

# YKSITYISTIE uutiset

Yksityistieasioiden tiedotuslehti • Julkaisija Suomen Tieyhdistys

2014



**Ajoneuvojen mitat ja massat muuttuivat s. 3**

**Mitä tiekunnan kannattaa tehdä s. 4**

**Valtiolta 8 miljoonaa yksityistieavustuksiin s. 6**

**Yksityisteiden tulvavahingoista s. 9**

**Yksityistie ja verotus s. 10**



Mielestämme metsänomistamisen tulee olla nautinnollista, helppoa ja tuottavaa.

OTSO on tiepalvelujen kokenein konkari, jolta saat kaikki tarvitsemasi palvelut niin halutessasi vaikka avaimet käteen periaatteella.

## OTSO

- suunnittelee ja rakentaa uudet tiet
- perusparantaa vanhat tiet
- hoitaa tiekuntien vuosikokoukset ja muut hallintoon liittyvät työt
- laatii ja ylläpitää tiekuntien yksikkölaskelmat

[asiakaspalvelu@otso.fi](mailto:asiakaspalvelu@otso.fi)  
[www.otso.fi](http://www.otso.fi)

## Matriset Oy

Ohjelmistoja tiekunnille  
20 vuoden kokemuksella

Hoida tiekuntasi asiat Internetissä tai lataa ohjelma koneellesi!

Monipuolisia ominaisuuksia mm.

- yksiköinti • maksuunpanoluettelo
- tieyksikkömaksujen laskutus
- käyttömaksut • Finvoice-verkkolaskut
- kokouskutsut • äänestysluettelot
- kirjanpito • postituspalvelu • tiekunnan kotisivut

Kysy lisää asiantuntijaltamme, niin valitaan tiekunnallenne sopivin vaihtoehto.

Puh. 040 5589 137

[sales@matriset.fi](mailto:sales@matriset.fi) [www.matriset.fi](http://www.matriset.fi)

# Pääkirjoitus

## Raskaammat rekat ja yksityistiet

Nopealla aikataululla valmisteltu ja voimaan saatettu asetusmuutos ajoneuvojen käytössä tiellä toi lokakuun 2013 alussa liikenteeseen entistä suuremman ja raskaamman ajoneuvon. Muutoksella nostettiin ajoneuvon suurin sallittu massa 60 tonnista 76 tonniin ja suurin sallittu korkeus 4,2 metristä 4,4 metriin. Muutoksen tavoitteena on pienentää kuljetuskustannuksia.

Raskaammat ajoneuvot edellyttävät teiltä ja silloilta suurempaa kantavuutta. Liikennevirasto tekee maantieverkon osalta tierakenteiden ja siltojen kestävyysarviointia jatkuvasti. Virasto on arvioinut, että asetusmuutoksen takia 300–350 siltaa tulisi vahvistaa seuraavien 20 vuoden aikana. Laajat parannustoimet aloitetaan maantieverkolla tänä vuonna.

Mihin toimenpiteisiin yksityisteistä vastaavien siltien tulisi ryhtyä asetusmuutoksen takia? Erittäin hyödyllistä olisi arvioida tien kantavuus ja siltien kunto. Selvitysten perusteella saadaan selville tarvitaanko tielle tai sillalle painorajoitus. Myös ilmajohtojen korkeus on syytä tarkistaa ja ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin.

Suomen Tieyhdistys ja Keski-Suomen ELY-keskus tekivät viime vuonna yksityistiekunnille kyselyn asetusmuutoksen vaikutuksista yksityisteille. Kysely herätti tiekunnat selvittämään teidensä todellista tilaa ja tuloksena oli, että yli puolelle teistä tulee painorajoitus, joka mahdollisesti olisi ollut tarpeen jo 60 tonnin enimmäispainon aikana. Lähes puolet kyselyyn vastanneista ilmoitti, että heidän yksityistiensä tarvitsee parannusta, jotta se kestäisi uuden asetuksen mukaiset enimmäispainot.

Tien kunnan jatkuva seuranta ja oikeaan aikaan tehdyt hoitotoimet ovat aina kannattavia. Kun esimerkiksi pidetään huoli, että vesi ei pääse tierakenteisiin, säästytään rakennus- ja korjaus- ja niitä seuraavilta kalliilta peruskorjauksilta. Valtionapua kunnostuksiin ei ole edelleenkään paljoa luvassa.

### Tieyhdistyksen yhteystiedot yksityistieasioissa

**Suomen Tieyhdistys ry**  
Sentnerikuja 2, 00440 Helsinki  
Puhelin 020 786 1000  
Faksi 020 786 1009  
toimisto@tieyhdistys.fi  
www.tieyhdistys.fi

**Yksityistieasioissa palvelevat**  
Toimialajohtaja  
**Elina Kasteenpohja**  
Toimitusjohtaja  
**Jaakko Rahja**

**Tieyhdistyksen jäsenasiat**  
Toimistosiihteri  
**Tarja Flander**

#### Yksityistieasioiden neuvontapuhelin

0200 345 20  
Arkisin 9–18  
0,92 euroa/min + pvm

### Yksityisteiden valtionavustusten neuvonta

puh. 0295 020 603  
(ma–pe 9–16)

#### Avustushakemukset toimitetaan Pirkanmaan ELY-keskukseen:

Pirkanmaan ELY-keskus  
Yksityistiet  
PL 297  
33101 Tampere  
yksityistiet@ely-keskus.fi

**Lisätietoja avustuksen hakemisesta:**  
[www.ely-keskus.fi/fi/Liikenne/Yksityistieavustukset](http://www.ely-keskus.fi/fi/Liikenne/Yksityistieavustukset)

### Osoitteenmuutos

Tiekunnan osoitetiedot lehden jakelua varten ovat peräisin Suomen Tieyhdistyksen yksityistieosoitteistosta.

**Muutokset:** Toimistosiihteri Tarja Flander  
**Sähköpostitse:** toimisto@tieyhdistys.fi  
**Puhelimitse:** 0207 861 000  
**Postitse:** Suomen Tieyhdistys ry, PL 55, 00441 Helsinki

#### Tieyhdistyksen yksityistieosoitteiston muutosilmoitus (täyt, leikkaa ja postita)

Lehdessä olevat vastaanottajan yhteystiedot;

\_\_\_\_\_

Korjatut yhteystiedot (vastaanottajan nimi, yhteisö ja osoite);

\_\_\_\_\_

En halua enää jatkossa kuulua osoitteistoon (x)



**YksityistieUutiset 2014**  
**Yksityistieasioiden tiedotuslehti**

**Julkaisija**  
Suomen Tieyhdistys ry  
Sentnerikuja 2  
00440 Helsinki  
**Puhelin**  
020 786 1000  
**Faksi**  
020 786 1009  
**www.tieyhdistys.fi**

**Päätoimittaja**  
Liisi Vähätalo, Tieyhdistys  
**Toimitusneuvosto**  
Elina Kasteenpohja, Tieyhdistys  
Oili Kataja, Liikennevirasto  
Jukka Lyytinen, Keski-Suomen ELY-keskus  
Jaakko Rahja, Tieyhdistys

**Taitto/paino**  
Uusimaa Studio/SLY-Lehtipainot Oy  
Painos 22.000

ISSN-L 2243-271X  
ISSN 2243-271X (Painettu)  
ISSN 2243-2728 (Verkköjulkaisu)

**Osoitetietolähde:** Tieyhdistyksen  
yksityistieosoitteisto

# Ajoneuvojen mitat ja massat muuttuivat

**VESA MÄNNISTÖ**  
Liikennevirasto

Ajoneuvon suurin sallittu korkeus on noussut 4,2 metristä 4,4 metriin ja massa 60 tonnista 76 tonniin. Asetus tuli voimaan 1. lokakuuta 2013 ja se korvaa vanhan, vuonna 1992 tulleen edellisen asetuksen. Asetuksen valmistelu tehtiin erittäin nopeassa aikataulussa, mikä teki työstä varsin haasteellisen.

Asetus saatiin voimaan suunnilleen halutussa aikataulussa. Valmistelussa olivat mukana Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Liikennevirasto ja laaja joukko muita tie- ja liikennealan virastoja, järjestöjä ja yrityksiä. Myös kuljetusala on lähtenyt laajasti mukaan tähän muutokseen. Ensimmäisen kuukauden aikana muutoksesta tehtiin jo noin 2500 ajoneuville.

Uudistuksen tavoitteena on parantaa Suomen kilpailukykyä ja päästä kuljetuskustannuksissa lähemmäksi keskieuropalaista tasoa. Kuljetuskustannukset ovat Suomessa pitkien etäisyyksien vuoksi suuremmat kuin useissa muissa maissa. Säästö kuljetuskustannuksissa on 20 vuodessa noin 1,6–3,2 miljard-

dia euroa. Lisäksi liikenteen hiilidioksidipäästöjen arvioidaan vähenevän uudistuksen myötä noin kaksi prosenttia vuodessa, kun saman tavaramäärän kuljettamiseen tarvitaan vähemmän ajoneuvoja.

Viiden vuoden siirtymäaikana sallitaan tämänhetkisel- le kalustolle nykyistä suuremmat kuormat. Edellytyksenä kuitenkin on, että ajoneuvot täyttävät niitä koskevat turvallisuusvaatimukset myös suuremmilla massoilla. Asetuksessa on paljon muitakin erikoistapauksia, joten tarkemman tiedon saamiseksi kannattaa tutustua asetuksen yksityiskohtiin. Linkki siihen löytyy mm. Liikenneviraston nettisivuilta.

## Muutos johtaa parannustoimenpiteisiin maantieverkolla

Sallittujen massojen ja korkeuden muutokset johtavat erilaisiin, lähinnä siltojen vahventamistoimenpiteisiin. Painorajoitettuja siltojen on maantieverkolla noin 500 kappaletta. Kaikkia näitä siltoja ei ole tarpeen vahvistaa ja toimenpiteet ajoitetaan sen mukaisesti, kun tiedetään elinkeinoelämän tarpeet kuljetusreiteillä sekä uusiin mas-soihin ja mittoihin siirtymisen volyyymi eri puolella maata.

Nyt arvioidaan, että noin 300–350 siltaa olisi tarpeen vahvistaa seuraavien 20 vuoden aikana tämän muutoksen seurauksena.

Ahtaita, alle 4,4 metriä korkeita alikulkuja on runsaat sata. Alikulku- jen syventämistä tarvitaan vain muutamalla kymmenellä alikululla. Syventäminen voidaan useimmiten tehdä alitavataa tietä alentamalla. Myös näiden korjauskohteiden toteuttamisessa edetään yhdessä alan kanssa tärkeimmät kohteet priorisoimalla.

Lautta- ja lossipaikoista joudutaan rajoittamaan selkeästi yli puolet. Lossien ja lauttojen kantavuuden lisääminen tapahtuu normaalin lauttojen uusimiskierro- n tahdissa ja silloinkin vain tarvittaessa. Onneksi Suomen maantieverkko on laaja ja sitä täydentää kuntien verkostot ja yksityistiet, jolloin pelkästään lauttojen ja lossien varaan jääviä kuljetustarpeita ei ole merkittävästi.

## Parannustoimet aloitetaan vuonna 2014

Liikennevirasto tekee tierakenteiden ja siltojen kestävyyselvityksiä jatkuvasti ja seuraa aktiivisesti tierakenteiden kestävyyttä ja kuntotilan kehitystä vuosittain. Vuosien mittaan tieto isompien massojen seurauksista tiestölle ja silloille täsmen- ty. Strategisesti tärkeät kuljetusreitit arvioidaan yhteistyössä

## Teiden ja siltojen parannustoimet aloitetaan maantieverkolla laajassa mittakaavassa vuonna 2014.

Liikenneviraston, kuntien, ELY-keskusten ja elinkeinoelämän kanssa.

Teiden ja siltojen parannustoimet aloitetaan maantieverkolla laajassa mittakaavassa vuonna 2014. Vuodelle 2014 on ohjelmoitu 15–20 siltaa joko suunnitteluun tai toteutukseen. Tilannetta seurataan yhdessä kuljetusalan kanssa, tietoa kerätään yrittäjiltä kyselyillä ja Pirkanmaan asiakaspalvelun nettisivujen kautta. Kunnat päättävät omat aikataulunsa ja voivat suunnitella katujen ja siltojen parannuksia niille sopivaan tahtiin. Tienpitäjät voivat liikennemerkkien avulla päättää, millä väylillä rekat ajavat.

Rajoitusten määrää yritetään minimoida mahdollisuuksien mukaan, mutta ilman niitä sillat eivät kestä ja liikenneturvallisuus kärsii.

## Myös kunnissa tarvitaan merkittäviä toimenpiteitä

Kuntien tie- ja katuverkoilla

on myös merkittävä määrä rajoitettavia siltoja. Kun maantietey- teyksiä arvioidaan, tulee keskusteluja käydä myös kuntien kanssa. Yhdessä Liikenneviraston kanssa on tarpeen tarkistaa myös katuverkossa olevien rautateiden tasoriste- yksien tilanne.

Maanteillä uusien raskaiden ajoneuvojen käytössä on yleensä kyse pidemmän matkan yhteyksistä. Kunnissa tulee kuitenkin huomioida, että esimerkiksi paikallisissa kiviainesten tai muussa rakentamiseen liittyvissä kuljetuk- sissa voidaan käyttää uusia mitoituksia.

## Superrekoista

Nykyisen asetusmuutoksen ohella on valmisteltu vieläkin pidempien ja raskaampien ajoneuvoyhdistelmien kokeilu- lue (high capacity transport, HCT). Näiden pilottien tavoitteena on kehittää uusia, vastuullisempia kuljetusmuotoja, jotka ovat hyödyllisiä sekä liikenteen turvallisuuden että ympäristöystävällisyyden näkökulmasta.

Suurempien kuormien kuljettaminen yhdellä ajoneuvolla on taloudellisempaa ja ympäristöystävällisempää. Lisäksi liikenteessä olevien raskaiden ajoneuvojen määrä vähenee, kun yhdellä ajoneuvolla voidaan kuljettaa kerralla suurempi kuorma. Lupa myönnetään aina vain

tietyille reiteille, joiden soveltuvuus on tarkkaan arvi- oitu.

Ensimmäinen HCT-lupa on juuri myönnetty 80 tonnin painoisen ja 33 metriä pitkän ajoneuvoyhdistelmän kokei- lulle. Kokeilussa liikennöidään Vuosaaren satamasta Lahden, Tampereen, Kotkan ja Lappeenrannan suuntaan. Tämän tyyppisiä poikkeuslu- pahakemuksia on käsittelyssä vajaat 10 kappaletta.

Vaikka nämä superrekat ovatkin muuta liikennettä suurempia, niitä tulee liikenteeseen niin vähän ja nekin lähinnä päätieverkolle, ei niillä ole merkittävää li- sävaikutusta tiestön kulumiseen.

## Lisätietoja

Liikenneviraston nettisivuilta [www.liikennevirasto.fi](http://www.liikennevirasto.fi) löytyy tarvittaessa lisätietoja. Sivus- tolla on mm. karttasovel- lus, josta näkee maantiever- kon rajoitetut sillat ja myös alustava lista silloista, joiden parannustyöt on tarkoitus aloittaa vuonna 2014. Sivus- to päivittyy sitä mukaa, kun tulee tietoa uusista tai pois- tuneista rajoituksista ja kor- jaustarpeista.

