



. F562



Yksityistieasioiden tiedotuslehti | Julkaisija Suomen Tieyhdistys

YKSITYISTIE

UUTISET 2025

Metka-tukea yksityisteille

s. 12

Perustimme tiekunnan

s. 8

Saako metsäkoneella ajaa yksityistien sillalla?

s. 6

Luonnonkukat ja pölyttäjät viihtyvät tienlaidoilla

s. 14

Yksityistie Uutiset 2025

Yksityistieasioiden tiedotuslehti

Julkaisija

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

Toimitus

Simo Takalammi
Teuvo Taura
Liisa-Maija Thompson
Akseli Kotila

Kansikuva

Simo Takalammi

Ulkoasu/paino

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

Osoitetietolähde

Tieyhdistyksen yksityistieosoiteisto

Osoitteenmuutos

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

YKSITYISTIE
UUTISET 2025

Pääkirjoitus

Simo Takalammi, päätoimittaja

Rukkasten vuosi

Rukkaset, hanskat ja muut työkäsi-
neet ovat hyvä tilannekuva yksityis-
teiden maailmasta. Moni tiekunta sai
menneenä vuotena rukkaset ELYstä
hakiessaan perusparannukselle avus-
tusta. Rahaa ei ollut tai sitä jouduttiin
säännöstelemään sinällään hyvien ja
perusteltujen hankkeidenkin osalta.
Puhuin puhelimesta useampien soitta-
jien kanssa, jotka kertoivat tiekunnan
laittaneen tieremontin suunnitteluun
suuriakin summia ja nyt tieosakkaat
ihmettelivät, etteikö saatu mitään pa-
nostuksen vastineeksi. Näin siinä kävi,
ainakin jos asiaa katsoo lyhyellä tär-
hällällä. Kun muutoinkin eletään ta-
loudellisesti niukkoja aikoja ja tieosak-
kaiden lompakossa käy rahat vähiin on
selvää, että tilanne aiheuttaa hampai-
den kiristelyä.

Valtion avustusmäärärahoihin tu-
lee vajaan kahden miljoonan euron
leikkaus, joka on varsin suuri summa,
kun kyse on jo reilusti alle kymme-
nen miljoonan euron määrärahasta.
Määrärahat eivät ole täysin nolli-
ssa eli avustuksiin on määrärahaa tarjol-
la, mutta tässäkin lajissa nopeat syö-
vät hitaat. ELY ei jaa avustuksia saa-

pumisjärjestyksessä, mutta jos vasta-
tässä vaiheessa ryhdytään harkitse-
maan projektia ja miettimään suun-
nittelua, ollaan auttamatta myöhässä.
Tiekunnalla on oltava ajanmukainen
peruskorjauksen suunnitelma valmi-
na ehtiäkseen silloin tarjolla olevien
avustusten jakoprosessiin. Tieosakkaat
joutuvat tilaamaan suunnittelun ilman
varmuutta sen toteutumisesta. Tämä
on varsin ikävä asia ja se aiheuttanee
kovasti keskustelua tiekuntien ko-
kouksissa.

Rukkasissa ei ole kyse vain valtion
avustushakemukseen antamista ruk-
kasista vaan myös tieosakkaiden on
syytä kaivaa rukkaset esiin. Maamme
taloustilanne on sellainen, että oman
vastuun ottaminen on tarpeen ja sillä
asenteella pärjäänee myös tulevaisuu-
dessa.

Oman tien kunnosta on otettava
vastuuta entistä enemmän. Pelastavaa
rahallista avustusta ei kenties ole tu-
lossa lainkaan, joten on syytä kysyä,
mitä ja miten voimme itse toimia tien
kunnan parantamiseksi tai ainakin yl-
läpitämiseksi. Ehdotukseni on selvä eli
tämäkin vuori on helpointa selättää

pala kerrallaan. Oman tien kunto ja
parannuskohteet on tunnettava. Näi-
den selvittämisen jälkeen on tehtävä
suunnitelma tarvittavista töistä, nii-
den ajoittamisesta sekä rahoituksesta.
Väitän, että pienellä vuotuisella budje-
tilla on mahdollista tehdä ihmeitä. Se
vaatii määrätietoisuutta ja osakkaiden
valmiutta maksaa hieman peruskun-
nossapidon vaatimia suurempia tie-
maksuja.

Positiivisiakin asioita on näköpii-
rissä. Korkojen lasku parantaa ainakin
velallisten taloudellista liikkumavaraa
ja rakennusalan hiljaiselosta johtuen
maanrakennusalan suunnittelijoiden
ja urakoitsijoiden työlliställe mahtuvat
myös tiekuntien keskimäärin pieneh-
köt urakat. Korkeasuhdanteen aikana
yleisenä ongelmana oli löytää edes
yksi tarjouksen jättänyt toimija ja hin-
noittelu tuntui karkaavan tiekuntien
kantokyvyn yläpuolelle. Metsäteiden
osalta ei sovi unohtaa myöskään met-
ka-rahoitusta, joka tarjoaa avustusta
teiden perusparannuksiin. Tie kuntien
kannattaakin selvittää myös Suomen
metsäkeskuksen rahoitusmahdollisuu-
det juuri teidän tiellenne. ▼

**Tieyhdistyksen yhteystiedot
yksityistieasioissa****Suomen Tieyhdistys ry**

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

**Yksityistieasioissa jäseniä palvelevat****Simo Takalammi****Teuvo Taura****Neuvontapuhelin jäsenille**

p. 040 730 9266 (takaisinsoitto)
Arkisin 9–15

Tieyhdistyksen jäsenasiat**Tarja Flander****Kaikille avoin yksityistieasioiden neuvontapuhelin****p. 0200 345 20**

Arkisin 9–17

0,92 euroa/min + pvm

**Neuvonta yksityisteiden
valtionavustusasioissa:**

0295 020 603 ma-pe klo 9–15 (pvm/mpm)

liikenteen.asiakaspalvelu@ely-keskus.fi

<https://www.ely-keskus.fi/yksityistieapuri>ALUEELLISET
YKSITYISTIEPÄIVÄT

Alueelliset
Yksityistiepäivät
2025 helmi-
maaliskuussa 13
paikkakunnalla!

Tule mukaan
kuulemaan
ajankohtaisimmat
yksityistieasiat!

**YKSITYISTIEASIOIDEN
NEUVONTAPUHELIN****0200 345 20**

Arkisin klo 9-17

(0,92 €/min + pvm)



Mäkelä-Haaviston yksityistie toteutti kantavuuden parantamishankkeen koko tien pituudelle

Teksti: Teuvo Taura | Kuva: Marko Viilo

Hämeenkyrön kunnassa sijaitsevan Mäkelä-Haaviston yksityistien tiekunta teki keväällä 2023 päätöksen käynnistää perusparantamishankkeen suunnittelun ja haki avustusta tien parantamiseen sekä ELY-keskukselta että Hämeenkyrön kunnalta.

– Vaikka asiaa oli pohjustettu jo kahdessa edellisessä vuosikokouksessa, ei päätös syntynyt ilman äänestystä, toteaa hoitokunnan puheenjohtaja **Jukka Tulppo**.

Äänestystulos oli kuitenkin selvä, sillä lähes 70 % kannatti hanketta. Tulppo kertoo olleensa varsin hyvin perillä yhteiskunnan rahoituksista yksityisteille, koska oli osallistunut Suomen Tieyhdistyksen ja Suomen metsäkeskuksen järjestämiin tilaisuuksiin, joissa rahoitusehtoja oli käyty läpi.

– Kun sitten tuli tietoa valtion avustuksen tukiprosentin määräämisestä nostosta 70:een, niin hoitokunnassa päätimme, että nyt parantamishanke on vietävä tiekunnan kokouksen päätettäväksi, kertoo Tulppo.

Innokkaampia perusparannushankkeen kannattajia olivat uusimmat tieosakkaat, jotka ovat rakentaneet talon tien varteen ja käyttävät tietä työmatka- ja vapaa-ajanliikenteeseen. Tulppo itse muutti alueelle jo vuonna 1984 ja sen jälkeen on rakennettu toistakymmentä uutta asuinkiinteistöä. Tien vaikutusalueella on myös kolme hevostallia. Päätös oli, että tielle tehdään kantavuuden parantamista sekä näkemäesteiden poistamista koko tien pituudella, joka on 5 400 metriä. Osakkaita on 61.

Kantavuusmittaus tehtiin jo ennakkoon

Kantavuusmittaus teetettiin jo vuonna 2022, jotta osakkaille olisi konkreettista kerrottavaa tien kunnosta. Varsinaista yllätystä kantavuusmittaus ei tuottanut. Huonoimmat kantavuudet olivat notkopaikoissa noin 30 Mpa. Noin kolmasosalla tiestä kantavuus oli alle 80 Mpan tavoitekantavuuden.

– Näiden kohteiden takia hoitokunnan oli joka kevät asetettava kelirikon ajaksi painorajoitus ja pahimmillaan oli sellaisia kohteita, joista ei tavallisella henkilöautolla päässyt läpi. Mutta kun kyseessä on läpikulutie, niin välttämätön liikenne kuitenkin hoitui, muistelee Tulppo.

Suunnitelma tilattiin teisännöitsijältä

Tieisännöitsijä **Katja Ritvanen** oli kertomassa avustusehdoista siinä tiekunnan kokouksessa, jossa päätös perusparantamisesta tehtiin. Kokouksen jälkeen hoitokunta pyysi tarjouksia hankkeen suunnitteluun. Tarjouspyyntö lähetettiin viidelle lähialueen tieisännöitsijälle, mutta vain yksi tar-

jous saatiin. Muut eivät jättäneet tarjousta työkiireisiinsä vedoten. Tosin yksi ST-urakatarjous tuli, mutta hinta oli reippaasti yli budjetoidun.

KR-tiennöinnin tarjous vaikutti asialliselta, joten tarjous johti sopimukseen. KR-tiennöinnin Katja Ritvaselle myönnettiin myös valtuudet sähköiseen asiointiin eli valtuudet tehdä avustushakemus KEHA-keskuksen sähköisessä asiointipalvelussa. KR-tiennöinti laati suunnitelman kesällä 2023 ja jätti hakemuksen 1.9.2023.

– Suunnitelman laatimista vaikeutti jonkin verran se, että tiealueen leveyttä ei ole vahvistettu. Onneksi Tulppo otti tehtäväkseen neuvottelut maanomistajien kanssa tiealueen leventämisestä ja hän pääsikin lähes kaikkien kanssa hoitokuntaa tyydyttävään ratkaisuun, kertoo tieisännöitsijä Ritvanen.

– Yhden kiinteistön kohdalla jouduimme mitoissa vähän joustamaan, mutta yksityistietoimitukseen ei kuitenkaan haluttu mennä. Siihen kohtaan ajettiin vahvempi kerros murskettua kantavuutta parantamaan, toteaa Tulppo.

Tiealueen leventäminen tarkoitti myös puuston poistotarvetta. Hakkuu tehtiin motolla tiekunnan kustannuksella ja puut jäivät maanomistajille. Osa maanomistajista myi puut naapureille polttopuiden raaka-aineksi.

– Tiekunta oli kokouksessaan päättänyt, millaisella kustannusarviollla hanke pitäisi hoitaa, mikä asetti jonkin verran rajoitteita suunnitelman laatimiseen, täydentää Ritvanen.

Työ kilpailutettiin kokonaisurakkana

Tiekunta sai myönteisen rahoituspäätöksen 23.10.2023 ja heti sen jälkeen hoitokunta järjesti urakatarjouskilpailun yhdessä tieisännöitsijän kanssa. Kokonaisurakatarjouspyynnöt lähetettiin kymmenelle lähialueen urakoitsijalle. Hankkeen kustannusarvio oli 190 000 €. Se sisälsi suunnittelukustannuksen ja arvonnäköalaveron osuuden, joten toteutuksen osalta hankintalain kynnysarvoja ei ylitetty. Näin ollen hankintaa ei tarvinnut kilpailuttaa Hilmassa.

Tarjoukset hoitokunta sai kolmelta yrittäjältä ja sopimus tehtiin Konepalvelu Väisän kanssa. Toteutus sujui muutoin hyvin, mutta tiealueelle aiemmin sijoitetut sähkö- ja valokuitukaapelit aiheuttivat ylimääräistä työtä, eikä kaikissa kohdissa pystytty oja perkaamaan niin syväksi kuin olisi ollut tarvetta. Myöskään kiviä ja kallioita ei voitu räjäyttää, vaan ne hakattiin rikki rammerilla. Lisäksi tien sivussa oli käytöstä poistettu kuparikaapeli, joka hankaloitti kaapelinäytön luotettavuutta.

Tulppo kehottaakin tiekuntia perkaa-



➤ Hoitokunnan puheenjohtaja Jukka Tulppo, urakoitsija Matti Väissi ja hankkeen suunnittelija ja valvoja Katja Ritvanen pitivät useita työmaakokouksia toteutusvaiheen aikana.

maan kunnostamisen tarpeessa olevat ojat ennen kaapeleiden asentamista, jotta työ saadaan hyvin tehtyä ilman lisäkustannuksia.

– Jonkin verran tieosakkailta tuli valituksia rikkoutuneista renkaista, kun ajo-pinta oli muutaman viikon ajan 0–32 mm murskeella. Tiekunta ei lähtenyt kuitenkaan korvauksia maksamaan, koska tiettyömerkit olivat koko ajan paikalla, toteaa Tulppo.

Ilman pankkilainaa

Vaikka tiekunnan saama tuki ELY-keskukselta oli 70 %, jäi hankkeesta osakkaillekin vielä reilusti maksettavaa. Vaikka tiekunnalla oli jonkin verran säästöjä, vahvistettiin kevään kokouksessa 50 000 euron maksuunpanoluotto. Suurin yksittäinen tiemaksu oli 3 000 euroa. Lisäksi tiekun-

tarvitsi myös väliaikaisrahoitusta, koska kaikkien laskujen on oltava maksettuna ennen viimeisen tukierän maksamista.

Tämä ratkaistiin siten, että hoitokunnan puheenjohtaja lainasi tiekunnalle rahat siksi ajaksi, kun viimeinen tukierä tuli maksuun. Koska mitään isompia yllätyksiä ei toteutusvaiheessa tullut, suunnitellut työt saatiin tehtyä kustannusarvion puitteissa, mutta kyllä kaikki rahat tarkkaan käytettiin. Avustusta haettiin myös Hämeenkyrön kunnalta, mutta päätöstä ei ole vielä saatu.

Työt saatiin valmiiksi marraskuussa ja lopputarkastus pidettiin välittömästi. Paikalla olivat hoitokunnan puheenjohtaja Jukka Tulppo, hankkeen valvoja Katja Ritvanen, urakoitsija Matti Väissi sekä rahoittajan edustaja Antti Laine ELY-keskuksesta. Hanke hyväksyttiin ilman huomautuksia. ✓



Puheenjohtajan terveiset Kuoppainen tie perille

Teksti: Alina Koskela, Suomen Tieyhdistyksen puheenjohtaja
Metsäteollisuus ry:n logistiikkapäällikkö | Kuva: Mika Levälampi

Tuntuuko siltä, että tierahoitus ei ole riittänyt ihmismuistiin? Ei olekaan, sillä tiestön ylläpitoon on kroonisesti varattu liian vähän rahaa jo useiden vuosien ajan. Vähäliikenteisten teiden korjausvelka jatkaa kasvuaan.


Osasy rahoituksen näivettymiseen löytyy rahoituksen jaosta. Liikenteestä kerätään vuosittain erillisveroja ja polttoaineveroja 7,5 miljardia euroa ja arvonalisätuloja kerätään autoilusta reilu siivu. Tuloja ei kuitenkaan korvamerkitä palautettavaksi takaisin liikenteelle tärkeään infraan, vaan rahoitusta jaetaan monille muille sektoreille, kuten sosiaali- ja terveystieteille. Harva kuitenkin muistaa, että myös sairaala ja sen palvelualueen asukkaat ovat riippuvaisia toimivasta tieverkosta.

