaamista, jota tavallisella asianosaisella ei välttämättä ole. Maa-oikeuteen pääsevän - tai joutuvan - on ehkä syytä harkita asiamiehen käyttämistä. Myös oikeusturvavakuutus voi edellyttää määrätyn pätevyuden omaavan asiamiehen käyttämistä.

Maa-oikeusasiat ovat useille lakimiehillekin vieraita. Välttämättä paikkakunnalla rikosasioissa tähtiasianajajan kannukset hankkinut ei ole paras asiamies maa-oikeuteen. Asiamiestä valitessa kannattaa selvittää, että ehdokkaalla on kokemusta maa-oikeusasioista.

Maa-oikeuden oikeuden-

käynnissä alkaa asianosaisille kertyä oikeudenkäyntikulua kohtalaisesti. Esimerkiksi tieasiassa on tavanomaista, että yhden asianosaisen oikeudenkäyntikulut eli käytännössä asiamiehen palkkio on suuruusluokkaa 3000 – 8000 €. Pääsääntö on, että hävinnyt osapuoli on velvollinen korvaamaan omien kuluensa lisäksi vastapuolensa oikeudenkäyntikulut. Niinpä verraten tavallisessakin tieasiassa hävinneen osapuolen maksettavaksi tulee helposti yli kymppitonni.

Jos siis tielautakuntakäsittelynkin jälkeen tieyksikkösi tuntuvat liian korkeilta ja joudut mielestäsi maksamaan vuosittain muutaman kymppin liikaa tiemaksuja, harkitse kaksi kertaa, lähdetkö valittamaan. Jos maa-oikeus ei olekaan kanssasi samaa mieltä, voi muutaman liikakymppin lisäksi maksettavaksi tulla kymppitonni!

## Tiellä liikkujan turvaksi

**OMAKOTITIE**

Meiltä CE-merkityt liikennemerkit, lisäkilvet ja tienviitat

Suoraan varastostamme mm. pystytytarvikkeet, aurausviitat, reunapaalut turvakilvet

Liikenne- ja teollisuuspeilit

LIKENNETUOTTEET OY

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



# Metsähallituksen tienkäyttömaksut

Metsähallituksella on eritasoista metsätiestä kaikkiaan noin 37 000 km. Eniten teitä on Pohjois- ja Itä-Suomessa, kuten on noilla seuduilla eniten Metsähallituksen hallinnassa olevia valtion maitakin. Metsähallituksen tiet luovat edellytykset lukuisille metsänomistajille metsäomaisuutensa kannattavaan hoitoon.

Tiet on rakennettu puutavaran kuljetuksia ja muita metsätalouden tienkäyttötarpeita varten. Omien teiden lisäksi Metsähallitus on osakkaana noin 5 500 tiekunnassa, joiden hallinnassa on lähes 15 000 km yksityisteitä. Lisäksi puuta korjataan huonosti kantavilta alueilta talviteitä hyödyntäen.

Hyväkuntoinen tiestö on Metsähallituksen toiminnan kannalta ensiarvoisen tärkeässä asemassa. Teiden käyttö- ja kunnossapitokuluihin sekä tieninvestointeihin kuluu rahaa vuosittain toistakymmentä miljoonaa euroa.

Metsähallitus otti lokakuun alus-

ta alkaen käyttöön omilla metsäautoteillään yhtenäisen maksukäytännön ulkopuolisille markkinapuun kuljetuksille. Maksut eivät koske henkilöliikennettä (esim. metsästäjät, marjastajat ym. luonnossa liikkujat) eivätkä myöskään poltto- ja kotitarvepuun kuljetuksia.

– Tähän saakka ulkopuolisista puutavarakuljetuksista perittävä maksukäytäntö on vaihdellut alueellisesti. Jossain päin puutavarakuljetuksista on peritty nyt käyttöön otettuja maksuja korkeampia hintoja, kun taas toisaalla tien käyttö on saattanut olla jopa täysin korvauksetonta, kertoo maankäyttöpäällikkö Antti Maukonen Metsähallituksesta.

– Käyttökorvauksesta on voitu sopia myös esimerkiksi toimijoiden vastavuoroisella toistensa teiden käytöllä tai esimerkiksi sorastamalla käytettyä tieosuutta käyttömäärää vastaavasti.

Nyt Maukosen mukaan Metsähallitus päätti selkeyden vuoksi siir-

tyä koko Suomessa yhtenäiseen korvauskäytäntöön.

– Jos jollakin tieosuudella ei ole aiemmin peritty lainkaan ulkopuolisilta käyttömaksuja, ovat Metsähallituksen tiet olleet tienkäyttäjien kannalta tavallaan yleisten teiden kaltaisia. Myös yksityiset metsänomistajat ovat olleet teiden käytön suhteen eriarvoisessa asemassa riippuen siitä, onko metsätila sijainnut Metsähallituksen metsätiestön vai muun yksityistien vaikutusalueella. Tiekuunnan ulkopuolisiltahan yksityisteiden käytöstä on peritty yleisesti käyttömaksuja.

Jotta laskutusmenettely olisi mahdollisimman yksinkertainen, on hinnoittelussa päädytty kiinteään kuljettavaan puutavaramäärään ja kuljetusmatkaan perustuvaan hinnoitteluun (0,15 €/m<sup>3</sup>/km). Lisäksi tien rikkoontuessa tai roskaantuessa normaalikäytöstä poikkeavasti tulee puutavaran kuljettajan käyttömaksun lisäksi kunnostaa tie alku-

## Metsähallituksella on eritasoista metsätiestä kaikkiaan noin 37 000 km.

peräiseen kuntoonsa.

Puutavaran varastoinnista Metsähallituksen alueelle peritään ainespuulla 0,25 €/m<sup>3</sup> ja energiapuun varastoinnista vastaavasti 0,50 €/m<sup>3</sup>. Kaikkiin edellä mainittuihin kuljetus- ja varastointimaksuihin lisätään arvonlisävero (+ 24 %). Minimilaskun suuruus on 100 €.

Pisin varastointiaika määräytyy ainespuulla metsän hyönteis- ja sienituhojen torjunnasta annetun lain perusteella. Pieniläpimittaisella energiapuulla ja kannoilla pois-kuljetus on pyrittävä järjestämään niin pian kuin se energiapuun kuitatuksen, kuljetusjärjestelyjen ja jatkokäytön kannalta on mahdollista. Viimeistään energiapuu on kuljetettava pois kahden vuoden kuluessa puunkorjuusta.