Nettisivustosta löytyy myös yhteydenottolomake, jota kautta voi tehdä aiheeseen liittyviä kysymyksiä ja myös esityksiä niistä silloista, joi- den korjaamisella voidaan poistaa rajoituksia tarpeel- listen kuljetusten tieltä.

Ajoneuvopainojen ja -mittojen korottamisen vaikutuksista yksityisteille

## Kyselytutkimus yksityisteiden tiekunnille

**ELINA KASTEENPOHJA**  
Suomen Tieyhdistys

Suomen Tieyhdistys toteutti yhteistyössä Keski-Suomen ELY-keskuksen kanssa kyselytutkimuksen yksityisteiden tiekunnille. Kyselytutkimus lähetettiin henkilölle, jotka osallistuivat helmi-maa- liskuussa 2013 johonkin 15 paikkakunnalla pidettyyn Alueellinen Yksityistiepäivä- tilaisuuteen ja joiden sähkö- postiosoitteet olivat tiedossa.

Kysely lähetettiin touko- kuun alussa reilulle 1.300 henkilölle. Yksityistien tie- kuntien edustajia vastasi määrällisesti mennessä yli 400 henkilöä.

Vastauksia voidaan mää- rän ja laadun mukaan pitää kohtuullisen luotettavina ja niitä tuli kattavasti ympäri Suomea. Kustannustietojen osalta hajonnat olivat varsin suuria ja saatuja vastauksia voidaan pitää lähinnä vii- teellisinä.

Vastaa- jien edustamat tiet ovat koko yksityistieverkkoa ajatellen keskimääräistä pi- dempiä sekä niillä vaikuttaisi olevan jonkin verran enem- män asutusta ja puukulje- tuksia.

Pysyviä painorajoituksia yksityisteillä on vain 6 %:lla, mikä vaikuttaa koko yksityis- tieverkkoa ajatellen varsin alhaiselta määrältä. Kuiten-

kin kuljetuksia jää painora- joitusten takia ajamatta jon- kin verran tai paljon 40 %:lla teistä.

## Enimmäismittojen ja -painojen korotusten vaikutukset yksityisteille

Kyselytutkimuksen perus- teella yli puolelle teistä tu- lee enimmäispainoja estävä painorajoitus ja lähes puolet yksityisteistä tarvitsisi paran- tamista, jotta ne kestäisivät uuden asetuksen mukaiset enimmäispainot.

Enimmäiskorkeuden nos- taminen voi nousta rajoitta- vaksi tekijäksi. Pääasiassa sen vaikutukset vaikuttaisivat

olevan ilmajohtojen korot- tamisia. Alikulkukorkeuden nostamista vaatii kuitenkin 2 % vastanneista.

Puutavarakuljetuksiin käytettävien ajoneuvojen pituuden kasvu vaatisi kah- della kolmasosalla teistä pa- rantamistoimenpiteitä, val- taosalla näistä useampia.

Kyselytutkimus osoittaa, että yksityisteiden kunto ja toimivuus eivät valtaosaa- taan vastaa raskaan liikenteen nykyisiä vaatimuksia. Asetusmuutoksella tulee ky- selyn perusteella olemaan merkittäviä vaikutuksia yksi- tyisteiden tienpitoon, tienpi- don kustannuksiin ja teiden käytettävyyteen.

## Tiemestari.NET

**Tiekuntien ATK-ohjelma**, jolla hoidat yksiköinnin, tiemaksut, laskut, budjetin, kokouskutsut, pöytäkirjat ja postituksen.

**Kirjanpito-osan** avulla laadit tiekunnan kirjanpidon, johon voit suoraan siirtää tositteiksi maksetut tiemak- set. Se on helppoa kuin heinänteko.

Ohjelmaan kuuluu ammattitason **tekstinkäsittely- osa**, jossa on joukkopostitus tiemaksuille ja valmiita asiakirjapohjia tiekunnan käyttöön. Lisäksi Tiemesta- riin on liitettävissä **karttatoiminto**, jolla voit piirtää kartoja ja mitata välimatkoja tai pinta-aloja.

**Saat Tiemestarin käyttöösi il- maiseksi vuoden ajaksi ilman mitään rajoituksia tai ostovel- voitteita.**

Kysy 045 131 5156 tai [pentti.kuokkanen@pp.inet.fi](mailto:pentti.kuokkanen@pp.inet.fi)



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

Ajoneuvojen uudet enimmäismassat ja -mitat

# Mitä tiekunnan kannattaa tehdä?

## JAAKKO RAHJA

Suomen Tieyhdistys

Lokakuussa astui voimaan asetus, joka sallii ajoneuvolle aiempaa suuremman kokonaisuuden ja suuremman korkeuden. Eräissä tapauksissa asetusmuutos kasvatti myös ajoneuvon pituutta. Tiekuunnissa nyt mietitään, mitä asian takia tulisi tehdä tiekunnan oman yksityistien osalta.

Periaatteessa tiekunnan ei tarvitse tehdä mitään, jos niin hyväksi näkee. Elämä jatkuu silloin entiseen malliin sillä erotuksella, että tielle vain saattaa ilmaantua kokonaispainoltaan ja korkeudeltaan aiempaan suurempia ajoneuvoyhdistelmiä.

Mielekkäämpää kuitenkin on, jos tiekunta varautuu 'viisaan miehen' lailla eli huolehtii ennakoivasti tieomaisuutensa kunnosta ja sen säilymisestä. Ainakin seuraavia asioita tiekunta voisi ja kannattaisi tehdä:

### 1. Arvioidaan tien kantavuus.

Omatoiminen arviointi tapahtuu lähinnä siten, että tarkkaillaan mahdollisia painumia tai jopa vaurioita tilanteissa, kun eripainoisia raskaita ajoneuvoja on tiellä kulkenut. Syntyy 'maallikkokäsitys', mitä tie näyttää kestävä.

### 2. Pyydetään tien kantavuusmittaus asiantuntijalla.

Kantavuusmittauksia tekevät muun muassa konsultit ja jotkut urakoitsijat. Mittausten perusteella asiantuntija tekee kantavuusanalyysin sekä suosituksen mahdollisesta kantavuuden parantamistarpeesta ja siitä, millaisilla tien rakennekerroksilla päästään aiempaa parempaan kantavuuteen.

### 3. Arvioidaan sillan kunto.

Sitä varten tulee mennä reilusti sillan alle ja tutkia perustukset, mahdolliset välituet sekä kantavat palakit tai muut kantavat rakenteet. Sen jälkeen katsotaan, missä kunnossa ovat sillan kansirakenteet ja esimerkiksi sen mahdolliset vesieristeet.

Tällainen kuntoarviointi kannattaa tehdä jopa vuosittain, mikä auttaa näkemään tapahtuuko rakenteiden rappeutumista.

### 4. Jos oman arvioinnin perusteella on aihetta, pyydetään silta-asiantuntija paikalle.

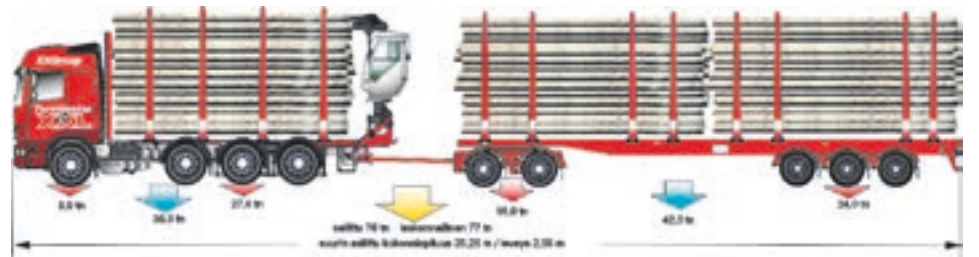
Hän osaamisensa ja kokemuksensa perusteella pystyy esittämään korjaustarpeita sekä mahdollisia

rajoituksia sillan käytölle.

Kokeneita suunnittelutoimistoja on lueteltu mm. Liikenneviraston internet-sivulla "Liikenneviraston käyttämiä sillansuunnittelijoita". Huonokuntoisten ja kaikkien vanhojen, ennen vuotta 1965 suunniteltujen siltojen kantavuus tulee aina tarkistuttaa asiantuntijalla.

### 5. Asetetaan tielle tai sillalle tarvittaessa painorajoitus.

Asettamis päätös tehdään tiekunnan kokouksessa ja siihen haetaan kunnalta suostumus. Painorajoituksia mietittäessä on otettava huomioon, että tie on pidettävä tarkoitustaan vastaavassa kunnossa kuitenkin niin, ettei tienpito saa aiheuttaa kohtuuttomia



Esimerkiksi tällainen 9-akselinen yhdistelmä saa uuden asetuksen mukaan painaa enintään 76 tonnia. (Kuva Ammattilehti).

kustannuksia. Maksimipainoja ei tien tarvitse kestää, jos osakaskiinteistön kuljetustarve voidaan hoitaa kevyemmällä ajoneuvoilla ja kuormilla.

Tilapäisen painorajoitusmerkin voi päättää asettaa toimitsijamies tai hoitokunta esimerkiksi kelirikon tms. takia. Kunnan suostumusta ei tarvi-

ta. Kelirikkoa ja sen aiheuttamaa painorajoitustarvetta kannattaa jatkossa seurata aikaisempaa aktiivisemmin. Liikennemerkillä voidaan rajoittaa yksityistielle suurin sallittu

- auton ja perävaunun yhdistelmän massa
- auton massa
- telimassa
- akselimassa

6. Tarkistetaan onko tiellä ilmajohtoja tai muita linjoja tai oksia, jotka ovat liian matalalla. Ilmajohdon alla

tulee olla myös 'pelivaraa' ainakin 0,2 m, mielusti 0,5 m. Tarvittaessa ilmajohtoja korotetaan ja oksia karsitaan tai liikennemerkillä osoitetaan tielle sallittu suurin korkeus.

7. Tarkistetaan tien ajoradan ja reuna-alueiden leveys, etteivät ajoneuvot oksista tms. naarmuunnu tai peilit rikkoudu. Tarkistus on paikallaan, vaikka ajoneuvon suurin sallittu leveys ei syksyisen asetusmuutoksen myötä kasvanutkaan.



Tällä tiellä on rajoitettu suurin sallittu yhdistelmän massa, akselimassa ja tielle kohdistuva massa.

## Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä

- Auton tai perävaunun akselille kohdistuva massa saa olla enintään 10 t muulla kuin vetävällä akselilla ja 11,5 t vetävällä akselilla
- Auton telille kohdistuva massa saa olla enintään 11,5–27 t riippuen muun muassa telillä olevien akselien määrästä ja akselivälillä
- Perävaunun telille kohdistuva massa saa olla enintään 11–24 t riippuen telillä olevien akselien määrästä ja akselivälillä
- Auton massa saa olla enintään 18–42 t riippuen muun muassa akselien määrästä
- Auton ja perävaunun yhdistelmän massa saa olla enintään 36–76 t riippuen muun muassa yhdistelmän koostumuksesta ja akselien määrästä
- Auton, perävaunun ja niiden yhteispituus saa olla enintään 12–25,25 m riippuen muun muassa auton ja/tai perävaunun tyypistä ja yhdistelmän koostumuksesta
- Auton ja perävaunun suurin sallittu korkeus on 4,40 m
- Ajoneuvon suurin sallittu leveys on 2,50–2,60 m riippuen ajoneuvon tyypistä

## Tulevaisuuden luotettavat pölynsidontaratkaisut



**TETRAn kalsiumkloridi**  
– CCRoad sitoo pölyn tehokkaasti

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



www.tetrachemicals.fi



# Yksityistien liittymä maantiellä

**OILI KATAJA**  
Liikennevirasto

Jokaiselle kiinteistölle on voitava järjestää kulkuyhteys. Käytännössä se tarkoittaa pääsyä maantielle joko toisen yksityisen tien kautta tai rakentamalla uusi liittymä. Kulkuyhteyden järjestäminen on edellytyksenä myös rakennusluvan saamiselle.

## Liittymälupa

Liittymän rakentamiselle on erilaisia tarpeita. Kyseessä voi olla yksityistien ja maantien liittymä, pääsy asuin-kiinteistölle, lomakiinteistölle tai elinkeinonharjoittajan yritykseen. Maa- ja metsätaloustalouteen käyttöön tarkoitettu liittymä on käytössä vain osan vuotta. Jos tällainen liittymä johdetaan rakennukselle, tarvitaan lupa. Jos kyseessä on vain maantien ojan ylitys pellolle tai metsään pääsy varten, vaaditaan ilmoitus lupavi-

ranomaiselle. Tällöin lupaviranomainen antaa tekniset ohjeet liittymän rakentamiselle. Liittymän käyttötarkoituksen muuttaminen on myös luvanvaraista, esimerkiksi asuin-kiinteistöliittymä muuttuu elinkeinonharjoittajan liittymäksi.

Lupaviranomaisena toimii paikallinen ELY-keskus. Liittymäluvat ovat maksullisia. Luvan hinta määräytyy liittymän käyttötarkoituksen mukaan. ELY-keskus myös valvoo liittymien rakentamista. Jos liittymä on rakennettu ilman lupaa, voi ELY-keskus pahimmassa tapauksessa velvoittaa purkamaan liittymän omistajansa kustannuksella.

## Liittymän paikka

Liittymälupahakemuksessa hakija ehdottaa paikkaa uudelle liittymälle, mutta välttämättä liittymää ei myönnetä ehdotuksen mukaisesti. Lupaviranomainen arvioi liit-

tymän paikan erityisesti liikenneturvallisuuden kannalta. Liittymät aiheuttavat aina häiriötä maantiellä liikkujille ja lisäävät onnettomuusriskiä. Sen vuoksi etenkin valta- ja kantateillä sekä muilla vilkasliikenteisillä teillä pyritään mahdollisimman pitkiin tieosuksiin ilman liittymiä. Moottori- ja moottoriliikenneteille ja runkoteille liittymän voi saada vain hyväksytyt tiesuunnitelman perusteella, näille teille ei siis myönnetä liittymälupia. Vähäliikenteisillä teillä liittymä voi olla enemmän.

Yksityiseltä tieltä tulevan pitää nähdä riittävän pitkälle maantien suunnassa, jotta hän voi olla varma siitä, milloin kääntyminen maantielle on turvallista. Vastaavasti liittymän tulee näkyä niin, ettei kääntyminen yksityiselle tielle tai liittymästä lähtevä ajoneuvo tule yllätyksenä maantien käyttäjälle. Liitty-

män toimivuus on varmistettava kaikilla keleillä ja on vältettävä huonoista näkemistä johtuvia turvallisuusriskejä. Riskitekijöitä ovat muun muassa mäenharjanteet, sisäkaarteet, jyrkät alamäet ja kiinteät näkemäesteet kuten kalliot.

Edellä mainittujen lisäksi liittymäluvan myöntämiseen vaikuttavat monet muutkin tekijät. Useimmiten liittymien pyritään järjestämään jo olemassa olevan liittymän kautta. Maantien liittymien tiheydellä vaikutetaan liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Päätökseen vaikuttaa myös alueen voimassaoleva tai vireillä oleva asemakaava ja minkäläistä rakentamista alueelle on tulossa.

## Rakentamisen jälkeen kunnossapitoa

Liittymäluvan saajan vastuulla on liittymän rakentaminen

kustannuksellaan lupaehtojen ja annettujen teknisten ohjeiden mukaisesti. Yleensä rakentamiselle annetaan aikaa 1–2 vuotta riippuen siitä, minkälainen liittymä on kyseessä. Jos rakentamista ei tehdä annetun ajan puitteissa, liittymälupa raukeaa. Tämän jälkeen rakentamiselle pitää olla uusi lupa.