Riittämättömän rahoituksen dilemma konkretisoituu yksityisteillä. Yksityisteitä on Suomessa yli 370 000 kilometriä eli moninkertaisesti valtion ja kuntien tieverkkoon nähden. Kyseessä on Suomen alueellisen saavutettavuuden verisuonisto. Vaikka liikennemäärät eivät vedä vertoja pääteille, on tieverkon merkitys suuri. Monet yksityistiet ovat myös yhteiskunnallisesti tärkeitä esimerkiksi maa- ja metsätalouden kuljetuksille.

Julkisen rahoituksen kuihtuessa myös yksityistieavustusten määrärahat ovat ro-

mahtaneet. Tarjolla on vuosittain enää vain joitain miljoonia tukemaan laajimman tieverkkomme liikennöitävyyttä. Avustusprosentit saatiin vihdoin kannustaviksi ja nousuun, mutta lohtu on maltillinen, kun rajallinen rahoitus antaa avun pienelle osalle tarvitsijoista.

Ei ole yhdentekevää, millaisen tieinfran varaan Suomen tulevaisuutta rakennetaan. Tiestön korjausvelan kasvun pysäyttäminen edellyttää puheiden lisäksi toimia. Yksityistieavustuksissa valtion on panostettava tukiprosenttien lisäksi korjaamiseen kannustaviin vaatimuksiin sekä tarkoituksenmukaiseen ja ennakoitavaan tukirahoitukseen. Määrärahasot on pyrittävä vakauttamaan pitkäjänteisen kehitystyön mahdollistamiseksi.

Suomi kulkee teillä ja koko tieverkkomme ansaitsee sille kuuluvaa huomiota. Vähäliikenteinen ei ole sama asia kuin vähäpätöinen ja siksi tämä laajin tieverkkomme tulee nostaa päätöksenteon parrasvaloihin. Vähäliikenteisten teiden merkitystä huoltovarmuudelle, alueelliselle saavutettavuudelle ja elinkeinoille on painotettava rahanjaossa nykyistä enemmän. Kevään kehysriihi tarjoaa seuraavan mahdollisuuden päättää, jatketaanko kuoppaisella tiellä vai tartutaanko haasteeseen pitkäjänteisin ratkaisuin. 

Väyläviraston uusi yksityisteiden suunnitteluohje tukee turvallista ja sujuvaa liikennettä

Teksti: Joel Brax, Väylävirasto, asiantuntija

Väylävirasto viimeistelee uutta yksityisteiden suunnitteluohjetta, jonka tavoitteena on tuoda selkeyttä ja ajanmukaisuutta yksityisteiden suunnitteluun. Uudistus on tarpeellinen, sillä nykyinen ohje on vuodelta 1984 ja se on monilta osin vanhentunut. Ajoneuvojen koon ja painon kasvu sekä lainsäädännön muutokset ovat tehneet vanhasta ohjeesta riittämättömän. Uusi ohje tarjoaa nykyaikaiset vaatimukset yksityisteiden mitoittamiseen ja turvallisuuteen.

Vaikka uusi ohje on suunniteltu ensisijaisesti valtion maanteiden ja rautateiden rakentamisen yhteydessä toteutettavien yksityisteiden suunnitteluun, sen suosituksia ja mitoitusperiaatteita voidaan hyödyntää laajasti myös muiden yksityisteiden suunnittelussa ja parantamisessa.

Vuorovaikutus tiekuntien ja maanomistajien kanssa

Maanteiden ja rautateiden suunnitteluhankkeissa syntyy usein tarpeita tehdä muutoksia alueen yksityistiejärjestelyihin. Esimerkiksi maantien ohituskaistojen toteuttaminen tai rautatien tasoristeyksen poistaminen edellyttää yleensä yksityistieverkon liittymien ja yhteyksien uudelleen järjestelyä.

Maanteiden ja rautateiden suunnittelu on vaiheittain tarkentuva prosessi, johon voi hankkeen laajuudesta ja vaikutuksista riippuen kuulua esiselvitys-, yleissuunnitelma, tie-/ratasuunnitelma ja rakentamissuunnitelmavaiheet. Yksityisteiden suunnittelun kannalta keskeinen suunnitteluvaihe on tie- ja ratasuunnitelman laatiminen, jolloin vaikuttamisen mahdollisuudet ovat suurimmat. Tie- ja ratasuunnitelman laatiminen on hankkeen toteutukseen tähtävä suunnittelu. Tie- ja ratasuunnitelmassa esitetään väylän tarkka sijainti ja sitä varten tarvittavat alueet sekä liikennehaittojen torjumiseksi tarvittavat toimenpiteet. Tiesuunnitelmassa esitetään lisäksi maanteiden ja yksityisteiden liittymät sekä muut tiejärjestelyt. Lainvoimaisen tie- ja ratasuunnitelman perusteella tarvittavat alueet otetaan haltuun rakentamista varten.

Maantien ja rautatien suunnitteluprosessin vaiheittain eteneminen mahdollistaa tiekunnille ja muille sidosryhmille osallistumisen jo hankkeiden alkuvaiheessa. Osallistumalla suunnitteluprosessiin voivat paikalliset vaikuttaa heille tärkeisiin ratkaisuihin ja varmistaa, että alueen erityistarpeet tulevat esiin. Suunnittelun aikaisen vuorovaikutuksen tavoitteena on myös saavuttaa suunnitelmaratkaisujen mahdollisimman laaja hyväksyttävyyttä myös tiekun-

tien näkökulmasta.

Liittymien suunnittelu keskeisenä osana ohjeistusta

Yksi suurimmista muutoksista vanhaan ohjeeseen on liittymien mitoituksen tarkentaminen. Uusi ohje antaa liittymien sijainnille, leveydelle ja näkemävaatimuksille selkeät suunnitteluperiaatteet, mikä parantaa erityisesti maantieverkkoon liittyvien yksityisteiden turvallisuutta ja toimivuutta. Hyvin suunniteltu liittymä on erityisen tärkeä raskaalle liikenteelle, kuten metsäteollisuuden kuljetuksille, jotka vaativat riittävästi tilaa sujuvaan ja turvalliseen liikkumiseen.

Toiminnallinen luokittelu ohjaa mitoitusvalintoja

Uudessa ohjeessa yksityistiet on jaettu kahteen toiminnalliseen luokkaan, jotka toimivat lähtökohtana yksityisteiden liikennetekniselle mitoitukselle. Toiminnallinen luokka muodostetaan arvioimalla yksityistien liikenteellistä merkitystä, liikenteen koostumusta ja liikennemäärää.

Toiminnallisten luokkien hyöty näkyy erityisesti resurssien tehokkaammassa käytössä ja suunnittelun sujuvoittamisessa. Yksinkertaistettu luokitus mahdollistaa eri teille soveltuvien ratkaisujen löytämisen ilman tarpeettoman monimutkaisia kriteerejä. Luokittelun avulla tiekunnat voivat varmistaa, että niiden hallinnoimat tiet vastaavat tehokkaasti käyttäjiensä tarpeita sekä turvallisuuden että kustannustehokkuuden kannalta.

Uuden ohjeen käyttöönotto ja tulevat päivitykset

Väyläviraston uusi yksityisteiden suunnitteluohje on tarkoitus ottaa käyttöön alkuvuonna 2025. Kun ohje on valmis, se on ladattavissa Väyläviraston verkkosivuilta ohjeluetelosta, mistä tiekunnat ja suunnittelijat voivat tutustua siihen ja soveltaa sitä omissa hankkeissaan. Vaikka uusi ohje ei sisällä liittymälupakäytäntöjä, niitä käsittelevä erillinen ohjeistus on myös suunniteltu päivitettäväksi lähitulevaisuudessa.

Lähteet

Väylävirasto, Hankkeiden suunnittelun vaiheet: <https://vayla.fi/suunnittelu-rakentaminen/hankkeiden-suunnittelu/hankkeiden-suunnittelun-vaiheet>

Väylävirasto, Ohjeluetelo: <https://vayla.fi/palveluntuottajat/ohjeluetelo>

Tieoikeuden leventämisestä

Teksti: Pauli Laattala, Maanmittauslaitos, toimitusinsinööri

Pieni tilastotutkimus osoittaa, että 10 prosenttia vuonna 2024 tekemistäni yksityistieoimituksista liittyy tiekunnan hallinnoiman tien leveyden määrittämiseen tai tieoikeuden leventämiseen. Vaikka prosenttiosuus on pienehkö, itse toimitukset ovat usein niitä hieman työlämpiä. Perehdytään siis aiheeseen hieman tarkemmin.

Tiekunnan päätös

Tiekunta ei voi omalla päätöksellään leventää tai muuten muuttaa itse tieoikeutta. Se voi myöntää tai lakkauttaa lisätieoikeuksia tiehen ja tehdä tiekunnan hallinnon laajuutta koskevia muutoksia tietyin ehdoin. Tieoikeuden leventämisen tarvetta käsiteltäessä tiekunnan kokouksella on kuitenkin tärkeä rooli. Toimituksen hakemisen päätös tulee tehdä tiekunnan kokouksessa, pelkkä hoitokunnan tai toimitsijamiehen päätös ei riitä.

Kokouksessa on hyvä käsitellä mahdollisimman tarkasti ne asiat mitä aiotaan hakea. Varsinkin silloin, kun asiassa on osakkaiden välillä erilaisia näkemyksiä ja asiasta joudutaan ehkä äänestämään. Suppeimmillaan pelkkä päätös siitä, että haetaan toimitusta, riittää saamaan sen viireille, mutta itse toimituskäsittelyssä tulee helposti epäselvyyttä hakemuksen tarkoituksesta.

Usein tieosakkaat mieltävät yksityistieoimituksen tarkoittavan joko oikeuden leventämistä tai tienpidon määräämistä, mutta todellisuudessa toimituksessa voidaan käsitellä asioita yksityistielain 71 §:n laajuudessa eli 19-kohtaisen aiheuuttelon mukaan. Tiekunnan päätöksen riittävä tarkkuus toimituksen tarkoituksesta on siinäkin mielessä tärkeää, että päätös sitoo tieosakkaat toimituksesta aiheutuviin kustannuksiin.

Pääsääntö toimitusmenettelyssä on se, että siinä käsitellään hakemuksen mukainen asia. Tällöin on merkitystä sillä, lukeeko hakemuksessa pelkkä tieoikeuden leventäminen, vai lukeeko siellä esimerkiksi tieoikeuden leventäminen, käänntöpaikan ja näkemäalueen perustaminen.

Tiekunnan ja maanomistajan välinen sopimus

Tiekunta ja ennestään rasitetun kiinteistön omistaja voivat sopia tieoikeuden leventämisestä ja mutkan oikaisusta. Sopimus sitoo osapuolia ja johtaa yksityistielain 18 §:n nojalla tieoikeuden leventämiseen tai muuttamiseen. Tieoikeus ei voi lyhyelläkään matkalla siirtyä kokonaan uuteen paikkaan, mutta tiessä olevaa mutkaa on mahdollista oikaista, jolloin yleensä sisäkaarteiden leventämisestä tulee tieoikeuden aluetta ja vastaavasti tieoikeus lakkaa ulko-kaarteiden tarpeettomaksi jääneeltä osalta.

Kiinteistörajan yli em. sopimus ei päde eli kokonaan uusi kiinteistö ei voi tulla rasitetuksi ilman toimituspäätöstä. Sopimuksen toteuttaminen ja tieoikeuden leventäminen osapuolia sitovalla tavalla ei edellytä yksityistieoimitusta. Tällöin leventäminen ei myöskään millään lailla näy kiinteistörekisterin tiedoissa. Sopi-

mus on syytä tallettaa tai kirjata tiekunnan kokouksessa pöytäkirjaan ja samalla sopia siitä, maksetaanko leventämisestä korvausta.

Toisenlainen tiekunnan ja maanomistajan välinen sopimus on yksityistieoimitusta edeltävä sopimus tieoikeuden leventämisestä. Tällainen sopimus voi sisältää myös tien siirtämistä ja muita yksityistieoimituksessa käsiteltäviä asioita. Yleensä sopimus tehdään yksityistieoimituksen hakemuksen liitteeksi. Sopimus pyritään toteuttamaan toimituksessa ja tieoikeuteen liittyvät muutokset rekisteröidään.

Toimituksissa hyvin tyypillinen tilanne on sekin, että mitään kirjallista sopimusta tien leventämisestä tai oikaisusta ei löydy tai sitä ei ole koskaan tehtykään. Tie on voinut vuosien mittaan maastossa leventyä ns. hiljaisella hyväksymisellä. Myös suullinen sopimus on pätevä, mutta kiistatilanteessa melko mahdoton osoittaa toteen. Hiljainen hyväksyminen ei ole sopimus, mutta voi johtaa samaan lopputulokseen eli tieoikeuden todetaan leventyneen ja se merkitään kiinteistörekisteriin maaston tilanteen mukaisena. Se, että saako maanomistaja vuosien mittaan tapahtuneesta leventymisestä korvausta, ratkaistaan toimituksessa.

Kuinka leveinä tiealueet yleensä perustetaan tai levennetään?

Tieoikeuden leveydelle ei ole olemassa virallisia ohjeita, mutta tarvittavaa leveyttä voi päätellä tien käyttötarkoituksen perusteella. Yksityistieoimituksen tehtävä on perustaa tieoikeudesta sellainen, että liikennetarvetta palveleva tie on mahdollista rakentaa. Tiekunnan tehtävä on rakentaa/leventää ja ylläpitää tarkoitustaan vastaavaa tietä. Yksitystien ajoradan leveyden tavoitearvot alkavat 3,5 metristä. Silloin kysymyksessä on tyypillisesti yhden tai muutamman kiinteistön pääsytie, jossa ajoneuvojen ei ole tarpeellista mahtua sivuuttamaan toisiaan ainakaan joka kohdassa tietä.

Tällaisella tiellä ei yleensä ole pysyvän asutuksen liikennettä. Luokituksen toisessa päässä on tärkeä yksityistie, jossa ajoradan leveyden ohjearvo on 5,5 metriä. Tie voi olla läpiajotie, sen varrella on asutusta ja tien tulisi kestää myös raskasta liikennettä kaikkina vuodenaikoina.

Tien suunnittelun poikkileikkausta tarkasteltaessa voidaan tehdä karkea pääsälaskutehtävä. Olkoon ajorata 5,5 metriä eli kysymys on vilkkaasti liikennöidystä tiestä. Molemmiin puoliin ajorataa oleva ns. tukipientare edellyttää noin 0,25 metrin tilan. Maan muotoilu ajoradasta ojaan päin voisi olla kaltevuudeltaan 1:2, joten puolen metrin syvyisen ojan tapauksessa tilaa tarvitaan yhden metrin verran. Ojan tulisi syvyydeltään ulottua tien rakenteiden korkeustason alapuolelle. Itse ojan leveys on tyypillisesti 1–2 metriä.

Näillä ohjeellisilla luvuilla tullaan tilanteeseen, jossa luokituksestaan tärkeän tien rakenne maastossa edellyttää kahden reunaosan tilanteessa noin 10–12 metrin leveyden. Edellä mainitut ohjeelliset leveydet soveltuvat tilanteeseen, jossa tien rakenne ei tarvitse pengerrystä tai leik-

kausta. Jos sellaisia tarvitaan, tulisi tieoikeus perustaa siten, että kaikki rakenteet mahtuvat oikeuden alueelle. Lisäksi tien mutkissa tulisi ottaa huomioon näkemää haittaava kasvillisuus ainakin sisäkaarteiden puolella.

Tien rakentamisen tai leventämisen yhteydessä huomioitavaa on myös se, että tiealueelta poistettavia kiviä tai puiden oksia ja latvuuksia ei voi sijoittaa tieoikeuden ulkopuolelle, ainakaan ilman maanomistajan lupaa. Myös ojan kaivamisen läjitysmaat tulisi mahtua tiealueelle, jos ne jätetään maastoon. Maanrakennusurakoitsijoilta saatujen yksittäisten palautteiden perusteella vähäisemmänkään tien rakentaminen alle 8 metrin levyiselle alueelle on vaikeaa.

Edellä kuvatut periaatteet soveltuvat myös olemassa olevan yksityistien leventämiseen. Melko tavallista yksityistieoimituksissa on se, että tieoikeutta haetaan leventettäväksi esim. 8 metriin, mutta maastokartoitus osoittaa, että maastossa on jo tiekäytössä paikoitellen 10 metriä leveä alue. Tällaisessakaan tapauksessa toimituskäsittely ei kuitenkaan mene hukkaan, todennäköisesti lopputuloksena on rekisteriin merkitty, 10 metriä leveä tieoikeus, jonka korvausasiat ovat käsitelty.

