



. F562



Yksityistieasioiden tiedotuslehti | Julkaisija Suomen Tieyhdistys

YKSITYISTIE

UUTiset 2026



**Tiekuntia
koskevia
oikeustapauksia**

s. 14

**Tiehöylä
vai lana?**

s. 18

**Onko yksityistien
asfaltointi järkevää?**

s. 6

**Vakavat onnettomuudet
yksityisteiden silloilla**

s. 11

Yksityistie-uutiset 2026

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

Mikko Rasilainen

Ulkoasu/paino

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

Osoitetietolähde

Tieyhdistyksen yksityistieosoitteisto

Osoitteenmuutos

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

YKSITYISTIE
UUTiset 2026

Pääkirjoitus**Simo Takalammi, päätoimittaja****Turvallisuus kuntoon**

Viime vuodenvaihteessa yksityisteillä tapahtui kaksi järkyttävää liikenneonnettomuutta, joissa menetettiin monta nuorta elämää. Tapaukset koskettivat laajasti ja tiekunnissa ryhdyttiin miettimään sekä tienpitäjän vastuuta että keinoja välttää vakavat onnettomuudet omalla tiellään. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat tutkineet onnettomuudet ja tutkintaraporttien johtopäätökset ovat luettavissa tässä lehdessä. Yhteistä molemmille tapauksille oli sillalle ajaminen yön pimeydessä ja suistuminen vesistöön. Yhteistä olivat myös puutteelliset tai kokonaan puuttuneet turvakaiteet, jotka todennäköisesti olisivat estäneet vakavat vahingot. Tapauksissa ei myöskään ollut kyse yksityisteiden käyttämisestä epävirallisen rallin yöllisinä pikataipaleina, joka on ympäri maata tulevien yhteydenottojen mukaan valitettavan yleistä riskiä yksityisteillä.

Tiekunnalla on tienpitäjänä vastuu yksityistien turvallisuudesta ja tämän tutkijalautakunnat nostavatkin esille. Asia on hankala, koska lainsäädäntö ei kerro millainen tie on turvallinen, ja mitä teknisiä ratkaisuja tienpitäjän

tulisi tiellään tehdä. Tiekuntien ongelma on tietysti rahan puute ja on selvää, että satojen tuhansien eurojen silta- ja pengerratkaisut eivät voi olla ratkaisu laajalla yksityistieverkolla. Onneksi on olemassa myös hyvin edullisia ratkaisuja tien turvallisuuden parantamiseen. Liikennemerkein on syytä varoittaa tulevasta mutkasta tai jyrkästä mäestä. Etenkin silloin kun paikkaan liittyy esimerkiksi mahdollisuus suistua vesistöön.

Sillan ja sinne johtavien penkeiden havaitseminen säkkipimeässä syysyössä voi olla huolellisellekin autoilijalle haastavaa, mutta muutamakin sumupaalu heijastamiseen voi auttaa ratkaisevasti hahmottamaan tulevia ajolinjoja. Sumupaalut ovat kaikille tuttuja valkoisia muovipaaluja, joiden päässä on vielä heijastimet. On myös syytä miettiä tielle asetettavaa nopeusrajoitusta ja vaarallisesta paikasta varoittavia liikennemerkkejä.

Tiepitäjän vastuu on suuri, mutta sen pelossa ei kannata jättää osallistumatta oman tiekunnan toimintaan. Tie-kunnan kannattaa varmistaa vastuuvakuutusten voimassaolo, mutta ennen

kaikkea tuntea tiensä ja toimia huolellisesti. Huolellisesti toimiva tiekunta tuntee tiensä vaaranpaikat ja pitää huolen niiden vaarojen vähentämisestä tai ainakin riittävän alhaisen nopeusrajoituksen asettamisesta.

Tien kunnossapidon taso on tiekunnan päätettävä asia ja siinä tulee huomioida osakkaiden liikennetarve ja liikenneturvallisuuden asettamat vaatimukset. Huolellisesti toiminut tiekunta ei yleensä voida syyttää tapahtuneista onnettomuuksista eikä vuodenvaihteen vakavissakaan liikenneonnettomuuksissa ole tiedossa, että tiekunnilta olisi vaadittu vahingonkorvauksia tai asetettu toimielinten jäseniä rikosoikeudelliseen vastuuseen. Ajo-neuvon kuljettajan vastuu on suuri ja tarvittaessa ajo on pysäytettävä. Tienpitäjän pitää tukea kuljettajaa vaativassa tehtävässään. ▼

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 asiakaspalvelun uusi sähköpostiosoite on 1.1.2026 alkaen
liikenteen.asiakaspalvelu@elinvoimaketus.fi

www.palautevayla.fi

YKSITYISTIEASIOIDEN
NEUVONTAPUHELIN

0200 345 20

Arkisin klo 9-17
(0,92 €/min + pvm)



Yksityistieavustusten rahapula jatkuu

Teksti: Simo Takalammi, Suomen Tieyhdistys

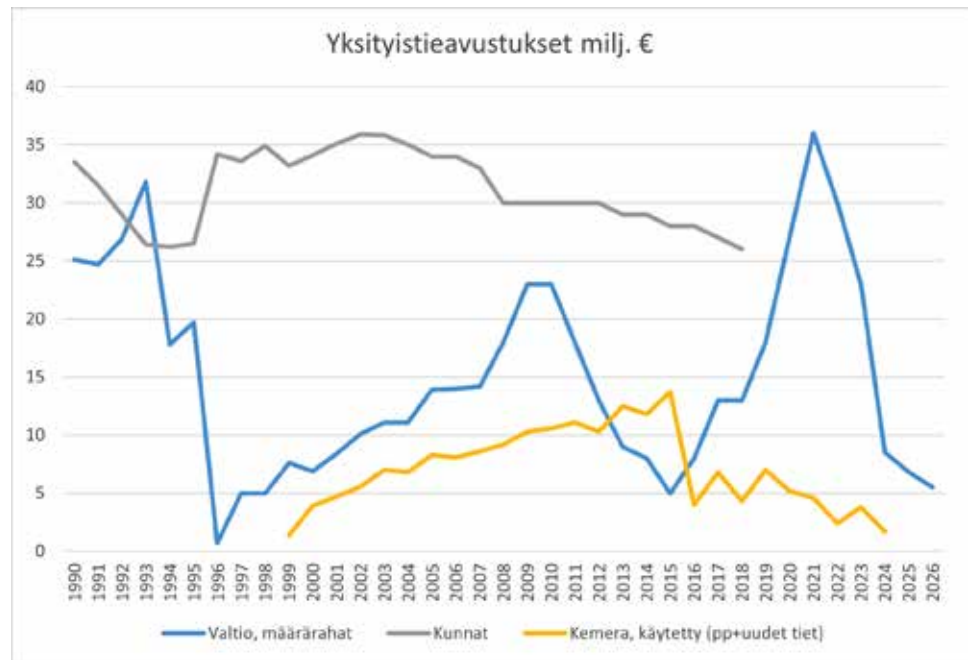
E duskunta on vahvistanut vuoden 2026 budjetissa yksityistieavustusten määrärahasi 5,5 miljoonaa euroa. Pudotusta vuoteen 2025 verrattuna on miljoona euroa. Summa on pieni ja siitäkin merkittävä osa menee tiekuntien lossien ja lauttojen avustuksiin. Uusien elinvoimakusten mukaan vähäiset avustuspäärahat kohdistetaan kriittisten siltojen perusrannushankkeiden avustamiseen. Tällainen kohdentaminen on ymmärrettävää, koska siltaremontit ovat huomattavan kalliita. Huonokuntoinen silta on turvallisuusriski ja liikenne voi katketa kokonaan.

Rahoitustilanne on huono ja korjausvelka yksityistieverkolla kasvaa vuosi vuodelta. Suomen taloudellinen tilanne näyttää siltä, että niukkuutta jaetaan tulevaisuudessakin. Yksityistieavustukset ovat valtion budjetissa niin pieni menoerä, että haluttaessa varat kohtuulliseen avustustasoon on mahdollista löytää. Kestävä rahoitustaso olisi 25 miljoonaa euroa vuosittain. Rahoitustason

pitäisi myös olla tasainen vuodesta toiseen, jolloin alan toimijoille riittäisi tasaisesti töitä. Nopeasti nouseva rahoituskin on ongelma, koska suunnittelijoita ja tekijöitä on vaikea löytää.

Tiekunnan on hyvä tuntea tiensä ja perusrannustarpeiden osalta on hyvä pitää suunnitelmia ajan tasalla. Rahoitusmahdollisuuksien parantuessa nopeat syövät hitaat. Ne tiekunnat, joilla on hyvin valmistellut hankkeet, saavat hakemukset nopeasti sisään ja ehtivät saada avustukset verrattuna niihin tiekuntiin, jotka vasta heräävät harkitsemaan asiaa. Kun tien kunto tiedetään ja sitä seurataan, on samalla helppo tehdä pieniä kunnostustöitä. Tieyhdistys kannustaa tiekuntia pitämään omarahoitteisesti huolta tiensä kunnosta ja tekevän vuosittain pieniä perusrannustustöitä esimerkiksi rumpuputki kerrallaan.

Lisätietoa avustuksista saa paikallisen elinvoimaketuksen liikennevastuualueelta. 



➤ Vuosittainen vaihtelu valtion yksityistieavustuksissa on ollut suuri.

Sähkökaapelin asennus tiealueelle onnistui tieisännöitsijän valvonnassa

Teksti: Teuvo Taura, Suomen Tieyhdistys | Kuva: Tero Laurila

P irkanmaalla Kangasalan kaupungissa sijaitseva Suinulan-Havialan yksityistie sai syksyllä 2024 verkkoyhtiö Elenialta sijoituslupapyyntöön sähkökaapelin asentamiseksi tiekunnan tiealueelle. Tiekuuntaan kuuluu 134 osakasta, joista suurin osa on vakituksia asukkaita, mutta myös lomakiinteistöjen omistajia on paljon. Tiekuunnan asioita hoitaa toimitsijamiehenä TIKO-tieisännöitsijä **Tero Laurila**. Yksityistielain mukaan tiekuunnan toimielin voi myöntää sijoittamislupa yhdyskuntaa palvelevan johdon sijoittamiseen tiealueelle. Sitä ennen on kuitenkin tiedotettava asiasta kaikkia tieosakkaita ja jos joku vastustaa kaapelin sijoittamista, niin silloin asiasta on tehtävä päätös tiekuunnan kokouksessa.

”Tällä kertaa sijoittamislupa käsiteltiin suoraan tiekuunnan kokouksessa, koska vuosikokous oli muutoinkin ajankohtainen. Kokouskutsun liitteenä toimitettiin Elenialta saatu tiedoksi-asiakirja tiekuunnalle, sopimusluonnos sekä karttaliite. Tätä ennen kuitenkin tein Elenialle esityksen muuttamista täydennyksistä sopimukseen. Merkittävimpänä asiana oli kaapeleiden asennussyvyys. Asennussyvyysiksi esitin 1 metriä 0,7 m:n sijasta ja siihen suostuttiin. Sopimukseen lisättiin myös kirjauksia maa-ainesten sijoittelusta ja kaivannosta nousseiden kivien pois ajamisesta. Myöskään betonisuojauksen hyväksy, sillä se murenee helposti työko-

neiden alla”, toteaa Tero Laurila.

”Suojausta käytetään silloin, kun kaapelin päälle ei saada maa-aineksia riittävästi tai sitä ei saada lainkaan. On olemassa SRE-kaapelinsuojaputkea, joka kestää koneilla yliajamisen”, jatkaa Laurila.

Tiekunnan kokouksessa päätös sijoittamisluvasta tehtiin yksimieleisesti. Työt käynnistyivät kesäkuussa 2025. Urakoitsija-



➤ Kaapeli sijoitetaan metrin syvyyteen.

na toimi Maanrakennus Nikkilä Pälkäneeltä.

”Aloituskokous pidettiin yhdessä urakoitsijan edustajan kanssa. Aloituskokouksesta on hyvä tehdä pöytäkirja, samoin pöytäkirja on hyvä tehdä, jos pidetään katselmuksia työmaan käynnissä ollessa. Tässä kohteessa käytettiin työn aikana ns. etämenetelmää eli urakoitsija lähetti kohteesta ku-

via, jos tuli eteen tilanne, missä piti poiketa alkuperäisestä suunnitelmasta. Puhelinpalaverissa yhdessä sitten mietittiin, miten kohde toteutetaan niin, ettei siitä ole jatkossa tienpidolle haittaa”, muistelee Laurila.

Työn valmistuttua Laurila kävi teke-
mässä lopputarkastuksen. Työ oli tehty niin kuin oli sovittu. Aikaisemmin sovitut korjaukset oli tehty, eikä lopputarkastuksessa

Tero Laurilan vinkit tiekuunnille

- Kaapelin sijoitus niin, ettei se haittaa tulevia ojien kaivuita, rumpujen uusimisia ja laskuojien syventämissä.
- Kaapeli sijoitetaan metrin syvyyteen ojien ja rumpujen läheisyydessä, koska metriä lähempänä jännitteellistä kaapelia ei saa kaivaa.
- Muuntajien ja jakokaapin sijoitus riittävän etäälle tiestä, etteivät ne haittaa tienhoitoa varsinkaan talvella.
- Kaapelin riittävä suojaus, jos vaadittuun syvyyteen ei päästä kallion tai muun esteen vuoksi.
- Tien alitukset tehtävä pääsääntöisesti alitusmenetelmällä. Kaivamalla tehdyn tien alitukset ovat keväisin roudan sulamisen aikaan ongelmallisia painumien vuoksi.
- Jälkien siistiminen ja ojien siivous kaivuiden jälkeen.

ollut mitään huomautettavaa. Tieosakkailtakaan ei tullut valituksia työn aikana, mikä jo sinällään on osoitus urakoitsijan ammattitaidosta. Vuosien saatossa Laurilallekin on tullut eteen hankkeita, joiden kanssa on saanut tehdä hartiavoimin töitä, jotta lopputulos on ollut tiekuunnan näkökulmasta asiallinen.

”Sähköverkkojen kaapelointi sekä suunnitelmien laatu, sopimusten sisältö ja itse toteutus on parantunut oleellisesti siitä, mikä tilanne oli, kun kaapelointi alkoivat. Nyt ongelmia on lähinnä valokuituhankkeissa”, toteaa Laurila. 

Elenia vauhdittaa sähköverkon kaapelointia

Teksti: Teuvo Taura, Suomen Tieyhdistys

Vuonna 2011 oli Tapani-myrsky, minkä seurauksena monet kotitaloudet, varsinkin haja-asutusalueella, olivat ilman sähköä jopa useampia viikkoja. Tästä alkoi vilkas keskustelu siitä, miten vastaavalta tilanteelta voitaisiin jatkossa välttyä. Vuonna 2013 sähkömarkkinalakiin tehtiin kirjaus sähkökatkojen enimmäisajoista. Taajama-alueella sähkökatkon pituus saa olla enintään 6 tuntia ja haja-asutusalueella 36 tuntia. Siirtymäaika asetettiin vuoden 2028 loppuun, mutta siirtymäaika pidennettiin vuonna 2019 vuoteen 2036 saakka.

Elenia on Suomen toiseksi suurin verkkopalveluyhtiö, joka palvelee 442 000 asiakasta Kanta- ja Päijät-Hämeessä, Pirkanmaalla, Keski-Suomessa sekä Etelä- ja Pohjois-Pohjanmaalla. Sähköverk-

koa Elenialla on 77 000 km. Yhtiö pilotoi kaapelointia jo vuosina 2006–2008, mutta systemaattisen kaapeloinnin haja-asutusalueella yhtiö aloitti vuonna 2012.

”Sen jälkeen pien- ja keskijänniteverkon maakaapelointia on tehty noin 35 000 km ja sen kustannus on ollut yli 1,6 miljardia euroa. Tällä hetkellä kaapelointiaste on 65 %, kun tavoite on 90 %”, toteaa Elenian verkkojohtaja **Tommi Lähdeaho**.

”Alkuun teimme 4 000 km vuodessa, mutta viime vuosina määrä on ollut noin 1 500 km. Resursseja on siirretty uusiutuvan energian tuotantolaitosten, kuten tuuli- ja aurinkovoimaloiden liittämiseksi sähköverkkoon”, jatkaa Lähdeaho.

Maankäyttö- ja rakennuslain 161 §:n mukaan kiinteistön omistaja ja haltija on velvollinen sallimaan yhdyskuntaa tai kiin-

teistöä palvelevan johdon sijoittamisen omistamalleen tai hallitsemalleen alueelle, jollei sijoittamista muutoin voida järjestää tyydyttävästi ja kohtuullisin kustannuksin. Silloin, kun kaapeli halutaan sijoittaa yksityistien tiealueelle, suostumuksen johdon ja sellaiseen liittyvän vähäisen laitteen sijoittamiseen antaa tiekunta, tai jos sellaista ei ole perustettu, tieosakkaat. Tällöin kiinteistön omistajan suostumusta ei tarvita. Suostumuksen tiekunnan puolesta antaa toimitsijamies tai hoitokunta. Ennen suostumuksen antamista asiasta on ilmoitettava tieosakkaille. Mikäli joku tieosakkaista vastustaa sijoittamista, on asiasta päätettävä tiekunnan kokouksessa.

”Hyvin ovat tiekunnat suostumuksia antaneet. Viimeisen viiden vuoden aikana on tehty tiekuntien kanssa 3 300 sopimusta.