Omistajan vastuu ei rajoitu vain liittymän rakentamiseen. Liittymän omistajan on huolehdittava liittymänsä kunnossapidosta. Näkyvyys liittymästä maantien suuntaan ja maantieltä liittymään tulee säilyä sekä talvella että kesällä. Talvella avaruusvallit ja kesällä vesaikko tai puusto eivät saa olla näkemisen esteenä. Liittymärumpu on pidettävä auki ja veden tulee päästä virtaamaan vapaasti tien sivuojaan. Jos liittymärumpu tukkeutuu, saattaa maantielle valuva vesi aiheuttaa vauri-

oita maantien rakenteelle. Kylmänä vuodenaikana tielle valuva vesi voi jäätyessään aiheuttaa vaaratilanteita tiellä liikkujille. Jos maantien kunnossapitourakoitsija joutuu esimerkiksi avaamaan liittymän rummun, peritään työn kustannukset liittymän omistajalta. Liittymärummun rikkoutuminen vaatii omistajalta korjaustoimenpiteitä.

## Lisätietoa saatavilla

Liittymäluvista ja liittymän rakentamisesta saa tietoa Liikenneviraston julkaisusta "Yksityisten teiden liittymät maanteihin, TIEH 2100050 - 07" sekä Liikenteen asiakaspalvelusta, p. 0295 020 600. Tarkempaa tietoa kunnossapidosta on Suomen Tieyhdistyksen julkaisussa "Yksityistien kunnossapito".

# Tiealue

## – mikä se on ja missä se sijaitsee

**JAAKKO RAHJA**  
Suomen Tieyhdistys

Yksityistien tiealue on yksi yleisimpiä kysymyksiä – joskus jopa riidan aihe. Siksi on paikallaan kerrata asiaa lyhyesti.

## Mitä tiehen kuuluu?

Yksityistielain 5. pykälän mukaan; tiehen kuuluu ajorata, jalkakäytävä, polkupyörätie sekä niiden säilymistä ja käytämistä varten pysyvästi tarvittavat alueet, rakenteet ja laitteet kuten piennar, luisika, pengermä, oja, välikaista, kohtaamis- ja kääntymispaikka, tiehen liittyvä tienpitoon tarvittava varastoimispaikka, valaistuslaitteet ja liikennevalot, silta, rumpu, melueste, lautta laitureineen ja väyläneen, kaide ja tiemerkki.

Tuo kauhistuttavan pitkä lain kohta tarkoittaa sitä, että itse tiehen ja tien alueeseen tulee saada mahtumaan kaikki, mikä ao. tiehen liittyy. Esimerkiksi kaikki ojat – mukaan lukien mahdollinen niskaoja ja sen ulkoluiska – pitää saada mahtumaan myönnettylle tiealueelle. Saman koskee tietysti myös liikenne-merkkejä, tien mahdollisia levennyksistä, kohtaamis- ja kääntymispaikkoja jne.

## Missä tiealue sijaitsee?

Tiealue on aikanaan määritetty yleensä maanmittaustoimiston tietoisuudessa, tai ainakin näin olisi pitänyt tehdä. Tosin varsinkin aiem-

pina vuosina tien leveyden määrittäminen on unohtunut, tai sitä ei ole kirjattu asiakirjoihin.

Jos tien leveydestä toimituksessa on päätetty ja se on ylös kirjattu, puhutaan yleensä edellä mainitusta kokonaisleveydestä. Sen siis tulee sisältää ajoradan ohella kaikki muukin tiehen kuuluva.

Tiealue voi myös levitä maanomistajan niin sanotulla 'hiljaisella suostumuksella'. Tästä puhuu yksityistielain 16 §. Termi 'hiljainen suostumus' ei laista sanatarkasti löydy, mutta kylläkin sen sisältämä ajatus: ellei maanomistaja ole esittänyt vastustamistaan tien pikkuhiljaa tapahtuneelle leviämälle, niin tie katsotaan myös juridisesti levinneeksi.

Tie on erittäin harvoin 'kepitetty' tai muutoin merkitty maastoon. Näin ollen voi olla epäselvyyksiä, missä tie juridisessa mielessä oikeasti sijaitsee.

Tiedot tien sijainnista maastossa sekä tiealueesta löytyvät maanmittaustoimistosta. Paikallinen maanmittaustoimisto on ainoa avun lähde, mikäli tässä kysymyksessä on epäselvyyttä.

## Tiealueen leventäminen

Tiealueen leventäminen tulee kysymykseen, kun alue on liian kapea esimerkiksi tien parantamista varten. Näin taitaa olla valtaosassa yksityisteistä. Ne ovat laillisen tiealueen osalta aivan liian

kapeita.

Tiealueen juridinen leventäminen tapahtuu siten, että haetaan tietoimitusta maanmittaustoimistosta.

Yksityistielain 64 § sanoo, että tietoimituksen hakemisesta päättää tiekunnan kokous. Päätöstä ei voi siis tehdä puheenjohtaja tai hoitokunta yksin, vaan osakaat yhdessä yhteisessä kokouksessa. Ilmeisesti lainsäätäjä on ajatellut osakkaiden oikeusturvaa, koska tietoimitus maksaa jonkin verran.

On myös mahdollista, että pyydetään tiealueen leventämiseksi maanomistajilta (kirjallista) suostumusta. Myös tämä tapa leventää tietä juridisessakin mielessä, mutta tällainen leventäminen ei tule viranomaisten rekisteriin. Niinpä suositus on, että näissäkin tapauksissa haetaan lisäksi tietoimitusta myöhemmin vaikkapa parantamishankkeen toteuttamisen jälkeen. Kun maanomistajilta on suostumukset valmiina, ei tietoimitus kauaa kestä eikä maksa kohtuuttomia.

## Mitä tiealue tarkoittaa tiekunnalle?

Tiekunnalla on toimivalta vain ja ainoastaan tiealueella ja sielläkin vain tienpito-kohteissa. Tiealueen ulkopuolelle ei tiekunnalla ole asiaa.

Poikkeuksen tekee tietysti se, että maanomistaja on antanut luvan vaikkapa kaataa

kenottava ja liikenneturvallisuutta vaarantava puu.

Toinen poikkeustilanne tulee siitä, jos tiekunnan hakemuksesta kunnan tielautakunta antaa luvan poistaa liikenneturvallisuutta ilmeisesti vaarantavat puut, pensaat ja oksat. Tällaista poistamislupaa lautakuntakaan ei kuitenkaan voi antaa tontilla, rakennuspaikalla tai puutarhassa ilman painavia syitä.

On syytä havaita, että tiealuetta tiekunta vain hallitsee – ei omista – tienpitotarkoituksessa.

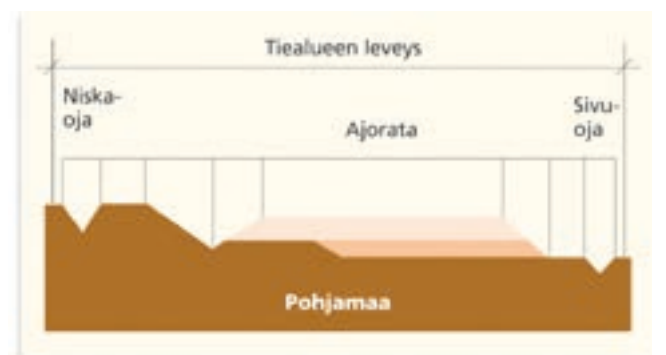
Maapohjan omistaa edelleen maanomistaja. Tiekunta vain hallitsee aluetta ja sitäkin siis vain tienpitotarkoituksessa. Tiekunta ei voi siis alkaa esimerkiksi viljelemään tiealueella, koska se tuskin on tienpitoa.

Tieoikeuteen sisältyy oikeus tiealueelta poistaa tienpitoa haittaavat puut, pensaat ja muut luonnonesteet. Näissä asioissa on syytä aina ottaa maanomistajaan ensin yhteys.

Maapohjan omistaa maanomistaja. Siksi tiealueella kasvaneet ja sieltä poistetut puut, pensaat yms. kuuluvat maanomistajalle. Tiekunta laittaa ne maanomistajan osoittamaan paikkaan tien lähellä. Ei puita tietenkään tarvitse tiekunnan kuskata kauaksi eikä pilkkoa



Tiealueelta poistetut puut ja pensaat ovat lähtökohtaisesti maanomistajan. Samoin periaate on, että halutessaan maanomistaja saa ojamaat, niitä ei ilman maanomistajan lupaa saa jättää tiealueen ulkopuolelle.



Tiealueeseen tulee saada mahtumaan ajoradan lisäksi kaikki muukin tiehen kuuluva sivu- ja niskaoja myöten. Tienpitäjä on toimivaltainen vain tiealueella.

klapeiksi.

Miten sitten toimitaan sivuojen ojamaiden kanssa? Periaatteessa ojamaat omistaa puoliksi tiekunta ja puoliksi maanomistaja, koska yleensä ne valuvat puoliksi tieltä ja puoliksi tien vieressä olevalta pellolta tai metsästä.

Käytännössä tiekunnan kannattaa kuitenkin antaa maat maanomistajalle, mikäli hän ne haluaa ottaa vastaan. Ellei hän ota niitä, niin sitten tiekunta vie maat pois eikä jätä niitä tien sivuun ilman maanomistajan lupaa.

# Tieosakkaan velvollisuuksista

**JAAKKO RAHJA**

Suomen Tieyhdistys

Aina ei tieosakas tule ajatelleeksi, että hänellä tiekunnan jäsenenä on oikeuksien lisäksi myös eräitä velvollisuuksia.

Oikeuksia osakkaalla on muun muassa osallistua tiekunnan päätöksentekoon ja tulla halutessaan valituksi tiekunnan toimielimen jäseneksi. Vastuuta hänellä on tiekunnan kaikista asioista ja velvoitteista yhtenä osakkaana tieyksikköjensä suhteessa.

**Velvollisuuksiakaan ei sovi unohtaa. Tieosakkaan pitää**

- maksaa tiemaksu ja mahdollinen käyttömaksu eräpäivään mennessä
- ilmoittaa tiekunnalle, jos hänen tienkäytössään tapahtuu tai on tapahtunut muutoksia
- ilmoittaa osoitemuutoksensa
- huolehtia oman kiinteistöliittymänsä kunnosta
- ilmoittaa kiinteistö- tai määräalakaupat osakaskiinteistöjensä osalta sekä ilmoittaa tiekunnan ja tien kannalta tärkeistä asioista kuten maavuokrasopimuksista ja tarvittavista pylväs- ja kaapelisiirroista
- käyttää tietä aiheuttaen mahdollisimman vähän tien kunnossapidon tarvetta – esimerkiksi välttämällä ajamista – sekä välttämällä tien vaurioitumista

*Kiinteistöliittymän kunnossapito kuuluu liittyjälle.*

*Tieosakkaan velvollisuuksiin voidaan katsoa myös kuuluvan huolellinen tienkäyttö, ettei esimerkiksi aja urissa tai muutoin aiheuta turhaa kunnossapitotarvetta.*



Kuva Ari Eteläniemi



## Valtionavustukset riittävät ensisijaisesti kriittisimpiin yksityisteiden parantamiskohteisiin - Talousarviossa yksityistieavustuksiin 8 miljoonaa -

**JUKKA LYYTINEN**

Keski-Suomen ELY-keskus

Valtion talousarviossa vuodelle 2014 on tulossa yksityisteiden valtionavustuksiin 8 miljoonaa euroa. Kahdeksan miljoonan euron määrärahaso mahdollistaa oikeastaan vain kiireellisimpien parantamishankkeiden avustamisen, koska samoista määrärahoista tarvitaan noin kaksi miljoonaa erityiskohteiden (esim. lauttapaikat) avustuksiin.

Määrärahojen vähäisyydestä johtuen vuonna 2014 ELY-keskukset kohdentavat avustusta ensisijaisesti tien liikennöitävyyden kannalta kriittisimpiin parantamishankkeisiin. Tällaisia ovat ennalta arvioiden:

- siltojen, putkisiltojen ja suurien rumpukohteiden parantaminen ja
- tulvavauriot ja erittäin pahat kelirikko-ohdat.

Avustusmäärärahat ovat siis putoamassa entisestään parina viime vuosien 9–13 miljoonan euron tasosta. Tällä aiemminkin määrärahasolla avustushakemusten kysyntä on ylittänyt monilla alueilla käytettävissä olevan rahoituksen. Vuonna 2013

koko maassa valtionavustusta sai noin 240 tiekunnan parantamishanketta.

Valtion talousarvioesityksessä vuodelle 2014 yksityisteiden parantamiseen kohdistetun määrärahan niukkuus tarkoittaa sitä, että huomattava osa tiekuntien parantamishankkeista jää ilman valtionavustusta. Tämä koskee erityisesti tyypillisiä tien parantamisia, kuten kuivatuksen ja kantaavuuden parantamista tai tien siirtoa.

Harkinnanvaraista valtionavustusta voidaan myöntää valtionavustuskelpoisille yksityisteille. Avustuksen hakijana tulee olla tien tiekunta tai kunta. Parantamisavustusta myönnetään pääasiassa sillan ja tien vaurioiden tai rakenteiden korjaamiseen. Avustuksesta päättää ELY-keskus, jonka alueella tie tai suurin osa siitä sijaitsee.

Valtionavustushakemukset voi laittaa vireille ympäri vuoden toimittamalla ne Pirkanmaan ELY-keskuksen keskitettyyn käsittelyyn osoitteella:

Pirkanmaan ELY-keskus,  
Yksityistieavustukset,  
PL 297 33101 TAMPERE.

Neuvontaa yksityisteiden

avustusasioissa:

Liikenteen asiakaspalvelu  
puh. 0295 020 603  
(pvm/mpm), ma-pe 9–16 ja  
[www.ely-keskus.fi](http://www.ely-keskus.fi) (> Liikenne > Yksityistieavustukset)

ELY-keskukset myöntävät vuosittain tiekunnille yksityistielain mukaista harkinnanvaraista valtionavustusta, joka on tarkoitettu yksityisteiden parantamishankkeisiin ja erityiskohteiden kuten lossien, talviteiden ja vuosittain purettavien siltojen ylläpitoon.

### **Tie on valtionavustuskelpoinen jos**

- se on autolla-ajokelpoinen ja
- sen asioiden hoitamista varten on perustettu tiekunta ja
- se on tarpeellinen pysyvän asutuksen pääsytien yhden kilometrin matkalla ja sen vaikutuspiirissä on vähintään 3 pysyvästi asuttua taloutta tai
- sillä on paikkakunnalla huomattava liikenteellinen merkitys (Laki yksityisistä teistä 93 §)

### **Muista myös nämä parantamishankkeen suunnittelussa:**

Parantamishanke on taloudellisesti niin mittava investointi, että tiekunnan kannattaa aina käyttää ammattitaitoista suunnittelijaa. Suuremmissa hankkeissa laaditaan parantamissuunnitelma, joka koostuu suunnitelmaselostuksesta, suoritepohjaisesta kustannusarviosta, tien suunnitelmakartoista ja poikkileikkauksista.