Miten korvaukset määritetään?

Tiekunnan kokouksessa on usein huomioitu ja kirjattu toimituskustannusten arvio, kun käsitellään yksityistieoimituksen hakemista. Sen sijaan toimituksessa määrättäviä korvauksia maanomistajille on harvemmin arvioitu, vaikka ne usein ovat se isompi kustannus. Yksitystieoimituksessa sovelletaan ns. täyden korvauksen periaatetta, mikä tarkoittaa oikeuden perustamisesta, muuttamisesta tai lakkauttamisesta aiheutuvan vahingon, haitan ja kustannusten korvaamista kertakaikkisena. Kertakaikkisen tarkoitaneen tässäkin yhteydessä täydellistä ja lopullista, mikä taas käytännössä tarkoittaa sitä, että korvauksen määräämisen jälkeen asia on valmis. Korvausperusteeseen tai korvaussummaan ei voida siis pätevästi palata uudella käsittelyllä, vaikka myöhemmin ilmenisi lisähaittaa.

Määrättävän korvauksen ensisijainen arviointimenetelmä on kauppa-arvomenetelmä. Jos tieoikeutta levennetään peltoalueelle tai pihan reunaan, on yleensä tarpeen tutkia alueen maan arvoa lähialueen ja -ajan toteutuneista kaupoista. Korvauksen periaate on siis, että luovuttaja saisi saman rahasumman kohteesta kuin jos hän myisi sen vapaalla kaupalla. Istutetun kasvillisuuden osalta on olemassa korvauksen ohjeita kasvin lajista, koosta ja kasvupaikasta riippuen.

Metsämaalla kauppa-arvomenetelmän soveltaminen on vaikeampaa, koska puuston arvo tai puustolle aiheutuva vahinko on merkittävämpi kuin puuttoman metsämaapohjan arvo. Summa-arvomenetelmässä huomioidaan maapohja ja puun ennenaikaisen hakkuun tai taimikon mentyksen arvo. Summa-arvomenetelmä on edelleen vallitseva arviointitapa metsäma-alueilla. Taajamien ja myös yksityisten rakennuspaikkojen läheisyydessä

myös metsämaata voidaan korvata kauppa-arvomenetelmällä. Tällöin alueella on yleensä odotusarvo ja kysyntää muun kuin metsätalouden kannalta.

Tieoikeuden leventäminen tarkoittaa usein hyvin kapeiden ja pitkulaisten kivioiden arviointia. Tien reunassa voi olla hyvin tiheää puustoa tai toisena ääripäänä puita ei ole leventämisalueella lainkaan. Yksitystieoimituksissa on ollut vallitsevana käytäntönä jättää puuainesta maanomistajan omistukseen ja korvata vain ennenaikaisesta hakkuusta aiheutuva vahinko, eli puuston odotusarvo ja mahdollisesti hakkuukustannuksia. Maaseudulla tämä vaihtoehto on ollut toimiva myös maanomistajan kannalta, koska hänellä on yleensä puuainekselle käyttötarkoitusta.

Tiekunnalla ei ole intressiä tulla tiealueelta poistettavan puuston omistajaksi, koska se ei ehkä ole varautunut korvaamaan myös puuainesta, ja koska sillä voi olla käytännön hankaluuksia myydä tätä puustoa. Ymmärrettävää on kuitenkin, että mikäli maanomistaja ei itse poistettavia puita halua, eikä osoita halukkuutta puuston yhteiskauppaan, selkeintä on korvata myös itse puuainesta. Tällainen ”rahat käteen” -tyyppinen korvaus tulee todennäköisesti yleistymään myös yksityistieoimituksissa jo siitäkin syystä, että yhä useampi metsänomistaja asuu ihan muualla kuin hänen metsänsä sijaitsee. Tiekuntien on siis syytä varautua tien leventämissä korvaamaan puuston odotusarvon lisäksi myös itse puusto.

Rakennukset tai rakennelmat tulevat harvemmin korvattavaksi yksityistien leventämisessä. Usein on helpompaa ja myös edullisempaa kiertää rakennus kuin maksaa korvausta sen menettämisestä. Mahdollista kuitenkin on perustaa tieoikeus myös siten, että rakennus tai rakennelma tulee poistettavaksi. Tällöin korvaus määrätään tyypillisesti jälleentekemiskustannusta arvioimalla, huomioiden mahdolliset ikä- ja kuntopoistot.

Varsinaisten maastokohteiden lisäksi korvattavaksi voi tulla myös melusta, pölystä tai yleisestä kiinteistön arvon alenemisesta aiheutuva haitta tai vahinko. Niille ei ole olemassa ohjeita. Usein korvausta määrätään pohditaankin kustannusta korjaavalle toimenpiteelle, jolla haittaa voidaan pienentää tai poistaa. Esimerkiksi aidan rakentaminen tai pensasaidan istuttaminen voi olla tällainen keino.

Puuston poistovelvollisuus

Yksitystieoimituksessa ei juurikaan määrätä kaatamaan puita tai poistamaan kasvillisuutta. Enemmänkin määrätään se alue, josta tiekunta tai tieosakkaat voivat poistaa kasvillisuutta tieoikeutensa nojalla. Poikkeus tähän on se, että tie voidaan määrätä rakennettavaksi, jolloin määräys luonnollisesti sisältää myös puuston poistamisen.

Toimituskokouksissa kuitenkin melko usein keskustellaan siitä, että tiekunnalle olisi helpompaa ja halvempaa, jos maanomistajat itse poistaisivat tienpitoa haittaavaa kasvillisuutta omatoimisesti. Tähän ei voida velvoittaa tiekunnan kokouksessa,

eikä yksityistietoimituksessaan, mutta keskustella aina voi.

Mikä puu sitten tieoikeuden nojalla kaadetaan ja mikä alue pidetään kokonaan kasvillisuudesta vapaana, on tiekunnan kokouksen asia päättää. Tärkeää on tietää puun omistaja. Jos puusto tai muu kasvillisuus on korvattu maanomistajalle kokonaisuudessaan, sen omistusoikeus on siirtynyt tiekunnalle. Tiekunta voi silloin toimia maanomistajaa kuulematta. Kun taas puusta on korvattu vain odotusarvo sen ennen aikaisen kaatamisen takia, tai puuainesta ei ole päätehakkukokoisena korvattu lainkaan, kuuluu se kokonaan maanomistajalle.

Yksityistielakiin ei ole säädetty tarkemmin, miten asiassa tulee toimia. Kysymys on omaisuuden poistamisesta alueelta, jossa tiekunnalla on käyttöoikeus. Kannatettava menettely on tiedustella puun omistajalta, haluaako hän poistaa sen itse tietyn määräajan kuluessa. Jos ei halua, on hyvän tavan mukaista ilmoittaa ajankohta poistamiselle, karsia ja katkoa rungot käyttökelpoisiin osiin ja sijoittaa ne sovittuun tai ainakin ilmoitettuun kohtaan ko. maanomistajan maalle. Muistetakoon tässä yhteydessä, että tiekunnan toimivalta rajoittuu tieoikeuden alueeseen, eli oksien tms. jättämiseen maastoon

tien ulkopuolelle pitäisi saada lupa, tai ne pitäisi kuljettaa pois.

Näkemä- ja suoja-alueet

Näkemä- ja suoja-alue on kumpikin tarkoitettu liikenneturvallisuuden parantamiseen. Molemmat liittyvät siihen, miten hyvin tieltä näkee vastaantulevaa tai risteävää liikennettä. Oleellinen ero tieoikeuden alueen ja näkemä- ja suoja-alueen välillä on se, että ainoastaan tieoikeuden alueelle on mahdollista rakentaa tien rakenteita. Muilta osin oikeus koskee vain kasvillisuuden ja näkemäesteiden poistamista. Lisäksi on mahdollista kieltää uusien rakennusten rakentaminen näkemä- ja suoja-alueelle. Kielto annetaan yksityistietoimituksessa.

Näkemäalue tarkoittaa tiekunnan oikeutta ja velvollisuutta pitää näkyvyyskunnossa maantieliittymässä ja myös kahden yksityisen tien liittymässä. Mitoitukselle on olemassa ELYn ohjeita, sekä myös asetus vuodelta 2011. Toimituksessa alue määrätään samalla tavoin yksiselitteisesti kuin tieoikeuden aluekin. Kasvillisuuden poisto-oikeus koskee näkemäaluetta samalla tavalla kuin tieoikeuttakin, joten myös korvaukset määrätään samoilla periaatteilla. Kuitenkin esimerkiksi pelto voi olla normaalissa viljelykäytössä näkemäalueen määräyksestä huolimatta, jolloin

aluetta luovuttavan vahinko on pienempi.

Suoja-alueiden hakeminen yksityistiehen on ollut harvinaisempaa. Hallituksen esityksen mukaan suoja-alueella haetaan samanlaista mahdollisuutta raivata näkemäaluetta kuin on jo nyt maanteissä ja rautateissä. Korvausten määräämisen osalta toimituskäytäntö näyttäisi olevan vielä muodostumatta. Mikäli suoja-alue käytännössä tarkoittaa sitä, että näkemän takia poistetaan kaikki kasvillisuus, tulisi korvauksenkin olla kattava. Toinen mahdollisuus on raivata puustoa harvemmaksi ja silloin maanomistajan vahinkokin jäänee pienemmäksi.

Muutamia asioita tieoikeuden leveyden rekisteröinnistä

Tieoikeudet on merkitty kiinteistörekisteriin vuoden 1998 jälkeen viivoina (käyttöoikeusyksikkö). Viivan sijainti on miltei poikkeuksetta tien ajoradan keskiviiva ja leveystieto on toimituspäätöksen mukainen. Leveystieto voi myös puuttua rekisteristä kokonaan, koska sitä ei tiedetä, leveys vaihtelee, tai tieoikeus ei ole lainkaan tasalevyinen.

Toimituskarttaan voi olla merkitty tarkempia yksityiskohtia, jotka eivät ilmene kiinteistörekisterissä lainkaan. Yksitystie voi olla ns. maastoon paalu-

tettu, jolloin tieoikeuden reuna on merkitty koordinaatein, samaan tapaan kuin maantien reuna. Tällainenkin tie on kuitenkin kiinteistörekisterissä viiva, tosin ilman leveystietoa. Näillä näkymin vuonna 2025 rekisteriin lisätään mahdollisuus tallentaa myös alueellinen tieoikeus.

Leveystieto tai ennemminkin sen puuttuminen on tietysti jonkinlainen ongelma. Metsämaalla ja ylipäänsä asutuksen ulkopuolella on tarkoituksenmukaista ainakin pyrkiä tasalevyisiin tieoikeuksiin, jolloin tiekunnan on helpompi pelkällä mittanauhalla määrittää tarvittaessa käyttöoikeutensa reuna. Yksitystiet kuitenkin usein sijaitsevat rakennuspaikkojen reunoilla tai muuten ”herkemmillä” alueilla, joissa tasaleveys ei ole mahdollista tai tarkoituksenmukaista.

Todennäköistä on, että jatkossa myös yksityistieoikeuden reuna enenevässä määrin määrätään paaluin maastoon. Näin tiealueen reuna selviää yksiselitteisesti paaluväleittäin maastossa ja murtoviivana kartalla. Paalu ei välttämättä säily maastossa ehjänä, tai sitä ei ehkä lainkaan rakenneta suurien lukumäärien tapauksessa. Paalun koordinaatti on kuitenkin pysyvästi saatavilla ja aika näyttää, voidaanko esimerkiksi matkapuhelinta käyttää pätevästi sen paikantamiseen. ✓

Saako metsäkoneella ajaa yksityistien sillalla?

Teksti | Kuva: Teuvo Taura

Metsäkoneilla tehdään yleisesti lyhyitä siirtoja yksityisteitä pitkin leimikolta toiselle ja tieliikennelain perusteella se onkin sallittua silloin, kun metsäkone on rekisteröity tieliikennekäyttöön. Tienpidon kannalta tilanne on kuitenkin ongelmallinen, jos koneesta ei oteta teloja ja ketjuja pois, sillä ne jättävät jäljet tien pintaan. Teloilla ajaminen ei riko tien runkorakennetta, mutta kulutuskerrokseen telat tekevät sellaiset jäljet, että niiden tasaaminen lanaamalla saattaa olla tarpeen. Ketjujen aiheuttamat jäljet ovat pienemmät kuin telojen, mutta jälkensä nekin jättävät.

Vaikka yksityistielaki on sama metsäteille kuin muillekin yksityisteille, metsäteillä ajamista voidaan pitää hyväksyttävämpänä kuin sellaisilla yksityisteillä, joilla on päivittäistä henkilöautoliikennettä. Puiden kaukokuljetus alkaa varsinkin sulan maan aikaan heti, kun leimikon puut on ajettu varastopaikalle, ja aika hyvin raskas liikenne tasoihita telojen jäljet. Mutta jos teloilla rikotaan suolattu tiivis tienpinta, sitä ei voi pitää enää normaalina tienkäyttönä. Tällaisetkin vauriot ovat vielä korjattavissa lanaamalla ja lisäsuolauksella, mutta kustannus ei saa jäädä tiekunnan maksettavaksi.

Sen sijaan puu-, betoni- tai asfalttipintaista siltaa pitkin ei saa ajaa metsäkoneella telat tai ketjut päällä. Yksitystielain 27 §:ssä on säädetty tieoikeuden käyttämisestä. Tieoikeutta on käytettävä niin, että siitä ei aiheudu tielle kohtuutonta haittaa. On hyvin todennäköistä, että ketjut ja telat jättävät kansirakenteeseen pysyviä vaurioita. Vauriot lyhentävät sillan kansirakenteen ikää ja on selvää, että vahingon aiheuttaja on velvollinen korvaamaan vahingon.

Suonolan yksityistien uusi silta sai pysyvät jäljet

Vesilahden kunnassa sijaitsevan Saastojärven yksityistien silta uusittiin vuonna 2019. Uusi silta on liimapuupalkkisilta, jonka kansi on niin ikään puusta. Maaliskuussa 2021 metsäkone ajoi sillan yli telat päällä. Kun hoitokunnan puheenjohtaja **Markus Kallio** ajeli työpäivän jälkeen kotiin, hän huomasi heti, että tietä pitkin oli ajettu metsäkoneella telat päällä.

– Sillalle päästyäni näin jo autosta käsin, että sillan kanteen oli tullut painumia ja niinpä jatkoin matkaa eteenpäin ja löysin koneen sekä kuljettajan vähän matkan päästä metsän laidasta, toteaa Kallio.

Totesimme tapahtuneen, kuljettaja myönsi virheensä ja antoi metsäkoneyrityksen omistajan puhelinnumeron. Hän suhtautui asiaan heti ymmärtäväisesti ja arveli, että vahinko korvattaneen yrityksen vastuuvakuutuksesta ja niin tapahtuikin.

Tämän jälkeen hoitokunta otti yhteyttä **Pentti Koivistoon**, joka oli toiminut sillan suunnittelijana ja rakentamishankkeen valvojana. Koivisto totesi, että vauriot lyhentävät kansirakenteen ikää, mutta heti ei kannata kantaa lähteä uusimaan. Koivisto teki vahingonkorvauslaskelman, jonka sekä tiekunnan kokous että vakuutusyhtiö hyväksyivät. Vakuutusyhtiö korvasi tiekunnalle myös Koiviston palkkion korvauslaskelman tekemisestä.

Markus Kallio kertoo pudistavansa sillan kannen murskeesta vähintään pari kertaa vuodessa,

mutta telan painamia koloja ei ole helpo harjata puhtaaksi.