Vain yhdessä kohteessa on jouduttu pyytämään sijoittamislupaa kunnan rakennusvalvontaviranomaiselta”, muistelee Lähdeaho. ”Hankalampia ovat taloliittymät, sillä ne pitäisi toteuttaa melko lyhyen ajan sisällä, ja toisinaan tiedottaminen ja päätöksenteko tiekunnassa voi kestää pitkään”, lisää Lähdeaho.

Kun tiekunta saa sijoituslupapyyynnön, kannattaa käydä tutustumassa Elenian verkkosivuihin. Sieltä löytyy paljon lisää tietoa kaapeloinnista mm. Usein kysytyt kysymykset -palsta sekä kartta, mistä näkee Elenian käynnissä olevat työmaat. Tiedot jo asennetuista sähkömaakaapeleista sen sijaan löytyy kaivulupa.fi tai johtotietopankki.fi -sivustojen kautta. ▼

Tiekunta päätti tiekuntansa lakkauttamisesta, ja perusti sitten uuden, vähän pienemmän

Teksti ja kuva: Teuvo Taura, Suomen Tieyhdistys

Lempäälän Säjissä sijaitsevaan Rantatiet yksityistiehen kuului 6 km:n pituinen monihaarainen tieverkosto vielä vuonna 2023. Verkostoon oli liitetty aikoinaan Lempäälän kunnan tielautakunnan päätöksellä myös tieosia, joiden käyttö on ollut huomattavasti vähäisempää kuin muun tieverkon. Tieosien vaatimattoman kunnan vuoksi tiekunnassa pohdittiin, olisiko tiekunta järkevää jakaa kahdeksi tai jopa useammaksi tiekunnaksi. Myös tieosan erottaminen oli pohdinnan alla.

Rantatiet yksityistien hoitokunta selvitti sekä Suomen Tieyhdistykseltä että Maanmittauslaitokselta eri vaihtoehtoja, ja lopulta hoitokunta päätyi esittämään tiekunnan kokoukselle tiekunnan lakkauttamista ja kolmen uuden tiekunnan perustamista.

”Asiaa toki valmisteltiin ennen tiekunnan kokousta keskustelemalla asiasta tieosakkaiden kanssa”, toteaa hoitokunnan puheenjohtaja Mikko Nurmi. Tiekkunnan kokous, missä lakkauttamisesta päätettiin, pidettiin elokuussa vuonna 2023. Päätöksestä ei äänestetty, eikä päätökseen haettu muutosta. Uuden tiekunnan perustamiskokous pidettiin maaliskuussa vuonna 2024. Tiekkunnan nimeksi päätettiin Rantakierimon tiekunta. Siihen kuuluu tiestöä 4,3 km ja osakkaita on 70, joista pääosa on lomakiinteistön omistajia. Vakituksia asukkaitakin on 20. Maatalous on edelleen merkittävä tienkäyttäjä, vaikka yhtään tilakeskusta ei ole enää tien vaikutusalueella. Maatalousliikenne on aiheuttanut tosinaan harmistusta.

”Savea tulee renkaiden mukana tielle välillä kohtuuttoman paljon”, toteaa hoitokunnan jäsen Antti Haapaniemi. Hänen vastuullaan hoitokunnassa on tienpitoon liittyvät asiat. Hoitokunta on ollut näissä tilanteissa välittömästi yhteydessä viljelijään ja vaatinut maa-ainesten poistamista tien pinnasta.



➤ Kuvassa vasemmalla hoitokunnan puheenjohtaja Mikko Nurmi ja oikealla hoitokunnan jäsen Antti Haapaniemi.

”Kohtuullisen hyvin siivouksesta on saatu kuitenkin sovittua”, jatkaa Haapaniemi. Metsätalouden liikennettä on sen sijaan hyvin vähän.

”Sekä hoitokunta että tieosakkaat haluavat pitää tiensä hyvässä kunnossa, sekä huolehtia myös talvikunnossapidosta hyvin. Ilman kunnan talousarviota se ei onnistu. Meidän vuosibudjettimme on ollut noin 12 000 € eli noin 3 000 €/km. Lempäälän kunnan avustusta saamme noin 700 €/km. Talkoilla on tehty aurasviittojen pysty-

tystä ja jonkin verran myös tienvar sien raivausta, vaikka tienvarret vuosittain koneellisesti niitetäänkin. Tiekkunnan vuosikokous pidetään. Tiekkunnan hallinnollisten asioiden hoitamiseen käytetään NetWintie-ohjelmistoa”, toteaa Nurmi.

”Tiekkunnan kotisivuille laitamme kaikkien osakkaiden nähtäville mm. tilinpäätösasiakirjat, hoitokunnan pöytäkirjat sekä tietysti myös maksuunpanoluettelon ja yksikkölaskelman. Pyrimme olemaan mah-

dollisimman avoimia, sillä kyseessä on tieosakkaiden tie ja tieosakkaiden rahat, joilla tienpito tehdään.”

Rantakierimon tien hoitokunnan jäsenet ovat tämänhetkiseen tilanteeseen tyytyväisiä. Muutos tiekkunnan ulottuvuuteen saatiin tehtyä toivotulla tavalla, ilman valituksia ja tien kunto on saanut kehuja myös muilta kuin tieosakkailta. Kaikilla kolmella hoitokunnan jäsenellä on tehtävänsä. Näin ei yhteisen asian hoitaminen ole pelkääntään puheenjohtajan kontolla. ▼



► Puutavara-auto varastopaikalla.

Pölliauto tien päällä

Teksti: Kari Palojärvi, Toiminnanjohtaja, SKAL Metsä | Kuva: Teuvo Taura

Nykyiset puutavara-autot ovat pääasiassa kokonaispainoltaan 76 tonnin ja noin 24 metrin mittaisia nykyaikaisia työhevosia. Kuormana on 52 tonnia eli 60 kiintokuutiometriä raakapuuta. Vuositasolla kuljetusyritykset liikuttelevat yli miljoona kuormaa metsistä terminaaleihin, junaan, uittoon ja tietenkin tuotantolaitoksille. Lisäksi tulevat metsäenergiakuljetukset: kantoja, risuja, haketta ja runkopuuta muun muassa halkojen tekemiseen. Metsäteollisuuden raakapuun kuljetukset hoituvat noin 1500 puutavara-autolla. Lisäksi on hakeautoja kolmisen sataa, kuorta, purua, polttohaketta ja selluhaketta ajamassa.

Suomen tieverkko ei olisi näin peittävä ilman metsäteollisuutta, onhan merkittävä osa yksityistieverkosta nimenomaan metsäautoteitä. Toisaalta koko metsäteollisuuden kuljetusketju metsistä aina valmiin tuotteen kuljetuksiin vastaa noin 25 % Suomen maateiden tavarankuljetusten tonnikilometreistä. Tieverkko kokonaisuudessaan, ja siis myös yksityistieverkko on äärimmäisen tärkeä teollisuuden puunhankinnalle. Lähes kaikki jalostettava puu käy kuorma-auton pankkojen välissä!

Kuorma-auton kuljettajille liikenneturvallisuus on osa työturvallisuutta: tiestö on tehtaamme lattia. Valtioneilla on ehdottomasti noudatettava Väyläviraston ohjetta 24/2019, PUUN KÄSITTELY MAANTIELLÄ. Tämä ohje vaikuttaa puunhankintayritysten toimintaan, mutta myös yksityistienpittoon ja metsäomistajiin. Valtioneita on kaikkiaan noin 78 000 kilometriä ja ilman niitä yksityistieverkko olisi lähes tyhjän panttina. Merkittävimmät määräykset raakapuun hankinnalle koskevat etuajo-oikeutettujen teiden, siis pääasiassa tienumeroiden 1–99 käyttöä.

Kielto puutavaran lastaamisesta sekä peruuttamisesta näiltä teiltä, koskee kaikkia toimijoita; puita ei voi lastata etuajo-oikeutetulta tieltä ja pistonkin päässä on oltava ajoneuville kääntöpaikka! Leimikko pikitien varrella ei siis välttämättä

ole taloudellinen ja helppo korjuukohde puunhankinnalle. Merkittäviä kustannuksia metsäorganisaatiolle ja puun kantohinnan laskua aiheuttavat huonokuntoiset ja painorajoitetut sillat, jotka voivat aiheuttaa myös lisää liikennettä yksityisteille. Oma huolestuttava lukunsa on sitten talvihoido; talven 2024/2025 aikana kuoli ainakin kuusi henkilöä törmäyksissä puuauton kanssa. Kuljettajamme eivät niinkään pelkää huonossa kelissä itsenä puolesta, vaan vastaantulijoiden puolesta, sillä puunkuljetusauto on tienpäällä kuljettajalle turvallinen 76 tonnin panssarivaunu. Kahden tonnin henkilöauton ja puunkuljetusauton törmäessä, ei tarvitse miettiä, kumpi on törmäystilanteessa heikompi osapuoli.

Yksityisteillä perusongelma on se, että ne on rakennettu lähinnä 1960–1980-luvuilla ja tuolloin puutavarayhdistelmän pituus oli 20 metriä ja kokonaispaino 40 tonnia. Yksityisteitä on kaikkiaan 370 000 kilometriä (melkein viisi kertaa valtion-

teiden kilometrimäärä!) ja koko tämän tieverkon kunnostaminen nykyisille, painavimmille ajoneuvoille on haastavaa. Taloudellisesti mahdoton tehtävä on saada yksityistieverkko ympärivuotiseen ajoon nykyisille puunkuljetusautoille. Pitäisi laajasti hyväksyä osa tiestöstä näille ajoneuvoille vain talvikäyttöön. Perusparannuksia tehtäessä huomiota on kiinnitettävä siihen, että merkittävä osa yhdistelmien kaatumisesta johtuu liian kapeasta mutkaisuudesta tiestä ja huonosta talvihoidosta.

Tien oikominen ja mutkien kaarresä- teiden suurentaminen olisi tehtävä juridisestikin helpommaksi (tietoimitus). Liittymät ovat myös usein jääneet ajasta jälkeen ja ovat liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia; näkemäalueet ovat riittämättömiä ja kääntyminen yleiselle tielle hankalaa liittymän geometrian vuoksi. Yksityisteiden merkitys korostuu hakkuiden yhteydessä, sillä niiden varsille leimikoilta tuleva puu on pakko varastoida, ainakin

tilapäisesti. Raakapuun varastojen sijoittelussa pitää huomata monta seikkaa, jotta puutavara-auton kuljettajien työskentely olisi turvallista: tilaa pitää olla riittävästi, ei sähkölinjojen alle, mielellään tasaiselle paikalle ja talvihoito asianmukaisesti hoidettuna. Tienvarsipuskikot pitää myös raivata, koska kuljettajat joutuvat pyörimään yhdistelmän ympärillä mm. sitomassa kuormia. Mielikuvissa pankoilla varustettu puunkuljetusauto menee hienosti yksityistiellä, mutta entäpä hakeyhdistelmä ja hakkuri? Hankala kohta on yksityisteiden leveys, mikä ei aina mahdollista lastaavan puutavara-auton ohittamista.

Allekirjoittanut on koulutuksissa kuljettajille esittänyt nyrkkisääntöä: ”Puolen tunnin odotus muille kulkijoille on hyväksyttävä, siitä pidemmät ajat harkinnan mukaan.” Yleispätevää juridista ratkaisua asiasta ei ole. Puutavara-auton koko kuorman lastaaminen kokonaisuudessaan kestää yleensä tunnista kahteen tuntiin. ▼

Teksti: Teuvo Taura, Suomen Tieyhdistys

Papinaho Oy on Keski-Suomessa toimiva kuljetusyritys, joka kuljettaa puutavara- ja energiapuuta 12 ajoneuvoyhdistelmällä. Toiminta alkoi jo vuonna 1955, joten yrityksessä on nähty Suomen yksityistieverkoston kehittyminen.

Yrityksen toimitusjohtaja Erkki Papinaho, minkälaisena näet yksityistieverkostomme kehittymisen?

”Yksityisteissä on nykyään suuria eroja. Ääripäät ovat eronneet toisistaan. On hyviä teitä, joista puukuorman pystyy hakemaan huonommallakin kelillä ilman ongelmia, mutta sitten on teitä, joissa lähes joka reissulla on jonkinlaista vaikeutta. Murros maataloudessa näkyy tienpidossa. Vielä 1970-luvulla oli lähes jokaisen yksityistien varrella maitotila, jolloin tie oli

pidettävä siinä kunnossa, että maitoauto pääsi ongelmitta kulkemaan. Nykyään esimerkiksi Keuruulla on vain muutama maitotila. Tämä näkyy erityisesti talvikunnossapidossa. Varsinkin liukkautorjunta on puutteellista.”

Ajoneuvojen kokonaispainot ovat nousseet useaan otteeseen, mutta ovatko yksityisteiden kantavuudet parantuneet riittävästi?

”Murskeiden käyttäminen on lisännyt teiden kantavuutta melko hyvin, mutta toki löytyy teitä, jotka eivät 76 tonnin painoa kestä. Nämä ovat onneksi useimmiten lyhyitä teitä. Syynä heikkoon kantavuuteen on yleensä puutteellinen hoito. Ojat ovat liian matalat ja ne kasvavat vesakkoa. Pitkä sadejakso syksyllä heikentää teiden kantavuutta ja silloin joudutaan välillä myös teitä kunnostamaan. Voi sanoa, että

90 % kuljetuksista onnistuu hyvin, mutta se loppu 10 % teettää töitä ja niiden kanssa aikaa palaa rutkasti.”

Mihin asiaan toivoisit parannusta yksityisteiden tienpidossa?

”Kelirikkoajan painorajoitukset aiheuttavat paljon ylimääräistä ajoa. Välillä painorajoituksia ilmestyy teiden alkuun yllättävän aikaisin ja kun niistä ei saa mitään ennakkovaroitusta, tulee turhia käyntejä. Helpottaisi huomattavasti, jos tiekunnan toimielimen yhteystieto olisi meillä tiedossa, jolloin voisimme kysyä lupaa kuorman hakemiseen aamupakkasten aikana. Ja kyllähän tiekunnan toimielin voisi ilmoitella meillekin päin ennakkotietoa merkin asettamisesta, vaikka laki ei sitä velvoitakaan. Jonkin verran painorajoituksia pidetään mielestäni myös varmuuden vuoksi, jolloin tarpeettomasti rajoitetaan tieosakkaan tienkäyttöä.”

Onko yksityistien asfaltointi järkevää?

Teksti: Ari Eteläniemi, TIKO-tieisännöitsijä, Tieisännöinti Eteläniemi | Kuvat: Elina Eteläniemi

Historiaa

Varsinkin 1980-luvulla myös yksityisteitä päällystettiin öljysoralla ja muilla kestopinnoitteilla. Valtaosa kestopäällysteisistä teistä sijaitsivat taajamien läheisyydessä ja ne ovat olleet usein kuntien hoitovastuulla. Osa teistä on vanhoja maanteita. Kun maantie on tehty uudestaan suuremmalla linjauksella, niin vanha tie on jäänyt yksityistieksi ja olemassa oleva kestopäällyste tullut kylkiäisenä. Nyt nämä kestopäällysteet ovat tulleet isolta osalta tiensä päähän, eikä enää ole järkevää korjata reikiä metodilla paikka paikan viereen. Viime vuosina kunnat ovat luopuneet yksityisteiden hoidosta ja käytävissä olevat määrärahat ovat merkittävästi supistuneet. Valtion rahaa on jossain vaiheessa tietyin perustein saatu myös ketopäällysteelle, mutta tällä hetkellä sitä ei ole mahdollista saada. Huonokuntoiset kestopäällysteiset tiet ovat nyt jääneet tiekuntien/tieosakkaiden vastuulle ja puhutaan koh- tuullisen suuresta investointitarpeesta.

Erityyppisiä asfaltointikohteita yksityistiellä

Varsinaisen tieverkon tai sen osan asfaltoinnin lisäksi yksityisteillä asfaltoidaan pienempiä kohteita:

- **Maantien liittymät.** Kun ELY-keskus asfaltoi maanteita, siinä yhteydessä päällystetään myös kiinteistön liittymät ja yksityisteiden liittymät. Vaikka ELY-keskuksella on kunnossapitovastuu yksityistien liittymän putken ja Stop-merkin sekä Väistämisvelvollisuus risteyksessä -merkin osalta, on liittymän asfalttipinnoitteiden (kansankielellä ”lipat”) kunnossapito kuitenkin yksityisteiden vastuulla.
- **Tasoristeysten odotustasanteiden asfaltointi.** Vaikka odotustasanteet ovat osa ratajärjestelyä, kuuluu sen pinnan hoito yksityisteiden vastuulle. Lanatessa sorapintaista tietä, on riski, että lanaterissä sora kulkeutuu ratakiskoille. Tämän välttämiseksi odotustasanteen asfaltointi 5–10 m matkalla on suositeltavaa.
- **Siltakohteet.** Palkki- ja laattasiltojen rakenteeseen kuuluu tulopenkereiden asfaltointi. Yleensä päällystetään kaiteiden välinen alue. Tällä estetään kolojen muodostuminen välittömästi sillan kannen

läheisyydessä ja samalla helpotetaan kunnossapitoa. Siltojen tulopenkereen asfaltointi on yleensä avustuskelpoinen sillan perusparannuksen yhteydessä.