Kuljetus- ja mahdollisista varastointitarpeista tulee sopia etukäteen paikallisen Metsähallituksen tiimiesmiehen kanssa, jolle myös toimitetaan laskutusta varten tarvittavat tiedot eriteltyinä kaikista kuljetuseristä. Laskutustiedot on toimitettava kahden viikon kuluessa korjuun päättymisestä tai siitä, kun kuljetettavat puumäärät ovat selvillä.

– On kaikkien tienkäyttäjien etu, että jokainen toimija osallistuu tienhoitokustannuksiin käyttöönsä vastaavassa suhteessa. Tällöin tiestö pysyy kunnossa ja pystyy palvelemaan siten entistä paremmin lisääntyviä puutavaran kuljetustarpeita kuten myös muuta liikennettä, tiivistää maankäyttöpäällikkö Antti Maukonen uusia linjauksia.

## Isä ja tytär palvelevat tiekuntia

# Toisen polven tieisännöitsijä

Yksityistie-uutiset tavoitti tuoreen, jo toisen polven tieisännöitsijän kertomaan kuuluisiaan. Hän osallistui vuoden 2015 kurssille yhdessä 18 kollegansa kanssa.

### Kuka olet?

Olen Opri Pietiäinen, 23-vuotias agrologi ja vastavalmistunut TIKO-tieisännöitsijä Mikkelistä. Perheeseen kuuluu aviomies ja labradorinnoutaja.

### Millaiset taustat sinulla on tieisännöintiin?

Ajatus kypsyi agrologiopintojeni aikana. Isäni Ilkka Pietiäinen on toiminut alalla vuodesta 2003, jolloin Suomen Tieyhdistys koulutti ensimmäiset tieisännöitsijät.

Ammattikorkeakoulun aikana sai painottaa opintonsa omien kiinnostuksen kohteiden mukaan. Minulle yksityistieasiat olivat luonteva vaihtoehto, koska olin päässyt niitä jo jonkin verran kotona seuraamaan. Työt olivat lähinnä sihteerinä toimimista kokouksissa tai kirjeiden taittoa ja kuorittamista lapsityövoimalla. Nykyään kaikki ne työt ovat onneksi muuttuneet sähköisiksi. Tein erikoistumisharjoittelun isän kanssa. Silloin pääsin tekemään mm. hallintotoita, valvomaan perusparannuksia ja mukaan tiekokouksiin.

### Miksi lähdit TIKO-koulutukseen?

Harjoittelun aikana tuli varsin selväksi, että yksityistielaki ja muut perusasiat tulee hallita hyvin. Siksi päädyin hakemaan vielä lisää oppia TIKO-koulutuksesta. Koulutus ei tietenkään tee ketään valmiiksi, mutta antaa hyvät eväät jatkoa varten ja samalla pystyy verkostoitumaan muiden tieisännöitsijöiden kanssa.

Kurssille tullessani minua kiinnosti eniten käytännön kunnossapito ja perusparannukset sekä yrittäjyys. Sain kurssilta paljon lisää tietoa ja kurssikavereissa oli jos jonkinlaista yrittäjää, joilta sain hyviä vinkkejä oman yrityksen perustamiseen.

Kurssin aikana muodostunut sosiaalinen verkosto tulee olemaan tärkeässä roolissa työelämään siirryttyäni. Minulla on nuoresta iästäni johtuen melko hyvät valmiudet toimia tietotekniikan kanssa, ja vanhemmilla kollegoilla on enemmän arvokasta käytännön tietoa.

### Suunnitelmia valmistumisen jälkeen?

Valmistuttuani pääsen aloittamaan yrittäjän uran. Olen ollut myös palkkatöissä toimistossa kellokortin kanssa, mutta se ei tuntunut omalta, vaikka itse työ ja työhynteisö olivatkin mukavia.

Tavoitteenani on tehdä yksityistieasioista minulle kokopäivätyö. Tällä hetkellä työtilanne näyttää lupaavalta. Näen tieisännöinnin tulevaisuuden entistä enemmän sähköistyvänä, joten tietotekniikan hallitseminen on tieisännöitsijälle tärkeää. Asioiden hoidosta voidaan tehdä yhä avoimempaa, mutta samalla tulevat eteen uudet haasteet esimerkiksi tietosuojan kanssa.



Opri ja Ilkka Pietiäisen ohella löytyy jo kolme muuta tapausta, jossa tieisännöitsijäelinkeino on jatkunut samassa perheessä sukupolvelta toiselle.

**Minulle yksityistieasiat olivat luonteva vaihtoehto, koska olin päässyt niitä jo jonkin verran kotona seuraamaan**



# 10 kysymystä tiekunnan kokouksesta

**JAAKKO RAHJA**

Ehkä eniten yksityisteitä koskevat kysymykset käsittelevät tieosakkaiden kokousta ja sen pitämistä. Tästä asiasta onkin varsin yksityiskohtaiset määräykset yksityistielaisissa (YksTL luku 7). Ne ovat niin täsmällisiä määräyksiä, että aika harvassa tiekunnassa osataan niitä tarkasti noudattaa.

**Seuraavassa 10 kysymystä, joista ainakin osa on varsin usein esitetty.**

## 1 Kuka kutsuu tiekunnan kokouksen koolle?

Tämä on ilmaista YksTL 65 §:ssä varsin selkeästi. Koolle kutsujana on hoitokunnan puheenjohtaja tai toimitsijamies riippuen, kumpi tiekunnassa on. Jos kutsun allekirjoittajana on vaikkapa hoitokunta, se tuskin ohjaa osakkaita harhateille, vaikka ei olekaan tarkkaan ottaen lain mukainen.

## 2 Onko vuosikokous pidettävä joka vuosi?

Laki puhuu vuosikokouksesta, joten lähtökohtaisesti se on vuosittainen. Laki antaa kuitenkin tiekunnalle mahdollisuuden päättää harvemmasta vuosikokousrytmistä. Tällöinkin on kokoonnuttava vähintään joka 4. vuosi.

## 3 Voiko puheenjohtaja yksin päättää, ettei kokousta tänä vuonna pidetä, vaan vasta ensi vuonna?

Jos tiekunta haluaa kokoontua vuosikokoukseen harvemmin kuin joka vuosi, on siitä päätettävä osakkaiden kokouksessa. Pelkkä puheenjohtajan halu ja päätös ei tähän riitä.