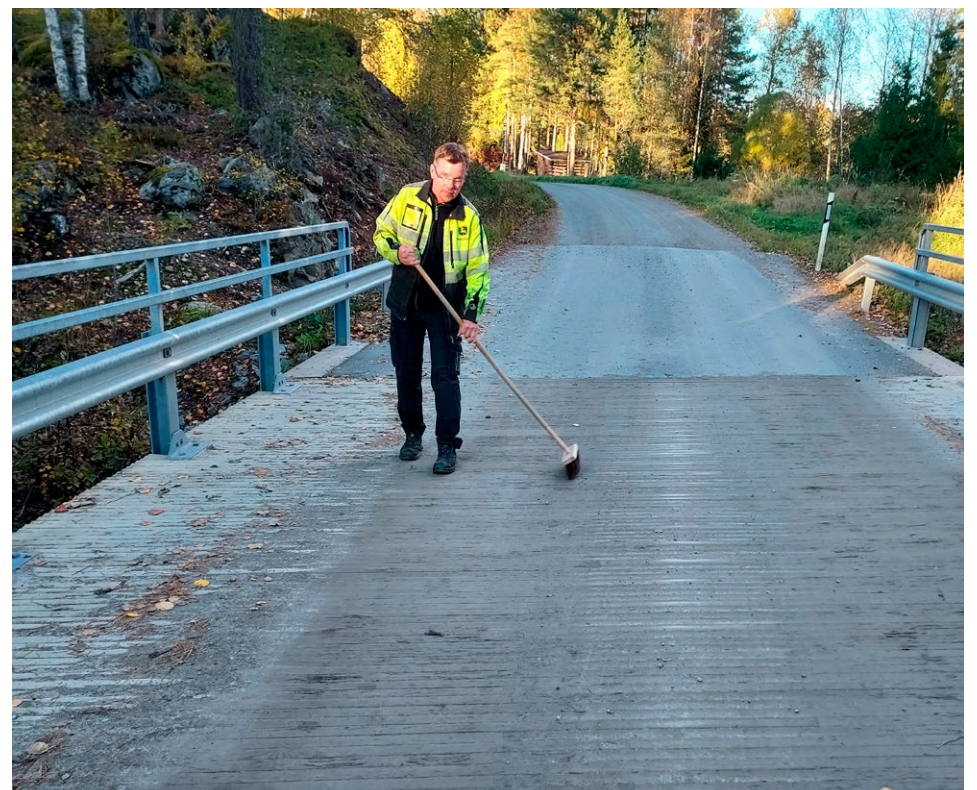
– Ilman vaurioiden syntymistakin kansi

puhdistettaisiin kerran vuodessa, sillä kannen puhtaana pitäminen pidentää sen ikää merkittävästi, toteaa Kallio.

Siltasuunnittelijalla tiukka kanta

Yksitysteiden siltahankkeiden suunnitteluun ja toteutuksen valvontaan erikoistuneen VeiTa Tekniikka Oy:n **Veikko Heikkisen** tietoon on tullut useita vastaavia tapauksia. Lähtökohtaisesti sillan kannelle

ajaminen koneella, jossa on telat tai ketjut päällä, on kiellettyä. Kanteen tulee vakavia kulumisvaurioita, olipa kyseessä puu-, betoni- tai asfalttikansi. Jos on välttämätön tarve ajaa sillan yli telat päällä, on kansi suojattava esimerkiksi raiteiden kohdalle asennettavilla teräsajosilloilla tai puulankkuajosilloilla. Talvella, kun sillan kannella on polannetta, maataloustraktori voi harkinnan mukaan ylittää sillan ketjujen kanssa. ✓



➤ Hoitokunnan pj. Markus Kallio puhdistaa sillan puukannen säännöllisesti.



➤ Valmistua tietä kelpaa ajella.



➤ Ennen perusparannusta tie oli syvällä ja täynnä kuoppia sekä lätäkötä.



➤ Tietä levitettiin ja oikaistiin.



➤ Tiesännöitsijä Mika Eronen levittämässä suodatinkangasta ja osakas Tua Karlsson valvomassa.

Perustimme tiekunnan

Teksti: Liisa-Maija Thompson | Kuvat: Sakari Nurmela, Malmbyn tiekunta

Vaiikka tiesännöitsijäpalveluiden käyttö lisääntyy vuosi vuodelta, tiekuntien asioista vastaavat yhä pääosin osakkaat itse. Osakkaat ovat useimmiten maallikkoja, joilla ei ole koulutusta yksityistieasioiden hoitamiseen. Tiekkunnan jäsenenä on hyvä tietää yksityistielain vaatimukset tiekkunnan vuosittaisesta toiminnasta, kuten vuosikokouksen pitämisestä, tiemaksujen määräämisestä ja yksityisteille myönnettävistä valtion perusparannusavustuksista.

Yksityisten teiden tieosakkaita on kannustettu aktivoitumaan ja perustamaan tiekuntia. Suomen Tieyhdistys ry on aktivoinut tieosakkaita viime vuosina kontaktoimalla yli 2500 ihmistä eri puolilla Suomea järjestettävissä tilaisuuksissa ja kohtaamiset ovat jatkuneet myös tänä vuonna. Aktivointiin on saatu avustusta Traficomilta.

Tien perusparannustarve aktivoi tiekuntaa

Malmbyn yksityistien tiekunta perustettiin pari vuotta sitten Inkoon Degerbyssä. Tiellä on 35 osakasta. Tarve tiekkunnan perustamiselle syntyi ajatuksesta lähteä parantamaan tien rapistunutta kuntoa. Aiemmin oli jotkut aktiiviset yrittäneet kerätä aurasmaksuja alueen asukkailta vaihtelevalla menestyksellä. Kunnossapidon vaatimat soranajon kustannukset olisivat taas jääneet vain muutaman kontolle. Osakkaiden keskuudessa oli epäselvyyttä siitä, mikä oli kunkin osakkaan vastuu kuluista.

Eräs aktiivinen tien varren asukas kutsui lopulta koolle tiekkunnan perusta-

miskokouksen, jossa päätettiin virallisen tiekkunnan perustamisesta. Koska tien parannustyöt olivat mittavia ja vaativat huomattavan taloudellisen panostuksen, järjestäytymistä pidettiin parhaana ratkaisuna niiden toteuttamiseksi.

– Yksitystien perusparannustarpeen yhteydessä haluttiin varmistua siitä, että parannushankkeen kustannukset ja tiemaksut jaetaan oikeudenmukaisesti osakkaiden kesken. Tien varrella oli tapahtunut muutamia omistajanvaihdoksia ja kiinteistöjen tienkäyttötarvekin oli muuttunut. Tiekkunnan toiminnan kehittämiseksi oli tarvetta, kertoo Malmbyn tiekkunnan yksi aktiivi, hoitokunnan puheenjohtaja **Sakari Nurmela**.

Tiesännöitsijä apuun

Naapuritiekunnalla oli kokemusta tiesännöitsijästä. Niinpä Malmbyn tiekunta päätti jo varhaisessa vaiheessa, että tiesännöitsijä hankitaan, sillä tieosakkailta maallikoilta ei ollut kokemusta tiekkunnan perustamisesta, perusparannushankkeen vetämisestä, eikä mahdollisuutta paneutua asiaan niin syvästi.

Näin tiesännöitsijä aloitti pestissään ja myös peruskunnostushanke alkoi rullautumaan.

– Alkuun hankkeesta tehtiin kaksi erilaista kunnostusvaihtoehtoa. Kevyessä kunnostusvaihtoehdossa lisättiin tielle soraa ja rankemmassa vaihtoehdossa peruskunnostettiin laajemmin kuin vain sorastusta lisäämällä. Tiesännöitsijän kautta tuli tietoon mahdollisuus hakea valtiolta avustusta tien

parantamiseen. Oli onnenpotku, että avustus nousi lopulta 70 %:iin, kertoo Nurmela.

Peruskunnostamisen eteen tehtiin paljon töitä ja tiesännöitsijän osaamisesta oli ratkaisevaa apua kustannustehokkaan ratkaisun valinnassa ja toteuttamisessa. Tiesännöitsijä oli kilpailutuksessa ja tilausprosessissa hoitokunnan apuna.

Tiesännöitsijän osaamisesta on ollut apua myös kaapeliasioissa. Perusparannuksen yhteydessä tien alla sijainneet sähkön siirtokaapelit siirrettiin pari metriä tieltä sivuun.

Nurmela kertoo, että parhaillaan alueelle suunnitellaan valokaapelia ja vesi- ja viemäriverkostoa. Näistä on käyty keskustelua tiekkunnassa, jotta toiminta ei vaurioittaisi juuri korjattua tietä. Tien parantamisen jälkeen tien käyttö on lisääntynyt ja yksi haitallinen ilmiö on ollut nopeustasojen nouseminen.

– Ammattitaitoinen tiesännöitsijän tarjoaa ristiriitoja tiekkunnassa, vastaa kysymyksiin, auttaa löytämään kustannustehokkaita ratkaisuja ja pitää kiinni selkeistä säännöistä. Vaikka tiesännöitsijästä on ollut hyötyä tiekkunnalle, joka vuosikokouksessa arvioidaan uudelleen, onko tiesännöitsijän palveluille tarvetta, toteaa Nurmela.

Ison hankkeen toteuttamisessa tarvitaan tiekuntaa.

– Totta kai tiekkunnassa oli erilaisia mielipiteitä tiekkunnan tarpeesta ja siitä, minkä tasoista kunnostusta pitää tehdä, kertoo Nurmela.

Avustuksen saaminen ja avustusprosentin nosto ratkaisi tiekkunnan kannalta

sen, että tiekunta päätti tehdä pitkälle tulevaisuuteen tähtäävän ratkaisun ja kunnosti tien perusteellisesti. Jokaiselle osakkaalle tuli kustannuksia hankkeesta. Kustannukset vaihtelivat sadoista euroista tuhansiin osakkaan mukaan. Kritiikki hankkeen kustannuksista väheni huomattavasti, kun koko projekti aukaistiin tiekkunnan osakkaiden tarkasteltavaksi ja vaihtoehtoja verrattiin. Kokonaiskustannukseksi tuli 35 000 euroa 1,5 kilometrin matkalla ja tiestä tuli jälkepäin tarkasteltuna erittäin hyvä.

Yhteisöllisyys lisääntynyt

Nurmelan mukaan tiekkunnan toiminnan myötä naapurikiinteistöjen omistajista on tullut toisilleen enemmän tuttuja. Yhteinen tiehanke loi ihan uudenlaista yhteishenkeä ja se on muuttanut aluetta yhteisöllisempään suuntaan. Varmasti alueen arvostus myös nousi. Tulossa olevat valokuitu-, vesi- ja viemäriinjat nostavat myös alueen haluttavuutta.

– Naapureiden kanssa on keskusteltu enemmän kuin aikaisemmin. Tiekkunta tai tien hoitokunta voisi ottaa yhteyttä uusiin osakkaisiin, jotta myös uudet osakkaat pääsevät tutustumaan tien varren muihin osakkaisiin ja osallistumaan tiekkunnan asioiden hoitamiseen, pohtii Nurmela. ▼

Muisteluksia Yksityistiepäiviltä

Teksti: Jaakko Rahja, Tieyhdistyksen kunniajäsen

Alueelliset yksityistiepäivät järjestettiin ensimmäisen kerran vuonna 1995. Tänä vuonna siitä on siis kulunut jo 30 vuotta. Tällaisia yksityistieihin liittyviä tilaisuuksia ei tietävästi ole muissa maissa, paitsi Ruotsissa. Siellä sikäläinen yksityistieyhdistys REV järjestää tiepäiviä ja muuta koulutusta, mutta hiukan eri konseptilla kuin Tieyhdistys Suomessa.

Ollessani Tieyhdistyksessä sain vuodesta 1995 vuoteen 2019 saakka olla 14 tiepäiväkiertueella. Aluksi järjestimme kiertueet joka vuosi, kunnes sopivaksi rytmiksi osoitautui joka toinen vuosi. Koko maan kattava kiertue on sisältänyt 13-16 alueellista tilaisuutta eri puolilla maata, joten sain laskujeni mukaan olla mukana noin 200 yksittäisessä Yksityistiepäivässä.

Media kiinnostui heti

Ensimmäisen valtakunnallisen kiertueen järjestämisenä vuonna 1995 mielialat Suomessa olivat matalalla. Elettiin laman jälkimaininkeja. Pahimmat talouden katovuodet olivat toki jo takanapäin, mutta yhä oli konkurseja, työttömyyttä, ulosottoja ja monia henkilökohtaisia tragedioita.

Hallitus yritti tasapainottaa konkurssikypsää valtiontaloutta menojen voimakkaalla karsinnalla. Edellinen Esko Ahon hallitus oli leikannut yksityistiemäärärahoja kolmanneksen, ja keväällä 1995 muodostettu Lipposen hallitus oli leikkaamassa loput. Ilmapiiri maakunnissa oli lähes toivoton eikä sitä juurikaan parantanut liittyminen vuoden alussa Euroopan Unioniin. Olihan liittyminen jakanut kansaa, mikä näkyi muun muassa kansanäänestyksen tasaväkisessä tuloksessa.

Tieyhdistys nosti haloon yleensä tiepäivärahajen ja myös yksityistiemäärärahojen leikkaamisen takia. Selitimme, että talouden suosta maa ei nouse, jos tiestö - kaiken elinkeinoelämän perusedellytys - ei ole kunnossa.

Mielenilmaus sai mediassa suuren huomion, mikä osaltaan vaikutti myös Yksityistiepäivien osanottajamääriin. Esimerkiksi Tampereella tilaisuus piti viime hetkellä siirtää Tampere-talolle, koska alkuperäiseen tilaan eivät kaikki 300 osanottajaa olisi mahtuneet. Eikä olisi paljoa vaadittu, että tuotuneet osanottajat olisivat lähteneet mielenosoitusmatkalle päättäjien luo pääkaupunkiin. Luennoitsijakollega alkoi jo huolestumaan, ettemme lukuisten mediahaastattelujen takia ehdi pitää itse tilaisuutta. Ei huolensa ihan turha ollut, mutta onneksi ei toteutunut.

Mediapyöritys jatkui myös seuraavina vuosina. Tulipahan siinä kertaheitolla tutuksi TV-, radio- ja lehtihaastattelut, toimittajat ja muu median kanssa toimiminen. Mukavat muistot Yksityistiepäivistä siltäkin osin.

Ihmisten kohtaamisia

Edellä mainitsemistani numeroista voi laskeksella, että 14 kiertueella sain tavata liki 30 000 Yksityistiepäivien osanottajaa, toki samoja henkilöitä osallistui useina vuosina.

Aikamoinen määrä kohtaamisia. On-

neksi niitä ei tarvitse ottaa muistoista pois, sillä ne olivat homman suola. Jokainen kohtaaminen on ollut rikas ja mieluisa. Monia on saanut sitten myöhemmin tavata muissa, aika yllättävissäkin yhteyksissä. Harmi vaan, että jos kasvot muistaakin, niin ei niitä.

Erään kerran talvella Kilpisjärvellä - taito olla ensimmäinen eläkevuoteni - olimme veljeni kanssa tapamme mukaisesti liikkeellä tunturissa suksilla ja ahkioilla. Kovassa lumimyrskyssä suuntasimme kohti Halti-tunturin autiotupaa. Luminen vastatuuli tarkoitti huonoa näkyvyyttä. Kohta tavoitimme edellämme hiihtävän miehen, jolla oli sama päämäärä. No, siinä me kolme sitten vedimme ahkioita peräkanaa, silmiä siristäen. Kun veljeni kanssa vaihdoin jonkin sanan, edellä hiihtävä yhtäkkiä pysähtyi, kääntyi ja kysyi: Onko se Rahja? No olinhan se, ja vielä kaksin kappalein. Oli äänestä tunnistanut, kun oli sitä monesti Alueellisilla yksityistiepäivillä kuullut. Terveiset vaelluskaverille!

Kokemukseni on, että myös osanottajat ovat Yksityistiepäivillä oppineet tuntemaan toisiaan. Se on hyödyllinen asia. Tärkeän ja ajankohtaisen tiedon saamisen ohella tilaisuuksissa tapaa kohtalotovereita muista tiekunnista, mikä aina synnyttää hyviä keskusteluja ja opettavaista kokemusten vaihtoa. Ja tilaisuuksien loppuhuipentumana oleva kyselytunti tarjoaa kaikille jotakin uutta ja tarpeellista tietoa.

Hyödylliset taudit

Luentojen ohella myös taudit ovat olennainen osa Yksityistiepäiviä. Silloin on oiva mahdollisuus vaihtaa kuulumisia sekä tutustua yritysten tuotetarjontaan.