- **Hidasteet ym. erikoiskohteet.** Yksityistiellä voi tulla toki muitakin tarpeita asfalttipäällysteelle. Olemme toteuttaneet soratielle hidastetöyssyn siten, että n. 5 m matka asfaltoitiin ja asfalttiin pultattiin kumirakenteiset töyssyt kiinni. Toki töyssyn voi tehdä kerroksittain myös kokonaan asfaltista. Myös kohteita, joihin muodostuu kiharaa tai koloja hyvin herkästi, voi olla perusteltu asfaltoida hoitotarpeen vähentämiseksi esim. muutamia kymmeniä metrejä.

Tien asfaltointi

Tätä juttua kirjoittaessani ELY-keskus ei myönnä avustusta teiden perusparannukseen, saati kien kestopäällystämiseen. Olemme lähivuosina toteuttaneet muutamia asfaltointihankkeita, joihin on saatu valtionavustus. Pääosiltaan nämä hankkeet ovat olleet osana kevyenliikenteen järjestelyjä, siten että erikseen valtion ja kunnan varoilla on rakennettu uutta kevyenliikenteenväylää ja olemassa olevan yksityistien kunnostamiseen ja päällystämiseen on myönnetty avustus, kun se on ”annettu” kevyenliikenteen verkostoksi. Hoitovastuu on edelleen tiekunnalla.

Asfalttipäällysteinen tie suunnitellaan vähintään 130 MN/m² kantavuuteen ja kuivatuksen puutteet korjataan kuntoon. Kun kantavuutta parannetaan, rakenne suunnittelussa kannatta huomioda se, että tien pinta yleensä nousee, jolloin tarvitaan runkoleveyttä lisää.

Koivuahontien kunnostus Nivalassa

Koivuahontielle oli 80-luvulla tehty öljysorapinta, joka oli jo huonokuntoinen. Tie on vanha maantie ja sillä oli merkittävää yleistä liikennettä. Tien varrella oli tuolloin päiväkotia (myöhemmin lopetettu) sekä Nivalan päähautausmaa ja kappeli, lisäksi paljon kevyttä liikennettä. Osakkaiden liikenne muodostuu ihan tavanomaisesti asutuksen, vapaa-ajan asutuksen, maa- ja metsätalouden liikenteestä.

Osana kevyenliikenteen järjestelyjä, ELY-keskuksen ja Nivalan kaupungin



➤ Tieisännöitsijä Ari Eteläniemi valvoo asfaltointityömaata.

toimesta rakennettiin n. 800 m kevyenliikenteenväylää välille ylikulkusilta-Koivuahontie. Koivuahon yksityistien tiekunta kunnosti oman tiensä 1,8 km, johon saatiin valtion tukea 50 % ja kaupunginavustusta kiinteä 10 000 € summa. Nyt kevyenliikenteenväylä on yhtenäinen Nivalan keskustan ja Sarjankyläntien välillä. Hanke toteutettiin vuonna 2022. Samassa yhteydessä kevytkunnostettiin sorapintaaisena sivuhaara 150 m, jonka kustannukset ovat mukana hankkeen kustannuksissa. Hanke toteutettiin osaurakoina ja tiekunta oli päätoteuttajan asemassa.

Aluksi raivattiin haitalla oleva puusto ja vesakko pois, kaivettiin sivuojat ja vaihdettiin rumpuputket. Rumpuputkien asennuksessa kiinnitettiin erityisesti huomiota murskekerrosten tiivistämiseen ja siirtymä-, eli routakiilojen tekemiseen, jotta valmiiseen asfalttipintaan ei tulisi rummun kohdalle heittoja. Ojien kaivuun yhteydessä pyrittiin mahdollisuuksien mukaan runkoa leven- tämään ja sisäluisikat kaivamaan 1:2 luis- kakaltevuteen. Myös maakivet poistettiin tien rungosta, sillä routa pyrkii nostamaan ne asfaltin läpi. Kunnostuksen yhteydessä Nivalan puoleinen pää tietä siirrettiin hiukan n. 90 m matkalla, jotta valtatielle liittymiskulma saatiin lähemmäs 90 astetta. Näin saatiin parannettua liikenneturvallisuutta. Kun kaivuutyöt olivat valmiina, ajettiin van-

han päällysteen päälle 0/32 kalliomursketta kantavuusmittauksen perusteella, sitten murske ja vanha öljysora sekoitusjyrsittiin, eli stabiloitiin tien runkoon, tie muotoiltiin ja jyrättiin. Asfaltointi toteutettiin PAB-B pinnoitteella, joka on pehmeämpi kuin AB-pinnoite ja siten korjaa hiukan mahdollisia muutoksia. Maatalous liittymien lipat tehtiin n. 0,5 m mittaisina, asuin kiinteistöille 2 m ja tien liittymät 5 m. Tiellä asfalttipinnan leveydeksi tuli 5 m ja molemmille reunoille 0,2 m sorastus (reunamurskeet) 0/16 kalliomurskeesta. Kappelin luo tehtiin kaksi hidastetöyssyä, koska siinä on P-alue tien laidassa ja toinen tien takana. Nopeusrajoitus tähän piha-alueelle asetettiin 20 km/h, näin parannettiin liikenneturvallisuutta.

Kokonaiskustannukset olivat 191 800 € sisältäen alv:n, valtion tuki 95 900 €, kaupungin avustus 10 000 € ja tiekunnan osuus 85 900 €. Kilometrikustannus 98 360 €/km (sis. soratien osuuden). Tie- kunnan osuus rahoitettiin kymmenen vuoden lainalla, johon osa osakkaista alkoi takaaajiksi. Päätös lainan maksamisesta pois kerralla hankkeen valmistumisen jälkeen, tehtiin kuitenkin seuraavassa tiekunnan kokouksessa, eli tiekunta on tällä hetkellä velaton.

Kustannusten jakautuminen

Sora-ainekset 27 770 €
Kaivuutyöt 22 490 €



➤ Töyssyjä piha-alueella.

Asfaltointi ja jyrsintä 101 510 €
Putket ja suodatinkankaat 12 500 €
Muut 27 530 €

Mitä vaihtoehtoinen kunnostaminen soratieksi olisi maksanut? Sitä ei ole ihan tarkkaan laskettu, mutta varmastikin suuruusluokkaa 80 000 €. Joka tapauksessa sekoitusjyrsintä olisi pitänyt toteuttaa ja runkotyöt, tosin alempaan kantavuuteen 80MN/m², lisäksi kulutusmurske ja pölyn-sidonta.

Onko järkevä toteuttaa omarahoitteisena ilman julkista rahaa?

Tähän tietoenkin vaikuttaa osakkaiden tarve tai mieltymys siitä, minkälainen tien pitää olla. Hyvin onnistunut asfaltointi voi olla hoitokustannuksiltaan merkittävästi halvempi, eli elinkaarikustannus voi tulla jopa halvemmaksi. Vastaavan soratien sorapinnan hoitokustannus (kohtuullisen kova liikenne) on 5 000–10 000 €/v. 10–20 v elinkaarella asfaltointi omarahoitteisesti voi olla taloudellisesti jopa järkevää. Toki asfalttiakin pitää joskus korjata.

Asfalttitiien hoito

Asfalttitiien hoito poikkeaa soratien hoidosta. Sorastuksen, lanauksen ja pölyn-sidonnan jäädessä pois, tulee tilalle hieko-tushiekan harjaus keväällä ja reikien sekä rai-lojen paikkaus. Suomen talvi on sellai-nen, että vaikka työ on tehty huolella, tah-too reikiä ja railoja asfalttiin tulla. Vauriot kannattaa korjata mahdollisimman pian, jotta ne eivät pahene. Vaurioiden korjaami-seen on erikoistuneita yrityksiä, joilta kan-natta pyytää etukäteen arvio korjauksen kustannuksista. ▼



Jos hoitokunta on yksimielinen, hanke etenee jouhevammin

Tien vanha kestopäällyste oli siinä kun-nossa, että jotain oli tehtävä, tien kunto oli ollut vuosia erittäin huono.

Tiekunnassa valmisteltiin kunnostus-ta ja asiantuntija-apua pyydettiin tieisän-nöitsijältä, tieisännöitsijän apu koettiin tarpeelliseksi, se jouduttaa prosessin kul-kua, kun kaikkea tietoa ei tarvitse etsiä ja opiskella, hankkeita ennenkin vetäneellä on rutiinit tuttuja ja oikeat kanavat selvillä.

Varsinkin kun yksityistieavustukset eivät ole pitkäjänteisiä, prosessissa asiantunte-muksella ja nopeudella on suuri merkitys.

Avain asemassa on hoitokunta, kun hoitokunta on yksimielinen asiassa, hanke etenee jouhevammin ja lopputulos on hyvä.

Valtion ja kaupungin avustukset olivat olennaiset hankkeen toteutumisen kan-nalta, ilman niitä ajettaisiin Koivuahon-tiellä vielä vanhalla päällysteellä.

Näin jälkeenpäin pohdiskellessa osak-kaat ovat tyytyväisiä ratkaisuun ja toteutus-tapaan ja vaikka tie on osa kevyenliiken-teen verkostoa, ei siitä ole koettu olevan haittaa.

Ville Vilksa
Koivuahon yksityistien
hoitokunnan puheenjohtaja

Tiekuntien yhdistämisellä tiekunta toimivaksi

Liisa-Maija Thompson, Suomen Tieyhdistys

Yksityistiekuntien vastuunkantajien määrä näyttää vähenevän vuosi vuodelta. Vähennemistä tapahtuu monesta syystä: maaseutu muuttuu, väestö ikääntyy ja uusi sukupolvi on kooltaan pie-nempi. Käytettävissä olevalle ajalle on muu-ta puuhaa eikä tieasioihin perehtymiseen jää aikaa. Tieasiat siirretään yhä useammin ammattilaisten hoidettaviksi.

Toimijoita tiekunnan kokouksiin tai hoitokuntiin ei aina löydy riittävästi. Samat henkilöt kokoontuvat päättämään useam-man tiekunnan asioista ja vaikuttavat myös kyläyhdistyksessä ja metsäystysseurassa. Tieto liikkuu yhdistysten välillä, mutta herää kysymys: onko järkevää kokousta montaa iltaa viikossa?

Tiekuntien yhdistäminen säästää mo-nen pienen tiekunnan resursseja. Yhdistä-minen kannattaa tehdä, jos innokkaiden puuhahenkilöiden määrä on vähäinen, teiden käyttö on yhtä tiekuntaa laajempaa, osakkaat ovat samoja tai osakkailla on yh-teneväiset tienpidon tarpeet. Tiekuntien yh-distämisessä apuna toimii usein tieisännöit-sijä, joka varmistaa teiden asianmukaisen hoidon ja osakkaiden tasapuolisen kohte-lun. Yhdistäminen tarjoaa myös mahdoli-

suuden kunnossapidon laadun tasaamiseen.

Teuvan Saunoo-Jokipiintien tiekunta on perustettu kahdesta tiekunnasta tiekun-tien päätöksellä.

”Kaksi nukkuvaa tiekuntaa herätettiin henkiin ja yhdistettiin, sillä koko kylä tar-vitsi näitä teitä. Osakkaita oli myös kylän ulkopuolelta. Toiminnan kannalta ainut jär-kevä vaihtoehto oli perustaa yksi yhtei-nen tiekunta”, kertoo tiekunnan puheenjoh-taja **Jaakko Ketomäki**.

Tiekunnalle valittiin toimitsijamies, jonka tehtävää tieisännöitsijä hoitaa.

”Yksityistiekuntien yhdistäminen on tehty lainsäädännössä helpoksi”, toteaa tieisännöitsijä **Perttu Potka** Etelä-Pohjan-maalta.

”Kumpikin tiekunta käsittelee yhdis-tämisasian sekä tulevan tiekunnan tieyk-siköinnin omassa kokouksessaan, pitää tämän jälkeen perustamiskokouksen ja ilmoittaa muutoksesta Maanmittauslaitok-sen yksityistierekisteriin”, kuvailee Potka.

”Yhdistäminen on säästänyt osakkai-den aikaa ja rahaa. Muutoksen myötä osa-kas saa yhden kutsun kokoukseen, yhden laskun ja istuu näin ollen vain yhdessä ko-kouksessa. Tiekuntien sujuva yhdistäminen

edellyttää sitä, että teiden kunto ja tilin ra-hatilanne ovat samaa luokkaa”, huomauttaa Potka.

”Jos teiden kunnossa on suuri ero, syn-tyy helposti erimielisyyttä rahojen käyttä-misestä. Joidenkin tiekuntien osalta valtion tai kunnan avustuskelpoisuus on edellyt-tänyt tiekuntien yhdistämistä esimerkiksi asuttujen kiinteistöjen määrän lisäämisek-si”, Potka jatkaa.

Potkan asiakkaana on myös tiekunta, jossa samantyyppiset pistotiet ovat perusta-neet yhteisen tiekunnan, vaikka näillä teil-lä ja tiekunnilla ei ole muuta yhteistä kuin kunkin kiinteistön omistajan samantyypp-pinen tarve oman tien käyttämiseen. Potka on todennut sen olevan toimiva tapa hoitaa kyseisten yksityisteiden hallintoa kustan-nustehokkaasti.

Tiekuntien yhdistäminen perustuu Yksityistielakiin (560/2018) ja Maanmit-tauslaitoksen ohjeisiin. Lain mukaan tie-kunta voidaan perustaa tai yhdistää joko tiekunnan osakkaiden kokouksessa tai yk-sityistietoimituksessa (Yksityistielaki 49 § ja 63 §). ▼

Yhdistämisen vaiheet pähkinäkuoressa:

Kokoukset

- Jokainen yhdistyvä tiekunta käsittelee yhdistämistä.

Yhdistämispäätökset

- Hyväksytään yhdistyminen ja tulevan tiekunnan tieyksiköinti kunkin tiekunnan kokouksessa.

Perustamiskokous

- Päätetään tiekunnan nimi, valitaan toimielimet, sovitaan kokouskäytännöistä, hyväksytään mahdolliset säännöt ja vahvistetaan tiekunnan tieyksikkölaskelma, päätetään maksuista ja käsitellään muut kokousasiat.

Ilmoitus Maanmittauslaitokselle ja Digiroadiin

- Liitetään ilmoitukseen pöytäkirjat ja kartat.

Merkintä yksityistierekisteriin

- Päätös tulee voimaan.



Tarkkana liikennemerkkien kanssa

Teksti: Simo Takalammi, Suomen Tieyhdistys | Kuvat: Väylävirasto

Liikennemerkit ovat kaikille tuttuja ja peruseriaatteen ovatkin varsin yksinkertaiset. Merkin asettamisella halutaan viestiä tai suorastaan asettaa käskyä tienkäyttäjille ja ainakin ajokortillisille kulkijoille niiden viestin pitäisi olla selvä. Usein näin onkin, mutta yksityisteillä toistuu koko joukko ongelmia, eivätkä kaupunkien katujen tai valtion maanteiden liikennemerkit suinkaan virheettömiä ole. Liikennemerkki antaa kuitenkin tarkan tieliikennelaissa säädetyn merkityksen, mutta vain sen. Kaikki muut tavoitteet ovat pelkkiä toiveita, tai väärinkäsityksen vuoksi merkin asettaja ja sitä lukeva autonkuljettaja tulkitsevat sen eri tavoin.

Liikennemerkki on syytä pystyttää kunnollista betonista jalkaa ja putkea käyttäen. Kustannukset eivät ole suuret ja näin saadaan tehtyä vuosikymmeniä kestävä asennustyö. Kakkosneloseen naulattu merkki voi uutena olla tukeva, mutta elinkaari on lyhyt. Valitettavasti maakunnissa näkee edelleen postilaatikoiden kylkeen asennettuja merkkejä ja moni merkki on myös itse tehty. Yhtä lailla tärkeää on käyttää laadukkaita tehdasteoisia merkkejä. Niitä saa vapaasti ostaa alan kaupoista ja onpa osalla nettikauppain. Hinnasta tehdasteoisen liikennemerkin hankkiminen ei jää kiinni ja tavallisten liikennemerkkien hinta lasketaan kympeissä. Itse vanerista tehdyt merkit ovat toivottavasti jo kadonnutta kansanperinnettä.

Tiekunnan on syytä hankkia varastoon riittävä määrä varoitusmerkkejä kelirikosta, kuopista, liukkaasta tiestä ja mahdollisesta tienrakennustyömaasta varoittamaan. Näiden oikea-aikainen käyttö on tärkeää tienpi-

täjän vastuun rajoittamiseksi, koska autoilijalla on merkin jälkeen tiedossa mahdolliset heikkoudet tien kunnossa. Näitä merkkejä käytetään olosuhteiden niin vaatiessa.

On muistettava, että kelirikkomerkki ei varsinaisesti kiellä mitään vaan sen rinnalla on tarvittaessa käytettävä ajoneuvon kokonaismassaa rajoittavaa ns. tonnimerkkiä. Pysyvät liikennemerkit ovat yleensä väistämismittelisyyttä, nopeusrajoitusta tai sillan kantavuutta osoittavia painorajoitusmerkkejä. Myös tasoristeyksen lähestymismerkkit ovat liikenneturvallisuuden kannalta olennaisia ja vastuu niistä kuuluu tiekunnalle. Tien käyttöä voidaan myös rajoittaa ulkopuolisilta tai läpiajo voidaan kieltää. Käyttöä rajoittavien liikennemerkkien osalta täytyy muistaa vaatimus siitä, ettei tiekunta ole saanut yhteiskunnalta avustuksia tien perusrantamiseen tai tien kunnossapitoon.