Parantamishankkeessa valtionavustukseen hyväksyttävistä suunnittelun, hankkeen toteutuksen ja valvonnan kohtuulliset kustannukset. Avustusosuus voi olla erälle hanketyypeille (sillojen ja suurien rumpujen peruskorjaus ja poikkeuksellisista olosuhteista aiheutuvat vauriot) enintään 75 % arvonlisäverollisista kustannuksista. Yleisimmin tien parantamishankkeessa osuus on 50 %.

Siltahankkeista tarvitaan aina silta-asiantuntijan laatima suunnitelma valtionavustushakemuksen liitteeksi.

Sillan suunnittelijalla tulee olla riittävä koulutus ja kokemusta vastaavien rakenteiden suunnittelusta. Kokeneen suunnittelijan käyttö luo edellytykset turvallisen ja kustannus-, ulkonäkö- ym. vaatimukset parhaiten täyttävän siltaratkaisun löytämisen. Kokeneita suunnitte-

lutoimistoja on lueteltu mm. Liikenneviraston internet-sivulla Liikenneviraston käyttämiä sillasuunnittelijoita. (> Sillat ja erikoisrakenteet > Yksityisteiden sillat > Suunnittelu)

Tiekunnan on syytä muistaa, että parantamishankkeesta ja valtionavustuksen hakemisesta on päätettävä tiekunnan kokouksessa. Tiekunnan kokous voi valtuuttaa toimielimen hoitamaan koko hakemus- ja toteuttamisprosessin.

Huolellisesti laaditut avustushakemukset ja niihin kuuluvat asiantuntijan laatimat suunnitelmat helpottavat käsittelyä ELY-keskuksissa ja vähentävät lisäselvitysten tarvetta. Parantamisavustuksissa on käytössä jatkuva haku. Suositeltavinta on toimittaa hakemus viimeistään kesäkaudella ennen suunniteltua töiden tekemisvuotta.

Tutustu ohjeisiin ja mitä avustushakemukseen vaaditaan ELY-keskuksen internetsivuilta:

<http://www.ely-keskus.fi/web/ely/yksityisteiden-parantamisen-avustaminen> ja sivuilla olevaan Liikenneviraston Yksityisteiden valtionavustukset -ohjejulkaisuun.

# Tiekunta tutuksi ja toimivaksi

**ELINA KASTEENPOHJA**  
Suomen Tieyhdistys

Yksityisteitä on kaikkiaan noin 360.000 km. Pysyvän asutuksen käytössä olevia teitä on noin 90.000 km, rakennettuja metsäautoteitä arviolta 120.000 km sekä muita autolla ajokelpoisia metsä- ja mökkiteitä on noin 110.000 km. Näiden lisäksi on vielä huomattava määrä pääasiassa kiinteistökohtaisia kevyempirakenteisia ajouria, pihateitä yms.

Liikenteellisesti merkittävimpiä ovat valtion apuun oikeutetut tiet (vähintään kolme taloa, vähintään 1 km pitkä tai vilkas läpiajotie), joita on nykyään noin 55.000 km. Niiden varrella asuu puoli miljoonaa ihmistä ja kesämökkejä näiden teiden vaikutusalueella on lähes 190.000, joka on noin 40 % koko loma-asuntokannasta.

## Tiekunta -järjestäytyneyt/ järjestäytymätön -oikeudellinen muoto

Yksityistien tieosakkaat eli tieoikeuden saaneiden kiin-

teistöjen omistajat vastaavat tienpidosta yhdessä. Yksityistie voi olla järjestäytyneet eli sille on perustettu tiekunta tai se voi olla järjestäytymätön. Tällä on merkitystä päätöksenteossa. Tiekunta on järjestäytyneet tapa hoitaa tienpitoa. Tiekunta päättää tienpitoa koskevista asioista säännöllisesti pidettävissä kokouksissa, tarvittaessa enemmistöpäätöksillä, jolloin ne sitovat jokaista tieosakasta.

Järjestäytymättömässä tiessä kaikkien tieosakkaiden on periaatteessa oltava yksimielisiä tehtävistä ja sovittava tienpidosta keskenään. Mikäli tienpidosta aiheutuu riita, sen ratkaisee kunnan tielautakunta tai sen tehtäviä hoitava muu toimielin.

Tiekunta kannattaa perustaa, jos tieosakkaita on paljon ja tie vaatii säännöllistä kunnossapitoa. Tieosakkaat eivät voi perustaa tiekuntaa keskinäisellä sopimuksella. Tiekunta perustetaan yksityistietoimuksessa tai kunnan tielautakunnan toimituksessa.

## Tiekunnan tehtävät ja hallinto

Tieosakkaat ovat velvollisia vastaamaan omalla kustannuksellaan yksityistien rakentamisesta ja kunnossapidosta eli tienpidosta. Tienpidon kustannusten kattamiseksi peritään tiemaksuja. Tiemaksut jaetaan tieosakkaiden kesken kiinteistöjen liikennetarpeiden perusteella tieyksiköiden mukaan.

Tiekunta valitsee asioiden valmistelua ja täytäntöpanoa varten toimielimen, useimmiten kolmijäsenisen hoitokunnan, mutta toimielimenä voi olla myös toimitsijamies.

Tiekunnan ja sen hoitokunnan toimintaa ohjaa yksityistielaki (Laki yksityisistä teistä 358/1962). Muun muassa tiekunnan kokousten koollekutsuminen ja kokousmenettely, uusien tieosakkaiden ottaminen ja tieyksiköiden määrääminen sekä tiemaksuista päättäminen on laissa säänneltyä.

Sen sijaan tiekunnalla on suhteellisen laaja harkintavalta siinä, minkä tasoiseksi

tie rakennetaan ja miten sitä pidetään kunnossa. Tiekunta myös päättää rahoituksesta ja tienpitotoimien ajankohdista.

Hoitokunta on vastuussa siitä, että tiekunnan toiminta on laissa säädetyn mukaista. Hoitokunnan on myös huolehdittava tiekunnan päätösten toimeenpanosta.

## Tienpidon rahoitus

Vaikka tieosakkaat lähtökohtaisesti vastaavat tienpidon kustannuksista itse, on liikenteen ja asutuksen kannalta merkittävälle yksityisteille saatavilla erilaisia avustuksia. Yksityistielain mukaisia valtion avustuksia haetaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta. Valtion avustuksia voi saada perusparannushankkeisiin, kuten tien kantavuuden ja kuivatusjärjestelmän parantamiseen sekä siltojen ja rumpujen uusimiseen.

Pääasiassa metsätaloutta palvelevien teiden rakentamiseen ja perusparantamiseen on mahdollista saada Kestävän metsätalouden ra-

hoituslain (Kemera) mukais- ta tukea. Tämän tuen myöntää Metsäkeskus.

Kunnat voivat avustaa harkintansa mukaan. Lähtökohtaisesti kaikki kunnat avustavat tiekuntia jollakin tavalla. Kunnittaiset avustukset määrät ja -tavat vaihtelevat suuresti. Pääsääntöisesti kaikki kunnat avustavat vakituisesti asuttujen teiden osal-

ta kunnossapitoa.

Lähtökohtaisesti avustusten saamisen edellytyksenä on se, että yksityistielle on perustettu tiekunta. Viranomaiset auttavat omaan toimivaltaansa liittyvissä kysymyksissä tiekuntaa avustamismahdollisuuksien selvittämisessä, mutta tiekunnan on itse oltava aloitteen tekijänä.

## Tiekunnan kokouksesta

- Tiekunnan kokous on pidettävä vähintään joka 4. vuosi, mutta tilit on tarkastettava vuosittain
- Kokouksen kutsuu koolle toimitsijamies tai hoitokunnan puheenjohtaja
- Kokouskutsu on lähetettävä vähintään 14 päivää ennen kokousta
- Maksuunpanoluettelo on oltava nähtävillä vähintään 14 päivää ennen kokousta
- Kokouskutsussa ja lehti-ilmoituksessa on mainittava maksuunpanoluettelon nähtävilläolopaikka
- Vuosikokouskutsussa on mainittava kaikki merkittävät asiat
- Pöytäkirjan tulee olla nähtävillä 14 päivän kuluttua kokouksesta
- Kokouksesta voidaan valittaa 30 päivän sisällä kunnan tielautakuntaan

# Perusparannushankkeessa valvojan osuus on merkittävä

Tiesännöitsijä  
**TONY ROSQVIST**  
Inkoo

Yksityistien perusparannus tulee vastaan ennemmin tai myöhemmin; sivu- ja laskuojat ovat umpeutuneet, tierummut ovat tukossa tai rikki, puut ja puskat haittaavat näkyvyyttä, jne.

Inkoossa käynnistettiin syksyllä perusparannushanke, jossa asfaltoitiin liittymäluiska 51-maantielle, perattiin ja kaivettiin sivu- ja laskuojia, vaihdettiin rumpuja sekä korotettiin tulvi- van tieosuuden kohdalla tietä noin 20 cm.

Hoitokunta oli pyytänyt allekirjoittaneelta suunnitelua sekä hoitamaan kontakteja urakoitsijoihin. Toukokuun sateisina päivinä tein muistiinpanija veden käyttäytymisestä ojissa ja laadin kartan, johon olin merkanut toimenpiteet ojienperkuun ja tierumpujen osalta. Näitä kävin läpi hoitokunnan kanssa. Työt alkoivat vasta lokakuun puolenvälän jälkeen, paitsi asfaltoinnin osalta. Kolmen viikon jälkeen kävin tekemässä jälkitarkastuksen. Vaikka töitä oli tehty kokeneen urakoitsijan kanssa, silti jäi paljon huomaattavaa. Kuvissa muutamia poimintoja.

Kuvateksteissä mainitut puutteet ovat varmastikin aika tyypillisiä. Onko vielä puhtia saada urakoitsijat liikkeelle? Toivottavasti, koska perusparannus on tavallaan 'kerrasta poikki' -ponnistus. Mikäli budjetissa on vielä rahaa, kannattaa kaikki käyttää pois. Uutta valtionavustusta tiekunta tuskin tulee saamaan.

Perusparannuksen suunnittelu ja työn tarkastaminen kannattaa tehdä sateisina päivinä, jolloin ongelmakohdat paljastuvat todistettavasti. Kamera kannattaa pitää aina mukana!



Liittymään on asennettu uusi rumpu, mutta halkaisijaltaan liian pieni, jolloin se menee tukkoon heti. 100 mm tierumpu on pääsääntöisesti liian pieni liittymärumpuksi. Sopivan kokoinen liittymärumpu on halkaisijaltaan 350–400 mm.



Sivuoja on minimaalinen. Tässä toimisi niin kutsuttu suotosalaoja, 100 mm salaajaputki käärittynä juurikankaaseen. Jos oja jätetään tällaiseksi, on todennäköistä, että ura on kiinni muutaman vuoden päästä ja vesi virtaa tien yli.



Tilanne ei ole parantunut: tierumpu ei vielääkään täytä tehtäväänsä vaikka oja on hivenero avattu. Tilanne on sama tierummun toisessa päässä. Tierummun asentamisesta noin 30 cm alemmaksi oli kyllä ollut puhetta



Tien profiili on jäänyt muotoilematta – tien reunapalteet pysäyttävät veden virtaamisen sivuojiin.



Maanomistajan kanssa olisi hyvä sopia laskuojan avaamisesta. Hoitokunta arveli, että avaamisen hoitaa maanomistaja. Parempi kuin odottaa, olisi tarjota rahaa tiekunnan perusparannuskassasta ja saada maanomistaja tai urakoitsija tekemään työ. Tässä tapauksessa molemmat osapuolet olisivat hyödynsaajia.

# Pienen tiekunnan suuri siltaurakka

Tieisännöitsijä  
**SAKARI SEPPÄLÄ**  
www.tiestopalvelu.fi

Santerintien tiekunnan muodostaa Pöytyän Riihikoskella viisi osakasta. Santerin yksityistie ylittää Aurajoen perinnemaisemassa ja on pituudeltaan 1.030 m. Tie täyttää valtion avustuskelpoisuuden

ehdot myös Aurajokilaaksoon sijoittuvan sillan osalta. Vanhalle teräspalkkisillalle oli jouduttu turvallisuusyistä asettamaan 20 tonnin painorajoitus, mikä aiheutti haitan maankäytölle ja elinkeinotoiminnalle.

## Hankkeen alkutoimet

Tiekunta oli vähitellen tullut

siihen tulokseen, että vaativaa hanketta lähdetään viemään määrätietoisesti eteenpäin. Vuoden 2011 kesällä laadittiin vanhan sillan kuntoarvio, joka sisälsi toimenpide-ehdotuksen ja jo siinä vaiheessa ohjeellisen kustannusarvion. Ehdotuksessa päädyttiin ensisijaisesti kokonaan uuden liimapuisen

palkkisillan rakentamiseen vanhan sillan viereen ja tien linjauksen parantamiseen 150 metrin matkalla. Tiekunta pohti jonkun aikaa toteutusedellytyksiä ja jälleen päästiin askel eteenpäin kohti käytännön toimia. Näistä ensimmäisenä oli varmistaa, tarvitaanko vesilain mukaisesti käsittelyä. Sitä ei tarvittu,

kun ilmoitettiin, että suunnittelun lähtökohdaksi otetaan Aurajoen yläjuoksulla sijaitsevan sillan aukkomitat.

## Siltasuunnitteluun liittyvät maastotyöt

Tammikuussa 2012 päästiin uuden tielinjauksen vaatimiin vaatustoihin ja keväällä maaperäkairauksiin. Nämä molemmat olivat välttämättömiä mitoitus-tekijöitä, sillä joen vedenpinta tulvatilanteessa nousee 3 m ja tieoikaisu sekä silta perustetaan pehmeikölle. Korkeiden penkereiden alle toteutettiin kairausten perusteella tarvittavan noin 10 metrin pituiset puupaalut, joiden päälle tulee betoniset paaluhatut tai yhtenäinen laatta.

## Suunnittelu

Siltasuunnittelun lähtökohdaksi valittiin maastotulosten varmistuttua puisten tukipaalujen varaan perustettu liimapuinen palkkisilta. Sillan jännemitta on 15,00 m ja hyödyllinen leveys 4,50 m. Liimapuisten palkkien korkeus on 0,95 m ja niitä on 6 kpl. Usein toistuvien tulvien vuoksi sillan palkkien alapintaa haluttiin nostaa 0,5 m eteen siltaan verrattuna.

Siltasuunnittelu käynnistyi kesällä 2012 ja tavoitteena oli saada valtion avustushakemus ja suunnitelma ELY:n käsittelyyn elokuussa, mikä onnistui. Suunnitelmassa ajoitettiin vanhan sillan purku siten, että se voi toimia työsilta toteutuksen aikana.