Alkuvuosina yrityksiä ei ollut mukana. Ensimmäinen kaupallinen toimija taisi olla vuosituhaten vaihteessa TVL:sta eriytetty Tieliikelaitos. Joku muistaneekin vielä sen vaiheen, kun liikelaitoksen nimeksi piti tulla Tietapio, mutta aie raukesi eduskuntakäsittelyssä.

Tieliikelaitoksen jälkeen pyysimme mukaan muitakin yrityksiä ja niin myös tapahtui. Eräällä kiertueella oli myös ulkonäyttely, nimittäin traktori ja hiekoitin. Yritysten mukana olo on ehdottomasti kaikkien etu. Tiekunalle on tavattoman tärkeää ja rahallisestikin hyödyllistä tietää, millaisia materiaaleja ja palveluja markkinoilla on saatavilla.

Alueellisilla yksityistiepäivillä on ollut merkittävä rooli tienpidon tietämyksen parantamisessa. Turhan usein on nähty ja kuultu, kuinka väärällä ajoituksella, väärillä työmenetelmillä tai materiaaleilla tai niiden puutteilla on aiheutettu todellisuudessa jopa vahinkoa tielle. Väärin tehty työ polttaa rahaa, mutta ei paranna tietä.

Niin, unohtaa ei sovi myöskään Tieyhdistyksen erinomaisia oppikirjoja ”Yksityistien parantaminen”, ”Yksityistien kunnossapito” ja ”Yksityistien hallinto”. Muutama kymppi hyvään tietokirjaan säästää takuuvarmasti tiekunnan varoja sylin täydeltä. Tietysti edellyttäen, että kirjoja myös lukee. ▼



► Tienpito on taitolaji. Varsinais-Suomen tienpitäjiä koolla Yksityistiepäivässä vuonna 2007.



Muista tiekunnan hyväksi ahkeroinutta henkilöä ansiomerkillä!

Yksityistie-ansiomerkki voidaan myöntää henkilölle, joka on merkittäväällä tavalla kunnostautunut yksityistieasioissa.

Ansiomerkkiä voi hakea tiekunta tai muu yhteisö täyttämällä hakemuksen Tieyhdistyksen verkkosivuilla.

Suosittelavaa on, että ansiomerkki luovutetaan saajalle esimerkiksi tiekunnan vuosikokouksessa tai muussa sopivassa tilaisuudessa. Luovuttajana toimii merkin hakija. Ansiomerkki on maksullinen.

Hae Yksityistie-ansiomerkkiä:

tieyhdistys.fi/yksityistiet/yksityistieansiomerkki



» Katja Ritvanen palkittiin Tiesännöitsijöiden neuvottelupäivillä.



» Yksityistieasioiden korkeakoulun osallistajat Tampereen lähijaksolla.

Vuoden 2024 tiesännöitsijäksi valittiin Katja Ritvanen

Teksti ja kuva: Akseli Kotila

Tiesännöitsijöiden neuvottelupäivillä 23.10. palkittiin vuoden 2024 tiesännöitsijä. Palkinnon aiemmin saaneet kollegat valitsivat vuoden tiesännöitsijäksi Pirkanmaalla toimivan **Katja Ritvasen**. Hänen yrityksensä, KR Tiennointi, tarjoaa tiekunnille hallinnollisia palveluja, yksiköintiä ja perusparannusten suunnittelua ja valvontaa.

Ritvanen aloitti tiesännöinnin syksyllä 2021 ja suoritti TIKO-tiesännöitsijäkoulutuksen keväällä 2022.

– Päätin lähteä rohkeasti kohti uutta ja ottaa haltuun tämän mielenkiintoisen alan, jolla selkeästi oli kysyntää tekeville ihmiselle. Tavoite on kehittyä todella rautaiseksi ammattilaiseksi opiskelemalla, kysymällä neuvoa ja keskittymällä omaan tekemiseen täysillä, tuottaen samalla laadukasta palvelua tiekunnille. Nyt takana yli 100 pidettyä tiekunnan kokousta ja 10 suunniteltua perusparannusta, kuvailee Ritvanen.

Kollegat kuvailevat Ritvasta monipuoliseksi, innokkaaksi ja yrittäjähenkiseksi. Hän auttaa väsymättä kollegoitaan ongelmatilanteissa omista kiireistään huolimatta. Kehuja Ritvanen saa myös toimintansa aktiivisesta kehittämisestä ja oppiensä jakamisesta muille tiesännöitsijöille.

– Vuoden Tiesännöitsijä 2024 -tunnustuksen saaminen kolmen vuoden tiesännöintikokemuksella tuntuu uskomattomalta. Suomessa ei saisi sanoa olevansa ylpeä, mutta tästä tunnustuksesta olen sitä todella. Enkä vain omasta puolestani, vaan myös muiden tiesännöitsijöiden puolesta. Var-

masti moni kollega olisi myös ansainnut tunnustuksen tänä vuonna. Tiesännöitsijöiden yhteisö on tiivis, melkein keneltä vaan voit kysyä, jos jokin mietityttää ja saat kuulla, miten kollega on toiminut tai millaisia tapauksia heille on tullut vastaan, iloitsee Ritvanen.

Tiesännöinti ja luottamustoimi kulkevat käsi kädessä

Tiesännöinnin lisäksi Ritvanen on mukana monissa tiesännöitsijöiden verkostoissa ja hänet on valittu Suomen Tiesännöitsijäry:n puheenjohtajaksi.

– Toimin myös Suomen Tiesännöitsijäry:n puheenjohtajana ja pyrin sitä kautta edistämään koulutettujen tiesännöitsijöiden asioita Suomessa. Uskon, että tiesännöinnillä kuin myös Suomen Tieyhdistyksen tekemällä työllä voidaan vaikuttaa laajasti yksityistieverkoston alueella niin yksittäisten ihmisten, alkutuotannon, maatalouden, yritystoiminnan elinvoimaisuuteen ja hyvinvointiin.

Ritvanen kiittää tunnustuksesta ja sen mahdollistaneesta matkasta Suomen Tieyhdistystä, kollegoita, avopuoliso Raimoa, joka on myös TIKO-tiesännöitsijä ja tukena kiireessä. Kiitos kuuluu myös omille tiekunnille, joiden ansiosta tämä kasvu ja kehitys on ollut mahdollista.

Vuoden tiesännöitsijä -palkinnon saaneet henkilöt ovat edistäneet ammattikuntansa toimintaedellytyksiä ahkeralla työllä, uudella innovaatiolla tai vahvistamalla tiesännöinnin asemaa Suomessa. ▼

Suomen Tieyhdistys koulutti peräti 50 uutta tiesännöitsijää

Teksti: Akseli Kotila | Kuva: Teuvo Taura

Suomen Tieyhdistys on kouluttanut tiesännöitsijöitä jo 21 vuotta. Tiesännöitsijät avustavat tiekuntia muun muassa perusparannushankkeiden suunnittelussa ja toteutuksessa, rahoituksen hankinnassa, kokouksien järjestämisessä ja muissa hallinnollisissa tehtävissä. Suomessa toimii aktiivisesti noin 250 tiesännöitsijää, ja vuosien varrella Suomen Tieyhdistys on kouluttanut noin 400 tiesännöitsijää.

Uusia osajia alalle

Vuosi 2024 on pitänyt sisällään runsaasti kouluttamista ja uusien tiesännöitsijöiden valjastamista tiekuntien käyttöön. Kuluvana vuonna Suomen Tieyhdistys on kouluttanut peräti 50 uutta tiesännöitsijää. TIKO-kursseja järjestettiin sekä keväällä että syksyllä. Kurseille valittiin 25 osallistujaa.

Valinnoissa painotettiin erityisesti alueita, joilla kysyntää palveluille on enemmän. Hakijoilta edellytettiin myös yksityistieasioiden perustuntemusta sekä kiinnostusta ja valmiuksia ryhtyä tarjoamaan tiesännöintipalveluja tiekunnille ja muille toimijoille.

TIKO-kursseihin kuului tänä vuonna webinaariluentoja, lähijaksot Tampereella Hotelli Tornissa sekä itseopiskelua, välitehtäviä ja loppukoe.

– Yhteishenki kursseilla oli hyvä. Hieno huomata, kuinka aktiivisesti kurssilaiset osallistuivat etä- ja lähijaksolla opetukseen ja osoittivat sitoutuneisuutta yksityistieasieisiin. Toivomme runsaasti hakemuksia myös tuleville kurseille, toteaa Suomen Tieyhdistyksen toimitusjohtaja **Simo Takalammi**.

Tavoitteena on järjestää TIKO-koulutuksia myös vuoden 2025 aikana. Tulevien

kurssien ajankohdista ja hakuajoista ilmoitetaan Tieyhdistyksen verkkosivuilla ja muissa viestintäkanavissa.

Yksityistieasioiden korkeakoulu teki paluun kahden vuoden tauon jälkeen

Viimeksi vuonna 2022 järjestetty Yksityistieasioiden korkeakoulu teki paluun syksyllä 2024. Koulutus järjestettiin jo yhdeksännen kerran. Yksityistieasioiden korkeakoulu on kohdennettu yksityistieasioiden kanssa jo työksään toimiville toimihenkilöille. Asiantuntijakoulutukseen osallistuvat henkilöt ovat töissä muun muassa julkishallinnossa, yrityksissä tai vastaavissa yhteisöissä.

Koulutus järjestettiin hyväksi havaitulla tavalla eli etä- ja lähijaksoina. Tuttuun tapaan lähijaksolla mukana olleet kokoon tuivat Tampereella Hotelli Tornissa. Koulutuksen osallistujamäärä haluttiin pitää maltillisena, jotta aikaa kysymyksille ja verkostoitumiselle olisi riittävästi. Tällä kertaa mukana oli 15 osallistujaa. Kustakin aihepiiristä oli luennoimassa alan asiantuntija.

– Yksityistieasioiden korkeakoulun käyneet oppivat yksityistiepittoon liittyvästä lainsäädännöstä, toimitus- ja viranomaisasioista, tiekuntien hallinnosta, tiesännöinnistä, yksiköinnistä, rahoituksesta sekä tietysti tienpidon teknisistä asioista. Palautteen perusteella mukana olleille jäi käteen uutta tietoa, jota he pääsevät hyödyntämään omissa työtehtävissään, iloitsee Suomen Tieyhdistyksen yksityistieasiantuntija **Teuvo Taura**.

Yksityistieasioihin keskittyvälle asiantuntijakoulutukselle on edelleen kysyntää, ja Suomen Tieyhdistys pyrkii tarjoamaan sitä myös tulevaisuudessa. ▼

Henkilövahinko on tiekunnalle kallis riski

Teksti: Niko Satto, If Vakuutusyhtiö

Muutaman kymppin vakuutus on pieni hinta siitä, että puolen miljoonan korvausvelvollisuus on katettu. Suomen vahingonkorvauslain perusperiaate on varsin yksinkertainen. Lain toisen luvun ensimmäinen pykälä sanoo, että ”joka tahallisesti tai tuottamuksesta aiheuttaa toiselle vahingon, on velvollinen korvaamaan sen”.

Tahallista vahingontekoa vakuutus ei korvaa. Kukapa haluaisikaan, että Eduskuntataloa punaiseksi maalaavat kapinoitsijat vapautuisivat korvausvastuusta vakuutuksen avulla. Sen sijaan tuottamuksella aiheutettu vahinko kuuluu vakuutuksen piiriin. Vahinkoa ei siis ole aiheutettu tahallaan, mutta vahinko pääsi syntymään, koska joku teki jotain. Tai jätti tekemättä.

Monimutkaisinta vahingonkorvausvelvollisuuden tulkinnaassa onkin yleensä arvioida, oliko taustalla tuottamus vai ei. Tienpidossa syntyvä korvausvelvollisuus aiheutuu useimmiten siitä, että jotain on jätetty tekemättä. Toisin sanoen tien kunnossapito on laiminlyöty. Se, että joku ajaa tietä pitkin ja ajoneuvolle tai sen kuljettajalle aiheutuu vahinko, ei automaattisesti ole vastuuvakuutuksesta korvattava vahinko.

Milloin tuottamus?

Tuottamus ja sitä kautta vahingonkorvausvelvollisuus voisi syntyä tilanteessa, jossa tiehen on tullut suuririkokoinen kuoppa, siitä on ilmoitettu tiekunnalle, mutta kuoppaa ei ole merkitty eikä sen kunnostustoimiin ole kohtuullisessa ajassa ryhdytty.

Aina ei tietenkään ole välitöntä mahdollisuutta ruveta korjaamaan vauriota, mutta lähes aina on mahdollista kohtuullisessa ajassa merkitä tiessä oleva vaaranpaikka selkeillä merkeillä siihen asti, kunnes korjaus on mahdollista toteuttaa.

Jos kuoppa on tiessä päiviä tai viikkoja ilman asianmukaista varoitusmerkintää ja tienkäyttäjälle aiheutuu tästä vahinko, sen voidaan todennäköisesti katsoa aiheutuneen tienpidon laiminlyönnistä. Silloin kyseessä on tuottamus. Vahinko korvataan tiekunnan toiminnanvastuuvakuutuksesta, mutta omavastuu – tavallisesti 500 euroa – lankeaa tiekunnan maksettavaksi.

Edellisessä esimerkissä todetaan, että ”voidaan todennäköisesti katsoa aiheutuneen”. Vakuutuksista yleensä, erityisesti vastuuvakuutuksista, on hankala antaa vedenpitäviä esimerkkejä, koska tapauksen olosuhteet ja taustat vaikuttavat aina korvausrusteiden arviointiin.

Entä milloin ei?

Vastaavasti soratie saattaa kovalla rankkasateella muuttua rajusti. Voimalla virtaava vesi voi aiheuttaa tiehen syviä uria ja tien kunto muuttuu oleellisesti heikompaan kuntoon kuin ennen sadetta. Tie saattaa aamulla olla vaarallinen esimerkiksi kaksipyöräisellä liikkuvalla.

Ei ole kuitenkaan kohtuullista olettaa, että välittömästi sateen lakattua tiekunta on

ryhtynyt toimenpiteisiin ja merkinnyt kaikkia tiellä olevia vaaranpaikkoja. Suomessa edellytetään jonkin verran myös maalaisjärkeä kansalaisilta. Tällaisessa tapauksessa tienkäyttäjän on ymmärrettävä, että rankkasateen jäljiltä soratie saattaa olla huonossa kunnossa eikä sillä voi ajaa kovaa.

Puuttuva hiekoitus – tuottamus vai ei?

Liukkaiden kelien aikaan tienpitäjän velvollisuus on myös varmistaa tien hiekoitus siten, että tiellä on turvallista kulkea niin jalan kuin ajoneuvolla. Hiekoitukseen pätevät samat lainalaisuudet kuin vaurioiden korjaamiseen – toimeen on ryhdyttävä kohtuullisessa ajassa.

Yksi hyvä tapa on pitää päiväkirjaa hiekoituksesta. Hiekoituspäiväkirjasta voidaan muun muassa todeta, onko tietä hiekoitettu säännöllisesti. Jos säännöllisestä hiekoituksesta huolimatta jalankulkija liukastuu ja loukkaantuu tai ajoneuvo liukastelee ojaan, lasku vahingosta jää yleensä tienkäyttäjän omalle vastuulle.

Riskinä kallis vahinko

Vastuuvakuutus on sikäli turvallinen vakuutuksenottajalle, että jos tuottamus eli laiminlyönti tienpidossa todetaan, vahinko korvataan. Ja jos tuottamusta ei ole, vahingonkorvausvelvollisuuttakaan ei ole eikä vakuutus myöskään korvaa. Eli vakuutuksenottaja ei käytännössä koskaan jää vahingonkorvaustapauksessa tyhjän päälle.

Vakuutukseen kuuluu lisäksi vahingonselvittelypalvelu. Kun kysymyksessä on omavastuun ylittävä vahinko, vakuutusyhtiö selvittää vakuutuksenottajan puolesta, onko tapauksessa vahingonkorvausvelvollisuutta vai ei. Toisin sanoen vakuutuksenottajan ei tarvitse palkata juristia selvittämään asiaa silloin kun vakuutus on olemassa.