Asutuilla tai lomamökkien teillä on tärkeää käyttää tien nimen kertovaa osoitekylttiä. Tämä helpottaa niin satunnaisia kävijöitä kuin pelastuslaitoksen tai ensihoidon saapumista oikeaan osoitteeseen. Kunta ylläpitää osoitejärjestelmää ja tien nimi voi poiketa tiekunnan nimestä. Tie-kunnan nimi voidaan haluttaessa osoittaa mustapohjaisella nimikyltillä. Mahdollista ulkopuolisten kulkijoiden käyttömaksujen tiedottamista varten voidaan myös teettää suuriakin tekstipohjaisia liikennemerkkejä, joita hyvin palvelevat liikennemerkkivalmistajat toimittavat tiekunnan tilauksesta.

Nopeusrajoitus aluerajoituksena

Nopeusrajoitus on kaikille selvä liikennemerkki, mutta monesti unohtuu sen ole-

van voimassa vain juuri kyseisellä tiellä ja päättyvän seuraavaan risteykseen. Lukenemattomien nopeusrajoitusmerkkien sijasta kannattaa miettiä aluerajoitusmerkin käyttämistä. Suorakulmaisen kauluksen sisällä oleva aluerajoitus kattaa kaikki sen takana olevat tiet eri tienhaaroineen. Varsinkin mökkialueella nopeusrajoituksen asettajan tarkoituksena lienee rajoittaa nopeuksia koko mökkialueella. Taajaman ulkopuolella voimassa oleva 80 km/h yleisrajoitus on monella yksityistieillä liian korkea.

Nopeusrajoituksen on oltava järkevässä suhteessa tien ja olosuhteiden laatuun nähden. Liian tiukaksi koettu nopeusrajoitus jää liian monelta huomioimatta ja liikennemerkin merkitys katoaa. Vähänkin suuremmalla tiellä on syytä käyttää eri nopeusrajoituksia tien eri kohdissa. Nopeusrajoitusten tasosta ei ole olemassa kaikkialla päteviä ohjeita, vaan rajoituksen asettaminen vaatii harkintaa. Olennaista on alemman nopeusrajoituksen päättäminen sen jälkeen, kun sille ei ole tarvetta. Aluerajoitusmerkin kääntöpuolelle on aina asetettava sen päättymistä koskeva vastaava harmaapohjainen liikennemerkki.

Moni kysyy, mitä järkeä on nopeusrajoituksen päättymistä osoittavassa merkissä. Eikö sen voisi korvata uudella nopeusrajoitusmerkillä? Kyllä voi, mutta liikennemerkki on sijoitettava kulkusuuntaan nähden tien oikealle reunalle. Päättymismerkkin voi sijoittaa myös vasemmalle reunalle. Näin selvittää yhdellä tolalla, kun päättymismerkki sijoitetaan toiseen suuntaan alkavan nopeusrajoitusmerkin takapuolelle.

Onko perävaunu ajoneuvo?

Ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan rajoittava liikennemerkki vaikuttaa hyvin selvältä. Esimerkiksi kuvan 12 tonnin rajoitusmerkki on selvä. Se kieltää kokonaismassaltaan yli 12 tonnia painavilla ajoneuvolla ajamisen. Asia ei kuitenkaan ole näin selvä, koska perävaunu on ajoneuvo. Näin merkki sallii 12 tonnin vetoauton ja 12 tonnin perävaunun yhdistelmällä ajamisen. Nykyisin perävaunuja voi olla useampiakin ja näin sallitun yhdistelmän massa vain kasvaa entisestään. Tämä väärinkäsitys voi olla tuhoisa heikoksi tiedetyllä sillalla. Ongelmaan löytyy ratkaisu, kun käytetään ajoneuvoyhdistelmän suurinta sallittua massaa osoittavaa liikennemerkkiä.

Pääseekö vieraat luvallisesti kylään?

Monen yksityistien päässä seisoo merkki, joka kieltää moottoriajoneuvolla ajamisen muilta kuin tieosakkailta. Muiden liikenne on mahdollista kieltää ja joissakin paikoissa kielto voi olla hyvinkin perusteltu. Kannattaisi kuitenkin pysähtyä miettimään, että mitä siinä tarkkaan ottaen kielletään? Saavatko lapset, saati muut vieraat tulla kyläilemään? Entä miten on tieosakkaan puolison laita, jos hän ei satu omistamaan puolikasta kiinteistöstä?

Tarkoitus ei tietenkään ole kieltää heidän kulkemistaan ja siksi onkin syytä laittaa lisäkilveksi vaikka ”Kiinteistölle ajo sallittu”, jolloin kaikki luvallisella asialla olevat saavat lainkin mukaan ajaa tietä pihaan asti. Läpikulkijat tai muuten vain ajelevilta lisäkilpi sen sijaan kieltää ajamisen. ♥

Vuoden tieisännöitsijä -palkinto myönnettiin Jani Maalismaalle

Teksti ja kuva: Akseli Kotila, Suomen Tieyhdistys

Oulussa järjestetyillä Tieisännöitsijä-päivillä 30.10.2025 Vuoden tieisännöitsijän titteli myönnettiin **Jani Maalismaalle**.

Kollegat kuvailevat Maalismaata oikeudenmukaiseksi ja asioihin paneutuvaksi tekijäksi. Hän on monesti tukena toisille tieisännöitsijöille ja ylläpitää pohjoisen tieisännöityhteisöä. Maalismaa on myös yksi niistä tieisännöitsijöistä, jotka hoitavat metka-hankkeita. Maalismaa saa kiitosta siitä, että hän on kehittämishaluinen ja vie omalla panoksellaan alaa eteenpäin. Maalismaan yritys työllistää tällä hetkellä kaksi henkilöä.

”Olen edelleenkin yllätynyt ja kiitollinen saamastani palkinnosta. Olen erittäin otettu saamastani huomionosoituksesta ja etenkin perusteista, joilla tuo huomion-

osoitus annettiin. Tieisännöitsijän työ on haastavaa ja välillä raskastakin, mutta myös hyvin palkitsevaa. Mukavaa, että joskus saa positiivistakin palautetta. Taas jaksaa tehdä työtä tiekuntien ja osakkaiden sekä alan arvostuksen eteen, kun huomaa tehneensä jotakin oikein”, Maalismaa toteaa.

Maalismaan perustama Metsätoimisto Kuukkeli Oy tarjoaa asiakkailleen yksityisteiden isännöitsijä- ja asiantuntijapalveluita sekä metsäalan asiantuntija- ja neuvontapalveluita. Yrityksen toiminta-alue rajoittuu pohjoisessa Tornioon, idässä Taivalkoskelle ja etelässä Ouluun.

”Kiitos kaikille kollegoille sekä Suomen Tieyhdistykselle antamastanne huomionosoituksesta. Kiitos myös kaikille yhteistyökumppaneille”, hän jatkaa.



➤ Jani Maalismaa palkittiin Tieisännöitsijäpäivillä.

Vuoden tieisännöitsijä -palkinnon saaneet henkilöt ovat edistäneet ammattikuntansa toimintaedellytyksiä ahkeralla työllä, uudella innovaatiolla tai vahvistamalla

tieisännöinnin asemaa Suomessa. Palkinnon saajan äänestävät aiemmin palkinnon voittaneet tieisännöitsijät. ▼

Usein kysytyt kysymykset –palsta

Teksti: Simo Takalammi, Suomen Tieyhdistys

Suomen Tieyhdistyksen verkkosivujen Usein kysytyt kysymykset -palstalle kerätään kysymyksiä ja vastuksia aiheista, mistä tiekuntien vastuuhenkilöt ja tiekuntien osakkaat useimmiten esittävät kysymyksiä. Palstan osoite on tieyhdistys.fi/usein-kysytyt-kysymykset/.

Miten pitää toimia, jos tieosakas ei maksa tiemaksuaan?

Tiemaksut ovat suoraan ulosottokelpoisia. Näin sillä edellytyksellä, että maksut perustuvat tiekunnan kokouksessa vahvistettuun maksuunpanoluetteloon. Tiemaksun lisäksi voidaan periä 6 %:n viivästyskorkoa (Yksityistielaki 42 §) sekä perintäkuluja enintään 51 € (Laki saatavien perinnästä 10d §). Perintäkulut on vahvistettava tiekunnan kokouksessa, jotta ne ovat ulosottokelpoisia. Siksi jokaiseen maksuunpanoluetteloon kannattaa laittaa seuraava maininta: Mikäli tiemaksua joudutaan perimään ulosoton kautta, perintäkuluja veloitetaan 51 €. Ulosottohakemuslomake löytyy osoitteesta: oikeus.fi/fi/index/oikeuslaitos/lomakkeet/ulosottohakemukset.html.

Ulosottohakemuksen liitteeksi on hankittava käräjäoikeudesta moittimattomuustodistus. Moittimattomuustodistuksen hinta määräytyy valtioneuvoston asetuksen mukaan. Vuonna 2025 hinta on 37 €. Moittimattomuustodistuksen maksua ei pidä erikseen mainita ulosottohakemuksessa perittävänä kuluna.

Rakennamme yksityistien varressa olevalle kiinteistölle, josta ei ole aiemmin ollut liittymää tielle. Tarvitaanko liittymän rakentamiseen lupa? Miten liikenneturvallisuus varmistetaan?

Tieosakkaan kiinteistölle johtavan liittymän rakentaminen yksityistiehen on varsin

yksinkertainen toimenpide. Tieoikeuden haltijalla on oikeus tehdä tarvitsemansa liittymä tiehen eikä sen sijainnista tai muistakaan seikoista tarvitse hakea miltään instanssilta lupaa tai lausuntoa. Tieoikeuden tuottama oikeus kulkuun kiinteistölle on katsottu niin vahvaksi oikeudeksi, ettei sen toteutumista voida estää esimerkiksi liittymää epäämällä.

Valitettavasti liikenneturvallisuus voi asiassa unohtua ja uusiakin liittymiä näkee rakennettuna mutkiin tai mäennypyjen välittömään läheisyyteen. Tietysti olosuhteet joskus tähän pakottavat, mutta yleisesti pitäisi pyrkiä varmistamaan liikenteen turvallisuus. Myöhemmin turvallisuutta voidaan parantaa nopeusrajoituksin, varoitusmerkein ja kenties tarvitaan peilikin, mutta silloin liittymän sijoitus on kerrassaan huono. Tiekuunnalla on mahdollisuus velvoittaa kiinteistön omistajan kunnostamaan liittymän, jos liittymästä aiheutuu varaa yksityistien liikenteelle, kunnossapidolle tai liikenneturvallisuudelle. Tiekunta voi myös tehdä liittymän kunnostamisen ja veloittaa kustannuksen liittymäältä.

Tieosakkaan on syytä ottaa yhteyttä tiekunnan toimielimeen ennen työhön ryhtymistä, koska tiealueella voi olla kaapeleita tai veden riittävästä kulusta on varmistuttava jne. Kun tiekunta ylipäätään omistaa tierakenteen, on siihen kajoamisesta syytä sopia ennakoon. Tietysti liittymän rakentaja vastaa mahdollisista vahingoista, jos rakennustöiden aikana sellaisia syntyy. ▼

Muut kysymykset pääsee lukemaan osoitteessa

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



Tilaa kuntotarkastusraportti **Destia Insight -verkkokaupasta** ja saat selkeän kuvan yksityistien sillan kunnossapitotarpeista.

Lue lisää insight.destia.fi

DESTIA

A COLAS COMPANY

Tenniöjoen perusparannettu silta

– vanhan sillan rakenteiden hyödyntäminen mahdollisti Suomen pisimmän yksityistiesillan perusteellisen parantamisen

Teksti: Reijo Hukkanen | Kuva: Vesa Leinonen

Kuuskun kylässä Savukoskella valmistui syksyllä 2025 poikkeuksellinen yksityistien siltahanke, jossa vuonna 1982 rakennetun sillan teräspalkisto ja virtapilarit jäivät osaksi uutta siltaa. Ratkaisu mahdollisti uuden sillan rakentamisen kustannuksin, joka oli mahdollinen tiekunnalle ja toimii esimerkkinä siitä, kuinka olemassa olevia rakenteita voidaan hyödyntää turvallisesti ja tehokkaasti myös nykyisillä kuormitusvaatimuksilla.

Tenniöjoen silta on Jm = 25 + 38 + 25 m (kolmiaukkoinen). Sillan kokonaispituus 96,8 m.

Silta turvaa ympärivuotisen yhteyden Tenniöjoen eteläpuoliselle merkittävälle asutukselle, joka oli vielä muutama vuosikymmen sitten vuosittain viikkoja täysin eristyksissä kevättulvien aikana.

Historiallinen lähtökohta – kapulalossista siltaratkaisuksi

Kuuskun kylä muodostui Tenniöjoen molemmille rannoille jo 1700–1800-luvuilla. Kulku pohjoispuolen tieyhteyksille tapahtui pitkään Kemiyhtiön 1950-luvulla rakentaman kapulalossin avulla, talvisin jäätien kautta. Lossin käyttö vaikeutui lossin ponttonien vuodoista sekä ajoneuvojen koon kasvusta, jolloin pysyvän sillan rakentamisen tarve tuli välttämättömäksi 1980-luvun alussa.

Jostakin, vieläkin tuntemattomasta syystä, vakituiselle asutukselle ja elinkeinoille välttämättömän sillan rakentaminen päättyi Kuuskun eteläpuolentien tiekunnan nimiin ja omistus tiekunnan murheeksi. Voisi arvella, että kun yhteiskunnan ei tarvinnut hankkia lossia niin ei tullut tarpeen tehdä eri ratkaisua sillankaan kohdalla.

Vanha silta rakennettiin talvella 1981–1982 puukantisena teräspalkkisiltana. Tenniöjoen normaali tulvanousu on 5 metriä. Tämä aiheutti sillan korkean rakenteen ja myös korkean täyttöpengerin. Korkea pengeri yhdessä talvirakentamisen kanssa aiheutti vajoamaa sillan päätyrakenteisiin ja vajoama jatkui vuosikymmeniä. Silta rakennettiin AK II, EK III/ RKN 75 mukaisesti, joka olisi sallinut ajoneuvokuorman 60 t, mutta päätyjen painumisen vuoksi siltapalkiston suojelemiseksi sillalle oli määrätty painorajoitus 20 t.

Vuonna 2015 Lapin ELY-keskuksen siltatarkastaja edellytti sillan korjaamista tai uuden sillan rakentamista. Vuosien 2016–2019 välillä paikalle suunniteltiin silta kahteen kertaan. Urakkakyselyn jälkeen keväällä 2019 todettiin, ettei Savukosken kunnalla ja tiekunnalla yhdessäkään ollut taloudellista varaa sillan korkeaan omakustannusosuuteen. Suunnittelijan kustannusarvio oli 1,1 M€, mutta halvin tarjottu urakkahinta 2,05 M€. Kustannuksessa ei edes huomioitu sillan yhdeksän kuukauden rakentamisaikaisen tieyhteyden kustannusta. Ongelmaksi voidaan todeta niemenomaan kustannusarvion laatimiseen annetut määräykset, jotka antoivat sillan hinnasta liian optimistisen käsityksen.



➤ Tenniöjoen uusi silta ilmasta kuvattuna.

Selvitykset: voiko vanha teräspalkisto täyttää nykyvaatimukset?

Siltasuunnittelijat olivat aiemmin hylänneet esitykset sillan olemassa olevan palkiston käytön uudessa sillassa, koska arvelivat palkiston vaurioituneen päätyjen vajoamisen takia. Sillan päätyjen vajoamista seurannutta teräspalkiston korkeutta oli korjattu useaan kertaan, mutta ajoittain taipuma on ollut päätyjen jälkivaluista päätellen merkittävää. Väyläviraston suunnitteluohje sallii vain maksimissaan 10 mm päätypainuman. Todellisuudessa painumalla on suuri merkitys vain betonisilla silloilla. Päätypainuma kaksi- tai kolmiaukkoisessa teräspalkkisillassa ei useinkaan voi olla ongelma, koska päätypainuma aiheuttaa palkin alapintaan puristusjännityksen, joka lisää palkiston kantavuutta vastaavasti kuin jännitetyissä betonisilloissa.

Tenniöjoen sillan palkisto on valmistettu Corten-teräksestä, jolla on useamman vuosisadan käyttöikä. Vuonna 2022 palkistolle tehtiin kantavuuslaskenta, joka osoitti, että vuoden 1982 sillan hitsatut teräspalkit täyttävät ajoneuvoasetuksen AA13-kuormitusvaatimukset, kun kansi, päädyt ja päällysrakenne rakennetaan uudelleen huolehtien kiepahduslujuudesta. Lisäksi virtapilarien sijainti ja korkeus oli todettu maastomallimitauksissa muuttumattomiksi, mikä mahdollisti näiden rakenteiden hyödyntämisen myös uudessa puukantisessa sillassa. Ratkaisu mahdollisti sillan toteuttamisen huomattavasti aiemmin tehtyä suunnitelmaa kustannustehokkaammin.

Kantavuuslaskennan ja siltasuunnitte-

lun vuonna 2023 teki Ponvia Oy (nyk. A-Insinööri Suunnittelu Oy).