**Suunnitelmassa ajoitettiin vanhan sillan purku siten, että se voi toimia työsilta toteutuksen aikana.**

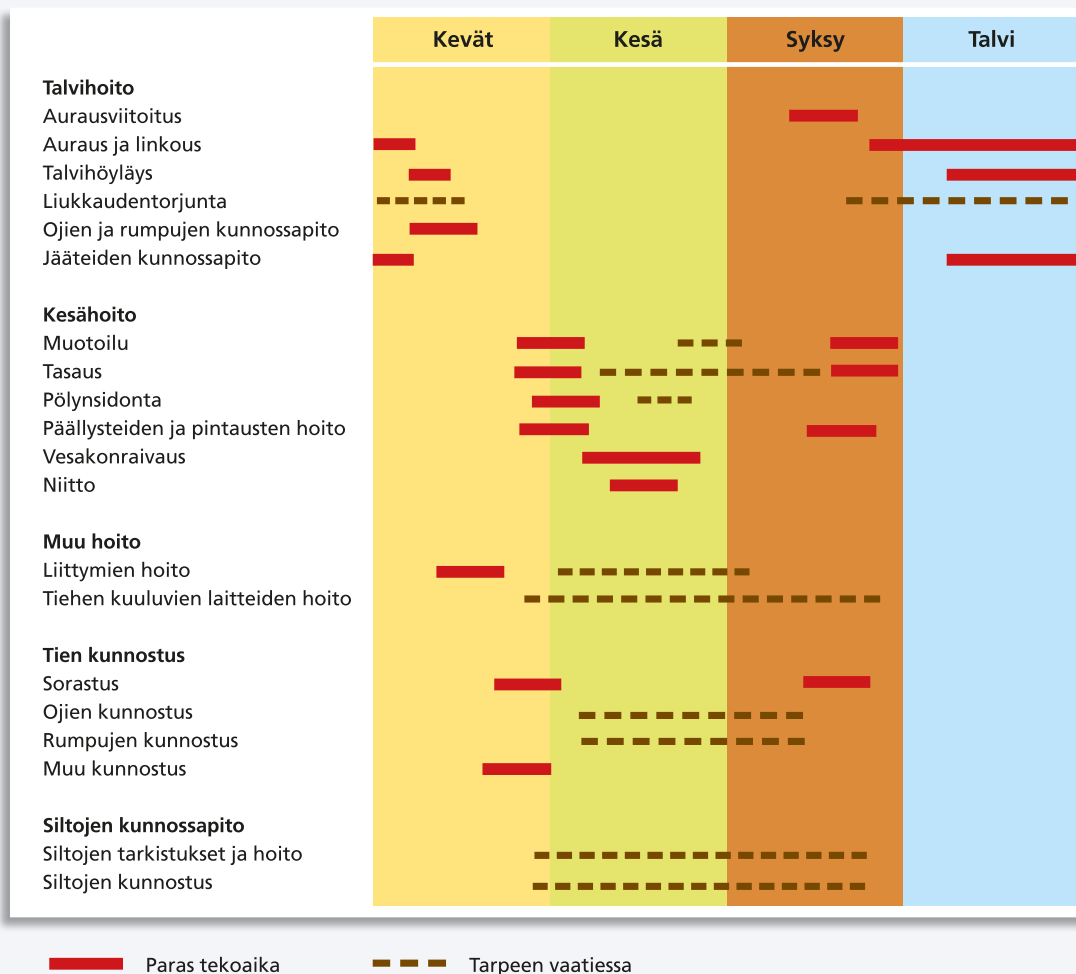
## Toteutus

Valtion avustuspäätös Santerintien siltahankkeelle saatiin helmikuussa 2013 ja tiekunta ilmoitti ELY:lle vastaanottavansa avustuksen ja toteutavansa hankkeen. Talvella päädyttiin tiekunnan kanssa kokonaisurakkamalliin ja tällaisena urakka kilpailutettiin paikallisten siltaurakoitsijoiden kesken. Huhtikuussa voitiin allekirjoittaa urakkasopimus Turun Teollisuuden Rakentajat Oy:n kanssa.

Urakoitsijalla oli sopimuksen perusteella mahdollisuus vahvistaa heti materiaalitalaukset ja aloittaa pohjarakennustyöt vesiolosuhteiden kannalta edullisimpaan aikaan. Määrämittaisten paalujen ja liimapuupalkkien valmistus sekä toimitus aina ottavat oman aikansa urakka-ajan alussa. Urakkatyöt etenivät syyskesällä ripeästi ja pohjarakennustöiden valmistuttua voitiin siirtyä kokonaan puurakenteisen sillan rakennuksen tekemiseen.

Tukipaalujen varaan perustetun palkkisillan toteuttamista voi suositella laajemminkin, koska siltasuunnittelussa voidaan soveltaa Tiehallinnon aikanaan

## Yksityistien hoito- ja kunnostustöiden suositeltavat toteuttamisajat



## Tiekuntaohjelmistot

Tiekuntaohjelmistojen tarjonta on vuosien varrella monipuolistunut. Tällä hetkellä kolmelta toimittajalta löytyvät ohjelmat, joiden avulla voidaan tehdä tieyksiköinti sekä hoitaa laskutukseen, kirjanpitoon ym. liittyviä tiekunnan hallinnollisia asioita.

Lisääntynyt ohjelmistotarjonta tarjoaa tiekunnille ja ammattimaisesti toimiville henkilöille mahdollisuuden valita omia tarpeitaan parhaiten palveleva ohjelmisto.

Kaikissa ohjelmissa yksiköinti suoritetaan perustuen Maanmittauslaitoksen suosittuun.

### Wintie

Matriset Oy tarjoaa Wintie ja NetWintie yksityistieohjelmistojen.

NetWintie-palvelulla tiekunta hoitaa hallintonsa asiat Internetissä. Palvelua käytetään www-selaimella. Myös hoitokunnan jäsenet pääsevät katsomaan tiekunnan tietoja palvelusta. Toimintoja löytyy yksityistien yksiköinnistä aina kirjanpitoon asti.

Wintie on Windows-ohjelmisto tiekuntien hallinnon hoitoon. Lisäosana on saatavilla myös kirjanpito. Yksiköinnissä voidaan erotella sivuhaarat sekä suorittaa maksimikustannustarkastelu. Ohjelmassa on toimintoja myös kuntien tielautakuntien tarpeisiin.

Ohjelma on saatavana myös ruotsinkielisenä.

### Tiemestari

Tiemestari on tiekunnille ja tieisännöitsijöille tarkoitettu ohjelma, jonka avulla voidaan hoitaa tiekunnan yksiköinti sekä vuotuiset laskutukseen, kirjanpitoon ja budjetointiin liittyvät tehtävät. Ohjelmalla voi mm. käyttää valmiita malleja kokouskutsujen, asialistojen ja pöytäkirjojen luomiseen.

Kirjanpito-osan avulla voi toteuttaa tiekunnan kahdenkertaisen kirjanpidon helpolla tavalla. Tilitapahtumien kirjaaminen on yhtä helppoa kuin yhdenkertaisessa kirjanpidossa.

Tiemestariin voidaan liittää karttatoiminto, jota käytetään yksiköinnissä matkojen ja pinta-alojen mittaamiseen ja jonka avulla voidaan piirtää tien perusparannukseen liittyviä karttoja. Kartalta saadaan helposti mitattua yksiköinnissä tarvittavat välimatkat ja pinta-alat. Tien peruskorjauksen suunnittelussa ohjelma osaa laskea kartalle tehdyistä merkinnöistä esim. murskeen tai eristekankaan tarpeen.

Ohjelman kaikki tulosteet ovat vietävissä mm. pdf-, doc- ja xls- muotoon ja tuetut käyttöjärjestelmät ovat XP, Vista, W7 ja W8.

### Tiekunta Pro

Softsalo Oy:n tarjoama Tiekunta Pro on selkeä ja tehokas tiekunnan ylläpito-ohjelma, joka avulla hallitaan tieyksiköiden laskenta, tiemaksut, tiekunnan kokous, laskutus sekä kirjanpito.

Kokouskutsu tiekunnan kokoukseen saadaan tulostettua ja/tai lähetettyä sähköpostilla. Tiekunnan kokouksen paikallaolijat



voidaan valita listasta ja äänileikkurin jälkeen käytössä olevat äänet tulevat näytölle. Kokouksen pöytäkirjan ja mahdolliset äänestykset voi tehdä samalla näytöllä, joten kokouksen jälkeen paperityöt on jo tehty.

Vuotuiset tiemaksut saadaan tulostettua muutamalla klikkauksella ja ne linkitetään samalla ohjelmalla tehtävään kirjanpitoon. Kaksinkertaisen kirjanpidon tekeminen on siten helppoa ja yksinkertaista.

Osakas saa valintansa mukaan tiemaksulaskun ja kokouskutsun suomen tai ruotsin kielellä. Käännökset tulevat ohjelman mukana, mutta niitä voi myös muokata itse.



laatimia tyyppiirustuksia ja työ sopii erinomaisesti toteutettavaksi myös talvella.

Siltaurakka valmistui urakka-ajan kuluessa ja urakan vastaanottotarkastus pidettiin 8.11.2013. Hankkeen kaikki kustannukset vanhan sillan kuntoarviosta alkaen ovat verollisena 173.000 €. Se on paljon rahaa, mutta maaperäolosuhteet, tieoikaisu ja sillan koko huomioiden hinta on erittäin edullinen.

### Päätelmiä

Santerintien tiekunnan määrätietoinen asenne parempien liikenneolojen saavuttamiseksi on hyvä esimerkki. Tiekuunta on nähnyt pidemmällä aikavälillä syntyvän hyödyn maankäyttöön ja elinkeinojen harjoittamiseen kertaluontoisen investoinnin vastineena.

Tiekuntien oman tarkkailun rinnalle yksityistiestön laaja siltaverkko odottaa keskitettyä kuntotarkastelua juuri nyt, kun ajoneuvojen kokonaispainoja on äskettäin korotettu. Tieviranomaisen on asettanut omana lääkkeenään suuren määrän maantiesiltojen painorajoituksia, mikä jossain määrin luo painetta yksityisteiden lisääntyvälle käytölle. Yksityisteiden siltojen kuntoarvioinnin perusteella tulisi myös rajoittaa niiden siltojen käyttöä, jotka eivät kestä raskasta liikennettä. Eräät kunnat ovat alkaneet tilata yksityistieverkostonsa siltojen inventointeja, jolloin tielautakunnan toimesta voidaan jakaa informaatiota ja ohjeita tiekunnille sekä uusista rakennusluvista päätettävälle.



Santerin silta oli vuonna 2011 kuntonsa ja kantavuutensa takia uusimisen tarpeessa.



Liimapuukannattajat sopivat hyvin 15 metrin jänkeille.



Siltapaikan viimeistelyt ovat tässä vielä hieman kesken, mutta Aurajokilaakson piirteet erottuvat selvästi ja koko ympäristö on keväällä 2014 edustava.

# Yksityisteiden tulvavahingoista

**KAISA LEENA VÄLIPIRTTI**

Liikenne- ja viestintäministeriö

Yksityisistä teistä annettuun lakiin lisätty uusi 94 § tulee voimaan vuoden 2014 alussa. Lainmuutos oli osa ns. tulvavahinkopakettia, jolla nykyinen tulvavahinkolaki kumottiin. Ensi vuoden alussa rakennusten ja irtaimiston osalta siirrytään vakuutusperusteiseen korvausjärjestelmään.

Valtio on tähän saakka korvannut tulvasta rakennuksille, sadolle ja yksityisille teille aiheutuneita vahinkoja. Nykyinen korvausjärjestelmä on kuitenkin ollut hidas ja hallinnollisesti raskas. Tulvavahinkoja syntyy aikaisempaa enemmän, koska ilmaston lämmetessä rankkasateet yleistyvät. Suomessa päätettiin siirtyä vakuutuksiin perustuvaan tulvakorvausjärjestelmään, jonka avulla vesistön ja meren poikkeuksellisesta vedenkorkeudesta ja poikkeuksellisesta sateesta aiheutuvia omaisuusvahinkoja korvattaisiin nykyistä kattavammin. Nämä vahingot korvataan yksityisten vahinkovakuutusten nojalla. Uudistuksen myötä vahingonkäräjät saavat vahinkonsa korvatuiksi yksinkertaisemalla ja nopeammalla menettelyllä, mutta kylläkin vakuutusmaksua vastaan.

Valtion varoista haluttiin edelleen tarjota avustusta kahdelle omaisuuslajille eli sadolle ja yksityisille teille aiheutuvilla vahingoilla. Yksityisteille tulvasta aiheutuvien vahinkojen korvaaminen siirtyy maa- ja metsätalousministeriön hallinnonalalta liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle eli ELY:n liikenteen vastualueille.

Avustusta voidaan maksaa poikkeuksellisen vesistötulvan aiheuttamista vahingoista. Nykyisen lain aikana poikkeuksellisuus on toteutunut silloin kun kyse on keskimääräistä huomattavasti suuremmasta tai poikkeukselliseen aikaan sattuneesta tulvasta. Keskimäärin kerran 50 vuodessa tai sitä harvemmin esiintyvä tulva katsotaan nykytulkinnassa poikkeukselliseksi, mutta tulkinta saattaa myöhemmin kiristyä, jos nyt poikkeuksellisuus pidettävät tulvat yleistyvät.

Korvauksen saamisen edellytyksenä on, että tietä koskevien asioiden hoitamista varten on perustettu tiekuunta. Tiekuunta on oikeushenkilö, jonka päätehtävä on huolehtia osakkaiden yhteiseen lukuun tienpidosta eli ylläpitää kulkuyhteyttä. Tiekuuntavaatimus koskee muitakin yksityistielain mukaisia valtion avustuksia. Tilinpäätöksen, tilintarkastuksen ja vuosikokouksen päätöksenteon avulla varmistetaan, että tieosakkaat kannattavat hanketta ja että rahankäyttö on asianmukaista.

Tulvavahinkojen kohdalla avustuksen enimmäismäärä on 80 % hyväksytyin vahingon

määrästä. Tämä on sama enimmäismäärä kuin vuoden 2013 loppuun voimassa olevassa tulvavahinkolaissa. Lisäksi avustettavuuden edellytyksenä on, että vahingon määrä on vähintään 1 000 euroa. Tämä korvausraja vastaa omavastuuosuutta, jollainen sisältyy yleisesti myös vakuutusperusteiseen järjestelmään. Lainvastaisesta menettelystä aiheutuneita vahinkoja ei korvata kuten ei myöskään kohtuullisesti estettävissä olevia tai muulla perusteella korvattuja vahinkoja. Satovahinkolaissa on samansisältöinen säännös. Muuten tulvavahinkokorvauksen hakemisessa ja käsittelyssä noudatetaan samoja säännöksiä kuin yksityisteiden valtionavustuksiin yleensäkin.

Tulvavahinkopakettiin sisältyvät lait valmisteltiin MMM:ssä yhdessä sidosryhmien kanssa. Sen vuoksi eduskunnan maa- ja metsätalousvaliokunta oli lakipaketin mietintövaliokunta toisin kuin tieasioissa yleensä. Valiokunnan mietinnössä todettiin, että yksityisteiden kunnossapidon ongelmana on valtionavustuksiin osoitettujen määrärahojen riittämättömyys. Valiokunta piti tärkeänä, että yksityisteiden kunnossapitoon ja mahdollisten tulvavahinkojen korjaamiseen turvataan riittävät määrärahat. Tähän toiveeseen voi yhtyä. Nykyisen budjettikehyksen mukaisesti 5 miljoonan euron määräraha ei ole mahdollista varata etukäteen erillisrahaa tulvavahinkoihin. Jos yksityisteille tulee poikkeuksellisia tulvavahinkoja, niin ainoa mahdollisuus on hakea jälkikäteen lisätalousarviossa määrärahaa. Avustusmahdollisuus on nykyisessä tilanteessa lähinnä symbolinen. Se osoittaa kuitenkin, että julkinen valta tunnustaa ja tunnustaa yksityisten teiden tärkeän merkityksen liikennejärjestelmän osana.