Jos vakuutusta ei ole, selvittely jää itselle maksettavaksi. Mutta se ei suinkaan ole rahallisesti suurin riski. Suurin riski on henkilövahinko, joka voi aiheutua esimerkiksi moottoripyöräilijän kaatumista seuranneena halvaantumisenä. Tällaisen vahingon kokonaiskustannukset voivat helposti nousta useisiin satoihin tuhansiin euroihin ansionmenetykskorvaukset mukaan lukien. Sen rinnalla 50–100 euron vakuutus on melko halpa investointi.

Itselle aiheutettu vahinko mukana

Tiekunnan vastuuvakuutus on sikäli poikkeuksellinen vakuutus, että myös itselle aiheutettu vahinko kuuluu pääasiassa vakuutuksen piiriin. Tiekunnan jäsenelle aiheutuva vahinko korvataan siis samoin ehdoin kuin ulkopuoliselle aiheutuva vahinko.

Oikeastaan ainoana poikkeuksena voisi olla tilanne, jossa hoitokunnan jäsenen, jonka tehtäväksi on sovittu vaurion korjaaminen tai korjaustyön tilaaminen, todetaan aiheettomasti viivytelleen toimenpiteeseen ryhtymisessä ja sitten tämä itse rikkoi oman ajoneuvonsa vaurioon, jota ei ole ryhtynyt sovitus hoitamaan. Tällainen tilanne on kuitenkin tosielämässä melko teoreettinen. ✓

Uusi painos Yksityisteiden hallinto -kirjasta

Vuoden 2025 alkupuolella julkaistaan päivitetty painos Yksityisteiden hallinto -kirjasta. Suurin muutos tulee lukuun Tieyksikkölaskelman peruskäsitteet. Maanmittauslaitoshan julkaisi uudet suositukset vuonna 2023, jolloin kaikkien liikennelajien termit ja painoluvut muuttuivat. Myös yksityistielakiin on tehty kaksi muutosta sen jälkeen, kun se astui voimaan vuonna 2019. Muutokset koskivat 58 §:ää liittyen tiekunnan kokouksen pitämistä sähköisessä toimintaympäristössä sekä 61 §:ää, liittyen toimimattoman tiekunnan koollekutsumisvaltuuteen. Nyt kun yksityistielaki on ollut voimassa jo lähes kuusi vuotta, on eri oikeusasteista saatu lukuisia päätöksiä tieosakkaiden nostamista moitekanteista, jotka liittyvät tiekuntien kokouksissaan tekemiin päätöksiin. Näistä mielenkiintoisimmat on referoitu uudistettuun painokseen.

Hallintokirjaa saa tilattua Tieyhdistyksen verkkosivujen kautta. Kirjan hinta on 45 €, Tieyhdistyksen jäsenille 37 € sis. alv 14 %. Kirja on hyödyllinen kaikille yksityisteiden osakkaille, mutta lähes välttämätön kaikille toimielimen jäsenille. ✓

Usein kysytyt kysymykset –palsta

Teksti: Simo Takalammi

Suomen Tieyhdistys ylläpitää verkkosivuillaan Usein kysytyt kysymykset -palsta, jolle on koottu vastauksia yksityistieasioihin liittyviin kysymyksiin, joita Tieyhdistyksen neuvontapalvelussa usein esitetään. Uusia kysymyksiä lisätään keskimäärin joka toinen kuukausi. Viimeisin lisätty kysymys koskee tiekunnan talousasiakirjoja ja osakkaan oikeutta tustua niihin etukäteen.

Onko osakkaalla oikeus tutustua tiekunnan taloutta koskeviin asiakirjoihin ennakkoon ennen vuosikokousta?

Yksitystielain 61 §:ssä veloitetaan pitämään esillä ehdotus maksuunpanoluetteloksi vähintään kahden viikon ajan tai toimittamaan se kokouskutsun liitteenä suoraan osakkaille. Lisäksi tieosakkaille tulee varata mahdollisuus tutustua edellisen vuosikokouksen jälkeen laadittui-

hin tiekunnan toimielimen kokouksia ja päätöksiä koskeviin pöytäkirjoihin. Pöytäkirjat on vähintään kahden viikon ajan ennen kokousta pidettävä tieosakkaiden nähtävänä kokouskutsussa ilmoitetussa paikassa. Ilmeisesti nämäkin voidaan toimittaa myös kokouskutsun liitteenä.

Mielestäni lain vaatimus on turhan suppea, ja erityisesti vuosikokouksessa edellisen vuoden tilitys eli kirjanpito tulisi myös olla nähtävillä. Sama pätee muihinkin olennaisiin asiakirjoihin. Mikäli kokouksessa on tarkoitus muuttaa yksiköintiä, olisi ehdotus uudeksi yksiköinniksi hyvä pitää myös esillä. Osakkaiden tiedonsaannin ja jouhevan kokousmenettelyn varmistaminen voidaan varmistaa sillä, että asiakirjoihin on voitu rauhassa tutustua. Tämä on myös omiaan vähentämään salailulta tuntuva toimintaa, joka on valitettavan yleistä tiekuntien hallinnossa. ✓

Muut kysymykset pääsee lukemaan osoitteessa

www.tieyhdistys.fi/yksityistiet/usein-kysytyt-kysymykset/

TILAA
TIEYHDISTYKSEN
UUTISKIRJEITÄ



TIEYHDISTYS
YKSITYISTIE
VÄYLÄT & LIIKENNE
TALVITIEPÄIVÄT



» Kuivatuksen kunnostaminen on edullinen keino parantaa tien kantavuutta.



» Puu käy hyvin kaupaksi perusparannetun tien vaikutusalueelta.

Tien perusparannushanke metka-rahoituksella, uhka vai mahdollisuus?

Teksti ja kuvat: Jukka Pietilä, erityisasiantuntija tiet ja ojat, Metsänhoitoyhdistys Pohjois-Karjala

Metsätalouden kannustejärjestelmää koskeva metka-laki tuli voimaan 1.1.2024. Tällä rahoituksella on mahdollista perusparantaa metsätuotantoa yksityisteitä. Uusi laki korvasi entisen kemera-rahoituksen, joka päättyi viime vuoden lopussa. Uusi metka-laki on tiehankkeiden osalta pääpiirteissään samanlainen kuin vanha kemera-laki, joitakin muutoksia ja lisäyksiä on kuitenkin tullut.

Tuki myönnetään edelleen tieosakkaille

Metka-tuen saajina ovat yksityiset maanomistajat, tiekunnalle tukea ei ohjata. Tuen maksu voidaan ohjata joko suoraan jokaiselle tieosakkaalle tai hanketta hoitavalle toimijalle, joka vähentää tuen osuuden tieosakkaiden laskuista. Tiekuunnan toimintaa tämä helpottaa, koska hankkeen rahaliikenne ei kulje tiekuunnan kautta. Toisaalta hanketta hoitavalle toimijalle tämä tuo lisätyötä ELY-rahoitteisiin yksityisteiden perusparannuksiin verrattuna. Metsäkeskus voi maksaa tuen useammassa erässä, töiden ja kustannusten ajoittumisen mukaisesti. Viimeisen tukierän on oltava kuitenkin vähintään 10 % myönnetystä tuesta.

Tällä hetkellä tuen määrä yhteishankkeissa ja yhteismetsien toteuttamissa perusparannushankkeissa on 70 % hankkeen arvonlisäverottomista kokonaiskustannuk-

sista. Yhden maanomistajan kiinteistöllä toteutettavan perusparannuksen tuki on 6000 €/km. Uuden tien tuki on 30–50 %, korkein tuki on pohjoisessa Suomessa. Tosin lakimuutos tähän on jo vireillä, joka toteutessaan lopettaisi uuden tien tuen tämän vuoden lopussa ja laskisi perusparannustuen 50 %:iin vuoden 2026 alusta.

Tiehankeiden hoitaminen on pitkäjänteistä työtä, jossa ennakoitavuus olisi tärkeää. Nyt tilanne oli se, että lakimuutos tuli vireille ennen kuin Suomen metsäkeskus oli tehnyt ensimmäistään rahoituspäätöstä. Käytännön toiminta tällaisessa jatkuvassa epävarmuudessa on hyvin haastavaa.

Tiekunta tekee päätökset

Metka-hankkeista päätökset tehdään normaaliin tapaan tiekuunnan kokouksessa. Jos tiekuntaa ei ole ennestään olemassa, sen perustamiseksi pidettävän yksityistietoimintuksen kustannukset ovat myös tukikelpoisia. Jos jokin tila ei ole kunnostettavan tien varressa, tilalle pitää perustaa tarvittavat sivutioikeudet, jos niitä ei ennestään ole.

Tiekuunnan kokouksesta pitää hakea valitusajan jälkeen maksullinen moittimattomuustodistus siitä käräjäoikeudesta, johon tiekuunnan kokouksesta on voinut nostaa moitekanteen.

Hanke vaatii tarkat suunnitelmat

Hankkeiden tekniset suunnitelmat tulee perustua Metsätehon metsätieohjeistoon. Siltä osin kuin ohjeita uudistettiin vuonna 2017, niin käytetään sitä ohjeistoa ja muuten pohjana on vanha vuoden 2001 ohjeisto. Uudessa ohjeistossa on uudistettu esimerkiksi kantavuusvaatimuksia ja laajennettu kääntymispaikkojen mitoituksia. Tien kantavuusvaatimus on 50–80 MN/m² tietyypin mukaan.

Pienimmissä kantavuusluokissa tien ei tarvitse kestää kelirikkoaikeista raskasta liikennettä, mutta toki normaali kesäaikainen raskas liikenne. Tien kantavuusmittaus ei ole ehdoton vaatimus. Se voidaan korvata maaperätutkimuksilla ja niiden pohjalta tehdyllä kantavuusluokitusmäärittelyillä.

Asiakirjoja vaaditaan

Jokaisen tieosakkaan osalta rahoitusta pitää hakea allekirjoittamalla rahoitusvaltakirja tai vastaava. Jos tila on yhteisomistuksessa, allekirjoitukset pitää olla niiltä osakkailta, jota omistavat tilasta yhteensä vähintään 60 %. Jokaisesta yhtymän tai kuolinpesän osakkaasta pitää myös täyttää lomake, jossa osakkaan tiedot on täytettävä henkilötunnusta myöten. Jokaisesta tuen hakijasta on myös täytettävä oma kuusisivuinen lomake. Lopputuloksena on

se, että jo yhdestä tieosakkaana olevasta kuolinpesästä pitää olla kymmeniä sivuja liitteitä hakemukseen.

Eräissä metsänhoitoyhdistys Pohjois-Karjalan hoitamassa hankkeessa rahoitushakemuksen liitteitä oli 110 kpl ja sivuja yhteensä 331 kpl. Eikä tieosakkaita ollut vielä edes mitenkään erityisen paljoa. Voidaankin miettiä, että onko tällaisessa enää mitään järkeä? Ministeriön ja Metsäkeskuksen pitäisi tehdä asialle jotain ja pian!

Löytyykö tekijöitä?

Metka-rahoitteisen tien käytännön perusparannustyöt eivät suuremmin eroa ELY-rahoitteisen tien vastaavista. Kaivinkoneyrittäjiä ja murskeen toimittajia kyllä löytyy, mutta mistä hankkeiden suunnittelijat? Kun jo kemera-lain aikaan moni toimija ei lähtenyt niitä tekemään työläiden vuoksi, niin tuskinpa yhä edelleen lisääntyvät byrokraatia kiinnostusta kasvattaa. Metka-lain piti byrokraatia vähentää ja niin kävikin joidenkin työläiden osalta, mutta tiehankkeissa se lisääntyikin entisestään. Tämän vuoksi todellisenä uhkana onkin työmäärien vähentyminen entisestään. Kauniit puheet ja tiekuntien aktivointi eivät auta mitään, jos hankkeille ei ole suunnittelijoita ja toimijoita. ▼



» Suur-Saimaa on nimensä mukainen järvi ja lossilta avautuu suuret järvenselät.

Yksityisteiden lossipäiviä vietettiin Lappeenrannassa

Teksti ja kuvat: Akseli Kotila

Suomessa on 21 tiekuntaa, joiden lossit saavat valtiolta yksityistieavustusta. Lisäksi on useita tiekuntia, jotka ylläpitävät lossejaan omakustanteisesti. Suomen lossit sijaitsevat pääasiassa Saaristomerellä ja Saimaan alueella. Tällä kertaa jo perinteeksi muodostuneet Yksityisteiden lossipäivät pidettiin 29.5.–30.5. Lappeenrannassa.

Suomen Tieyhdistys järjesti tapahtuman jo viidennettä kertaa yhdessä Saaristoasiain neuvottelukunnan kanssa. Purjehduskeskus Wilmanrannan tilan täytti iloinen puheensorina, kun paikalle kokoontui noin 25 lossitiekuntien vastuuhenkilöä sekä kuntien ja valtion virkamiehiä.

Perusparannuksiin niukasti rahaa

Vuoden 2023 alusta yksityisteiden losseihin ja lauttoihin on ollut mahdollista saada valtionavustusta 85 % tukikelpoisiin kuluihin. Avustus kattaa lossien käyttö- ja kunnossapitokustannuksia. Tästä huolimatta lossitiekuntien rahoituksessa on menty alaspäin, eikä perusparannuksiin ole juurikaan rahaa.

– On valitettavaa, ettei tällä hetkellä ole tarjolla tasaista rahoitusnäkyvyyttä, mutta valtionavustus antaa toivoa nykyiseen tilanteeseen, totesi Suomen Tieyhdistyksen toimitusjohtaja **Simo Takalammi** avauspuheessaan.

Kiitosta sai sen sijaan yksityistielossien eteen tehty vaikuttamistyö.

– Hyvä uutinen on, että avustus kattaa laajasti tarpeellisia ja lakisääteisiä asioita lossien ylläpidon kannalta. Kiitän paikalla olleita siitä, että losseihin liittyviä asioita on pidetty esillä ja sitä kautta asioita on saatu eteenpäin, kiittää Takalammi.

Vastuuhenkilöt jakoivat käytännön kokemuksia yksityislosseista

Ajankohtaisuuden jälkeen tiekuntien edustajat esittäytyivät ja he pääsivät kertomaan omista käytänteistään lossien suhteen. Esille nousivat muun muassa lossien aikataulut, kuljettajien työvuorot ja käyttömaksut. Aiheet olivat syystäkin pinnalla, sillä sujuva lossiliikenne vaatii myös palkatut kuljettajat.

Kun tiekunta palkkaa lossin kuljettajan, tulee siitä myös työnantaja. Se tuo mukaan vastuuta ja vaatimuksia. Palveluoljen työnantajat Palta ry:n työmarkkina-asiantuntija **Vesa Nyysölä** kertoi losseja koskevasta työehtosopimuksesta. Aihe herätti keskustelua ja osa piti työkuormaa nykyisen työehtosopimuksen piirissä suurena.

Työantajana tiekunnan on myös huomioitava työturvallisuuteen liittyvät asiat. Lossien työturvallisuudesta oli puhumassa Etelä-Suomen aluehallintoviraston tarkastaja **Frans Lähdesmäki**. Lossien kohdalla on kiinnitettävä huomiota Lähdesmäen mukaan muun muassa riskeihin, perehdytykseen, kulkuteihin, ergonomiaan, valaistukseen, työvälineisiin, henkilöstötiloihin, pelastusvälineisiin, työsopimuksiin sekä biologisiin ja kemiallisiin vaaroihin.

Lounaan jälkeen puheenvuoroon pääsi Tiesännöitsijä **Pekka Sutinen**, joka esitteli Savonlinnan yksityistielosseja ja -lauttoja. Samalla Sutinen valotti lossitiekunnan ja tiesännöitsijän välistä asiakassuhdetta ja nosti esille erilaisia sopimusmalleja.

Yksityistielossien avustukset herättivät keskustelua

Yksityisteiden lossipäivien kestoaihe eli yksityisteiden valtionavustukset puhuttivat myös tänä vuonna. Avustuksista kertoi Varsinais-Suomen ELY-keskuksen projektipäällikkö **Petri Sartela**. Yksityistielossien avustusprosentti on vuosina 2023–2025 enintään 85 %. Avustettaviin kustannuksiin

kuuluvat esimerkiksi kuljettajien palkat, työvaatteet, työterveyshuolto, lossin vuokrat, vakuutukset ja kunnossapitomenot.