Tieoikeuden hankinta tuotti viivästyksen

Sillan rakentaminen vaati korvaavan kulku-yhteyden. Vuonna 2022 tehtyjen selvitysten jälkeen ainoaksi teknisesti, aikataulullisesti ja taloudellisesti toteuttamiskelpoiseksi vaihtoehdoksi osoittautui rakentaa 2,7 kilometrin pituinen tieyhteys Metsähallituksen metsäautotieverkostoon ja sitä kautta Savukosken keskustaan. Tielinjana toimi vuonna 1957 metsätaloutta varten tehty rasiatie (Pasinatie).

Tien liittäminen tiekuntaan päätettiin ylimääräisessä tätä päätöstä varten kokoon kutsutussa tiekunnan kokouksessa 3.4.2023. Tiekuunnan päätöksestä tehtiin ensin oikaisuvaatimus, jonka hoitokunta hylkäsi, koska oikaisuvaatimus vaati kokouskutsussa ilmoitetun asian uudelleen päättämistä.

Valitukset viivästyttivät hankkeen aloitusta puolitoista vuotta

Maanmittauslaitos vahvisti tiekunnan päätöksen tietöimituksessa 28.6.2023. Päätöksestä valitettiin maa- ja metsätalouden ministeriön oikeuteen, joka hylkäsi valituksen 5.4.2024. Tämän jälkeen tehtiin vielä valitus Korkeimpaan oikeuteen, joka päätti 23.8.2024 olla ottamatta asiaa käsittelemään.

Hyvin huomattavat oikeuskulut määrättiin kokonaisuudessaan valittajalle. Tiekuunnalla oli voimassa oleva oikeusturvavakuutus, jota valittaja ei tiennyt. Vakuutusturva mahdollisti tiekunnalle oikeuden hakemisen.

Valitusketju viivästytti hankkeen käynnistymistä ainoastaan puolitoista vuotta, koska jokainen oikeusaste tunnisti hankkeen välttämättömyyden ja kiireen. Viive kuitenkin vaikutti paitsi sillan rakentamisaikatauluun myös kustannuksiin.

Lapin ELY-keskus teki 16.9.2024 päätöksen 70 %:n avustuksesta kiertotienä toimivan yksityistien perusparantamiselle.

Tiekunta teki sopimuksen tien rakentamisesta Oiva kaivu Oy:lle.

Vaativasta maaperästä huolimatta Tenniöjoen yksityistie valmistui marraskuussa 2024 suunnitelmien ja kustannusarvion, 150 000 euroa, mukaisena. Tie tarjoaa nyt turvallisen kiertotieyhteyden koko Tenniöjoen eteläpuoliselle kyläyhteisölle myös sillan tulevien huoltokatkojen ajaksi.

Lapin ELY-keskus teki 2.3.2023 päätöksen 85 %:n avustuksesta sillan perusparantamiselle.

Lapin ELY-keskuksen hyväksymät sillan suunnittelun ja rakentamisen maksimikustannukset olivat 1 294 409 euroa. Hyväksytyt kustannukset alittivat sen 6 746 eurolla. Sillan rakentaminen kilpailutettiin Hilmasa ja rakentamiseen saatiin 4 tarjousta. Sillan rakensi VRJ Etelä-Suomi Oy.

Sillan rakentaminen ilman suuria yllätyksiä

Rakentaminen toteutettiin kesä–syksy 2025 aikana kokonaisurakkana. Ajoneuvoliikenne ohjattiin noin 50 kilometrin kiertoreitille, jalankulku järjestettiin työmaan aikana rakennettavan sillan kautta. Sillan urakkasopimuksen mukainen ja toteutunut rakentamisaika oli 105 vuorokautta. Koska sillan korvaava tieyhteys oli osakkaille hyvin hankala, niin urakkasopimukseen sisällytettiin myös merkittävä myöhästymissakko, 0,2 % urakkasummasta / alkava vuorokausi.

Uuden sillan alusrakenne toteutettiin lyöntipaalutuksena, 4 kpl/pääty, peruskallioon. Perinteinen päätyrakenne, paalulaatta, laakeritaso, kumilevylaakeri ja siirtymälaatta. Lisäksi sillan geosuunnittelussa todettiin tarpeeksi lisätä molempiin sillan päätyperikereisiin ponttiseinämät.

ELY-keskuksen vaatimat virtapilarien sukulustarkastukset paljastivat paikallista eroosiota eteläisen virtapilarin ylävirranpuolella anturan alla. Tarkemmassa selvityksessä todettiin eroosion olevan hyvin rajoittunutta, sekä olevan kaukana pilarin tasapainopisteestä. Lisävaurioiden rajoittamiseksi virtapilarien antureiden ympärille tehtiin merkittävän suuret lisätöytöt.

Periaatteellisesti merkittävä asia liittyi maastomallin mittauksen, siltasuunnittelun ja rakentamisajankohdan väliseen maankohoamaan. Siltasuunnittelu tehtiin koordinaatiomitoituksella perustuen vuonna 2017 tehtyyn maastomalliin. Kuitenkin maanouseman aiheuttama noin 60 mm korkeusero ja sivusiirtymä vaikuttivat paikkamitoitukseen koska rakentamisessa käytettiin vanhoja rakenteita. ✓

Vakavat onnettomuudet yksityisteiden silloilla

Teksti: Simo Takalammi, Suomen Tieyhdistys

Vuosi sitten tapahtui kaksi erittäin vakavaa onnettomuutta yksityisteillä. Yhteistä tapauksille oli pimeällä ajaneen henkilöauton suistuminen veteen kohtalokkain seurauksin. Molemmissa tapauksissa vaatimusten mukainen kaide olisi todennäköisesti estänyt veteen suistumisen, ja kaiteeseen törmäämisestä aiheutuneet vauriot autoille olisivat jääneet peltivahingoiksi.

Tutkijalautakunnat ovat tutkineet nämä onnettomuudet kuten lakisäateisesti tutkivat kaikki kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet sekä myös vakavia loukkaantumisaiheuttaneet liikenneonnettomuudet. Lakisäateisissä 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 tähtääviä 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. Yhteistä vuosi sitten tapahtuneille onnettomuuksille oli se, että tienpidolla oli vaikutus tapahtumiin.

Tieyhdistyksen tiedossa ei ole alla mainituissa tapauksissa korvausvaatimuksia tiekuntia tai tieosakkaita kohtaan. Tiedossa ei myöskään ole, että osallisena olevien tiekuntien tieosakkaita tai toimielinten jäseniä vastaan olisi käynnistetty esitutkintaa rikospäilyin vuoksi.

Tapaus: Henkilöauto suistui puukaiteen läpi mereen

Yksityistieellä oli vuonna 1996 valmistunut 36 m pitkä puurakenteinen silta, jonka korkeus merenpinnasta oli 2,85 m ja puurakenteisten kaiteiden korkeus oli 110 cm. Kaiteiden alaosassa ei ollut suisteparruja. Yksiajoraiteisen sillan kannella kulki ajoraiteiden kohdalla 5 cm korkeat ja 90 cm leveät kulutuslankut. Sillalle asetettu painorajoitus oli 32 tonnia ja tien nopeusrajoitus oli 40 km/h.

Saareen johti myös toinen yksityistie, jolle oli valmistunut uusi silta vain kaksi kuukautta aiemmin. Onnettomuussillan osalta tiekunta oli kuusi kuukautta aikaisemmin jättänyt ELY-keskukselle rahoitushakemuksen sillan korjaamiseksi. Avustusta ei ollut myönnetty.

17-vuotias mies ajoi joulukuisena yönä vuosimallin 1993 Ford Fiesta -henkilöautolla yksityistietä kohti lähellä sijainnutta kotiaan. Sillalla auto kulki 17,6 metriä, jonka jälkeen auto kaartoi vasemmalle ja suistui sillalta mereen. Suistuessaan auto rikkoi kaidetta 9 metrin matkalta. Auto vajosi 2,3 metrin syvyyteen ja pelastustöiden aikana kuljettaja löytyi autostaan menehtyneenä. Tutkijalautakunta arvioi ilmalennon pituuden perusteella auton nopeuden olleen suistumistilanteessa 24 km/h.

Tapahtumahetkellä oli pimeää eikä sillalla ollut tievalaistusta tai heijastimia kaiteessa. Lämpötila oli 0 astetta ja mahdollisesti satoi heikosti lunta. Sillan kansi ja ajoraiteet olivat lumiset ja liukkaat. Autossa oli alla tie-liikennelain vaatimukset täyttävät nastaren-

kaat, mutta ne olivat 13–15 vuotta vanhat.

Tutkijalautakunnan mukaan onnettomuuden välitön syy oli auton kuljettajan menettämä hallinta, joka johtui myöhästyneiden tai liian voimakkaiden ohjausliikkeiden seurauksena. Lumisella sillalla kulutuslankkujen havaitseminen on ollut vaikeaa ja auton pyörät mahdollisesti putosivat lankuilta. Voimakas korjaava ohjausliike johti auton nopeaan kääntymiseen vasemmalle ja törmäämisen kaiteeseen, joka ei estänyt auton suistumista kaiteen läpi mereen.

Sillan kaiteet olivat kevytrakenteiset ja niistä puuttui tukevampi tiekaiteen johde sekä suisteparru. Kaiteiden läpipulttikiinnitys kansilankutuksen päihin ei kestänyt törmäyksen aiheuttamaa leikkausvoimaa. Kaiteen pylväiden väli oli 2,2 m harva ja johteet olivat 50x100 mm lautaa. Johteita oli myös irronnut ja murtunut sekä niiden jatkosliitokset olivat heikkoja.

Parannusehdotukset:

Siltapaikka tulisi valaista tai ainakin varustaa heijastimilla ja osoittaa sillalle johtava ajotie heijastavin reunapaaluin.

Sillalla ja sille johtavilla penkereillä tulee olla henkilöauton törmäyksen kestävät kaiteet sekä tarvittaessa kaiteiden alareunassa olevat suisteparrut, jotka estävät autoja suistumasta kevytrakenteisemmän kaiteen läpi.

Erityistä tarkkaavaisuutta vaativissa kohteissa tiekunnan pitäisi kieltää turha huvi- ja läpiajo sekä mahdollisuuksien mukaan sulkea silta moottoriajoneuvoliikenteeltä, mikäli sillan toiselle puolelle on toinen merkittävästi turvallisempi kulkureitti.

Tapaus: Nuorisoryhmä suistui yksityistieltä jokeen

Kahden maantien välissä kulkeva yksityistie on ainakin paikallisten tuntema oikoreitti. Peltoalueella kulkeva 3,4 m leveä kaksisuuntaisesti kuljettava yksityistie laskeutuu yllättäen syvällä kulkevan joen ylittävälle sillalle. Sillalle johtavat mäet ovat hyvin jyrkät (10–20 %). Tiellä ei ole valaistusta eikä liikennettä ole rajoitettu liikennemerkein. Puukantinen teräspalkkisilta on 8 m pitkä ja 2,8 m leveä. Sillan metallinen kaide on hyvin kevytrakenteinen. Tulopenkereellä ei ole kaiteita, mutta ajopenkereen reunapalkiksi on asennettu 21 cm paksu kyllästetty puupylväs, joka on alkupäästä upotettu maahan ja loppupäästä sillan kannella kaiteen pylvään takana. Tiellä ei ollut talvihoitoa, mutta vähäinen lumimäärä mahdollisti tien käyttämisen. Talvihoidon puuttumisesta ei viestitty liikennemerkein tai muutoinkaan.

Talvisena yönä nelihenkinen ryhmä nuoria oli 18-vuotiaan miehen ajamalla vuosimallin 2015 Volkswagen Jetta -henkilöautolla kulkemassa tien läpi maantieltä toiselle maantielle. Jyrkän alamäen ja jyrkän mutkan jälkeen juuri ennen siltaa auto suistui kulkusuunnassaan oikealle kaatuen katolleen jokeen. Kaikki nuoret menehtyivät onnettomuudessa.

Tutkijalautakunnan mukaan tilanteen alkaessa noin 60 km/h kulkenut auto ajautui jyrkän kaarteiden alkaessa 9 metrin matkan kaupan ajoradan oikeaan reunaan ja jatkoi noin 6,4 metriä kääntyen loivasti oikealle ajautuen samalla sillan tulopenkereelle ja siihen upotetun sähköpylvään päälle. Lopulta auto suistui pylvään päältä ja pyörähti katolleen jokeen.

Tapahtumahetkellä oli pimeää, pakkasta -19 astetta ja tiellä oli 5 cm illalla satanutta lunta. Tie oli erittäin liukas (kitka 0,15). Tiellä ei ole nopeusrajoitusmerkkejä, joten voimassa on yleisnopeusrajoitus 80 km/h. Autossa oli nastarenkaat. Taka-akselilla oli hyväkuntoiset renkaat, mutta etuakselin renkaista puuttui merkittävä osa nastoista. Vasemmassa eturenkaassa nastoja oli jäljellä 40 % ja oikeassa 60 %. Eturenkaiden urasyvyys 5,7 mm oli riittävä. Eturenkaiden katsotaan vaikuttaneen auton hallintaan.

Tutkijalautakunnan mukaan onnettomuuden välitön syy oli kuljettajan tekemä ohjausvirhe ja auto kulkeutui vaativissa olosuhteissa liian lähelle ajoradan oikeanpuoleista reunaa. Kuljettaja ohjasi auton kaarteseen väärällä ajolinjalla eikä kyennyt ennen siltaa korjaamaan ajolinjaansa. Auton suistumista tieltä ja edelleen jokeen ei ollut estetty asianmukaisilla henkilöauton törmäyksen kestäville kaiteilla.

Uuden maantien rakennusvaiheessa yksityistietä oli parannettu valtion toimesta ja tutkijalautakunnan mukaan auton tulosuunnasta tultaessa parannettu tie antoi täysin väärän kuvan yksityistien ajokelpoisuudesta, kunnosta ja turvallisesta tilannenopeudesta. Yksityistieellä ei ollut varoitusmerkkejä mutkasta, jyrkästä mäestä eikä sillalle tultaessa ollut heijastinpaaluja osoittamassa oikeaa ajolinjaa. Tutkijalautakunta nosti erityisenä havaintonaan esiin sen, että tielle ei ollut järjestetty talvikunnossapitoa, mutta siitä ei mitenkään varoitettu tienkäyttäjiä. Tutkijalautakunta nostaa esiin yksityistielain 56 § 8 momentin, jonka mukaan tiekunnan on rajoitettava tai kieltävä liikenne tiellä, jos se kelirikon, yllättävien sääolosuhteiden tai muun vastaavan syyn vuoksi on tarpeen tai

liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa.

Parannusehdotukset:

Tiekunnan tai tieosakkaiden tulee asettaa varoitusmerkit varoittamaan vaarallista tieosuudesta tai vaihtoehtoisesti kieltää/moottoriajoneuvoilla ajaminen. Vaihtoehtoisesti voitaisiin rajoittaa läpiajoa ja sallia vain kiinteistölle kulku. Sulkemisesta tai rajoittamisesta tulee ilmoittaa sähköisiin karttapalveluihin.

Silloilla ja penkereillä tulee olla henkilöauton törmäyksen kestävät määräysten mukaiset kaiteet ja tarvittaessa vielä suisteparrut tukemaan kaiteiden toimintaa. Muussa tapauksessa moottoriajoneuvojen liikenne sillalle tulisi kieltää.

Huonokuntoisten siltojen kartoittamista sekä siltojen kunnostamista ja uusimista varten tulee suunnata nykyistä merkittävästi suurempi julkinen rahoitus.

Tiekunnan tulee asettaa riittävän alhaisen nopeusrajoitus yksityisteiden vaarallisille tieosuuksille ja silloille. Nopeusrajoitusta asetettaessa tulee huomioida tien vaarallisuus, sillan rakenne, kapeus, kaiteiden rakenne ja toimivuus sekä muu liikenne.

Yleisesti tiekunnan tulee mahdollisuuksien mukaan valaista siltapaikat ja parantaa tien hahmottamista esimerkiksi heijastinpaaluilla ja poistamalla näkemää häiritsevää puusto.