Lain mukaan ELY:n liikenteen vastualueilla on oikeus saada Suomen ympäristökeskukselta asiantuntija-apua vesistötulvan poikkeuksellisuuden selvittämisessä. Suomen ympäristökeskus ja Ilmatieteen laitos ovat perustaneet Tulvakeskuksen, joka aloittaa toimintansa vuoden 2014 alussa. Tulvakeskus vastaa tulvien ennustamisesta, tulvista varoittamisesta sekä valtakunnallisen tulvatilannekuvan ylläpitämisestä yhteistyössä ELY:n sekä pelastusviranomaisten kanssa. Etukätestiedon avulla on mahdollisuus vähentää tai estää tulvasta aiheutuvia vahinkoja.

Yksityistielain muutossäädöksen numero on 1003/2011. Tällä hakusanalla tekstiä voi hakea esimerkiksi maksuttomasta tietokannasta [www.finlex.fi](http://www.finlex.fi). Voimaantulosäännöksen kohdalla tietokannassa on linkki myös lain esitöihin eli hallituksen esitykseen HE 295/2010.

# Yksityistie ja verotus

## ARI ETELÄNIEMI

Kirjoittaja toimii tieisännöitsijänä Nivalassa ja lähipaikkakunnilla.

Tiekunta on yhteisetuus eikä ole verovelvollinen tienpitotoiminnassa. Jos tiekunta harjoittaa muuta toimintaa esim. myy sora-aineksia tai urakoi tienhoitotöitä, on tiekunta näiden "lisäbisneksien" osalta verovelvollinen, mutta tässäkin tilanteessa tienpito ei muutu veronalaiseksi.

## Tienpitotoiminta

Tiekunta ei ole arvonlisäverovelvollinen, joten tielaskut (myyntilaskut) eivät sisällä arvonlisäveroa, tiemaksutuloilla katetaan arvonlisäverolliset kustannukset. Ostolaskut sisältävät alv:n jos laskuttaja on alv-velvollinen.

Tiekunta on kuitenkin kirjanpitovelvollinen, riittää kun tuloista ja menoista laaditaan yksinkertainen kirjanpito.

Tiekunnan ei tarvitse maksaa normaalin käyttötilin (tilin joka on tarkoitettu tiekunnan rahaliikenteen hoitoon) korkotuotosta lähdeveroa, jos pankki on pidättänyt veron tuotosta, kannattaa käyttää pankissa asia korjaamassa.

## Tieosakkaan tekemät työt

Jos tieosakas tekee tienhoitotöitä tiekunnalle, ovat nämä

veronalaista tuloa tekijälle, riippumatta siitä suorite- taanko korvaus maksamalla lasku vai hyvittämällä se tiemaksusta.

Luonnollisesti jos työn suorittaja on alv-velvollinen, laskussa tulee olla eriteltyä alv:n osuus, näin myös laskelmassa, jos työt on hyvitetty tiemaksusta.

Suosittelavaa on että tietöitä ei hyvitetäisi tiemaksusta, vaan tiemaksu maksetaan sellaisenaan ja tietöistä esitetään erillinen lasku tiekunnalle. Tämä menettely on selkeämpi ja virheiden todennäköisyys on pienempi, verotuksellisesti sillä ei ole vaikutusta.

## Palkkiot ovat palkkaa

Jos hoitokunnan puheenjohtajalle on sovittu palkkio puheenjohtajan tehtävästä, tämä on saajalle veronalaista palkkaa ja tiekunta on silloin palkanmaksajan roolissa.

Palkkaa joudutaan maksamaan myös jos tiekunta palkkaa yksityishenkilön töihin, esim. kunnostamaan sil-lankaitteet.

Palkasta pitää tehdä palkkalaskelma, maksaa sotumaksut, eläkemaksut ja pidättää verot ja tarvittaessa ottaa myös vakuutukset työntekijälle.

## Kulukorvaukset

Kulukorvaukset ovat verovapaata tuloa saajalle. Näitä

ovat kilometrikorvaus, päiväraha, puhelinkorvaus ja korvaukset, jotka osakas on maksanut omilla rahoillaan tiekunnan puolesta, esim. postitusmaksut.

Kulukorvauksista pitää esittää eritelty lasku. Esimerkiksi matkalaskussa pitää olla: päivämäärä, matkan kelloajat, kilometrimäärä, matkankohde, matkantarkoitus.

Laskun pitää perustua toteutuneisiin kustannuksiin. Km-korvauksessa ja päivärahassa käytetään verottajan vahvistamia korvauksia (2013 0,45 €/km, 38 € koko päivä-raha, 17 € puoli päiväraha). Muiden kustannusten osalta käytetään toteutuneita kustannuksia.

Jos puheenjohtajalle on tiekunnankokouksessa etukäteen määrätty kulukorvaus vaikkapa 200 euroa, tämä tulkitaan verotettavaksi palkkioksi, koska se ei perustu toteutuneisiin kustannuksiin ja tuskin kulut ovat vuodesta toiseen samansuuruiset.

Toki tiekunnan kokouksessa voidaan määrätä kulukorvauksien katoksi esim. 200 euroa, mutta silloinkin maksun pitää perustua tosittesiin.

## Tiemaksun vähennysoikeus tieosakkaalla

Pääsääntö on, että tieosakas voi vähentää tiehen kohdistuvan laskun verotuksessaan, niiltä osin kuin se kohdistuu

verotettavaan elinkeinotoimintaan, kuten maatalous, metsätalous ja muu yritystoiminta.

Yksityistalouden osuus ei ole vähennyskelpoista. Näitä ovat omassa käytössä oleva vakituinen asunto ja omassa käytössä oleva loma-asunto sekä harrastustoiminta.

Nämä pitää pystyä erittelemään. Jos lasku sisältää vähennyskelpoisia ja vähennyskelvottomia eriä, eritellyn apuna voi käyttää yksikkölaskelmaa.

## Vähennyskelpoisen osuuden kirjaaminen verotukseen

Aluksi kannattaa huomioida kuka on tiehen kohdistuneen laskun lähettäjä. Onko se (A) tiekunta vai (B) yritys (Metsäkeskus, Metsänhoitoyhdistys tai jokin yritys). Verovähennyskäytäntö on erilainen.

## A. Tiekunta laskun lähettäjä

Lasku ei sisällä arvonlisäveroa, koko vähennyskelpoinen osuus kirjataan tuloveroilmoituksen kertapoistona, riippumatta laskun suuruudesta ja siitä kerääkö tiekunta laskulla varoja rakentamis- tai perusparannuskustannusten kattamiseen vai kunnossapitoon. Luonnollisesti kirjaataan eri elinkeinon osuudet omiin veroilmoituksiin tai tehdään ns. tulonsiirto.

Lasku voi sisältää perusmak-

sun, yksikkömaksua ja käytömmaksua. Kaikki ovat vähennyskelpoisia niiltä osin kuin ne kohdistuvat elinkeinotoimintaan.

## B. Yritys laskun lähettäjä

Usein Kemera-hankkeella kunnostettavan tien arvonlisävero kirjataan alv-erotukseen. Tämä ei ole osakkaalle kustannus, vaan läpikuluerä.

Laskussa alv:n summa kokonaissummasta on usein suurempi kuin 24 %. Tämä johtuu siitä, että osakas joutuu maksamaan myös Kemera-avustuksen osalta alv:n.

Peruskunnostushankkeen kustannukset (ilman alvia) kirjataan tuloverotukseen ja niistä tehdään hankekohtaisesti 15 prosentin vuotuinen poisto. Kertapoistona voi tehdä enintään 200 euron menojäännöksen.

Tiehen kohdistuvia kustannuksia voivat yritykset laskuttaa osakkailta vaikka kyseessä ei ole Kemera-hanke, silloin kyseessä on osakaiden omarahoitteinen perusparannushanke ja verotuskäytäntö on sama kuin Kemera-hankeessakin. Tällä tavalla pystytään hyödyntämään alv-vähennysoikeus.

## Lopuksi

Normaalien kunnossapitome- nojen pitäisi kulkea aina tiekunnan kautta.

Jos tienkäyttäjänä on osakeyhtiö, siitä pitää tehdä oma osakas eli yksityistalouden ja muun elinkeinotoiminnan kustannuksia ei saa olla samalla laskulla.

Tiekunta ei valvo osakkaiden kustannusten kirjaamista veroilmoitukseen vaan se on osakkaan henkilökohtainen asia ja viimekädessä verotta- ja valvoo oikeellisuutta.

Jos sinulta on jäänyt tiemaksu hyödyntämättä verotuksessa, voit hakea muutosta vahvistettuun verotukseen 5 vuotta takautuvasti.

## Lisätietoja:

Yksityistieasioiden neuvontapuhelin 0200 345 20 arkisin 9-18 (0,92€/min + pvm)

**Suomen Tieyhdistys ry**

www.tieyhdistys.fi

**Verottaja** www.vero.fi

**Metsäkeskus**

www.metsakeskus.fi

**Oma metsänhoitoyhdistys**

www.mhy.fi

**Palkanlaskenta**

www.palkka.fi

**Alueen tieisännöitsijä,**

yhteystiedot

www.tieyhdistys.fi

**Oma tilitoimisto**

**Oman tiekunnan puheenjohtaja tai hallinnon hoitaja**

# Perusparantaminen takaa tien käyttökelpoisuuden vuosikymmeniksi eteenpäin

Tieisännöitsijä

## PETRI LÄHTENMÄKI

Tiekuntapalveluasiantuntija, Otso metsäpalvelut www.metso.fi

Tien perusparannukseen on monia syitä. Tie on saattanut vaurioitua liian rajun kuormituksen johdosta tai tie on alkujaankin rakennettu käyttötarkoitukseen sopimattomaksi. Tie on voinut rapistua myös kunnossapidon laiminlyönnin seurauksena. Hyvin hoidettujakin teitä joudutaan toisinaan peruskorjaamaan. Ajan saatossa tienrakennusmateriaalit sekoittuvat maaperän maa-aineksiin ja menettävät kantavuusominaisuutensa. Ajouradalle voi roudan vaikutuksesta nousta maa- kiviä, ojat madaltuvat ja vesakot valtaavat tien reunat. Nopeimmin perusparannusta vaativat tiet, jotka on ra-

kennettu huonosti kantaville tai routiville maille. Tällaisten teiden käyttöikä ilman perusparannusta on noin 20 vuotta. Kantaville maille rakennetut tiet voivat hyvin hoidettuina kestää jopa 50 vuotta.

## Mitä tielle tehdään

Tien käyttötarkoitus ja tien nykyinen kunto vaikuttavat toimenpiteisiin. Yleensä tien kantavuutta pyritään lisäämään. Liikenneturvallisuus tai huonokuntoinen silta voivat olla hyviä syitä tien kunnostamiseen.

Suunnitteluvaiheessa tehdään maastotutkimuksia, joilla pyritään selvittämään tien heikot kohdat, rumpujen uusimistarve sekä materiaali ja työmäärät. ELY-keskuk- sen rahoittamissa hankkeissa edellytetään lisäksi tarkempia kantavuusmittauksia. Näin kyetään optimoimaan

tielle riittävä käyttötarkoituksen mukainen kantavuus.

Suunnitteluvaiheessa kannattaa jo kilpailuttaa urakoitsijat sekä tarviketoimittajat hankkeen kustannusten selvittämiseksi. Kilpailuttaminen on pakollista, jos avustusten osuus ylittää 50 % rajan.

Peruskuivatus on edullisin tapa lisätä tien kantavuutta. Tämän vuoksi perusparannuksessa tulisi aina perata kuivatusojat ja uusia huonokuntoiset rummut. Samalla kun ojat perataan, muotoillaan tien runko kuperaksi. Suodatinkangas asennetaan vanhan tienrungon päälle estämään hienojakoisen maa- aineksen sekoittuminen uuteen murskekerrokseen.

Vanhan tien päälle ajetaan riittävän paksu murskekerros. Käyttämällä läpimitaltaan erilaisia murskeita ja murskekerroksien paksuut-



Kuvaaja: Petri Lähtenmäki

Tulvan tuhoama rumpu on vaihdettu uuteen Pärämäntinttiellä Mynämäellä. Rummun vierellä metsäpalveluesimies Kim Päivärinta.

# Yksityistie-ansiomerkki

Yksityistie-ansiomerkki on juhlava tapa muistaa yksityistien hyväksi puurtanutta tiekunnan toimielimen jäsentä tai vaikkapa tieosakasta. Merkki voidaan myöntää myös jollekin muulle henkilölle, joka on merkittävällä tavalla kunnostautunut yksityistieasioissa.

Yksityistie-ansiomerkki on tarkoitettu hoitokunnan puheenjohtajalle tai jäsenelle, toimitsijamiehelle, tiekunnan osakkaalle tai jollekin muulle henkilölle, joka on merkittävällä tavalla kunnostautunut yksityistieasioissa.

Yksityistie-ansiomerkki on haettavissa ympäri vuoden

Yksityistie-ansiomerkkiä voi hakea tiekunta tai jokin muu yhteisö hakemuksella Suomen Tieyhdistyksestä. Hakemus on saatavilla Tieyhdistyksen internetsivuilta: [www.tieyhdistys.fi/yksityistiet/yksityistie-ansiomerkki](http://www.tieyhdistys.fi/yksityistiet/yksityistie-ansiomerkki) tai se on tilattavissa yhdistyksen toimistosta.

Ansiomerkin myöntää Ansiomerkkitoimikunta, jonka nimeää Suomen Tieyhdistys ry:n hallitus. Ansiomerkin saamisen kriteerit ja niiden muutokset päättää Suomen Tieyhdistyksen hallitus Ansiomerkkitoimikunnan esityksen pohjalta.

Ansiomerkit ja niihin

kuuluvat kunniakirjat toimitetaan ansiomerkin hakijalle sen jälkeen, kun tiekunta on tehnyt päätöksensä ansiomerkkien myöntämisestä. Yksityistie-ansiomerkki ja sen mukana toimitettava kunniakirja maksaa Suomen Tieyhdistyksen jäsenille 75 euroa ja muille

## Vuonna 2013 myönnetty Yksityistie-ansiomerkit

**Henkilön nimen perässä on mainittu merkin hakenut tiekunta ja kunta, jossa tie sijaitsee.**

Gorschelnik Börje, Jaakkolan tiekunta, Naantali  
Heinijoki Pentti, Hirviniementien tiekunta, Tampere  
Hytönen Seija, Leisniemen yksityistie, Rantasalmi  
Hyvönen Olavi, Leisniemen yksityistie, Rantasalmi  
Härmävaara Sirkka, Lainelan yksityistie, Pyhtää  
Härmävaara Tuure, Lainelan yksityistie, Pyhtää  
Jokinen Kari, Mettisen yksityistien tiekunta, Nokia  
Kierikka Pekka, Kierikkalan yksityistie, Kotka  
Korpikoski Markku, Pirskerin tiekunta, Kokkola  
Kuusijärvi Olli, Hoikkala-Majaniemi yksityistiekunta, Ruovesi  
Lehti Raimo, Penttilän yksityistie, Orivesi  
Leinonen Olli, Parkasen yksityistie, Juva  
Leppäharju Matti, Hoikkala-Majaniemi yksityistiekunta, Ruovesi  
Mäkelä Mauno, Pirskerin tiekunta, Kokkola  
Nevala Paavo, Tervalampi-Ulvi-Peltola tiekunta, Loppi-Tammela  
Pohjanmaa Ahti, Mynter-Teräväinen Rantatie tiekunta, Lohja  
Pohju Esko, Kierikkalan yksityistie, Kotka  
Pykäläinen Sakari, Kierikkalan yksityistie, Kotka  
Pääkkönen Erkki, Antaverkan yksityistie, Ylöjärvi  
Suo Tero, Siitimenjärven tiet, Hartola  
Tamminen Toivo, Hirvijärven yksityistie, Sysmä/Hartola  
Turtiainen Pekka, Inkilän yksityistie, Savonlinna  
Viljanen Jukka, Saksila-Keitilä yksityistie, Naantali  
Välilmaa Eino, Brännäsbackin yksityistie, Merikarvia

89 euroa (sis. alv ja postikulut).