## 4 Mikä on kokouksutsuaika?

Kutsu on annettu postin kuljetettavaksi vähintään 14 päivää ennen kokousta. Tämä koskee myös mahdollista kutsua sanomalehdessä. Eli kyllä kutsun voi laittaa sähköpostitse lain mukaisesti, mutta sen lisäksi kirjeitse tai lehti-ilmoituksella.

## 5 Voiko kokouksen kutsun laittaa sähköpostitse?

Sähköpostitse tapahtuva kutsuminen ei nykyisin muuta riittä ainoana kutsuna, vaan voi olla lain mukaisen kutsun täydennyksenä ja lisänä. Eli kyllä kutsun voi laittaa sähköpostitse, mutta sen lisäksi lainmukaisesti kirjeitse tai lehti-ilmoituksella.

## 6 Montako osakasta on päätösvaltaisuuden takia oltava paikalla?

Laki puhuu tiekunnan osakkaiden kokouksesta, jossa ilmaisissa puhutaan osakkaista monikosta. Tällä perusteella on joku tulkinnut, että tarvitaan vähintään kaksi osakasta paikalle. Vähintään yhtä perusteltu tulkinta on se, että yksikin osakas riittää. Esimerkiksi pöytäkirjantarkastajia (kaksi henkilöä) ei välttämättä tarvita (voidaan tarkastaa kokouksessa), joten kyllä kokous onnistuu yksinkin.

## 7 Voiko ulkopuolinen olla kokouksen puheenjohtaja?

Kokouksen puheenjohtajan valitsee kokous järjestäytymisensä yhteydessä. Tehtävään voidaan valita myös ulkopuolinen.

## 8 Onko hoitokunta jäävi päätettäessä tili- ja vastuuvapautta?

Hoitokunta ei ole jäävi silloin, kun käsitellään tiekunnan tilien ja vastuiden vapautusta yleisellä tasolla. Jos asialistalla on yksittäisen hoitokunnan jäsenen ns. oma asia, on hän tällöin jäävi.

## 9 Voidaanko kokouksessa päättää tasaäänin eli mies ja ääni -periaatteella?

Kyllähän niin voidaan toimia, mutta ei se ole ollenkaan lain mukaista. Jos joku asiasta valittaa, tulee moinen valitus menestymään. Laki sanoo selvästi, että kaikki päätökset tehdään tieyksikköjen mukaan ja tällöin enemmistö päättää.



Tiekunnassa ja sen kokouksissa hyvä sopu on tavoittelemisen arvoinen varsinkin silloin, kun ollaan päättämässä taloudellisesti isoista asioista.

tökset tehdään tieyksikköjen mukaan ja tällöin enemmistö päättää.

## 10 Voiko kokouksen päätöksestä valittaa, vaikka olisikin ollut hyväksymässä päätöksen?

Niin hassulta kuin se kuulostaakin, voi kokoukseen osallistuja ja siellä päätöksen hyväksynyt muuttaa mieltään kokouksen jälkeen. Hänellä on silloin oikeus halutessaan valittaa asiasta eteenpäin eli kunnan tielautakunnalle.

# Yksityistietolaarista tippunutta

**JAAKKO RAHJA**

Tieyhdistyksen jäsenlehdessä Tie & Liikenne on yksityistieasioiden salaisuuksia avaava Yksityistietolaari. Siinä asiantuntijat vastaavat yleisesti esitettyihin tai muutoin mielenkiintoa herättäviin kysymyksiin.

Seuraavassa malliksi otteita viime vuonna ilmestyneistä Yksityistietolaarin kysymyksistä ja vastauksista. Niissä vastaajana on Esko Hämäläinen paitsi viimeisen kysymyksen osalta Jaakko Rahja.

**Voidaanko läpikulkutie katkaista siten, että kummankin pään tieosakkailla on kulkuoikeus vain lyhyempään suuntaan?**

Kysyjän tapauksessa tiekunnan tie kulkee maatilantantorakennusten välissä.

Näkemät ovat huonot. Tarvikkeiden purkua ja tavaroiden lastausta on runsaasti, jona aikana tie on tukossa. Eläimiä kuljetetaan tien yli. Tieosakkaat joutuvat useasti odottelemaan tien aukeamista.

Ensisijaisesti lähtisin harkitsemaan ratkaisua tutkimalla tien siirtämismahdollisuuksia yksityistielain 38 b §:n mukaisesti. Tieosakkaiden liikenteestä voidaan katsoa aiheutuvan haittaa myös maatilalle, vaikka haitta tässä tapauksessa

pääasiassa kohdistuukin muihin tieosakkaisiin. Myös liikenneturvallisuussyyt voisivat edellyttää tien siirtämistä.

Tien siirtämisestä ja sen kustannusjaosta päätetään Maanmittauslaitoksen yksityistietoimituksessa. Siirtämisestä ei saa aiheutua tieosakkailla huomattavaa haittaa. Siirrettävä tie ei voi olla huomattavasti pidempi tai merkittävästi hankalammassa paikassa kuin entinen tie.

Tieosakkaat voivat tietysti keskenään ja yksimielisesti

## Tulevaisuuden luotettavat pölynsidontaratkaisut



**TETRAn kalsiumkloridi – CCRoad sitoo pölyn tehokkaasti**

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



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





sopia ryhtyvän käyttämään tietä vain lyhyempään suuntaansa maatilalle ja maatilasta aiheutuvien haittojen välttämiseksi. Muutos otetaan huomioon tieyksiköinnissä. Tiekuunta ei voi enemmistö päätöksellä pakottaa tieosakkaita tällaiseen muutokseen. Kunnan tielautakunta voisi kyllä erottaa tien osat omiksi tiekunnikseen, mutta siinäkin tapauksessa tieosakkaiden nyt olevia tieoikeuksia koko tien ja molempiin tiekuntiin ei voitaisi lakkauttaa. Tällaisesta tieoikeuksien lakkauttamisesta voidaan päättää yksityistielaisissa säädettyjen edellytysten toteutuessa vain Maanmittauslaitoksen yksityistietoimituksessa.

Vastaavanlainen tapaus on sellainen, jossa joen ylittävä huonokuntoinen silta päätettiin uusimisen sijasta purkaa kokonaan. Sillan molemmin puolin olevista teistä muodostettiin omat tiekunnat, ja kiinteistöjen tieoikeudet kohdennettiin vain niiden tosiasiallisesti käyttämiin tiekuntiin.