Maanteiden tiehankkeita suunniteltaessa tulee laajasti tarkastella sekä uusien että olemassa olevien yksityisteiden poistamista. Järjestelyissä tulee huomioida liittymien turvallisuuden lisäksi liikenteen rajoittaminen tai ajoyhteyden katkaiseminen, jos sillä voidaan estää liikennettä erityisen vaarallisten yksityisteiden tieosien kautta. ✓

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 2026

- Tiekuntajäsenyys: 95 €
- Henkilöjäsenyys: 57 €
- Eläkeläisjäsenyys: 28,50 €
- Opiskelijajäsenyys: 0 € (kaksi ensimmäistä vuotta)
- Yhteisöjäsenyys yrityksille (katso lisätietoja verkkosivuiltamme)

Tieyhdistyksen jäsenkyselyyn vastasi 1033 jäsentä

Akseli Kotila, Suomen Tieyhdistys

Tieyhdistys lähetti lokakuussa 2025 jäsenilleen kyselyn, jonka avulla kartoitettiin mielikuvia yhdistyksestä sekä sitä, miten toimintaa tulisi jatkossa kehittää. Kysely lähetettiin 3412 jäsenelle ja vastauksia saatiin yhteensä 1033. Vastausprosentti oli näin ollen noin 30 %. Kysely toteutettiin anonyymina.

	n	Prosentti
Yhteisöjäsenet	49	4,7%
Tiekuntajäsenet	543	52,6%
Henkilöjäsenet	319	30,9%
Tieisännöitsijät	115	11,1%
Hallitus	7	0,7%

Vastaajista hieman yli puolet (52,6 %) oli tiekuntajäseniä. Toiseksi suurin vastaajaryhmä oli henkilöjäsenet (30,9 %). Loput vastaajista olivat tieisännöitsijöitä, yhteisöjäseniä ja Tieyhdistyksen hallituksen jäseniä.

	n	Prosentti
Asiantunteva	839	81,2%
Nuorekas	8	0,8%
Vaikuttava	182	17,6%
Palveleva	458	44,3%
Uudistava	59	5,7%
Perinteikäs	274	26,5%
Luotettava	428	41,4%
Dynaaminen	18	1,7%
Näkyvä	75	7,3%

Kyselyssä tiedusteltiin mielikuvia Tieyhdistyksestä ja sitä kuvailtiin eniten adjektiiveilla: asiantunteva, palveleva, luotettava ja ammattimainen. Kannatusta saivat myös puolueeton, perinteikäs, vaikuttava ja näkyvä. Sen sijaan yhdistys koettiin vähiten asiantuntemattomaksi ja röyhkeäksi.

	n	Prosentti
Asiantunteva	8	0,8%
Nuorekas	158	15,3%
Vaikuttava	18	1,7%
Palveleva	17	1,6%
Uudistava	46	4,5%
Perinteikäs	10	1,0%
Luotettava	7	0,7%
Dynaaminen	90	8,7%
Näkyvä	53	5,1%
Puolueeton	17	1,6%
Röyhkeä	782	75,7%

Kysyimme myös, mitkä sanoista eivät kuvaa Tieyhdistystä laisinkaan. Vastaukset osoittivat, että enemmistö ei pidä yhdistystä röyhkeänä, asiantuntemattomana, näkymättömänä tai vanhanaikaisena.

	n	Prosentti
Tieisännöitsijäkoulutukset	581	56,2%
Yksityistieaihteiset koulutukset	859	83,2%
Muut tieaihteiset koulutukset	201	19,5%
Verkkokoulutukset	499	48,3%
Puhelinneuvonta	534	51,7%
Opaskirjojen julkaiseminen	521	50,4%
Muu, mikä?	29	2,8%
En osaa sanoa	21	2,0%

Koulutukset ja opastus ovat tärkeä osa Tieyhdistyksen toimintaa. Jäsenkyselyssä kartoitettiin, millaisia niiden pitäisi tulevaisuudessa olla. Eniten kannatusta saivat yksityistieaihteiset koulutukset, tieisännöitsijäkoulutukset ja puhelinneuvonta. Vastauksissa arvostettiin myös opaskirjojen julkaisemista ja verkkokoulutuksia.

	n	Prosentti
Opiskelijatoiminta	161	15,6%
Senioritoiminta	114	11,0%
Jäsentapahtumat	586	56,7%
Uutiskirje jäsenille	671	65,0%
Excursiot	143	13,8%
Muu, mikä?	26	2,5%
En osaa sanoa	115	11,1%

< Kysyimme, millaista toimintaa Tieyhdistyksen pitäisi tarjota jäsenilleen. Suosituimmiksi nousivat uutiskirjeet jäsenille ja jäsentapahtumat. Vähiten kannatusta saivat senioritoiminta ja excursiot.

Nykytoiminnasta kysyttiin, kuinka tärkeinä jäsenet pitävät asioita, joita yhdistys tekee. Vastauksien perusteella moni Tieyhdistyksen nykytoimintaan kuuluva asia sai vahvaa kannatusta. Tärkeimpinä pidettiin jäsen opastamista puhelimitse yksityistieasioissa, vaikuttamistoimintaa ja opaskirjojen julkaisemista.

	n	Prosentti
tiemäärärahoihin	784	75,9%
lainsäädäntöön	656	63,5%
alan vetovoimaan nuorten parissa	300	29,0%
alan tutkimukseen ja koulutukseen	302	29,2%
yksityistieasioihin	840	81,3%
kestävyyteen (ympäristö, ilmasto, sosiaalinen)	182	17,6%
turvallisuuteen	306	29,6%
muuhun, mihin?	43	4,2%
En osaa sanoa	4	0,4%

Tulevaisuuteen liittyvässä osiossa kysyttiin, mihin Tieyhdistyksen pitäisi vaikuttaa tulevaisuudessa. Enemmistö piti merkittävimpänä vaikuttamisteemana yksityistieasioita. Lisäksi vaikuttamista tiemäärärahoihin ja lainsäädäntöön pidettiin olennaisena.

	n	Prosentti
Tehdä gallupeja tie- ja liikennealaan liittyen	184	17,8%
Tuottaa uutta tutkittua tietoa keskustelun tueksi	560	54,2%
Järjestää erilaisia kampanjoita	279	27,0%
Tarjota luentoja oppilaitoksille	261	25,3%
Tuottaa opetusmateriaaleja	324	31,4%
Tehdä opasvideoita eri aiheista	364	35,2%
Tehdä podcasteja	92	8,9%
Muu, mikä?	39	3,8%
En osaa sanoa	112	10,8%

Kyselyssä kartoitettiin, mitä muuta Tieyhdistyksen pitäisi tehdä tulevaisuudessa. Enemmistön mielestä uuden tutkitun tiedon tuottaminen koettiin kiinnostavaksi. Lisäksi opasvideot ja opetusmateriaalit saivat kannatusta. Vähiten kiinnostusta oli podcasteihin.

Uinuvan tiekunnan herättäminen

Teksti: Veikko Mitikka, TIKO-tieisännöitsijä

Vatajan yksityistien tiekunta Lahden Nastolassa on perustettu vuonna 1971, mutta tiekunnan kokouksia ei ole pidetty vuoden 2016 jälkeen. Tietä oli hoidettu talkoilla parin tieosakkaan toimesta ja he halusivat, että tielle saataisiin taas toimiva tiekunta. Keväällä 2025 tiekunnan osakas **Reijo Anttila** otti yhteyttä ja halusi, että herättäisiin vanhan tiekunnan toimintaan. Kyse on pienestä tiekunnasta, osakkaita on 10 ja tiellä on pituutta 1,6 km. Haastetta kuitenkin lisäsi kaikkien vanhojen paperien palaminen, joten tiekunnan toiminnan käynnistäminen piti aloittaa tyhjästä. KTJ otteesta selvisi rasitetut tilat ja Reijon kanssa käytiin läpi tiloja ja käyttötarkoituksia. Kiinteistöjen omistajatiedot selvitin Maanmittauslaitokselta.

18.6. pidettiin ensimmäinen kokous, jossa Reijo Anttila valittiin toimitsijamieheksi ja päätettiin tehdä uusi yksiköinti. Kokoukseen osallistui viisi osakasta ja he olivat tyytyväisiä, kun tiekunta saadaan herätettyä henkiin. Samana iltana laitoin vielä yksiköinnin kyselykaavakkeet jakoon sekä tein ilmoituksen Maanmittauslaitokselle tiekunnan vastuuhenkilöstä. Vastausprosentti yksiköintikyselyyn oli hyvä, vaikka muutamaa piti puhelimitse lähestyä, mutta siitä alkoi muodostua runko uudelle yksiköjoalle. Heinäkuun lopulla oli ensimmäinen versio yksiköinnistä valmis. Sitä käytiin Reijon kanssa läpi ja tehtiin tarvittavat muutokset, mm. peltolohkotiedoissa kummitteli vielä edellisen vuoden vuokrasopimukset. Samalla kerralla ajoin tien läpi ja tein merkinnät rumpupaikoista ja muista huomioista. Yksiköintiohjelmalla sai aika hyvän pohjan tehtyä.

27.8. pidettiin seuraava kokous, missä uusi yksiköinti hyväksyttiin yksimielisesti. Tien varrella on neljä pysyvää asuntoa, yksi lomakiinteistö sekä peltoa ja metsää. Samalla valtuutettiin toimitsijamies avaamaan pankkitili. Samassa kokouksessa allekirjoittanut valittiin myös tieisännöitsijäksi.

25.9. pidettiin varsinainen vuosikokous, missä käsiteltiin toimintasuunnitelma ja budjetti. Tämä kokous pidettiin pienellä riskillä, koska yksiköinnillä ei ollut vielä lainvoimaa. Yksiköintilaskelma oli kuitenkin hyväksytty yksimielisesti ilman osakkaiden vaatimia muutoksia. Ajateltiin, että rahaakin pitäisi tiekunnalle saada. Kaikki kulut tähän asti olivat tulleet minulle. Ainoa vanhoista aineistoista säästynyt oli paperinen pankkikirja, jolta löytyi vielä pienoinen summa rahaakin.

Tiekunnan herättäminen vei tässä tapauksessa n. 5 kuukautta. Nopeamminkin kokouksia olisi voinut pitää, mutta yksityistielaisissa kuitenkin määritellään kutsujen lähettämisestä. Yksiköintikin vie oman aikansa, kun osa kyselykaavakkeista tuli takaisin pienellä viiveellä. Sinänsä hauska yhteensattuma oli, että samalta suunnalta tuli toinen tie, mikä myös piti herätellä taas toimimaan. Se prosessi on vielä vaiheessa.

Tieisännöintikoulutuksessa käytiin läpi uinuvan tiekunnan herättämistä. Sieltä löytyivät selvät askelmerkit, miten asian kanssa toimia. Tässä esimerkkitapauksessa täytyi tietoja hakea vähän sieltä ja täältä, mutta aika helposti tietoa sitten löytyi. Nyt kun tiekunta taas toimii, voidaan hakea avustusta kunnossapitoon ensi syksynä Lahden kaupungilta. 

	n	Prosentti
Konferenssien (esim. Väylät & Liikenne, Talvitiepäivät) järjestäminen	334	32,3%
Tie & Liikenne -lehden julkaiseminen	549	53,1%
Yksityistie uutiset-lehden julkaiseminen	687	66,5%
Painetun lehden sijasta digilehti	343	33,2%
Muu, mikä?	23	2,2%
En osaa sanoa	53	5,1%

Tieyhdistys julkaisee kahta lehteä: Tie & Liikenne ja Yksityistie uutiset. Jäsenkyselyn perusteella enemmistö arvostaa lehtiä ja niitä toivotaan tulevaisuudessakin. Noin 30 % vastaajista toivoo konferenssien järjestämistä myös jatkossa.

	n	Prosentti
Facebook	455	44,0%
X	99	9,6%
Instagram	249	24,1%
LinkedIn	145	14,0%
Muu, mikä?	61	5,9%
Minulla ei ole mielipidettä/en käytä somea	419	40,6%

Tieyhdistys on tällä hetkellä neljässä eri somekanavassa: Facebookissa, X:ssä, Instagramissa ja LinkedInissä. Vastauksien perusteella läsnäoloa Facebookissa pidettiin tärkeimpänä. Kannatusta saivat myös Instagram ja LinkedIn. Noin 40 prosentilla ei ollut mielipidettä tai ei käytä somea lainkaan. Avovastausten perusteella moni koki sähköpostin tehokkaana keinona tiedon saannille.

	n	Prosentti
Painettuna lehtenä	617	59,7%
Digilehtenä	492	47,6%

Kysyimme, miten jäsenet haluaisivat saada Tieyhdistyksen lehdet. Hieman vajaa 60 % vastaajista halusi lehdet painettuna. Kuitenkin lähes 48 % voisi lukea digilehteä. Vastaajat saivat valita molemmat vaihtoehdot ja 7,5 % ilmoitti haluavansa sekä painetun että digilehden. Tällä hetkellä Tieyhdistyksen lehdet toimitetaan painettuna ja niistä on luettavissa pdf-versiot Tieyhdistyksen verkkosivuilla. Osa Tie & Liikenne -lehden artikkeleista on myös viety digilehtimuotoon verkkosivuille.

	n	Prosentti
Kyllä	931	90,1%
Ei	13	1,3%
En osaa sanoa	89	8,6%

Jäsenkyselyyn tuli runsaasti avointa palautetta, johon paneudumme ja pyrimme otta-
maan ne huomioon tulevaisuudessa. Vastanneiden kesken arvotut palkinnot on valittu
ja voittajiin on oltu yhteydessä. 

	n	Prosentti
Kyllä	373	60,5%
Ei	244	39,5%

Ne vastaajat, jotka vastasivat aikaisem-
paan kysymykseen ”Painettuna lehtenä”,
saivat lisäkysymyksen siitä, maksaisivatko
he painetusta lehdestä lisämaksun. Noin 60
% vastaajista olisi valmis maksamaan lisä-
maksun. Sen sijaan noin 40 % ei maksaisi
lisämaksua.

< Viimeisenä kysymyksenä jäsenkyselyssä
selvitettiin, onko Tieyhdistys oikealla tiellä.
Suurin osa (90,1 %) vastaajista piti Tieyh-
distyksen suuntaa oikeana.

TILAA
TIEYHDISTYKSEN
UUTISKIRJEITÄ



TIEYHDISTYS
YKSITYISTIE
VÄYLÄT & LIIKENNE
TALVITIEPÄIVÄT

Teksti: Simo Takalammi, Suomen Tieyhdistys

Tiekuntia koskevia oikeustapauksia

Käräjäoikeudet ovat käsitelleet vuoden aikana joukon tiekuntia koskevia kanteita. Tuomioita annetaan vuosittain kymmeniä, joka on noin 57 000 tiekunnan määrässä hyvin pieni määrä.

Käräjäoikeuksien tuomioista on hyvä ottaa opiksi ja esittelemme tässä muutaman tuomion. Oikeudenkäynneissä on monesti ratkaistu muitakin vaatimuksia, mutta nostamme esiin merkittävimmät opit.

Tuomioistuinten antamat tuomiot ovat julkisia, mutta Yksityistie uutiset on poistanut niistä tunnistetietoja. Kopiot tuomioista on kaikkien saatavilla käräjäoikeuksien kirjaamoista.

Käyttömaksun korottaminen

(Varsinais-Suomen KO 9.5.2025 I24/31016)

TIEKUNTA ON LASKUTTANUT vuosittain 15 tiekunnan ulkopuoliselta tienkäyttäjältä 20 € vuosittaista käyttömaksua. Kevään 2024 kokouksessa henkilöiden A ja B käyttömaksua päätettiin korottaa 30 eurolla 50 euroksi heidän suuremman tienkäyttönsä perusteella. Muiden käyttömaksuna säilyi 20 €. Varsinaisten tieosakkaiden vuosittaiset tiemaksut vaihtelevat 15–863 € välillä.

KÄRÄJÄOIKEUS HYLKÄÄ KANTEEN

Tienkäyttäjät A ja B nostavat Varsinais-Suomen käräjäoikeuteen kanteen, jossa vaativat 30 € korotusten kumoamista.

A ja B perustelevat kannettaa mm. käyttömaksun maksajien yhdenvertaisuudella ja epäilevät kyseessä olevan hoitokunnan puheenjohtajan henkilökohtaisen kiusanteon. A kertoo käyttäneensä tietä noin 20 kertaa vuodessa ja B 100 kertaa, mutta kertovat, ettei tiekäyttömäärä ole lisääntynyt menneisiin vuosiin verrattuna

Tiekunta kertoi vastineessaan korotuksen perustuvan lisääntyneeseen tienkäyttöön eikä kiusantekoon.

Käräjäoikeus katsoi todistelun olleen ristiriitaista, eikä luotettavaa näyttöä ollut saatavilla. Käräjäoikeus piti kuitenkin näytettynä A:n ja B:n käyttäneen tietä koko pituudeltaan ja A:n kulkeneen sekä kuorma-autolla että työkoneilla. Käräjäoikeus piti käyttömaksuja kohtuullisina verrattuna osakkaiden tiemaksuihin. Käräjäoikeus ei myöskään löytänyt näyttöä kiusanteosta käyttömaksujen määräämisessä.

Käräjäoikeus hylkäsi kanteen. A ja B velvoitettiin maksamaan tiekunnan oikeudenkäyntikulut 2300 €. Lisäksi heidän omat kulunsa olivat 6600 €, jotka jäivät heidän vastattavakseen.

A ja B ovat valittaneet tuomiosta Turun hovioikeuteen. Asian käsittely on kesken.

Käyttömaksu tieyksiköihin kuulumattomasta maa-aineksen kuljetuksista

(Turun hovioikeus 13.2.2025 S23/1553)

YKSITYISTIEUUTISTEN VUODEN 2024 numerossa esitelty käräjäoikeuden ratkaisu on edennyt Turun hovioikeuteen.

SATOJA AUTOKUORMIA MAANAJOA

Tieosakas oli ajattanut satoja autokuormia tiekunnan ulkopuolisen navetan työmaahan liittyviä maa-aineksia. Tiekunta katsoi, ettei liikenne sisälly tieosakkaan maa- ja metsätalouden painolukuun ja arvioi ajetuksi määräksi 600–800 autokuormaa. Tiekunta määräsi 7 776 € käyttömaksun.

Tiekunta kertoi tieosakkaan yksiköiden perustuvan 12,91 hehtaariin viljelysmaata ja 12 hehtaariin metsämaata sekä 3 km käyttömatkaan. Tiekunta kertoi tulkinneensa, että suuri määrä maa-aineisten kuljetuksia ei kuulu em. yksiköiden mukaiseen toimintaan. Tiekuunnan laskelman mukaan käyttömaksun määräämisessä on käytetty tiekunnan 0,12 euron yksikköhintaa per tonnikilometri.

KÄRÄJÄOIKEUS PÄÄTYI TIEKUNNAN KANNALLE

Tieosakas nosti moitekanteen Kanta-Hämeen käräjäoikeuteen ja vaati tiekunnan päätöksen kumoamista, mutta tunnusti ajattaneensa 500 kuormaa maa-aineksia. Lisäksi tieosakas vaati hänelle syntyneiden 8 360,18 euron oikeudenkäyntikulujen määräämistä tiekunnan korvattavaksi.