Ansiomerkki suositellaan luovutettavaksi merkin saajalle tiekunnan vuosikokouksen tai jonkin muun sopivan tilaisuuden yhteydessä. Luovuttajana toimii merkin hakija.

Yksityisteiden vastuunkantajat tervetulleita Talvitiepäiville

## Talvikunnossapidon tapahtuma Jyväskylässä

Teiden, katujen, yksityisteiden ja kiinteistöalueiden talviseen kunnossapitoon ja liikenteeseen keskittyvä tapahtuma Talvitiepäivät 2014 pidetään Jyväskylän Paviljongissa tiistaina ja keskiviikkona 21.–22.1.2014. Näyttely on avoinna molempina päivinä. Yksityistietilaisuus tiekuntien edustajille on keskiviikkona klo 9–11.

Talvitiepäivät on kansainvälinen ammattitapahtuma, joka sisältää tien- ja kadunpidon koneiden ja laitteiden erikoisnäyttelyn, työnäytöksiä, kansainvälisen seminaarin, opiskelijatilaisuuden sekä tilaisuuden yksityisteiden tiekuntien edustajille sekä muille vastuunkantajille ja kiinnostuneille.

Talvitiepäivät 2014 -tapahtuman järjestäjinä ovat Suomen Tieyhdistys, Jyväskylän kaupunki, Liikennevirasto, Keski-Suomen ELY-keskus sekä Pohjoismainen tie- ja liikennefoorumi PTL.

### Näyttely ja työnäytöksiä

Tapahtumassa maksullinen on ainoastaan seminaari. Näin ollen pääsy on vapaa näyttelyyn, työnäytöksiin ja yksityistietilaisuuteen.

Näyttely on avoinna tiistaina 9–16 ja keskiviikkona 9–15. Esillä on kunnossapidon koneita, laitteita ja tekniikoita katujen, teiden, yleisten alueiden sekä kiinteistöjen ulkoalueiden kunnossapitoon. Näyttelyssä on esillä myös täysin varustel-

tu poliisiauto, rallisimulaattori sekä Maailman Pankin lainalla 1960-luvulla hankittu Sisu-tiehoitoauto.

Näyttelyssä kävijöiden kesken arvotaan useita kävijäpalkintoja. Arvontaan osallistuminen edellyttää asiakaskortin täyttämistä ja palauttamista sisään tulon yhteydessä olevaan laatikkoon.

Koneiden ja laitteiden työnäytökset ovat ulkona aivan Paviljongin edustalla Lutakonaukiolla tiistaina 21.1. klo 14 ja keskiviikkona 22.1. klo 11. Työnäytöksissä esitetään erityisesti koneuutuuksia ja työmenetelmiä.



Talvitiepäivien näyttelyssä käy 4.000–5.000 vierasta, jotka ovat tekemisissä teiden, katujen ja kiinteistöalueiden hoidon kanssa.

Erikoisuuksina Talvitiepäivien näyttelyssä on kuvan Sisu-tienhoitoauto vuodelta 1966, poliisiauto ja rallisimulaattori.

### Tiekunnille maksuton tilaisuus

Yksityistieasioiden informaatiotilaisuus yksityisteiden tiekunnille pidetään keskiviikkona 22.1. klo 9–11 Paviljongin auditoriossa Wivi. Tilaisuuden aiheina ovat muun muassa valtioneapu, tiekuntien hallinto ja teiden kunnossapito.

Yksityistietilaisuus on maksuton, mutta siihen täytyy ilmoittautua ennakkoon Tieyhdistykseen osoitteella [toimisto@tieyhdistys.fi](mailto:toimisto@tieyhdistys.fi). Käytännön syistä osanottajamäärä on rajallinen.

Tapahtumasta tarkempia tietoja löytyy internetissä: [www.talvitiepaivat.fi](http://www.talvitiepaivat.fi)



Talvitiepäivillä on kone- ja laite-näyttely sekä työnäytöksiä, joissa on esillä myös yksityisteille sopivia laitteita ja menetelmiä.



Kuvaaja: Petri Lähteenmäki



Kuvaaja: Kim Päiväranta

Kääntöympyrät rakennetaan vastamaan nykykaluston vaatimuksia. Kuva Vuotavedentieltä Yläneellä.

Petri Lähteenmäki esittelee perusrannettua tietä.

ta vaihtelemalla saavutetaan tielle tavoiteltu kantavuus. Viimeiseksi tielle levitetään noin 10 cm kerros hienompaa mursketta, joka muodostaa tien pinnan eli kulutuskerroksen. Tien pinta tiivistetään ja muotoillaan lanaamalla 4–5 % sivukaltevaksi ajoradaksi.

Perusparannuksen yhteydessä voidaan tehdä muitakin parannuksia tiehen kuten loiventaa vaarallisia mutkia tai poistaa liikenneturvallisuutta haittaavia esteitä.

### Kärsivällisyyttä vaaditaan

Tien perusparantaminen on hyvinkin toimivalle tiekunnalle pitkä projekti.

Valmistelut ja päätökset vaativat useita tiekunnan kokouksia. Kokouksissa on syytä käyttää ammattilaisen apua. Asiantunteva esitys toimenpiteistä ja kustannuksista vähentää osakkaiden epäluuloja ja helpottaa päätöksien tekoa. On myös erittäin tärkeää, että kaikki

kokouksissa oikein. Muutoin edessä voi olla pitkä ja raskas oikeudenkäyntiprosessi. Tien rakentaminen tapahtuu melko nopeasti, mutta hakuprosessi ja päätöksien saaminen voi kestää useamman vuoden.

### Avustukset perusparantamiseen

ELY-keskus avustaa perusparantamista määrärahojensa puitteissa. Yleisin haettava peruste on pysyvän asutuksen pääsytien avustaminen. Tällöin vaaditaan tiekunnan tielle vähintään kolme vakituista asuntoa ja yhdelle niistä on oltava yli kilometrin etäisyys lähimmästä yleisestä tiestä. Tavallinen avustus on 50 %, mutta vaativimmille kohteille, kuten silloille, voi avustus olla 75 %.

Kunta voi avustaa pysyvän asutuksen teiden perusparannushankkeita. Kuntien avustukset eivät perustu mihinkään lakiin vaan ne vaihtelevat suuresti eri kunnissa. Kunnan avustusta kannattaa aina tiedustella oman paikkakun-

nan yksityistievastaavalta.

Suomen metsäkeskus myöntää metsäteille ns. Kemera-tukea. Tuen piiriin kuuluvat tiet, joiden metsäliikenteen osuus on yli 40 %. Lisäksi edellisestä perusparannuksesta on oltava vähintään 20 vuotta. Metsäteille tarkoitettu tuki on 40 % hankkeen toteutuneista kustannuksista.

### Raskaampi kalusto asettaa uusia vaatimuksia

Liikenne rasittaa yksityisteitä entistä enemmän kuljetusten painon ja liikennemäärien kasvaessa. Kaikki perusteollisuutemme käyttämät raaka-aineet lähtevät tehtaalle yksityistien päästä. Pidemmät ja raskaammat yhdistelmät eivät käänny vanhojen standardien mukaan rakennetuissa kääntöpaikoissa. Myös yleisten teiden liittymät ja lähestymisalueet vaativat päivitystä nykyiseen kalustolle.

Nykyinen ilmastokehitys pitää tiet sulina ja märkinä yhä suuremman osan vuotaa, jolloin teiden kantavuus on koetuksella. Tämä luo entistä suuremman haasteen teiden kunnostamiseen ja erityisesti tiekuntien toiminnalle.

## Suomen metsäkeskus myöntää metsäteille ns. Kemera-tukea.

# Maksuunpano- luettelo

Tieisännöitsijä  
**TARJA MARTIKAINEN**  
lisalmi

Tiekokoukset lähestyvät jälleen kevään korvalla ja tiekunnat ahkerovat kokousasiakirjojen kanssa. Harmittavan usein tiekunnat unohtavat esittää kokouskutsussaan maininnan maksuunpanoluettelosta. Mikä se maksuunpanoluettelo on ja miksi se on tärkeä asiakirja?

Yksityistielaki § 67 sanoo, että toimitsijamiehen tai hoitokunnan tehtävänä on valmistaa tiekunnan kokouksen vahvistettavaksi maksuunpanoluettelo, joka osoittaa tieyksikköä vastaavan tiemaksun suuruuden, kunkin tieosakkaan suoritettavak-

**Maksuunpanoluettelo on tiekokouksen tärkeimpiä asiakirjoja.**

si tieyksikköjen perusteella lasketun tiemaksun määrän, koottavien tiemaksujen yhteismäärän ja niiden suoritamisajan. Maksuunpanoluettelossa tulee siis esittää kunkin osakkaan tieyksiköt, tiemaksun euromäärä, tiemaksujen yhteismäärä euroina sekä maksujen eräpäivä.

Maksuunpanoluettelon laatimisen työkaluina ovat tieyksikkölaskelma ja ko. vuoden talousarvio.

Tiekunnan tulee jo ennen kokouksen koolle kutsuamista valmistella talousarvio tien kunnossapitokuluista ja mahdollisista parantamistöistä kustannuksineen. Kun kustannukset on hahmoteltu, kulujen yhteismäärä jaetaan tieyksikköjen yhteismäärällä, jolloin saadaan hinta tieyksikölle. Tämän jälkeen yksikköhinta kerrotaan kunkin tieosakkaan yksikkömäärällä, jolloin saadaan osakaskohtainen tiemaksu.

Maksuunpanoluettelossa tulee esittää

myös kerättävä perusmaksu, jolla katetaan tiekunnan hallintokuluja (esim. pankkipalvelumaksut, kopiot, tieisännöintikulut). Myös käyttömaksut tulee esittää maksuunpano-luettelossa.

Tieosakkaalla on oikeus nähdä maksuunpanoluettelo ennen kokousta. Laki sanoo, että maksuunpano-luettelo on pidettävä asianosaisten nähtävänä 14 päivän aika ennen tiekokousta. Kokouskutsussa on mainittava maksuunpanoluettelon esilläpitoaikasta, ei riitä, että se liitetään kokouskutsun mukaan.

Maksuunpanoluettelo on tiekokouksen tärkeimpiä asiakirjoja. Kun maksuunpanoluettelo vahvistetaan kokouksessa yksimielisesti, syntyy peruste tiemaksujen perimiselle. Kokouspöytäkirjaan tulee siis selkeästi kirjoittaa, että maksuunpanoluettelo päätettiin vahvistaa. Vain vahvistettu maksuunpanoluettelo pätee perittäessä erääntyneitä tiemaksuja ulosottoteitse.

# Vuoden tieisännöitsijä 2013

Kuvaaja: Elina Kasteenpohja

Tieisännöitsijöiden neuvottelupäivillä toukokuussa 2013 vuoden tieisännöitsijäksi valittiin Kari Äikäs Sastamalasta.

Kari Äikäs on jo vuodesta 2004 toiminut tieisännöitsijänä ja lukeutuu siten tieisännöitsijätöiden pioneereihin. Kari on myös ensimmäinen henkilö, joka on suorittanut isännöinnin ammattitutkintoon kuuluvan tieisännöinnin tutkinnon Kiinteistöalan koulutuskeskuksessa KIINKO:ssa.

Työssään Kari on tinnkimätön ja seuraa hyvin tarkasti muuttuvaa lainsäädäntöä mm. työturvallisuuden osalta. Laajakatseisuus ja avaramielisyys ovat hänen vahvuuksiaan. Kari on myös pidetty ja eläytyvä luennoitsija. TIKO tieisännöitsijäkursseilla hän on ollut usein antaumuksella puhumassa yrittäjän arjesta.



Vuoden 2013 tieisännöitsijä Kari Äikäs vallan keskipisteessä Eduskuntatalon rappusilla

**ROAD  
MASTERS**

## Kantavuusmittauspalvelut

Pudotuspainolaitteella tehtävä kantavuusmittaus on luotettava ja nopea tapa varmistua kohteen kuormituskestävyydestä.



**Pudotuspainolaitteen käyttökohteita:**

Suunnittelua palvelevat kantavuusmittaukset

- yleinen tieverkko
- kadut ja kaavatiet
- yksityis- ja metsäautotiet

Laadunvalvontaa palvelevat kantavuusmittaukset

- päällystyskohteet
- teiden peruserparannuskohteet ja kelirikkokorjauskohteet
- uudet tiet ja kadut ennen päällystämistä

Meiltä myös levykuormituskokeet laadunvalvontaan.

# Yksityistien perusparannus Etelä-Karjalassa ulottui myös Pohjois-Kymenlaakson puolelle

## ILPO TIAINEN

Elomäen yksityistien hoitokunnan puheenjohtaja

Elomäen yksityistie on 12 km pitkä, josta 10 km on Savitaipaleen kunnan ja 2 km Kouvolan kaupungin puolella. Tiesakkaita on 212. Tiellä on runsas liikenne erityisesti kesäaikaan. Raskasta liikennettä, lähinnä puutavarakuljettuja, on ympäri vuoden. Puolustusvoimat käyttää tietä melkein kaikella kalustolla mitä löytyy. Puolustusvoiman korjaavat kyllä vauriokohdat, jos niitä tulee. Tilaturastamon asiakaskuntakin on runsasta.

Perusparannushankkeen ensimmäinen kustannusarvio oli 150.000 euroa. Hakemus ELY-keskuksen ja kunnan rahoituksen saamiseksi tehtiin 1.9.2009. Töiden arvioitiin kestävän kolme vuotta ja ne aloitettiin vuonna 2011.

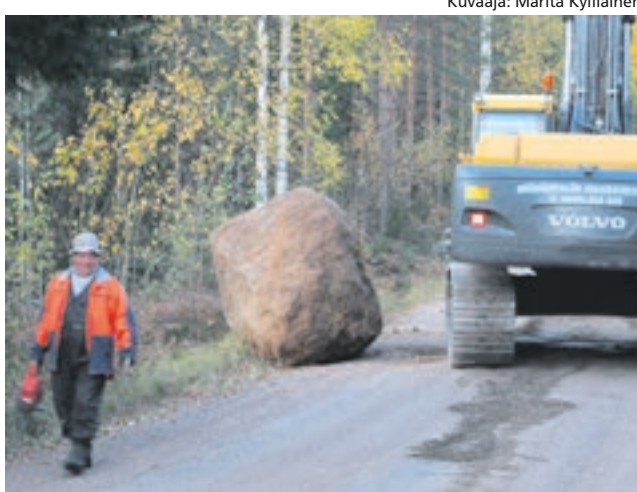
Vuosikokouksessa 2012 päätettiin perusparannustyön jatkamisesta. Samalla todettiin, että tarvitaan lisärahoitusta, jotta tie saadaan koko matkalla korjattua. Pankkilainaa päätettiin ottaa ja 23.8.2012 jätettiin lisärahoitushakemus ELY-keskukselle, jolloin koko tien kustannusarvioksi tuli yhteensä 230.000 euroa. Töitä

jatkettiin heinä-elokuussa 2012 ammattilaisten kanssa. Työhön oli valittu Käävänkylän Maansiirto Ky tekemään konetyöt.