### Tiealueen leveys vaihtelee?

Eri toimituksissa ja kunnan tieavustustarkastuksissa on tien leveydeksi merkitty 3 metriä, 4 metriä tai 6 metriä. Käytännössä tie on ojitteen paikoitellen 9 metriä leveä. Kysyjän käsityksen mukaan ainakin ojat vaikuttavat olevan maanomistajan maalla.

Ensinnäkin on hyvä muistaa, että koko tie ojitteen

## Tiealueen virallinen määrittäminen tapahtuu Maanmittauslaitoksen yksityistietoimituksessa

kaikkineen on maanomistajan maalla. Tieoikeus tarkoittaa oikeutta käyttää toisen kiinteistön aluetta tietarkoituksiin, mutta omistusoikeus tiealueeseen ei muutu.

Yksitystielain 16 §:n mukaan samalle tieosalle perustetut erilevyiset tieoikeudet laajenevat leveimpänä perustetun tieoikeuden mukaisiksi. Kunnan avustustarkastuksissa tehdyillä merkinnöillä ei ole virallista merkitystä.

Samaisen yksitystielain 16 §:n mukaan tieoikeus syntyy myös tien levittämistä varten tarpeelliseen lisäalueeseen, joka maanomistajan suostumuksella on saatu ja otettu käyttöön. Niinpä 9 metrin tiealue saattaa hyvinkin olla aivan lain mukaisesti tiekunnan hallinnassa. Lisäalueesta on vaadittaessa mahdollisesti maksettava korvaus, ellei asiasta ole jo sovittu.

Tiealueen virallinen määrittäminen tapahtuu Maanmittauslaitoksen yksityistietoimituksessa, jollainen kysyjänkin tapauksessa selvästi kannattaa hakea ja pitää. Sama on tilanne, jos tiealueen leveys muutoin on epäselvä tai jos maanomistaja ei anna suostumusta esimerkiksi ojien perkaamiseen kiinteistönsä kohdalla.

### Tieosakas on tehnyt metsäpalstalleen useampia liittymiä. Onko liittymien määrässä jotain rajoituksia? Voiko tiekuunta määrätä osan liittymistä poistettavaksi?

Yksitystielaki ei suoraan rajoita liittymien määrää. Liittymien tulee kuitenkin olla turvallisia. Tiekuunta voi yksityistielain 32a §:n perusteella antaa ohjeita ja kehoituksia maanomistajalle. Jos liittymän tekemisestä tai jo tehdystä liittymästä on nähtävissä ilmeistä vaaraa yksityisten liikenteelle tai kunnossapidolle, voi tiekuunta jopa ryhtyä toimenpiteisiin vaaran poistamiseksi. Maanomistajalle annetaan ensin kehoitus luopua liittymän tekemisestä tai poistaa jo tehty vaarallinen liittymä. Jos mitään ei tapahdu, voi tiekuunta teettää työt maanomistajan kustannuksella. Toimenpiteistä ja kustannuksista aiheutuvat erimielisyydet ratkaisee kunnan tielautakunta.

Liittymän poistamisen vaihtoehtona voidaan käyttää varoitusmerkkiä. Voitaan katsoa, että se on laissa tarkoitettu laite, joka on liittymässä tarpeen. Tällöin sen asettaminen olisi liittymän vastuulla. Selvempää kuitenkin on, että tiekuunta vastaa tiellä

käytettävistä liikennemerkkeistä tällaisessakin tapauksessa.

### Voiko tien eri osilla olla erilainen kunnossapitotaso? Miten se otetaan huomioon tieyksiköinnissä?

Yksitystielaisissa asiasta ei suoraan sanota mitään. YksTL 7 § sanoo vain, että tie on pidettävä sellaisessa kunnossa kuin sen tarkoitus edellyttää. Tästä voi kuitenkin suoraan johtaa ajatuksen, että vähemmän liikenteen tieosalla tien tarkoitus täyttyy vähäisimmillä kunnossapitotoimilla.

Yksitystieasetuksen 12 § – joka tosin on jo menetetty merkityksensä – sanoo, että valtionavustuksiin liittyen tien osat voivat kuulua eri kunnossapitoluokkiin. Monet kunnat kuitenkin edelleen noudattavat tätä kunnossapitoluokitusta.

Missä määrin on järkevää suunnitella ja toteuttaa töitä eri tahtiin tai eri määräisinä tien eri osilla onkin jo toinen juttu. Helpompaa on usein hoitaa koko tietä samalla tavalla. Esimerkiksi mursketta on kuitenkin turha ajaa koko tielle samaa määrää, jos jollain tien osalla liikenne ei sitä ole samassa määrin kuluttanut.

Tieyksiköinnissä erilainen

kunnossapitotaso otetaan huomioon selvimmin loma-asuntojen osalta. Pelkästään kesäkäytössä olevia loma-asuntoja varten ei tarvitse tietä aurata eikä hiekoittaa. Tämä on jo otettu huomioon niiden painoluvussa. Sama koskee metsiä ja peltoja, tie aurataan vain tarvittaessa.

Tiekuntia yhdistettäessä – ja muutoinkin – tiekunnan tiestöön kuuluu useamman tasoisia tienosia. Korkeimman oikeuden ennakkopäätöksen mukaan tieyksiköinti pitää tehdä koko tiestölle samoin perustein. Eri tienosilla ei voi olla erillistä tai eri perustein tehtyä yksiköintiä. Mikään ei kuitenkaan estä määrittelemästä tieyksikön hintaa erilaiseksi tien eri osilla riippuen niiden kunnossapitotasosta. Näin mielestäni asia pitäisi ottaa huomioon. Se vaatii hiegan taulukkolaskentaa, mutta on oikeudenmukaista.

### Saako hirvenmetsästyksessä olla yksityistiealueella passissa, jos passikohdan maanomistaja ei ole lupaa antanut?

Tämä vuodenaika on mainiota metsästykskautta ja niinpä aiheeseen liittyviä kysymyksiä satelee Tieyhdistyksen kuulolle.

Yksitystieillä tieoikeus tarkoittaa oikeuden saajien oikeutta kulkea toisen maalla ja kulkuoikeutta varten käyttää aluetta tietarkoituksiin (YksL 8§). Maanomistus ei tässä muutu, vaan ns. tiealue eli ra-

sitetun kiinteistön osa kuuluu edelleen omistajalle. Tiekuunnan muilla osakkaila on siis vain kulkuoikeuden lisäksi oikeus rakentaa ja kunnossapittää tarvittava tie.