Perusteluissaan tieosakas vetosi tiekunnan hyvään taloudelliseen tilaan ja kertoi tilikauden tuloksen muodostuvan yli 11 000 euroa ylijäämäiseksi, jos hänen maksunsa maksettaisiin. Edelleen tieosakas kertoi korjanneensa vaurioitunutta tietä oma-aloitteisesti ja kertoo parannustyön kulujen ja murskeiden yhteisarvon ylittävän käyttömaksuna vaadittun 7 776 euron määrän.

Käräjäoikeus piti riidattomana tieosakkaan käyttäneen tietä kuljetuksiin, jotka ylittävät huomattavasti sen minkä perusteella hänelle on määrätty tieyksiköt. Edelleen käräjäoikeus piti merkityksellisenä tiekunnan talouden mahdollista ylijäämäisyyttä eli sillä ei ole vaikutusta velvollisuuteen maksaa käyttömaksua kuljetuksista.

Käräjäoikeus totesi, että osakas ei voi tiekuntaa sitovasti itse päättää, miten velvoitteen sa tiekuntaa kohtaan täyttää. Näin omin luvun tehty tienparantaminen ei vähennä velvollisuutta käyttömaksun maksamiseen.

Käräjäoikeus katsoo riidattomaksi 500 kuorma-autollisen suuruisen liikenteen, jonka

tieosakas Y on myöntänyt ajattaneensa kyseessä olevaa tietä pitkin. Käyttömaksun laskentaperuste on riidaton, koska tiekunta on esittänyt yksityiskohtaisen laskelman, miten kuormista syntyvät tonnikilometrit on laskettu. Y:n myöntämän 500 kuorman perusteella käyttömaksun määrä on 6 480 euroa.

Tien korjaustöiden osalta käräjäoikeus on lukenut tiekunnan kokouksen pöytäkirjaa tarkasti ja toteaa, että kyse on ollut vain tarjouksesta Y:tä kohtaan, eikä siitä ole syntynyt sitovaa päätöstä.

Tieosakas hävisi kanteensa, eikä käyttömaksun suuruuteen tehty pieni alennus muuta tilannetta. Y velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut tiekunnalle.

Käräjäoikeus tuomitsi tieosakkaan maksamaan tiekunnalle käyttömaksua 6 480 euroa ja sen lisäksi korvaamaan tiekunnan oikeudenkäyntikuluja 8 247,24 euroa.

HOVIOIKEUS TULKITSI TOISIN

Tieosakas valitti käräjäoikeuden päätöksestä Turun hovioikeuteen.

Tieosakkaan mukaan käyttömaksua voidaan periä vain tienpitokustannusten kattamiseksi ja kiisti maa-aineisten kuljettamisen lisänneen tienpidon kustannuksia. Lisäksi hänen mukaansa tiekunnan päätös oli lainvastainen ja loukkasi tieosakkaiden yhdenvertaisuutta.

Tiekunta vaati valituksen hylkäämistä.

Hovioikeus katsoi, että käyttömaksun on perustuttava kunnossapitokustannuksien kasvamiseen. Hovioikeuden mukaan tie oli ennen maa-aineskuljetuksia ollut heikossa kunnossa, eivätkä tiekunnan kunnossapitotoimet, kuten lanaus, ei johtuneet maa-aineskuljetuksista, vaan jo niitä edeltäneestä tien heikosta kunnosta.

Hovioikeus piti uskottavana tieosakkaan kertomusta siitä, että hän oli maa-aineskuljetustensa aikana kunnostanut tietä.

Näin hovioikeus katsoi, ettei tieosakkaan maa-aineskuljetukset olleet lisänneet kunnossapitokustannuksia, joten käyttömaksu on lakiin perustumaton. Hovioikeus piti liki tiekunnan vuosibudjetin suuruista käyttömaksua osakkaiden yhdenvertaisuutta loukkaavana.

ASIA ETENEE KORKEIMPAAN OIKEUTEEN

Korkein oikeus on myöntänyt asiassa valitusluvan ja ottaa asian käsittelyynsä. Korkeimman oikeuden ratkaisu on odotettavissa vuoden 2026 loppupuolella ja palaamme asiaan seuraavassa lehdessämme.

KKO (2025:54) ratkaisu yksityistien läpiajavan bussilinjan käyttömaksusta

Kunta järjesti yksityistien kautta kulkevan bussireitin.

A:N TIEKUNTA OLI MÄÄRÄNNYT yksityistielain mukaisen käyttömaksun B Oy:lle, joka harjoittaa kunnan tilaamaa linja-autoliikennettä reitillä, joka kulkee A:n tiekunnan yksityistien kautta. Säännöllisen reittiliikenteen liikennemäärän perusteella tiekunta asetti liikennöitsijälle 18 000 € vuotuisen maksun.

Liikennöitsijä nosti kanteen käräjäoikeudessa ja vaati käyttömaksun kumoamista ja toissijaisesti käyttömaksun alentamista. Käräjäoikeus katsoi, että linja-autoreitin liikenteessä kysymys on tieosakkaiden liikenteestä ja kumosi käyttömaksun määräämistä koskevat tiekunnan päätökset.

Vastineessaan tiekunta painotti bussiliikenteen olevan liiketoimintaa ja avointa kaikille matkustajille.

Käräjäoikeus hyväksyi liikennöitsijän kanteen ja kumosi tiekunnan päätöksen. Liikenteestä 90 % oli kunnan koululaisilleen ostamia kuukausilippuja ja loputkin toisen asteen opiskelijoita. Näin liikenteen katsottiin olevan asukkaiden koulukyytejä ym. palvelevaa liikennettä, joka oli huomioitu asuinkiinteistöjen yksiköinneissä.

KORKEIN OIKEUS MYÖNSI VALITUSLUVAN JA OTTI ASIAN KÄSITELTÄVÄKSEEN

Pääkysymys: voidaanko liikennöitsijän käyttöä pitää tieosakkaan hyväksi tapahtuvana tienkäyttönä?

KKO tulkitsi asiaa niin, että **liikenteen on perustuttava tieosakkaan toimeksiantoon ollakseen kiinteistön käyttöön liittyvää liikennettä**. Muussa tapauksessa bussiliikenne on ulkopuolista liikennettä ja yksityistien käyttämistä koskeva mahdollisuus asettaa tois-
tuville tai raskaille kuljetuksille on tiekunnan päätettävissä.

Kunnan järjestämä koulukyyti oli kaikille avointa julkista liikennettä eikä palvelut sellaisenaan kulkemista tietyille kiinteistöille ja se ei ollut kohdennettavissa yksilöityihin tieosakkaisiin. Sillä seikalla, että bussin kyydissä ei kulkenut juuri muita kuin koululaisia, ei ollut asiassa merkitystä.

Käyttömaksun suuruutta koskevalta osin asia palautettiin Itä-Uudenmaan käräjäoikeuteen.



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/yksityistie-ansiomerkki

“Omille teille” yli 30 vuoden kokemuksella

Ohjelmistoja
tiekuntien hallintoon

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



Matriset Oy

p. 040 558 9137

sales@matriset.fi

www.matriset.fi



Valtionavustusten jatkuvuus puhutti Yksityisteiden lossipäivässä

Teksti ja kuva: Akseli Kotila, Suomen Tieyhdistys

Suomen Tieyhdistys ja Saaristoasiain neuvottelukunta järjestivät kuudentta kertaa Yksityisteiden lossipäivän. Tällä kertaa kokoonnuimme merellisessä Suomenlinnassa. Suomessa on 19 tiekuntaa, joiden lossit saavat valtiolta yksityistieavustusta. Lisäksi on useita tiekuntia, jotka ylläpitävät lossejaan omakustanteisesti. Lossit sijaitsevat pääasiassa Saaristomereillä ja Saimaan alueella.

Tilaisuuden avasi Suomen Tieyhdistyksen toimitusjohtaja **Simo Takalammi**. Yksityistielossien valtionavustukset olivat tänäkin vuonna ajankohtainen aihe.

”Vaikka taloudellinen tilanne on tiukka, uskon, että avustusmäärissä päästään tulevaisuudessa ylöspäin. Kyse on kuitenkin miljoonista eikä miljardeista”, Takalammi muistuttaa.

Yksityistielossien valtionavustukset ja niiden jatkuvuus herättivät läsnäolijoiden kesken vilkasta keskustelua. Avustuksiin toivottiin yksimielisesti pitkäjänteisyyttä. Vuoden 2025 talousarviossa yksityistieavustuksiin on osoitettu 6,8 milj. euroa, josta lossien tukiosuus on 3,4 milj. euroa.

Tukiprosentteihin tulossa muutoksia

Liikenne- ja viestintäministeriön erityisasiantuntija **Laura Rantanen** avasi Yksityistielossien tulevaisuuden näkymiä Liikenne 12 -suunnitelman näkökulmasta. Liikenne 12 -suunnitelmalla tarkoitetaan 12-vuotista strategista suunnitelmaa liikennejärjestelmän kehittämisestä. Se pitää sisällään kuvauksen liikennejärjestelmän nykytilasta, vision tulevaisuudesta sekä tavoitteet ja toimenpiteet niiden saavuttamiseen. Tällä hetkellä päivitys vuosille 2026–2037 on valmisteltavana.

Rantanen avasi puheenvuorossaan Valtioneuvoston asetusta yksityistiestä (1069/2018), mikä mahdollistaa korkeammat valtionavustukset vuoden 2025 loppuun saakka. Tienparannushankkeissa tukea voidaan myöntää enintään 70 prosenttia, merkittävässä siltakohteissa 85 prosenttia ja lauttapaikkojen käyttö- ja kunnossapitokustannuksiin 85 prosenttia, mutta kuitenkin vähintään 80 prosenttia.

Vuoden 2026 alusta avustusten enimmäismäärät palautuvat aiemmalle tasolle: tavanomaisten tienparannusten kohdalla 50 prosenttiin, siltahankkeissa 75 prosenttiin ja lauttapaikoissa 80 prosenttiin. Samalla lauttapaikka-avustuksen vähimmäismäärästä luovutaan kokonaan.

Turvaa losseille

Vakuutusyhtiö Gardin **Pauliina Vilppola** kertoi lossien vakuuttamisesta, yleisistä vahingoista sekä avasi vakuutusten hintojen muodostumista.

”Rantautumisiin nähden vajaan kymmenen vuoden aikana on sattunut vain pieni määrä vahinkoja. Suurimmat kaskovahingot liittyvät yleensä konevikaan, yhteentörmäykseen tai karilleajoon. Korvausmäärät riippuvat aina vahingon laajuudesta



➤ Tie kuntien vastuuhenkilöt esittäytyivät ja jakoivat ajankohtaiset kuulumiset.

ja ne voivat olla muutamasta tuhannesta aina satoihin tuhansiin asti”, Vilppola korostaa.

Jokaisen lossitiekunnan vakuutustarve on yksilöllinen. Vakuutusten hinnat vaihtelevat tilanteen mukaan, ja niihin vaikuttavat muun muassa aluksen paino, henkilömäärä, vuosimalli, liikennöintiaika, alustyyppi, omavastuut ja aikaisemmat vahingot.

Tiekunta työnantajana

Kun tiekunta palkkaa lossin kuljettajan, tulee siitä myös työnantaja. Se tuo mukanaan vastuuta ja vaatimuksia. Kokemuksia lossitiekunnan hallinnoimisesta kertoi **Trygve Löfroth** Sandön tiekunnasta.

Työnantajana tiekuntia velvoittavat lukuisat lait ja määräykset. Lisäksi on myös noudettava losseja koskevaa yleissitovaa työehtosopimusta. Hallinnoinnin apuna Sandön tiekunnassa on käytetty työaika-järjestelmää, josta esimerkkinä mainitaan Työvuorovelho-ohjelmisto. Löfroth kertoo, että ulkopuolisen avun käyttämisestä on saatu arvokasta apua. Niihin ovat kuuluneet tieisännöitsijän ja tilitoimiston palvelut.

Sujuva yhteistyö eri osapuolten kanssa on tärkeää onnistuneessa tiekunnan hal-

linnoinnissa, mutta sitäkin tärkeämpää on työntekijöiden hyvinvointi.

”Tyytyväiset ja hyvinvoivat lossikuljettajat ovat avain hyvin toimivaan liikenteeseen”, Löfroth ohjeistaa.

Saaristo-ohjelma tähtää parempaan saavutettavuuteen

Saaristoasiain neuvottelukunnan kuulumisia toi **Elina Auri**, joka kertoi uudesta Saaristo-ohjelmasta. SANK laatii valtakunnallisen Saaristo- ja vesistöalueiden kehittämisohjelman kausittain. SANK on parlamentaarinen neuvottelukunta, jonka jäsenet ovat kansanedustajia.

Kehittämistyötä on ohjannut visio ”Hyvinvoiva saaristo kansallisena rikkautena, nyt ja tulevaisuudessa”. Uuden Saaristo-ohjelman yksi strateginen tavoite on saariston fyysisen ja digitaalisen saavutettavuuden parantaminen.

”Tavoitteena on huolehtia saaristolii-kenteen kaluston ajantasaisuudesta ja ympäristöystävällisyydestä. Pyrimme myös vaikuttamaan siihen, että kriittisesti tärkeiden yksityistielossien valtionapu vakiinnutetaan pysyvästi määräaikaisten asetusten mukaiselle tasolle”, Auri toteaa.

Auri kertoi myös Saaristolain uudistuksen etenemisestä. Nykyisten arvioiden mukaan päivitetty laki on tarkoitus saada voimaan vuonna 2027. SANK osallistuu valmisteluun kommentoimalla lakiluonnoksia valmistelun aikana.

Noin 210 000 ylitystä vuodessa

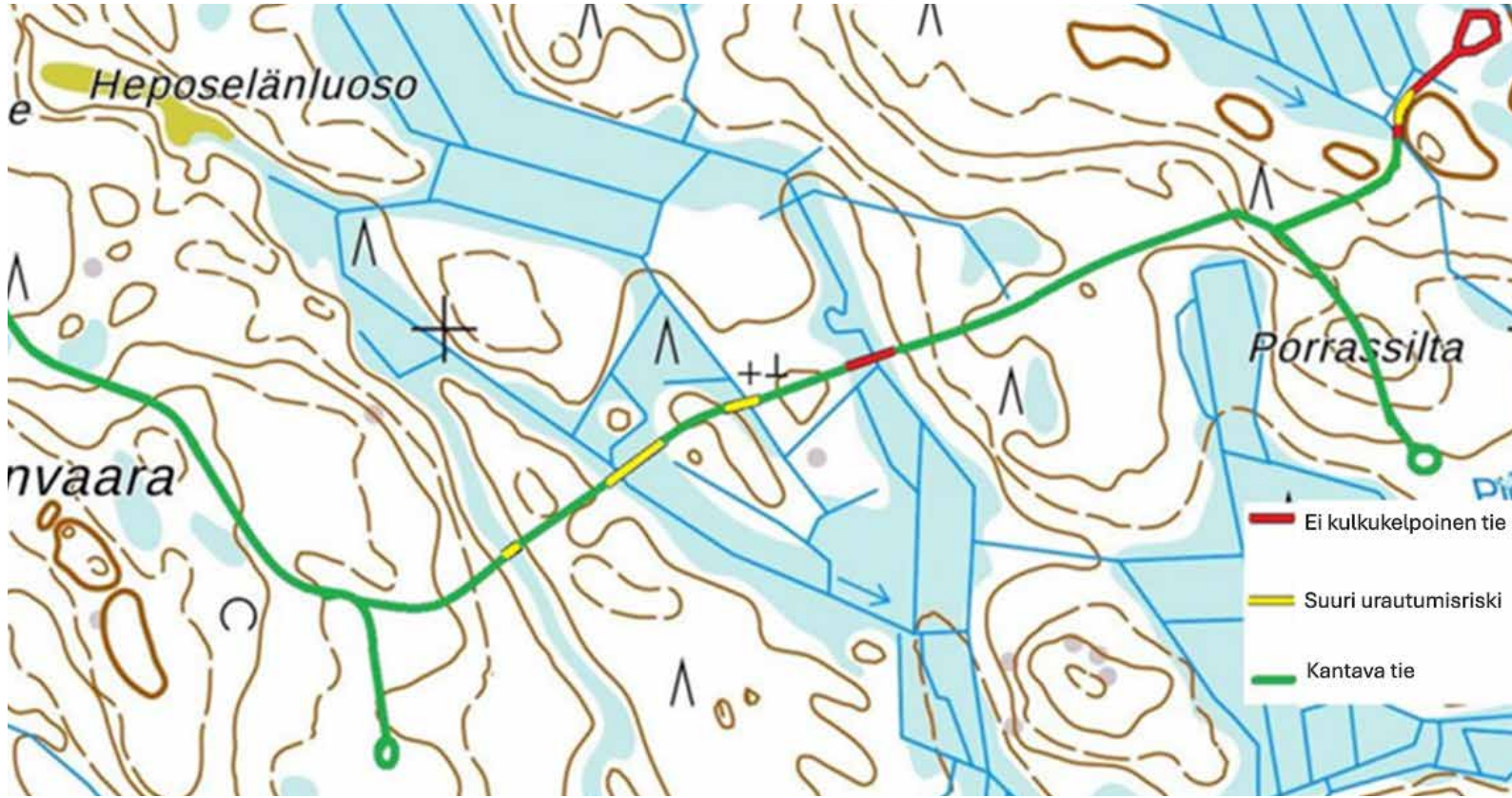
SANK:n yksityistielossityöryhmän puheenjohtaja **Eeva-Liisa Inkeroinen** korosti omassa puheenvuorossaan saaristoliikenteen yhteiskunnallista merkitystä. Losseilla ja lautoilla tehdään noin 210 000 ylitystä vuodessa ja niitä käyttää 1,3 miljoonaa ajoneuvoa.