Viimeisenä puheenvuorona Saaristoasiain neuvottelukunnan yksityistielossiryhmän puheenjohtaja **Eeva-Liisa Inkeroinen** toi terveiset yksityistielossiryhmän ajankohtaisista aiheista. Mietteitä herätti yksityislossien valtionavustus määräaikaisen asetuksen jälkeen. Esillä oli myös saaristolain uudistaminen. Vilkkaan keskustelun saattelemana päivä päättyi risteilyyn Saimaan kanavalla.

Jussilansalmen yksityislossilla Jänkäsaloon

Perinteisesti tapahtuman toisena päivänä on tehty tutustumisretki yksityislossille. Tänä vuonna suunnattiin Jussilansalmen lossille, joka sijaitsee Taipalsaaren kunnan alueella. Lossiyhteys Jussilansalmen kautta on avattu vuonna 2005. Kyseisen lossin kantavuus on 44 t ja pituus 26 m. Jussilansalmen lossi kulkee Jänkäsalon saareen ympäri vuoden, eikä siitä peritä erillistä ylitysmaksua.

Lossiyhteys on tuonut saarelle uudenlaista elinvoimaa vakituisten asukkaiden moninkertaistuttua. Jänkäsalo asuu tällä hetkellä 17 vakituista asukasta, minkä lisäksi siellä on noin toista sataa mökkiläistä. Jänkäsalo toimii myös aktiivinen kyläyhdistys, joka kertoi saaren historiasta ja palveluista. Jänkäsalo on muun muassa itsepalvelukioski, josta löytyy tarpeellisia päivittäistavaroita aina jäätelöstä grillaustarvikkeisiin. Lisäksi saarella toimiva kirjasto on asukkaiden ja veneilijöiden suosiossa.

Loppukeskusteluiden myötä Yksityisteiden lossipäivät saatiin päätökseen helteisissä tunnelmissa. Kiitos vieraanvaraisuudesta Jänkäsalon yksityistien tiekunnalle ja kyläyhdistykselle. Yksityisteiden lossipäivät on tarkoitus järjestää jälleen vuonna 2025. ▼



» Alus on saanut nimensä lossiyhteyden aktiivisen puuhaajan mukaan.



» Päiväaikaan liikennöidään kulkijoiden tarpeen mukaan, mutta kuljettajan tautot ovat ennalta määrätty.



➤ Tienlaitojen luonnonkukkien loisto on parhaimmillaan keskikesällä ja niitto kannattaakin tehdä vasta kukinnan jälkeen loppukesästä tai alkusyksystä.

Luonnonkukat ja pölyttäjät viihtyvät tienlaidoilla – oikein ajoitetulla niitolla autat lajeja selviytymään

Teksti ja kuvat: Titta Vikstedt

Tienlaidat korvaavat vähiin käyneitä niittyjä

Vielä 1960-luvulla luonnonkukkia täynnä olevat niityt ja kedot olivat Suomessa tavallinen näky. Sittemmin maatalous on tehostunut ja valtaosa karjasta siirretty laitumilta sisätiloihin pelloilla kasvatettavalla rehulla ruokittavaksi. Tämä maatalouden murros on johtanut luonnonlaidunten ja niittoniittyjen määrän romahtamiseen ja samalla luonnonkukkien ja niistä riippuvaisten perhosten, mesipistiäisten ja muiden eliöiden ahdinkoon. Niittyjen ja muiden perinteisen karjatalouden synnyttämien lajirikkaiden elinympäristöjen pinta-ala on vähentynyt jopa häkellyttävät 90 % kuluksen 50–60 vuoden aikana.

Luonto on kuitenkin sopeutuvainen – monet jopa uhanalaiset lajit ovat löytäneet uuden elinympäristön tienlaidoilta, jotka pysyvät avoimina ja valoisina säännöllisen niiton ansiosta. Niittylajiston lisäksi tienlaidoilta ovat paikoin korvaavan elinympäristön löytäneet harvinaiset harjujen paahdeympäristöjen lajit.

Luonnonkukkia kasvavat pientareet kannattaa niittää vasta loppukesästä

Luonnonkukkien ja niistä riippuvaisten pölyttäjien menestymisen kannalta nyrkki-sääntö on niittää tienlaidat ainoastaan keran kesässä elokuun lopussa tai syyskuun puolella. Myös vesakointi olisi hyvä tehdä vasta syyskuussa. Näin valtaosa luonnon-

kukista on ehtinyt jo kukkia ja kypsytää siemenet tulevien kesien kukkaloiston turvaamiseksi. Myöhäisemmästä niitosta on iloa myös pölyttäjille, jotka keräävät kukista mettä ja siitepölyä ravinnoksi. Tienlaitojen niitolla on havaittu olevan suora vaikutus muun muassa perhosten lukumäärään – aikainen kesäkuussa tapahtuva niitto tuhoaa perhosten toukkien ravintokasvit eivätkä perhoset pääse kehittymään aikuisiksi.

Myöhäisemmästä niitosta on kesällä iloa pölyttäjille, jotka keräävät kukista mettä ja siitepölyä ravinnoksi.

Useat niitykasveilla elävistä perhosista ovat muna- tai toukkavaiheessa alku- ja keskikesällä.

Tienlaidoilla myös pesii useita lintulajeja. Linnut hakeutuvat erityisesti tien- ja ojanpenkkoihin suojaan. Myöhempi niitto turvaa pesinnän onnistumisen, sillä heinäkuun jälkeen pesinnät ovat usein jo ohi. Tienlaidoilla pesiviä lintuja ovat muun muassa pajulintu, sirittäjä, tiltalti, punarinta, punakylkirastas, pensastasku, västäräkki ja keltasirkku, jotka pesivät suoraan rinne- ja avokoloissa. Lisäksi pensaiden ja muun kasvillisuuden varaan pientareille pesänsä rakentavia lajeja ovat muun muassa rautiainen, herne-, pensas- ja lehtokerttu sekä useat rastaslaajat.

Mikäli tieliikenneturvallisuuden kan-



» Niittoniittyjen ja luonnonlaidunten lähes kokonaan kadottua osa luonnonkukista on löytänyt uuden kasvupaikan kuivilta ja karuilta tienlaidoilta. Ruusuruoho on erityisesti Itä-Suomessa pientareilla esiintyvä pölyttäjien suosima mesikasvi, joka hyötyi aikanaan kaskeamisesta.

nalta niittäminen on välttämätöntä jo alkukesästä, kannattaa pohtia, voisiko niiton tehdä rajatusti vain turvallisuuden kannalta kriittisistä kohdista tai leveän pientareen osalta suunniteltua kapeammin.

Lupiinin toistuva niitto auttaa niitylajistoa selviytymään

Vieraslajit, etenkin lupiinit, ovat yleinen näky Suomen pientareilla. Kun lupiini pääsee leviämään uuteen paikkaan, valtaa se tilaa hyvin nopeasti ja tukahduttaa luonnonkukat alleen. Lupiini myös sitoo tyypeä maaperään tehden siitä aiempaa rehevemmän. Tämä heikentää kuiviin, karuihin ja paahteisiin oloihin sopeutuneiden niitykasvien kykyä kilpailla kasvupaikasta muiden lajien kanssa. Lupiinin rinnalla tienpientareilla näkeekin yleensä enimmäkseen koiranputkea ja muita yleisiä, rehevän paikan kasveja. Lupiinista ei ole iloa pölyttäjillekään. Se ei kelpaa ravintokasviksi perhosten toukille ja lupiinin siitepölyn sisältämän myrkyllisen alkaloidin, lupaniinin, epäillään haittaavan kimalaisten lisääntymistä.

Lupiini on sitkeä vieraskasvi, mutta sen elinvoima hiipuu vähitellen, vuosien ajan toistuvan niiton myötä.

Lupiini kannattaa niittää kesän aikana mahdollisimman usein, vähintään kaksi kertaa – mielusti jopa neljä kertaa kesän aikana. Ensimmäinen niitto kannattaa ajoittaa alkukesään ajankohtaan, jolloin lupiinit kukkivat näyttävästi. Mikäli niiton jättää liian myöhäiseksi, ehtivät lupiinin siemenet kypsyä ja niitto pahentaa ongelmaa levittämällä siemeniä entistä laajemmalle. Toisen niiton voi tehdä myöhemmin

kesällä. Tällöinkin niitto tulisi tehdä kukintavaiheessa, ennen siementen kypsymistä. Useampi niitto kesän aikana ehkäisee parhaiten lupiinin leviämistä.

Lupiinin niiton voi tehdä alkukesällä korkeammalta niin, että katkaisee ainoastaan lupiinin kukinnot. Näin lupiinin välissä mahdollisesti kasvamaan kyenneet luonnonkukat selviävät niitosta. Tehokainta torjunnan ja leviämisen estämisen kannalta on niitto mahdollisimman tyvestä. Tämä haittaa kuitenkin tienvarsilla olevien lintujen pesintää. Siitä syystä tyvestä niittoa on suositeltavaa tehdä vasta heinäkuun jälkeen. Lupiini on sitkeä vieraskasvi, mutta sen elinvoima hiipuu vähitellen, vuosien ajan toistuvan niiton myötä.

Kukkivat pientareet ovat osa maaseudun maisemaa ja perintöä

Suomen monimuotoinen niitykukkalajisto on kehittynyt ja säilynyt vuosisatoja jatkuneen perinteisen maankäytön ansiosta. Maatalouden murroksen jälkeen lajikirjon säilyminen on vaarantunut niittyjen pinta-alan romahduksen vuoksi, mutta tienlaitojen niitolla niitykukkien ja niistä riippuvaisten lajien selviytymistä on mahdollista edesauttaa. Vaalimalla tienlaitojen lajistoa vaalitaan siis myös suomalaista maaseudun maisemaa ja perintöä, johon kasvit, linnut ja pölyttäjähönteiset oleellisesti kuuluvat. Kukkivat pientareet ja niillä lentelevät perhoset ilahduttavat varmasti myös satunnaista ohikulkijaa.

Jutun kirjoittaja **Titta Vikstedt** työskentelee Suomen luonnonsuojeluliitossa Priodiversity LIFE -hankkeen projektipäällikkönä. Suomen luonnonsuojeluliitto edistää hankkeessa pölyttäjien elinolosuhteita lisäämällä tietoutta pölyttäjistä sekä keinoista auttaa. Hanketta rahoittaa Euroopan unioni ja hankkeen pääkoordinaattorina toimii Metsähallituksen luontopalvelut. ▼



» Lupiini on Suomessa laajalle levinnyt haitallinen vieraslaji, joka rehevöittää tienpientareita ja valtaa alaa luonnonkukilta. Lupiini kannattaa niittää useampaan otteeseen kesän aikana – aina ennen siementen kypsymistä.



» Titta Vikstedt työskentelee Suomen luonnonsuojeluliitossa Priodiversity LIFE -hankkeen projektipäällikkönä.



➤ Tasoristeysten kunnossapidon tärkeys korostuu erityisesti talvella.

Suurin osa Suomen tasoristeyksistä sijaitsee yksityisteillä – turvallisuuden parantamiseen tarvitaan yhteistyötä

Yksityisteiden tieosakkailla on keskeinen rooli tasoristeysturvallisuuden varmistamisessa valtion rataverkolla, sillä 70 % tasoristeyksistä sijaitsee yksityisteillä. Hyvällä kunnossapidolla taataan turvalliset ylitykset ja sujuva liikenne sekä tiellä että rataverkolla.

Teksti: Kaisa-Elina Porras, turvallisuusasiantuntija, Väylävirasto
Kuva: Simo Toikkanen

Tasoristeysonnettomuuksissa on menettänyt 2000-luvulla yli 140 ihmistä. Onneksi synkimpien vuosien luvuista on päästy alaspäin, mutta tehtävää silti riittää. Jokaisen tasoristeysonnettomuuden taloudelliset ja inhimilliset kustannukset ovat valtavat. Harva selviää junan kanssa kohtaamisesta naarmuitta.

Ainoa täysin turvallinen tasoristeys on poistettu tasoristeys. Väylävirasto poistaa ja parantaa kymmeniä tasoristeyskohteita joka vuosi, mutta työ on hidasta, sillä kohteet ovat pääosin haastavia ja hankkeet kalliita. Valtion rataverkolla on tällä hetkellä edelleen noin 2 400 tasoristeystä. Valtaosa tasoristeyksistä sijaitsee yksityisteiden varsilla,

ja vain 30 prosentissa tasoristeyksistä on puomit tai valo-/äänivaroituslaitos.

Millaisin keinoin voisimme parantaa olemassa olevien tasoristeysten turvallisuustilannetta?

Voimme omalla esimerkillämme vaikuttaa siihen, että tiellä liikkuvat ottavat tasoristeukset vakavasti. Vaikka tasoristeys olisi tuttu tai radalla liikkuvien aikataulut tiedossa, jokainen tasoristeys pitää ylittää harkiten. Tästä myös Väylävirasto huomauttaa kampanjoiden avulla vuosittain.

Lisäksi me tienpitäjät voimme yhdessä huolehtia siitä, että tasoristeyksemme ja niihin johtavat tiet ovat niin hyvässä kun-

nossa, että edellytykset turvalliseen tasoristeysten ylittämiseen ovat olemassa.

Yksityisteiden tasoristeysten kunnossapito kuuluu tieosakkaalle

Tasoristeysten kunnossapito ei ole tärkeää vain onnettomuuksien estämiseksi, vaan myös siksi, että liikenne soljuisi sekä tiellä että rautateillä keskeytyksettä. Tasoristeysten kunnossapidon tärkeys korostuu erityisesti talvella. Suuretkaan lumimäärät eivät aiheuta haittaa raiteilla liikkuvalla kalustolle, kun lumet on aurattu hyvin ja lumivallit kasattu riittävän kauas radasta.

Kun noudatat aurauksessa näitä vinkkejä, tasoristeysturvallisuus paranee:

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

Yksityisteiden kunnossapidosta vastaavat tieosakkaat. Lumen auraamisen ja muun kunnossapidon lisäksi tieosakkeiden velvollisuutena on huolehtia siitä, että liikennemerkit ovat kunnossa.

Turvallista talven jatkoa! ▼



» Rakentamislain voimaantulo lisää rakentajan vastuuta.

Uusi rakentamislaki voimaan

Teksti: Liisa-Maija Thompson | Kuva: Pexels

Uusi rakentamislaki astuu voimaan 1.1.2025. Kenties eniten mediassa huomiota on saanut rakentamislain uudistus, joka sallii rakentamisen olemassa olevalle rakennuspaikalle, ilman rakennuslupaprosessia, silloin kun rakentaa alle 30 neliömetrisen muun kuin asuinkäyttöisen rakennuksen.

Rakentamisessa tulee edelleen noudattaa voimassa olevia määräyksiä, asetuksia, ja kaavoja. Rakentamishankkeeseen ryhtyvän on itse huolehdittava siitä, että rakennus suunnitellaan ja rakennetaan rakentamista koskevien säännösten ja määräysten mukaisesti.

Jos rakentaminen sijoittuu asemakaava-alueen ulkopuolelle, tulee muistaa, että rakennuspaikalle tulee olla käyttökelpoinen pääsytie tai mahdollisuus sellaisen järjestämiseen. Lisäksi rakennukset tulee sijoittaa vähintään neljän metrin etäisyydelle kiinteistön rajasta, riittävän etäälle muista

rakennuksista. Maantien tai yksityistien suoja-alue ja maantien näkemäalue tulee ottaa huomioon rakennusten sijoittelussa.






Toinen suuri muutos on asemakaava- tai ranta-asemakaava-alueilla sijaitsevien loma-asuntojen muuttaminen ympärivuotiseen asuinkäyttöön aiempaa kevyemmällä menettelyllä. Jos anot ja saat muutettua käyttötarkoituksen pysyväksi asunnoksi, muistathan ilmoittaa asiasta tiekunnalle viipymättä. Muutoksella voi olla tiemaksua korottava vaikutus.