Metsästyksen luvan voi antaa maanomistaja. Tiekuunnalla ei sellaista oikeutta ole, ei edes tiealueella. Kuten edellä todettiin, tiekunnan oikeus koskee vain kulkemista ja tienpitoa. Jos maanomistaja ei ole metsästyslupaa mailleen antanut, koskee tämä myös hänen omistamaa tiealueella ei siis tulisi passissa seisoskella ilman maanomistajan lupaa.

Metsästyslain mukaan osuman saaneen ja sittemmin kaatuneen hirven saa kylä hakea toisen maalta pois, vaikka kyseisen maanomistajan maalle ei varsinaista metsästyslupaa olisikaan. Ja tämä koskee tietysti myös tiealuetta; tielle kaatunut hirvi saa ja tuleekin hakea pois, vaikka alue ei metsästyslupaan piirissä olisikaan.

Jos maanomistajan ja periaatteessa myös tiekunnan lupa on, voi yksitystieillä metsästyksiä. Saa ampua tieltä ja tien yli eläintä muistaen, ettei vaaraa tai vahinkoa aiheudu ihmiselle tai toisen omaisuudelle. Poikkeuksen tähän tekevät metsäkanalinnut metsä, pyy, kiiruna ja riekko. Ne on lainlaatiija suojannut siten, ettei niitä ei metsästyslain mukaan saa ampua tieltä tai tielle.

# Uusi opas metsätien kunnossapitoon

ILPPO GREIS, TAPIO OY

Tapion uudistetusta oppaasta löytyy hyödyllistä tietoa metsänomistajalle, tiekunnille ja alalla toimiville yrittäjille.

Lähes 150 000 km eli liki puolet kaikista yksityisteistä on metsäteitä. Ne muodostavat tiestömme hiussuoniston ja ovat elintärkeä lenkki kannattavassa metsätaloudessa ja puuhuollossa.

Metsäautoteiden suuret ikäluokat ovat perusparannusikäisiä. Korjausvelka kuitenkin kasvaa ja teiden kunnossapitokin ontuu. Yhtälö on nyt muutenkin poikkeuksellisen vaikea. Puun käyttö voi kasvaa jopa neljänneksellä, kuljetuskalusto järeyytyy ja lämpevä ilmasto heikentää teiden kantavuutta. Samanaikaisesti yhteiskunnan tuki yksityisteille on vähentynyt.

### Uudistettu opas

Tapio Oy on päättänyt kantaa oma kortensa keuhon ja uu-

distaa aikanaan Metsätalouden kehittämiskeskuksen toimesta tehty, toistakymmentä vuotta vanha metsätien kunnossapito-opas. Maa- ja metsätalousministeriö oli rahoittajana ja kumppanina Navico Oy, joka oli kunnostautunut sorateiden kunnossapito-ohjeiden teossa Liikennevirastolle.

Jo alussa oli selvää että oppaasta tehdään edeltävää laajempi laitos, jolloin on mahdollista päästä kehittämään metsätienpidon ongelmakohdista pintaa syvemmältä.

### Kevyt rakenne vaatii kunnossapitoa

Metsätalouden kulu- ja tuorakenteesta johtuen metsätiet on tehty kevyesti. Kustannusten takia myös kunnossapidossa säästetään liian usein, vaikka kevyt rakenne vaatisi jatkuvaa hoitoa. Tämän laiminlyönti johtaa kalliisiin korjauksiin ja säästäminen

näissäkin vielä kalliimpaan perusparantamiseen. Samasta syystä oppaassakin päätettiin keskittyä kaikkein olennaisimpaan.

### Kuivatus avainasemassa

Metsätien yksinkertainen rakenne - ojasta kaivetusta paikallisesta maasta tehty runko ja sen päälle ajettu päällysrakenne - pysyy kunnossa, jos kuivatuksesta huolehditaan. Tämä tarkoittaa ojien ja rumpujen sekä tien pinnan hoitoa. Kunnossapito ei ole tätä kummempaa, kun muistetaan vielä oikea-aikaiset painorajoitukset. Oppaassa päätettiin siksi keskittyä tien kunnossapidon kannalta kaikkein olennaisimpaan eli kuivatukseen ja ajopinnan hoitoon.

### Apua töiden teettämiseen

Oppaassa ohjataan myös töiden organisoimiseen, niiden suunnitteluun ja töiden te-



hokkaaseen toteuttamiseen. Kunnossapidon laadun ja kustannustehokkuuden takia oppaassa on malleja nykyistä ammattimaisempaan toimintaan ja suurempiin työkokonaisuuksiin. Tällä turvattaisiin oikeiden menetelmien sekä riittävän suorituskykyisen ja toimivan kunnossapitokaluston käyttö. Mittakaavaetua saataisiin myös kohteisiin sopivien materiaalien käytöllä.

### Kalusto ja materiaalit tutuiksi

Tiesännöitsijöille, urakoitsi-

joille ja muille ammattilaisille tarkoitetuissa oppaan luvuissa mennään pintaa syvemmälle oikean vetokaluston, lanon ja kauhojen ja kauhojen valinnassa ja käytössä. Yhtä tärkeänä asiana on nähty laadukkaiden ja käyttötarkoitusten mukaan valitut kivimateriaalit. Näiden ominaisuuksia on selitetty sekä kansantajuisesti että ammattilaisten rakaisuuskäyrillä.

### Vapaasti Tapion sivuilta

Metsätien kunnossapito-opas on saatavilla vapaasti Tapio

Oy:n sivuilta kuten muutkin 'Hyvän metsänhoidon suositukset' -tuotteen verkkosivut. Oppaassa on asian- tuntevan tekstin lisäksi paljon metsätien kunnossapidosta kertovia kaaviota, piirroksia ja kuvia

### Metsänhoidon suositukset metsäteiden kunnossapitoon, työopas

Tapion julkaisuja 2015  
tapio.fi/metsatietoa/metsanhoidon-suositukset



# Yksityisteiden Talvipäivä Tampereella helmikuussa 2016

Tampereella pidetään ensimmäistä kertaa valtakunnallinen Yksityisteiden Talvipäivä torstaina 18.2.16. Paikkana on Tampereen Messu- ja Urheilukeskus eli Pirkkahalli osoitteessa Ilmailunkatu 20.

Ohjelma koostuu erityisesti talvisen tienpidon ja talviajan yksityistiekysymysten käsittelystä. Esillä on muun muassa tienkunnan vakuutukset, talvikunnossapito ja tienkunnan vastuu tiellä tapahtuvissa vahinkotapauksissa. Pelastusviranomaisen saapuu kertomaan palo- ja pelastuslaitoksen toiveista ja vaatimuksista.