Inkeroinen painotti, että yksityistielossien tukemiseen tarvitaan pitkäjänteisyyttä.

”On äärimmäisen tärkeää, että meillä on selkeä viesti poliitikoille ja virkamiehille. Kyse on ihmisten elinolosuhteista, he tarvitsevat vakautta ja tietoa tulevaisuuden kustannustasosta”, hän totesi.

Ensi vuonna Savonlinnan suunnalla

Toukokuussa 2026 kokoonnuimme Savonlinnassa. Seuraa Tieyhdistyksen tapahtumakalenteria – ilmoitamme tulevasta ajankohdasta ja ohjelmasta alkukeväästä. 📌



➤ Esimerkkikuva (tulevaisuuden) dynaamisesta kuljetuskelpoisuuskartasta, jossa kuljetuskelpoisuus tien eri kodissa luokitellaan ajankohdan, säätilan ja tien ominaisuuksien mukaan kolmeen väriin ja kelpoisuusluokkaan (ei kulkukelpoinen, suuri urautumisherkkyys, kantava tie) (Lähde: Take me home country road -hanke)

Datan avulla turvallisempia ja toimivampia kuljetuksia yksityisteillä

Teksti ja kuvat: Pirjo Venäläinen, Metsäteho Oy ja Jari Andersin, Maanmittauslaitos

Yksityistiet kattavat noin 75 % Suomen tie- ja katuverkosta, ja ne ovat merkittävässä roolissa mm. eri elinkeinojen raskaissa kuljetuksissa, sähkö- ja televerkkojen huollossa ja pelastustoimen liikennöinnissä. Raskaiden ajoneuvojen kuljetussuunnittelussa tarvitaan paljon tietoa yksityisteiden ominaisuuksista, jotta kuljetusreitit ja kuljetusten ajankohta osataan valita oikein. Näin varmistetaan liikennöinnin turvallisuus ja tehokkuus sekä vältetään tiestöön tulevia vaurioita.

Yksityistietietojen ylläpidon ja hyödyntämisen kehittäminen edellyttää eri toimijoiden laajaa yhteistyötä. Fintrafficin vetämän Liikenteen dataekosysteemin osana toimii Yksityistietietojen palvelualue (YTPA) -työryhmä, johon osallistuu kymmeniä yritys- ja julkisen sektorin, yhdistysten ja tutkimuslaitosten edustajia. Työryhmän keskeistä toimintaa ovat yksityistietietojen nykytilan seuranta, tiedonvaihto teeman tutkimushankkeiden välillä ja vuosittaiset Tietietofoorumit.

Työryhmälle olennaista on myös tunnis-

taa uusia tarpeita tietiedoille ja tiedontuottamisen uusia menetelmiä. Tulevaisuudessa esimerkiksi kuljetusten päästöseuranta, ilmastonmuutos sekä liikenteen automaatio- ja tekoälykehitys voivat asettaa tiedon sisällölle ja tarkkuudelle uudenlaisia vaatimuksia. Toisaalta esimerkiksi kaukokartoitusmenetelmien avulla saadaan aiempaa tarkempaa tietoa yksityistieominaisuuksista.

Yksityistietiedon lähteitä

Kaikille avoimia yksityistietiedon lähteitä ovat Maanmittauslaitoksen Kansallinen maastotietokanta ja Väylävirastolta Fintrafficin vastuulle 1.1.2026 siirtyvä Digiroad. Järjestelmistä on saatavissa pysyväluonteisia tietoja mm. teiden leveyksistä, ajorajoi- tuksista ja esterakennelmista. Suomen metsäkeskuksen ylläpitämään yksityisteiden karttapalveluun on koottu tietoa yksityisteiden ja niiden siltojen kunnosta. Ilmatieteen laitoksen sääpalveluista voi seurata syrjäisilläkin alueilla paikallista säätilannetta ja -ennusteita. Fintrafficin uusi liikennedatan

Datakatalogi kokoaa yhteen paikkaan tietoa sekä julkisen että yksityisen liikenne- ja tiedatan lähteistä. YTPA-työryhmä päivittää vuosittain tilannekatsauksen yksityistietietojen lähteistä ja kokoaa linkit lähteisiin työryhmän internetsivulle.

Tutkimuksilla parannetaan käsitystä yksityisteiden kunnosta

Sorapäälysteisten yksityisteiden kuljetuskelpoisuus raskaalle kalustolle vaihtelee paljon vuodenajoinnain lämpötilojen ja saateisuuden vaihtelun mukaan. Kuljetusten suunnittelua varten tiestön kuljetuskelpoisuuden tilannetta ja tulevaa kehitystä olisi tarpeen ennakoita nykyistä paremmin. Tällöin raskaat kuljetukset voitaisiin kohdentaa niihin ajankohtiin, jolloin tiet ne kestävät.

Kuljetuskelpoisuutta ja yleensäkin yksityisteiden kuntoa analysoivien mallien kehitystä tehdään parhaillaan Luonnonvarakeskuksen vetämässä Northern Traffic Lights -hankkeessa, Aalto-yliopiston vetämässä ModyFroad-hankkeessa ja Itä-Suomen yliopiston vetämässä SoilSeason-hankkeessa.

Tutkimustiedon pohjalta on tavoitteena kehittää kuljetusten suunnitteluun käytännön työkaluja, jotta kuljetuskelpoisuuden vaihtelut voidaan ottaa huomioon. YTPA-työryhmä seuraa yksityistieteeman tutkimushankkeiden etenemistä.

Tietietofoorumit kokoavat yhteen alan toimijat

Vuosittain järjestettävissä Tietietofoorumeissa kerrotaan yksityistietietojen ajankohtaisista tutkimushankkeista, lainsäädäntömuutoksista, käyttöesimerkeistä ja sovelluksista. Tietietofoorumit ovat ilmaisia ja niiden kutsulistalle voi ilmoittautua YTPA-työryhmän internetsivun kautta.

Mukaan YTPA-toimintaan?

YTPA-työryhmän toiminta on avointa ja ilmaista kaikille toimijoille. Kutsut työryhmän kokouksiin löytyvät Liikenteen dataekosysteemin internetsivulta. YTPA-työryhmän aineistot, linkit tietolähteisiin ja Tietietofoorumien esitykset löytyvät sivulta www.ytpa.fi.



➤ Suomen metsäkeskuksen TIESIT-hankkeen siltojen kuntoinventoinnissa tunnistettiin huonokuntoinen silta, jonka tiekunta korjasi. Sillan kuntotiedot päivitettiin Yksityistiet-karttapalveluun. (Kuvat Hannu Ulvinen)

Tiehöylä vai lana?

Teksti: Teuvo Taura, Suomen Tieyhdistys | Kuva: Esa Halttunen

Sorateiden hoidossa on käytetty sekä tiehöylää että lanaa vuosikymmeniä, mutta tutkittua tietoa siitä, kummalla saadaan parempi lopputulos ei ole ollut käytettävissä. Voisi perustellusti olettaa, että vielä parikymmentä vuotta sitten tiehöylä oli selvästi tehokkaampi kuin lana. Nykyinen traktorikalusto on mahdollistanut järeämpien lanojen käytön, joten ero lieenee kaventunut. Yksityisteillä lana on kuitenkin ollut aina ylivoimaisesti enemmän käytetty kone. Yhtenä syynä on ollut kaluston saatavuus. Lanoja on jokaisen kunnan alueella useampia, mutta höyliä vain muutamia maakuntaa kohden.

Vuosina 2021–2023 Väylävirasto suoritti tutkimuksen Iisalmen ja Kiteen hoitourakoissa tiehöylän ja lanan eroista. Tutkimus perustui projektipäälliköiden havaintoihin, tasaisuusmittarilla tehtäviin mittauksiin sekä asiakaspalautteeseen. Puolet urakka-alueen teistä hoidettiin lanaamalla ja puolet höyläämällä.

Tutkimuksessa ei syntynyt niin isoja eroja, että sen perusteella voisi toisen laitteen julistaa paremmaksi kuin toisen. Tutkimuksessa kuitenkin nähtiin, että tien rungon kunnan merkitys soratien kuntoon on selvästi suurempi kuin muokkauksessa

käytetyn menetelmän (höylä/lana) tyyppi. Tutkimusraportti löytyy netistä hakusanalla *Tiehöylä ja lana sorateiden hoidossa*.

Mutta miten näkee asian urakoitsija? Pirkanmaalla Sastamalan kaupungissa tukikohtaa pitävällä Konepalvelu Väissi Oy:llä on sekä uudehko 18 tonnin tiehöylä että 5,5 tonnia painava lana, missä on takapyöräpakkeri. Sen tehtävänä on tiivistää murske lanauksen jälkeen.

Urakoitsija Matti Väissi, millaisille yksityisteille tiehöylä soveltuu?

”Tärkeimpänä asiana on kulutuskerroksen riittävyys. Sitä pitää olla niin paljon kuin syvimmat montut ovat, mutta kuitenkin vähintään 7 cm, jotta tie saadaan haluttuun muotoon ja montut pois. Tien kapeus sen sijaan ei ole yleensä ongelma ai-
van pienimpiä teitä lukuun ottamatta. Emä-
terän oikealla säätämällä saadaan murske
jäämään tien keskikohtaan paremmin kuin
lanalla. Myös reunapalteiden poisto onnistuu
paremmin. Höylä toki vaatii kuljetta-
jalta vielä enemmän kokemusta kuin isoin-
kaan lana. Höylän terä leikkaa siitä mihin
se on säädetty, joten sillä pystyy taidoton
kuski myös pilaamaan tien.



Yksityisteillä lana on ylivoimaisesti enemmän käytetty kone.

Lanan hyvä ominaisuus on murskeen parempi sekoittuvuus, kun teriä on enemmän kuin höylässä. Lisäksi traktori-lanayhdistelmän pintapaineet ovat pienemmät, joten se soveltuu keli-rikko-ai-
kanaan paremmin heikosti kantavien teiden hoitoon. Tienpinnan kuperissa taitekohdissa lana pyyhkäisee murskeet pois, mutta höylällä saadaan mäennyppylöillekin jäämään mursketta.

Maanteillä käytämme yleensä molempia koneita. Höylällä murske irrotetaan ja tehdään oikeat kallistukset. Lana tulee perässä, sekoittaen ja tiivistäen murskeen.”

Tiekuntia Väissi kehottaa yhteistyöhön. Tien höyläyskustannuksia saadaan alemmaksi, jos useampi tiekunta on mukana tilauksessa. Tällöin siirtokustannus jakautuu useammalle taholle. ✓

- YLI 30 VUODEN KOKEMUS KANTAVUUSMITTAUSPALVELUISTA -

PALVELUITAMME

Kantavuusmittauspalvelut pudotuspainolaitteella, levykuormituslaitteella sekä Loadmanilla

Kunnossapidon alue-urakoiden laadunvalvonta

Kantavuusmittaukset yksityisteiden perusrakennusten suunnitteluun

Liikenteenohjaukset ja törmäysvaimennin



PANK-HYVÄKSYTTY KIVAINESLABORATORIO
KIVI-LABRA OY
KIVILABRA.FI

West Coast Road Masters Oy

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

**ROAD
MASTERS**
roadmasters.fi



» Tasoristeys Ankeriasjärventiellä.

Tasoristeysturvallisuustilanne on kääntynyt parempaan päin

Teksti ja kuva: Kaisa-Elina Porras, Väylävirasto

Tasoristeysonnettomuusmäärät ovat vähentyneet viime vuosina. Osaltaan voidaan kiittää Väyläviraston systemaattista tasoristeysturvallisuuteen liittyvää tiedotustyötä, mutta myös tehtyjä toimenpiteitä, joilla on saatu poistettua ja parannettua tasoristeyskohtia valtion rataverkolla. Erityiskiitokset kuuluvat tienkäyttäjille, joiden liikennekäyttäytyminen näyttää ainakin tasoristeysten osalta parantuneen.

Tasoristeysonnettomuuksien määrä on laskenut jo muutaman vuoden ajan, ja juttua kirjoittaessa vuoden 2025 onnettomuusmäärä näyttää jäävän historiallisen pieneksi. Vuosina 2022–2023 onnettomuuksia tapahtui kolmetoista, mutta vuonna 2024 enää kymmenen. Vuosi 2024 oli myös ensimmäinen, jolloin kukaan ei kuollut tasoristeysonnettomuudessa.

Miten tähän on päästy? Vuonna 2018 Väylävirasto (silloin Liikennevirasto) perusti tasoristeysohjelman, jonka tarkoituksena on poistaa ja parantaa tasoristeyskohtia yli 500 kappaletta. Tasoristeysohjelman lisäksi tasoristeyskohtia parannetaan kunnossapidon toimenpitein sekä erillisrahoitteisissa hankkeissa. Tasoristeystyöhön käytetään noin 12–15 miljoonaa euroa/vuosi. Käytännössä Väyläviraston rataverkolla parannetaan tai poistetaan useita kymmeniä tasoristeyskohtia vuosittain.

Toinen merkittävä asia on systemaattisesti toteutettu tasoristeysturvallisuuteen liittyvä viestintä. Tämä on Väyläviraston velvollisuuskin, mutta kun on nähty kaiken tehdyn työn vaikuttavan suoraan onnettomuusmääriin, virastolla on myös halu jatkaa tällä polulla. Tavalliselle kulkijalle tämä

työ näkyy muun muassa tasoristeyskampanjoina somessa, radiossa, YLE:n tv-kanavilla sekä elokuvateattereissa.

Liikennekäyttäytymisellä on suora vaikutus tasoristeysonnettomuuksiin

Vaikka kehitys on ollut ilahduttavaa, suunta voi muuttua nopeastikin. Syyt tähän ovat inhimillisiä: tasoristeyskohtia ylittävät ihmiset. Alla saattaa olla rekka, henkilöauto, filari tai mopo, mutta vielä toistaiseksi näitä kuljettavat ihmiset. Ja kun ihminen laitetaan tieliikenteeseen ja sotketaan mukaan rautatieliikenne, onnettomuusriskit kasvavat.

Tasoristeyskohtien ylittäjän vastuulla on varmistaa oman ylityksensä turvallisuus. Tiellä liikkuvat ja tasoristeyskohtia ylittävät eivät usein tule ajatelleeksi, että radalla

liikkuva kalusto ei pysty väistämään. (Ja muistutettakoon tässä, että ei sen kuulukaan väistää, sillä radalla liikkuvalla kalustolla on aina etuajo-oikeus.) Kun siis saavut tasoristeyskohtaan hidasta vauhtiasi, jotta pystyt tarvittaessa pysähtymään turvallisesti ennen raiteita tai puomia. Tarkista molemmista suunnista, ettei radalla ole liikennettä ja vasta tämän jälkeen ylitä rata ripeästi. Ole erityisen tarkkana, jos tasoristeyskohtaan muodostuu jonoa – pidä huoli, ettet jää tasoristeyskohtaan keskelle. Älä räplää kännykkää tai radiota, vaan keskity olennaiseen. Junat liikkuvat nopeasti ja lähes äänettömästi ja painavat tonneja. Anna junan mennä ja jatka sen jälkeen matkaasi, ja elämääsi. ▼



YKSITYISTEIDEN TALVIPÄIVÄ 11.2.2026

klo 9.30–15.00

Jyväskylän Paviljongissa

Ohjelmassa ajankohtaista asiaa yksityisteistä! Aiheina mm. tienpito ja yksityistieavustukset. Kohokohtana luento tuoreimmista oikeustapauksista.

Ilmoittaudu osoitteessa: tieyhdistys.fi/tapahtumat

Jäsenhinta: 94 €, muut 110 € (sis. alv).

Hintaan sisältyvät aamukahvi, lounas sekä pääsy Talvitiepäivien ja Viherpäivien suurnäyttelyyn.



TALVITIEPÄIVÄT 11.–12.2.2026

Jyväskylän Paviljongissa

Talvitiepäivillä pääset kuulemaan kokeneiden ammattilaisten innostavia puheenvuoroja ja oppimaan käytännön vinkkejä sekä tutustumaan ammattilaisnäyttelyyn ja työnäytöksiin.

Ilmoittaudu osoitteessa: tiepaivat.fi/ilmoittautuminen

Tiekunnan tarpeelliset tietolähteet

Yksityisteiden hallinto

Tiekunta ja tieosakas 2025 (uudistettu painos julkaistiin tammikuussa 2025)

45 € - Tieyhdistyksen jäsenille 37 €

Yksityistien kunnossapito

Kunnossapitotöiden suunnittelun ja toteuttamisen perusteet

40 € - Tieyhdistyksen jäsenille 32 €

Yksityistien parantaminen

Suunnittelun ja toteuttamisen perusteet

54,99 € - Tieyhdistyksen jäsenille 47 €

**Tee tilaus
osoitteessa
[tieyhdistys.fi/
julkaisutilaukset](https://tieyhdistys.fi/julkaisutilaukset)**