Nähtäväksi jää, vauhdittaako uusi rakentamislaki rakentamista. Ainakin se keventää rakentamisen yhteydessä byrokratiaa. Uuden lain voimaantulo jättää ison vastuun rakentajalle. Rakennuspuuhiin lähtevän kannattaa selvittää tarkkaan omaa rakennuspaikkaa koskevat veloitteet. Kunnan rakennusvalvonnan neuvonnassa saattaa olla ruuhkaa rakennuskeson käynnistyessä. ▽

LIITY JÄSENEKSI!

Jäsenenä olet vaikuttamassa tiealan tulevaisuuteen ja tuet Tieyhdistyksen vaikuttamistoimintaa.

Jäsenetumme

-  Maksuton yksityistieasioiden neuvonta puhelimitse
-  Tieyhdistyksen järjestämät tapahtumat jäsenhintaan
-  Tie & Liikenne –jäsenlehti (5 kertaa vuodessa)
-  Tieyhdistyksen julkaisut jäsenhintaan
-  Tiekunnille jäsenalennus
If Vahinkovakuutusyhtiön tiekuntavakuutuksista






Jäsenhinnat vuodelle 2025

- Tie kuntajäsenyys: 90 €
- Henkilöjäsenyys: 55 €
- Eläkeläisjäsenyys: 27,50 €
- Opiskelijajäsenyys: 0 € (kaksi ensimmäistä vuotta)
- Yhteisöjäsenyys yrityksille (katso lisätietoja verkkosivuiltamme)






Kunnille, tiekunnille, tieisännöitsijöille, metsänhoitoyhdistyksille, tilitoimistoille...

NetWintie

-  Luotettava palvelu ja selkeä hinnoittelu
-  Asiakkaina tuhansia tiekuntia
-  Kaikki tarvittava yhdellä ohjelmistolla

Tiekuntarekisteri

-  Verkkopalvelu kunnille
-  Täysin sähköinen yksityistieavustusten haku, käsittely ja maksatus
-  Räätelöinti kunnan tarpeiden mukaan



p. 040 558 9137
sales@matriset.fi
www.matriset.fi



Yhteiskunnan perusrakenteiden kehittämistä ja rakentamista Yhdyskuntatekniikka-näyttelyssä Tampereella

Teksti: Liisa-Maija Thompson | Kuva: Tero Takalo-Eskola

Yksityisteiden vastuunkantajat, tervetuloa toukokuussa Yhdyskuntatekniikka-näyttelyyn Tampereelle 14.–15.5.2025. Näyttelyssä on paljon katseltavaa ja tutustuttavaa. Esillä on tienpidon, liikenteen, vesihuollon, koneiden ja laitteiden sekä energianhuollon, mittauksen, jätehuollon ja ympäristön hoidon tuotteita ja palveluita. Näyttelyyn on vapaa pääsy.

Näyttelyyn odotetaan tuhansia kävijöitä eri puolelta Suomea ja yli 240 näytteilleasettajaa.

Näyttelyn yhteydessä tietoiskulaval-

la on näytteilleasettajien puheenvuoroja, joten tilaisuudessa voi siis oppia jotain uutta. Uutuustuotekilpailussa yleisö voi äänestää suosikkiaan kilpailevien innovaatioiden joukosta. Tule piipahtamaan Tampereella ja osallistu vaikka kumpanakin päivänä Yhdyskuntatekniikka-näyttelyyn.

Näyttelyn yhteydessä pidetään myös monia koulutus- ja seminaarilaisuuksia, joista useimmat ovat maksullisia. Suomen Tiejhdistys järjestää kouluttamilleen TIKO-tieisännöitsijöille ajankohtaisen **Tieisännöitsijöiden neuvottelupäivän** ja



Yhdyskuntatekniikka-näyttely on suurin infra-alan tapahtuma Suomessa.

teemaseminaarin. Koulutus- ja seminaarilaisuuksien ohjelma julkaistaan tammikuussa. Ilmoittautuminen alkaa tammikuun loppupuolella.

Joka toinen vuosi järjestettävä Yhdyskuntatekniikan näyttely on infra-alan suurin tapahtuma Suomessa. Tilaisuus järjestetään jo 22. kertaa ja tapahtumapaikkana on Tampereen Messukeskus 14.–15.5.2025.

Lisätietoja:

www.yhdyskuntatekniikka.fi
www.tiejhdistys.fi

Seuraa somessa:

LinkedIn: Yhdyskuntatekniikan näyttely
Facebook: Yhdyskuntatekniikka 2025
Instagram: yhdyskuntatekniikka
Hashtagit: #yt25 ja #yhdyskuntatekniikka

- YLI 30 VUODEN KOKEMUS KANTAVUUSMITTAUSPALVELUISTA -

PALVELUITAMME

Kantavuusmittauspalvelut pudotuspainolaitteella, levykuormituslaitteella sekä Loadmanilla

Kunnossapidon alueurakoiden laadunvalvonta

Kantavuusmittaukset yksityisteiden perusparannusten suunnitteluun

Liikenteenohjaukset ja törmäysvaimennin



PANK-HYVÄKSYTTY KIVIAINESLABORATORIO
KIVI-LABRA OY
KIVILABRA.FI

West Coast Road Masters Oy

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

ROAD MASTERS
roadmasters.fi

Teksti: Simo Takalammi

Vakavia onnettomuuksia yksityisteillä

Tutkijalautakunnat tutkivat kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien lisäksi myös vakavia loukkaantumisia aiheuttaneita liikenneonnettomuuksia. Lakisääteisissä tutkijalautakunnissa tehdään moniammatillista yhteistyötä ja tienpitoa koskevat kysymykset kuuluvat niihin erikoistuneiden tietekniikan asiantuntijoiden tehtäviin. Tutkijalautakunnan tehtävänä ei ole syyllisten etsiminen, vaan tavoitteena on löytää taustalla olleet vaaratekijät ja esittää niiden korjaamiseen tähtäviä toimia.

Yksityisteillä tienpidosta vastaavat tieosakkaat. Tutkijalautakunnat esittävät myös yksityisteitä koskevia ehdotuksia, joita tiekuntien on syytä katsoa tarkkaan ja ryhtyä ennakoiviin toimiin omassa tiekunnassaan. Yksityistie-uutiset keskittyvät raporteissa tienpitoa koskeviin huomioihin ja parannusehdotuksiin.

Tapaus: Niittokoneen terä irtosi lentäen traktorin ohjaamoon

56-VUOTIAS MIES ajoi Valmet 705 -traktorilla, jonka takakytkinlaitteisiin oli kytketty Krome-merkinen pyöriväteräinen niittokone. Kuljettaja ajoi hitaasti yksityistietä etelän suuntaan ja teki samalla tienhoitotyötä niittäessään kulkusuunnassaan tien oikeanpuoleisen pientareen ruohikkoa. Niittokone ulottui noin 3,5 metriä oikealle traktorin vetolaitteesta mitattuna. Jyrkästi oikealle kääntyvässä kaarteessa tien viettäessä alaspäin, tien vastapenkka oli 80 cm korkeammalla tiehen nähden. Tämän takia niittokone oli nostettu sen omalla hydraulisella sylinterillä erittäin pystyyn, siten että sen uloin pää oli ylöspäin. Kuljettaja ehti huomata tien vastapenkassa olleen kiven, muttei ehtinyt tehdä mitään, kun yksi niittokoneen pyörivästä leikkuuteristä osui halkaisijaltaan noin 20 cm kiveen, sillä seurauksella, että kivi liikahti ja valui ojan pohjalle. Kiveen osumisen seurauksena yksi leikkuuteristä irtosi ja sinkoutui traktorin oikean takasivulasin läpi rikkoen sen.

Ohjaamon tunkeutunut terä osui kuljettajan oikeaan poskeen tehden siihen murtuman

ja voimakkaasti verta vuotaneen haavan. Vakavasti loukkaantunut kuljettaja ajoi traktorin noin 80 metrin päähän onnettomuuspaikasta ja soitti itselleen apua. Irronnut ja verinen leikkuuterä (paino n. 200 g, koko 12 x 5 cm) löytyi traktorin hytistä.

Tapahtumahetkellä vallitsi päivänvalo ja lämpötila oli 12 astetta. Niittokoneessa oli hyväksymisajankohdan mukaiset heinäleikkuutyöhön tarkoitettut sinkoutumisenestopressut, jotka oli suunniteltu toimimaan vain vaakaniitossa.

PARANNUSEHDOTUKSET:

Tien varsien heinät ja pajukot tulisi niittää vain siihen tarkoitukseen suunnitelluilla työkoneilla. Työkoneen ohjaamon sivulasit tulisi suojata läpinäkyvällä verkolla/pleksillä tms., joka estää sinkoutuvien kivien ja mahdollisten leikkuuterän osien pääsyn ohjaamoon. Tienhoitotöitä teetettäessä/tehdessä huomioitava sekä työ- että tieturvallisuuteen (muut tienkäyttäjät) liittyvät asiat. Tienpitäjien tietoisuutta on lisättävä yksityisteiden kunnossapitotöiden ohjeista.

Tapaus: Nuorisoryhmien yöllinen yhteentörmäys

KAKSI NUORISORYHMÄÄ ajoi syyskuuisena yönä klo 01.35 hyväkuntoista yksityistietä pitkin toisiaan vastaan. Autot kohtaavat mäennyppylällä törmäten toisiinsa. Molemmat autot suistuvat kulkusuunnassaan ojaan oikealle. Kovempaa ajanut auto törmää vielä ojanpenkalla kasvaviin puihin.

17-vuotiaan ohjaamassa Mercedes-Benz GLK -mallisessa henkilöautossa oli neljä saman ikäistä nuorta. Auton nopeus oli tutkinnan mukaan noin 80 km/h. Vastaan tullutta Mercedes-Benz E -henkilöautoa ajoi sitäkin 17-vuotias kuljettaja ja autossa oli viisi 16-18 -vuotiaista nuorta. Auton nopeus oli noin 35 km/h. Kuljettajilla oli henkilöauton ajo-oikeudet, eikä päihteillä ollut osuutta tapahtumiin. Osalla yhdeksästä osallisesta saattoi olla turvavyöt kiinnittämättä. Kaksi kovempaa ajaneessa henkilöautossa ollut henkilö loukkaantui vakavasti.

Mäennyppylän kohdalla tien kohtaamisnäkemä oli noin 50 m. Kuljettajat saivat koh-

taavan auton näkökenttäänsä alle 2 sekuntia ennen törmäystä. Autojen ajovalojen kajastus mäennyppylän takana oli havaittavissa aikaisemmin.

Taajaman ulkopuolella sijainneella yksityistiellä oli 80 km/h yleisrajoitus. Tapahtuma-aikaan oli pimeää. Tie oli hyväkuntonen ja kuiva.

PARANNUSEHDOTUKSET:

Poikkeuksellisen kapeilla ja huononäkemäisillä teillä pitää noudattaa suurta varovaisuutta ja ajonopeus on sovittava vallitseviin olosuhteisiin. Asiaa pitää painottaa tiedotuksessa ja koulutuksessa.

Yksityisteille, jotka ovat usein kapeita ja huononäkemäisiä, pitäisi lainsäädännöllä määrätä alhaisempi yleisrajoitus kuin 80 km/h. Kapeat ja huononäkemäiset tiet pitäisi tienpitäjän toimesta kunnostaa. Ajoin läheillä olevat kiinteät esteet, kuten puut, kivet, kannot yms. pitäisi poistaa.

Tapaus: Yksityistieltä maantietä ajaneen eteen

33-VUOTIAS KULJETTAJA ajoi Toyota Avensis -henkilöautolla hyväkuntoista yksityistietä pitkin risteykseen. Suoralla kestopäällystetyllä yksityistiellä oli 60 km/h tiekohtainen nopeusrajoitus ja risteystä lähestyttäessä n. 200 m ennakkovaroitusmerkki risteyksestä. Risteyksessä oli väistämisvelvollisuuden osoittava ns. kärkikolmio. Lautakunnan arvion mukaan Toyota ajoi risteykseen noin 60–80 km/h ajonopeudella. Toyotan kuljettajalla oli tarkoitus jatkaa matkaansa suoraan maantien ylitse toiselle yksityistielle. Yksitystie oli vanha maantie, joka oli lakkautettu maantienä ja luovutettu yksityistieksi.

Maantietä ajoi 62-vuotias kuljettaja Volvo S60 -henkilöautolla noin 50 km/h nopeudella. Volvon käyttämä maantie oli kestopäällystetty ja sillä oli 50 km/h nopeusrajoitus.

Toyota ajoi pysähtymättä risteykseen, jolloin Volvo törmäsi oikealla etukulmallaan Toyotan vasempaan etukulmaan. Autot joutuivat kiertoliikkeeseen ja törmäsivät toisen kerran niin että Volvon oikea sivu osui Toyotan vasempaan kylkeen. Törmäysten voimasta molemmat autot suistuivat ojaan.

Tapahtumahetkellä sää oli aurinkoinen ja lämpötila oli +21 astetta. Sekä yksityistie että maantie olivat päällystettyjä, hyväkuntoisia ja kuivia.

Toyotan kuljettaja loukkaantui vakavasti ja tutkintalautakunnan arvioi turvavyön yhdessä muiden turvalaitteiden kanssa pelastaneen hänet kuolemalta. Volvon kuljettaja loukkaantui lievemmin.

Toyotan kuljettaja ei havainnut oikealta saapuvaa Volvoa, jolla oli etuajo-oikeus. Volvon kuljettaja havaitsi Toyotan liian myöhään, eikä ehtinyt jarruttamaan ja väistämään tarpeeksi. Näkemäalueella kasvanut puusto ja vesakko esti osapuolia havaitsematta toisiaan. Liittymän rakenne ei tukenut Toyotan kuljettajaa hidastamaan ajonopeuttaan ennen risteystä.

PARANNUSEHDOTUKSET:

Yksitystien lähestymissuuntien merkitseminen pakollinen pysähtyminen -liikennemerkkeillä (STOP) molemmille puolille ajorataa, sekä liikennemerkkin tehostaminen pysäytysviivalla.

Liittymän näkemäalueen raivaaminen näkemäesteenä olevasta puustosta ja vesakosta. Liikennevalistus oikeasta tilannenopeudesta liittymiä lähestyttäessä väistämisvelvollisuutta osoittavien liikennemerkkien noudattamisesta. Nopeus- ja ajotapavalvonta myös alempi-luokkaisella tiestöllä. Maanteitä luovutettaessa yksityisiksi teiksi tulee huomioida luovutettavien teiden ja liittymien riittävä turvallisuus ja ohjeet yksityisen tien tienpitäjille.

SITOWISE



foresta.

Yhteishankkeet

Uusi moderni työkalu tieisännöintiin sekä tie- ja siltahankkeiden suunnitteluun ja toteutukseen.

Kysy lisää ja pyydä ilmainen esittely!

Teemu Saramäki
Myyntipäällikkö

teemu.saramaki@sitowise.com
040 159 7818

Sitowise -
The Smart City Company



ALUEELLISET
YKSITYISTIEPÄIVÄT



Ilmoittaudu
Alueellisille
yksityistiepäiville:
tieyhdistys.fi



KIERTUE 2025

Ti 11.2. Seinäjoki
Ke 12.2. Kangasala
To 13.2. Kokemäki

Ti 18.2. Joensuu
Ke 19.2. Kuopio
To 20.2. Laukaa

Ti 4.3. Lappeenranta
Ke 5.3. Mikkeli
To 6.3. Lahti

Ti 11.3. Tuusula
Ke 12.3. Turku

Ti 18.3. Muhos
Ke 19.3. Rovaniemi

Tiekunnan tarpeelliset tietolähteet

Yksityisteiden hallinto

Tiekunta ja tieosakas 2025 (UUSI PAINOS)
45 € - Tieyhdistyksen jäsenille 37 €

Yksityisten kunnossapito

Kunnossapitotöiden suunnitteluun ja toteuttamiseen perusteet 40 €
- Tieyhdistyksen jäsenille 32 €

Yksityistien parantaminen

Suunnittelun ja toteuttamisen perusteet 55 € - Tieyhdistyksen jäsenille 47 €

Yksityisteiden
hallinto -kirjan
uusi painos julkaistaan
tammikuun alkupuolella.
Tee ennakkotilaus!
Tilattu kirja toimitetaan
tammikuun aikana.



Tee tilaus osoitteessa
<https://www.tieyhdistys.fi/tilaa/>