Yksityistielain uudistaminen tapahtuu tänä ja ensi vuonna. Talvipäivässä on

mahdollisuus evästä lainlaajitajaa käytännön näkökulmasta. Päivän aikana kuullaan myös, mihin parantamiskoh-teisiin on mahdollista saada valtion avustusta nyt, kun tuen määrä on hiukan enemmän kuin viime vuonna. Met-säteiden muuttuneista Ke-mera-säännöksistä kuullaan myös. Muita aiheita ovat tien kantavuusmittaukset sekä kaapeleiden ja johtojen sijoittaminen yksityistielle.

Talvipäivän ohjelmassa on myös talvikunnossapidon työnäytöksiä sekä laaja kone- ja laitenäyttely. Näyttelyssä on muun muassa suuresti rakennettu aura-autosimulaattori, jossa voi kokeilla, kuinka tien auraaminen sujuu.

Tilaisuudessa voi hankkia edulliseen tapahtumahintaan oppaat Yksityisteiden hallinto 2015 (25 €), Yksityistien kunnossapito (30 €) sekä Yksityistien parantaminen (40 €).

Yksityisteiden Talvipäivän osallistumismaksu on 89 euroa/hlö (sis. alv) tai 78 euroa/hlö (sis. alv), kun maksaja on Suomen Tieyhdistyksen jäsen. Hintaan sisältyy tulo-kahvi, lounas, asiantuntija-

luennot ja -neuvonta, esitel-mäaineisto, esitemateriaalia ja kassi. Lopuksi läsnä olevien kesken arvotaan lumikola. Ilmoittautumiset ja tarkempi ohjelma löytyvät sivulta [www.talvitiepaivat.fi](http://www.talvitiepaivat.fi).

**Näyttelyssä on muun muassa suureen rekkaan rakennettu aura-autosimulaattori, jossa voi kokeilla, kuinka tien auraaminen sujuu.**

Ensi vuonna 15 paikkakunnalla

## Alueelliset Yksityistiepäivät 2017



Kussakin yksittäisessä tiepäivässä osanottajia on runsaasti, mikä kertoo tilaisuuden tarpeellisuudesta.

Alueellisten Yksityistiepäivien tilaisuussarja pidetään säännöllisesti joka toinen vuosi, parittomina vuosina. Näin ollen kuluva vuosi on väli-vuosi, mutta jälleen talvella 2017 on mahdollisuus kokoontua täydeksi päiväksi yksityistieasioiden pariin. Tämä on mahdollista 15 paikkakunnalla. Tiepäivät järjestää Suomen Tieyhdistys yhteistyössä monien muiden toimijoiden kanssa.

Yksityistiepäivät ovat muodostuneet alan merkittävimmäksi tapahtumaksi. Edustettuina päivillä ovat

kaikki keskeiset yksityistieasioissa vaikuttavat tahot kuten tiekunnat, kunnat, valtion hallinto ja yrityksiä ja muita yhteisöjä.

Osallistujia tilaisuuksissa on paikkakunnasta riippuen 100–300. Näin ollen samassa salissa on kokoontuneena valtava määrä yksityistieosaamista!

Alueellisten Yksityistiepäivien ohjelma rakentuu ajan-kohtaisista aiheista tulevan kesän aikana. Tieyhdistys ottaa mielellään ehdotuksia aiheista, joita olisi hyvä olla ohjelmassa.

### Yksityistielaki puhuttaa aina

On ilmeistä, että yksityistielain jonkin muotoinen käsittely osana ohjelmaa sillä moni yksityistieasia liittyy juridiikkaan. Yksityistielain uudistaminen on käynnistymässä ja ensi vuonna asia on hyvin saattanut edetä pitkälle, kenties jo lakiehdotuksen tasolle.

Yksityistiepäivien yhteyteen on vuosien myötä rakentunut pienimuotoinen näyttely, jossa kiertueella mukana olevat yhteisöt ja yritykset esittelevät tiekuntien tar-

vitsemia palveluja. Lisäksi on tarjolla muidenkin asiantuntijoiden – kuten tieisännöitsijät – esitteitä ym. materiaalia.

Ohjelmaan on varattu jälleen runsaasti aikaa kysymysten käsittelyyn.

**Osallistujia tilaisuuksissa on paikkakunnasta riippuen 100–300. Näin ollen samassa salissa on kokoontuneena valtava määrä yksityistieosaamista!**



Yksityistiepäivän yhteydessä on pienimuotoinen näyttely, jossa on esillä tuiki tärkeää tietoa muun muassa tiekunnille tarjottavista palveluista.



Valtion, kuntien, yritysten ja yhteisöjen yksityistiehenkilöille

# Yksityistieasioiden "korkeakoulu" syksyllä 2016



*Vuoden 2014 'korkeakoululaiset' vierailivat eduskunnassa kertomassa ja kuulemassa yksityistieasioista lainsäätäjän näkökulmasta.*

Tieyhdistys on jo neljä kertaa järjestänyt suosituksi tulleen erityisasiantuntijakoulutuksen eli ns. Yksityistieasioiden Korkeakoulun. Viimeksi tällainen koulutus oli toissa vuonna.

Koulutuksen tavoitteena on syventää ja laajentaa yksityistieasioiden kanssa työksensä toimivien toimihenkilöiden yksityistietuntemusta. Koulutuksen on tähän mennessä vuosina 2007, 2009 ja 2012 ja 2014 käynyt noin 70 henkilöä julkishallinnosta sekä erilaisista yrityksistä ja yhteisöistä.

Koulutusta ei suinkaan järjestetä joka vuosi, vaan tarve ja kiinnostus arvioidaan. Nyt Tieyhdistys on valmistautunut pitämään seuraavan koulutuksen syksyllä 2016. Kurssille otetaan osanottajia rajoitettu määrä, ei enempää kuin noin 20.

Koulutus koostuu kahdesta koulutusjaksosta, jotka ovat kolmipäiväisiä. Aivan alussa ja myös jaksojen välissä tehdään kotitöitä. Kurssiohjelma koostuu mm. yksityistienpitoon liittyvästä lainsäädännöstä, toimitus- ja viranomaisasioista, tiekun-

tien hallinnosta, tieisännöinnistä, vastuista, yksiköinnistä, rahoituksesta sekä tietysti tienpidon teknisistä asioista. Kouluttajina ja luennoitsijoina ovat kunkin aihepiiriin parhaat asiantuntijat.

Koulutuksen tarkemmat ajat ja paikat, ohjelma ja tiedot kurssimaksusta ym. löytyvät hyvissä ajoin keväällä 2016 Tieyhdistyksen sivulta.

## Tien kunnan merkitys kiinteistön arvoon

Kiinteistöä myydessä haluavat ostajat tietää muun muassa, onko tietä pihaan saakka. Ylipäätään tien olemassaololla on merkitystä kiinteistön arvoon nähden. Ostajaa saattaa myös mietittyä, onko tie huonossa kunnossa. Samoin ostajat pohtivat, pääseekö kiinteistöltä talvella töihin ja kenen hoidossa tie on?

Tällaisia kokemuksia on lempääläisellä kiinteistönvälittäjällä, LKV Satu Majjalalla. Hän on myös tuore tieisännöitsijä, joten näkemyksiä on myös tiepuolelta.

– Tien ollessa savinen ja kuoppainen saattaa ostaja pohdiskella, saako hän koskaan ajaa puhtaalla autolla ja meneekö auto kenties

kuoppien johdosta rikki. Ja kuka korvaa, jos näin kävisi.

Kiinteistön hankintaa pohtivat lapsiperheet usein miettivät tieolojen turvallisuutta ja sitä, että onko vaikkapa pimeä tie turvallinen lasten kulkea kouluun. Silloin katsotaan, onko tiellä riittävää piennarta, jos erillistä kevyen liikenteen väylää ei ole eikä sellaista ole tulosakaan?

– Usein tulee eteen kysymys tien painorajoituksista. Mitä ne tarkoittavat ja saako esimerkiksi rakennusmateriaalin tontille, kun rakentaminen pitäisi aloittaa.

– Loppujen lopuksi aika harva ostaja tietää ostaessaan yksityistien varrella olevan kiinteistön, että hä-

nestä tulee yksityistien osakas ja hänen on itse ilmoitettava tietonsa yksityistien toimitsijamiehelle tai hoitokunnalle. Puhumattakaan siitä että hän tien osakkaana on myös yhteisvastuussa tien huonon kunnan aiheuttamista vahingoista, kuvaa Satu Majja tilannetta.

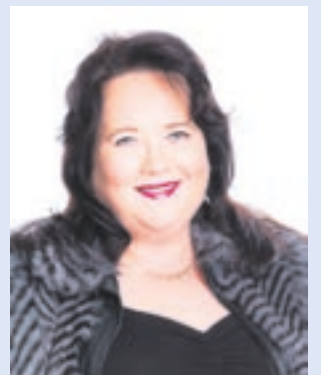
Ostajan kannalta on tärkeää saada tietää, onko kiinteistöllä tierasitteita, mitä nämä rasisitteet tarkoittavat, mistä ne ovat muodostuneet ja vaikuttavatko rasisitteet kiinteistön omistamiseen.

– Kiinteistönvälittäjälle ei aina pystytä kertomaan toimeksiantoa tehtäessä edes sitä, kuuluuko myytävä kiinteistö johonkin tiekuntaan ja paljonko tien kunnossapidosta

on laskutettu tiemaksua.

Myyntitilanteessa perussääntönä on, että myyjän tulee kertoa ostajalle kaikki tiedossaan olevat ja myyntiin vaikuttavat tiedot. Joskus jälkipuintia syntyy siitä että tiehoitokunta alkaakin järjestellä tien perusparannusta ostajan tietämättä ja 30 euron tiemaksu muuttuukin ylittäen kymmeniä kertoja suuremmaksi. Ostajalle tiedon kertominen on vaikeaa, jos myyjäkään ei ole ottanut selville asiaa.

Satu Majjala tiivistää kokemuksensa, että tien ja sen kunnan merkitys kiinteistön arvoon vaikuttaa suoraan kiinteistön myyntihintaan ja ajan saatossa kiinteistön arvoon tulevien kustannusten kautta.



*Kiinteistönvälittäjä Satu Majjalan mukaan tien kunnolla on merkittävä vaikutus kiinteistön arvoon sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä.*



# Vapaa pääsy näyttelyyn ja työnäytöksiin Talvitiepäivät 2016 Tampereella



**Teiden, katujen, yksityisteiden ja kiinteistöalueiden talviseen kunnossapitoon ja liikenteeseen keskittyvä tapahtuma Talvitiepäivät 2016 pidetään Tampereen Messu- ja Urheilukeskuksessa (Pirkkahalli) keskiviikkona ja torstaina 17–18.2.2016.**

Talvitiepäivät – Winter Road Congress 2016 on tapahtuma, jonka yhteydessä on kansainvälinen seminaari, kone- ja laitenäyttely, työnäytöksiä ja opiskelijatilaisuus. Talvitiepäivien kanssa samaan aikaan on torstaina 18.2. erityisesti tiekunnille tarkoitettu koko päivän tilaisuus Yksityisteiden Talvipäivä.

Tapahtuman järjestäjänä ovat Suomen Tieyhdistys, Tampereen kaupunki, Liikennevirasto, Pirkanmaan ELY-keskus sekä Pohjoismainen tie- ja liikennefoorumi PTL. Tapahtumasta on tietoa sivulla [www.talvitiepaivat.fi](http://www.talvitiepaivat.fi)

## Näyttely ja työnäytöksiä

Kaikille on vapaa pääsy edellä mainittuun kone- ja laitenäyttelyyn ja työnäytöksiin. Näyttelyä varten tämän lehden välissä on kutsukortti, jossa on kerrottu näyttelyn aukioloajat yms. Kortti ei ole välttämätön sisäänkäynnille.

Näyttely on avoinna tiistaina kello 9–16 ja keskiviikkona kello 9–15. Esillä on kunnossapidon koneita, laitteita ja tekniikoita katujen, teiden,

yleisten alueiden kuin kiinteistöjen ulkoalueiden kunnossapitoon.

## Voit kokeilla aurasjan taitoasi

Näyttelyssä on myös simulaattori, jolla näyttelyvieraat voivat turvallisesti kokeilla, kuinka sujuu tien auras kuorma-autolla. Simulaattori on kuin auraukseen täysin varusteltu kuorma-auto, joten tuntuma on todellinen ilman, että tarvitsee kokea oikeanlaista pelkoa esimerkiksi ojaanajosta.

## Työnäytöksissä lumi lentää

Koneiden ja laitteiden työnäytökset ovat ulkona aivan näyttelyhallin takana keskiviikkona 17.2. kello 14 ja torstaina 18.2. kello 11.

Työnäytöksissä esitetään erityisesti koneuutuuksia ja työmenetelmiä sellaisissa työtehtävissä kuten auras, liukkaudentorjunta, lumen kuormaus jne. Työnäytösten tarkempi sisältö määräytyy lähempänä tapahtumaa mm. lumitilanteen perusteella.

## Yksityisteiden vastuunkantajille oma Talvipäivä

Talvitiepäivät 2016 -kongressin kanssa yhteen sovitettuna pidetään torstaina Yksityisteiden Talvipäivä. Se järjestetään nyt ensimmäistä kertaa. Aiemmin on ollut kyllä lyhyitä, tietoiskumaisia tilaisuuksia, mutta nyt on kyse tilaisuudesta, joka alkaa klo 9 ja päättyy kyselytuntiin klo 15.30.

Koko päivän yksityistieseminaariin on sisällytetty edellä mainittu työnäytös sekä aikaa näyttelyyn tutustumiseen, mutta pääosa ohjelmasta käsittelee yksityistieasioita. Teemana on talvihoito ja tiekuntien vastuukysymykset mukaan lukien vakuutukset.

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



Talvitiepäivillä perinteenä on teiden talvihoitoon liittyviä työnäytöksiä. Kuva edellisestä tapahtumasta vuodelta 2014.

**Työnäytöksissä esitetään erityisesti koneuutuuksia ja työmenetelmiä sellaisissa työtehtävissä kuten auras, liukkaudentorjunta, lumen kuormaus jne.**



Talvitiepäivien näyttelyssä on mahdollisuus kokeilla aurasmitoita täysin varustellussa aurasimulaattorissa.



Kone- ja laitenäyttely on Talvitiepäivien keskeinen osa.



# Seuraava tieisännöitsijäkoulutus vuonna 2017



## JAAKKO RAHJA

Yksityisteiden tieisännöitsijäkoulutus alkoi 13 vuotta sitten. Vuosien saatossa koulutuksen on käynyt yli 250 henkilöä. Tieisännöitsijät ovat tuoneet yksityisteiden hallintoon ja tienpitoon ammattimaisuutta ja monin tavoin helpottaneet osakkaiden omaa uurastusta. Sivutoimiset – joskus jopa päätoimiset – tieisännöitsijät tarjoavat palvelujaan tiekuntien ohella enenevässä määrin myös kunnille.

Edellinen kurssi oli syksyllä 2015. Tämä vuosi on väli vuosi, mutta jälleen ensi vuonna eli syksyllä 2017 on uusi koulutus tulossa.

Vuoden 2017 koulutukseen haku on keväällä 2017. Kurssille voi hakeutua kaikkialta maasta. Kattavan palvelutarjonnan takaamiseksi tulevalle kurssille kannattaa erityisesti hakeutua alueilta, joissa ei nyt ole toimivaa tieisännöitsijää paikkakunnalla eikä aivan lähiseudullakaan. Kukin varmaan pystyy arvioimaan oman seutunsa tilanteen.

Tavoitteena on erityisesti paikata tieisännöitsijäkartaan jääneitä 'valkoisia' aukkoja. On myös niin, että joku kurssin käyneistä tieisännöitsijöistä on syystä tai toisesta joutunut toimestaan luopumaan. Tämä tietysti antaa tilaa uusille koulutettaville.

Hakijoilta kaivataan perustietämystä yksityistieasioista, se olisi aika välttämätöntä.

Vuoden 2015 kurssilaisia oli 19 eri puolelta maata. Kuva on toiselta kurssijaksolta, joka pidettiin Kangasalalla.



Tieisännöitsijäkoulutus on tiivis ja varsin kattava, sillä niin moni asia liittyy yksityisteihin.

Vuodet toimitsijana tai hoitokunnan jäsenenä antavat mainion lähtökohdan. Etukäteiskokemus helpottaa uusien asioiden omaksumista. Ja totta kai kiinnostus yksityisteistä ja niiden tienpitoa kohtaan on tarpeen. Jos on uteliaisuutta ja intoa, oppii

hankaliakin asioita. Lienee selvää, että henkilön pitää olla luonteeltaan soveltuva ihmisläheiseen palveluammatiin. Tämän arvioiminen jää omaan harkintaan.

Tähän mennessä kurssin käyneiden tieisännöitsijöiden yhteystietoja löytyy Tieyhdis-

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

Haku tapahtuu siis keväällä 2017. Tarkemmat ohjeet ja hakulomake tulevat alkuvuonna Tieyhdistyksen kotisivulle. Hakulomakkeen saa myös ottamalla yhteyttä Tieyhdistyksen toimistoon.



## Yksityistie-ansiomerkki

Yksityistie-ansiomerkki on juhlava tapa muistaa yksityistien hyväksi puurtanutta henkilöä.

Yksityistie-ansiomerkkiä voi hakea tiekunta tai jokin muu yhteisö Suomen Tieyhdistyksestä yhdistyksen nettisivulta saatavissa olevalla lomakkeella ([www.tieyhdistys.fi/yksityistiet/yksityistie-ansiomerkki](http://www.tieyhdistys.fi/yksityistiet/yksityistie-ansiomerkki)). Ansiomerkin myöntää ansiomerkkitoimikunta, jonka nimeää Suomen Tieyhdistys ry:n hallitus.

Vuonna 2015 merkki luovutettiin 29:lle yksityistieasioissa ansioituneelle henkilölle.



Vuoden Tieisännöitsijä 2015 on Aija Uusoksa.

## Vuoden Tieisännöitsijä 2015 on Aija Uusoksa

Tieyhdistyksen kouluttamia yksityisteiden tieisännöitsijöitä on ollut olemassa vuodesta 2003. Seitsemänä vuotena on myös valittu Vuoden Tieisännöitsijä. Valinta julkistetaan yleensä tieisännöitsijöiden neuvottelupäivän yhteydessä.

Vuoden Tieisännöitsijä -tunnustus myönnetään henkilölle, joka on erityisen ansiokkaasti toiminut yksityisteiden puolesta ja kehittänyt teiden tieisännöintiä.

Vuoden 2015 tunnustuksen on saanut joensuulainen tieisännöitsijä Aija Uusoksa. Hän on toiminut pitkään päätoimisena tieisännöitsijänä Liperissä, jossa hänellä yhtiökumppaneittensa kanssa on oma yritys talo- ja tieisännöintiin. Monien yksityistieasioiden ohella hän on ollut usein myös kouluttamassa uusia tieisännöitsijöitä.