Vuosi vaihtui ja alkuvuodesta 2013 näyttettiin vihreätä valoa ELY-keskuksesta, mikä oli todellinen lottovoitto Elomäentielle. Elokuussa 2013 aloitettiin tieprojektin loppurutiistus. Konetyöt saatiin tehtyä syyskuun alkuun mennessä. Pintamurskeen levitystä ei voitu aloittaa kun keli oli liian poutainen. Ojarumpuja laitettiin kaikkiaan 25 eri kohtaan, lisäksi betonirenkaita entisten jatkeeksi. Tien leveydeksi tuli 6 metriä.

Sumupaaluja laitettiin noin 80. Ne olivat tarpeen isojen täyttökohtien merkitsemiseksi. Syyskuun lopulla alkoivat kelit olla sopivimmat murskeen levitykseen. Mursketta ajettiin noin 2.500 tonnia edellisinä vuosina ajettujen lisäksi.

Tie saatiin lopulta valmiiksi ja siitä suuret kiitokset ELY-keskukselle, ministeri Merja Kyllöselle, Savitaipaleen kunnalle, Kouvolan kaupungille ja tietysti myös tekijöille: Käävänkylän Maansiirto Ky:lle, Timo Viirulle, Ossi Rämälle, Esa Vigrenille, UPM Kymmenelle ja kaikille alueen maanomistajille.



Kuvaaja: Marita Kylliäinen

Kivetkin siirtyivät helposti, kun oli sopiva kone.



Kuvaaja: Marita Kylliäinen

Ojarumpuja laitettiin 25 eri kohtaan.



Kuvaaja: Marita Kylliäinen

Työn jälki oli kiitettävää.



Kuvaaja: Marita Kylliäinen

Notkopaikan täyttöä.



Kuvaaja: Marita Kylliäinen

Ojamaat siirrettiin notkopaikkojen täytteeksi.



Kuvaaja: Ilpo Tiainen

Tätäkin kohtaa korotettiin suunniteltua enemmän kivisten ojarumpujen takia. Kivet työnnettiin tieluiskiin.



Kuvaaja: Ilpo Tiainen

Tietä korotettu 3 metriä.

YKSITYISTIEASIOIDEN  
NEUVONTAPUHELIN  
0200 345 20

Arkisin 9–18  
0,92 euroa/min + pvm

SUOMEN  TIEYHDISTYS



# Lämmin kesä vauhditti tiehankkeen päätökseen

**HANNELE KARHU**

Kainuun Metsätoimistot

Seija ja Pertti Ohtosella on takana varsin toimielias kesä Kuhmossa, Kainuussa. Tilalla on saatu päätökseen harvennushakkuu, metsälannoitus, kunnostusojitus ja tiehanke. Metsätie valmistui luovutuskuuntoon viidessä kuukaudessa. Poikkeuksellisen lämpimän kesän ansiosta runko kuivui hyvin. Murskeet ajettiin syksyllä ja lopputarkastus tehtiin marraskuussa. Tilan omistajat voivat syystä olla tyytyväisiä kokonaisuuteen.

## Räjätysiltä ei välttytty

Kainuun Metsätoimistot -verkostoon kuuluva metsäpalveluyrittäjä Heikki Väisänen suunnitteli ja toteutti tiehankkeen Ohtosten tilalle. Tien rakentaminen suunnittelusta alkaen sujui hyvin. Ratkaistavaksi tosin tuli tienrakentamisen haasteita, kuten pintakalliot ja sähkölinjan alitus.

Maaperätutkimusten avulla löydettiin paras tielinjajaus, mutta pintakalliot johtivat ylimääräisen täytemaan ajoon. Liittymässä ollutta kalliota poistettiin räjäyttämällä. Kiven louhintaan ja räjäytykseen löytyi paikallinen urakoitsija. Sähkölinjan alituksesta tehtiin ennakoilmoitus sähköyhtiöön. Paikallinen sähköyhtiön urakoitsija tarkasti paikan ja vaihtoi samalla lähimmän sähköpylvään uuteen.

## Onnistunut lopputulos edellyttää joustavaa tiimityötä

Kuhmossa on ammattitaitoisia ja yhteistyökykyisiä tienrakentajia. Kuhmon Rakennuspojat Oy onnistui urakoinnissa hyvin. Rakentamisen aikana esille tulleet ylimääräiset korjaukset saatiin joustavasti valmiiksi. Hankkeen kustannuksien pysyivät kohtuullisina lisätöistä huolimatta. Rakentaminen toteutettiin yhteishankkeena, jossa Ohtoset olivat suurimpana osakkaana. Tien osakkaana oli myös Metsähallitus. Leimikoita on jo odottamassa hakkuuta tien vaikutusalueella.



Kuva Hannele Karhu

Maaperätutkimuksen perusteella löytyi paras paikka tielinjaukselle. Kahvikupposen ääressä oli hyvä keskustella myös metsälannoituksen ajoittamisesta. Pertti Ohtonen keskustelemassa Heikki Väisänen (oik.) kanssa tilan metsien hoidosta.

Kuva Heikki Väisänen



Liittymässä ollut kallio jouduttiin räjäyttämään. Työn teki paikallinen ammattilainen.

Kuva Heikki Väisänen



- Metsähallituksen kanssa on tehty paljon yhteistyötä. Heillä on vahva ammatillinen osaaminen, korostaa Väisänen.

Kemeralla rahoitettavan tien pituus oli 0,9 km, työ- ja tarvikekustannukset 13.500 € eli 15.000 €/km.

Metsäsalmietari-lannoitus tehtiin traktorilla. Lannoituksen antama kasvunlisäys voi tutkimuksen mukaan olla jopa 20 m<sup>3</sup> 7-8 vuoden aikana.



Kuva Hannele Karhu

Maastonmuodot aiheuttavat paikoitellen pohdintaa vesien johtamisessa. Kaivutyöt teki Niilo Huotari Kuhmon Rakennuspojat Oy:stä.

## Tiekunnan tarpeelliset tietolähteet

### Tilaa suositut

- Yksitystien parantaminen
- Yksitystien kunnossapito sekä uusi
- Yksitysteiden hallinto

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

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

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

Esko Hämäläinen  
Yksitysteiden hallinto  
Tiekunta ja tiesakas 2013  
Liitteenä asiakirjamalleja ja yksityistieläki  
ISBN 978-952-99824-0-0  
152 s., 32 €  
Tieyhdistyksen jäsenille 25 €



Hinnat sisältävät arvonlisäveron. Postikulut lisätään hintaan.

**Tilaukset**  
Suomen Tieyhdistys  
Kaupintie 16 A, 00440  
Helsinki  
Puhelin 020 786 1000  
Faksi 020 786 1009  
toimisto@tieyhdistys.fi  
www.tieyhdistys.fi

# FinnMETKO



# 2014

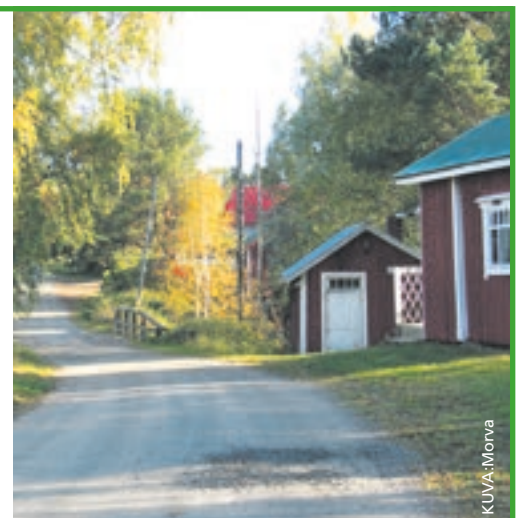
Jämsä 28.8.-30.8.

## Jäsenyys Suomen Tieyhdistyksessä kannattaa!

Rahanarvoisia etuja tiekunnille!

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

SUOMEN  TIEYHDISTYS



# Koillismaan metsäteitä kunnostetaan vauhdilla

## HEINO ERVASTI

Projektipäällikkö  
Koillismaan yksityistieverkon  
kehittämishanke

Koillismaan metsätieverkosto on rakennettu pääasiassa 80-luvulla. Pelkästään Kuusamossa Kemera-avustuksilla rakennettuja metsäteitä on noin 300. Monen metsätien tiekunta ei ole pitänyt lakisääteisiä kokouksiaan ja siksi myös tien kunnostaminen on jäänyt retuperälle.

Kunnostus ja puuston poisto tiealueelta on erityisen tärkeää metsäteillä. Mikäli puustoa ei poisteta, ajoradan reunoihin kasvaa puustoa ja sammalta. Lanaus estyy ja ajorataa ei pystytä muotoilemaan niin, että vesi poistuu ajoradalta.

Kuusamon Vuotungin kylässä oleva Katosvaaran metsätie rakennettiin Kemera-varoilla vuonna 1985. Tuolloin osakkaita tiellä oli 8 ja tien pituus 3,88 km. Vaikutusalueella tiellä on 337 hehtaaria.

Tien perusparannushanke lähti liikkeelle tiekunnan kokouksessa elokuussa 2012 ja päätös kunnostuksesta tehtiin helmikuussa 2013. Rahoitusta haettiin Kemera-varoista ja sitä myönnettiin perusparannukseen 60 % kustannuksista maaliskuussa 2013. Hankkeen kustannusarvio oli noin 32.000 € (alv 0 %) eli noin 8.300 €/km.

Työt aloitettiin syksyllä 2013 laskuojien kaivulla, rumpuilla, puustonpoistolla ja tienrunnon muotoilulla. Työt etenivät ripeästi ja pääl-

lysrakennetyt, soramoreeniin murskaus ja ajo saatiin käyntiin lokakuussa. Tiesuunnitelman viimeistelytyöt tehdään kesällä 2014 ja luovutetaan osakkaille.

Kunnostushankkeen suunnittelusta ja toteutuksesta vastaa Suomen metsäkeskus, metsäpalvelut, Koillismaan tiimi.

## Mikäli puustoa ei poisteta, ajoradan reunoihin kasvaa puustoa ja sammalta.

## Metsäteiden merkitys erilaisten toimintojen ja elinkeinojen myötä lisääntyy rajusti

Puuhuolto kasvattaa kalustoa yhä suuremmaksi ja painavammaksi. Monet metsätiet toimivat jo nyt mökkiteinä ja käyttö lisääntyy jatkuvasti. Luonnon moninaiskäyttö, kaivostoiminta, marjastus, metsästys ja muut luontoon kohdistuvat aktiviteetit vaativat entistä paremman metsätieverkon.

Koillismaalla on panostettu viimeisten vuosien aikana runsaasti metsäteiden perusparannusneuvontaan. Metsäteiden hallintoja on saatettu ajan tasalle. Metsänomistajat ovat aktivoituneet ja perusparannushankkeen rahoitushakemuksia on tehty runsaasti. Pelkona on kuitenkin Kemera-rahoituksen riittävyys kaikille teille.



Valmista pintaa Katosvaaran metsätiellä.



Metsänparannusesimies Heikki Kämäräinen tutkailee Katosvaaran tien ylittävän joen kaiteita

## Uutisia lyhyesti

### Kiinteistötunnus säilyy kuntaliitoksissa

Maanmittauslaitos uudistaa kiinteistötunnusjärjestelmää, jotta odotettavissa olevat suuret kuntaliitokset voidaan viidä kiinteistörekisteriin. Uudistus tulee voimaan helmikuussa 2014. Nykyisin kaikki liittyvän kunnan kiinteistöt on rekisteröity kuntaliitoksissa uudelleen uudella tunnuskella. Jatkossa kiinteistöjä ei enää rekisteröidä uudestaan kuntaliitoksessa, joten kiinteistötunnus pysyy samana myös liitoksen jälkeen.

Tällä hetkellä kiinteistötunnuksen kolme ensimmäistä merkkiä on kiinteistön sijaintikunnan kunnanumero ja kolme seuraavaa merkkiä tarkoittavat rekisterikylää tai kaupunginosaa. Seuraavat neljä merkkiä ilmaisevat korttelin tai talon numeron ja viimeiset neljä merkkiä ilmaisevat tilan tai tontin numeron. Uudistuksen jälkeen kiinteistötunnuksesta ei voi uudistuksen jälkeen enää päätellä näitä asioita.

### Muutoksia kiinteistörekisteri-otteeseen ja -karttaan

Rekisterikartalla ei jatkossa ole kylien rajoja, eikä rekisterikartalla näy kylien tai kaupunginosan nimeä. Kaikki rajat esitetään kiinteistörajoina lukuun ottamatta kunnan rajoja.

Rekisterikylän poistaminen rekisterikartalta ja kiinteistörekisteristä ei vaikuta käytettyyn paikannimistöön muilla karttatuoilla, kuten peruskartalla.



## Asiakaskortti



## Customer card

30. Talvitiepäivät –  
30<sup>th</sup> Winter Road Congress in Finland



Jyväskylä  
21. - 22.1.2014



Kutsu näyttelyyn • Exhibition invitation

21.1.2014 • 9.00–16.00  
22.1.2014 • 9.00–15.00

Työnäytöksiä • Demonstrations  
21.1.2014 • 14.00–15.00  
22.1.2014 • 11.00–12.00

Tervetuloa tutustumaan osastoomme • Welcome to our stand

Näytteilleasettaja • Exhibitor

Jyväskylän Paviljonki • Jyväskylä Paviljonki International Congress and Trade and Fair Centre

Talvikunnossapito ja liikkuminen • Winter maintenance and traffic

tiet ja kadut • roads and streets  
yleiset alueet • public areas  
kiinteistöt • estates

Kuvaaja: Elina Kasteenpohja



Kursin aikana on helppo tutustua muihin vastaavissa tehtävissä toimiviin.

## Yksityistieasioiden "Korkeakoulu" 2014

Ensi keväänä järjestetään jo neljättä kertaa suosittu yksityistieasioiden erityisasiantuntajakoulutus. Koulutuksen on käynyt vuonna 2007, 2009 ja 2012 yhteensä 60 julkishallinnon, yritysten ja yhteisöjen henkilöä. Koulutuksen tavoitteena on ollut syventää yksityistieasioiden tuntemusta.

Kurssi koostuu kahdesta kolmipäiväisestä ja yhdestä kaksipäiväisestä kurs sijaksosta, niiden välillä tehtävistä välitehtävistä ja muusta ohjatusta etäopiskelusta. Kurssiohjelma muodostuu mm. yksityistienpitoon liittyvästä lainsäädännöstä sekä toimitusten ja muiden viranomaistehtävien hoitamiseen liittyvistä asioista, yksityisteiden hallinnoinnista ja tieisännöinnistä, tieyksiköinnistä, yksityistienpidon rahoituksesta ja avustajajärjestelmistä, tienpidon teknisistä asioista ja vastuukysymyksistä.

Kurssijaksot pidetään 11.–13.3.2014 Jyväskylän seudulla, 8.–10.4.2014 Tampereen seudulla ja 13.–14.5.2014 Helsingin seudulla.

Välitehtävät räätälöidään kurssilaisten taustan ja käytännön tehtävien mukaisesti. Kurssi päättyy tutkintoon, josta saa tutkintotodistuksen.

### KURSSILLE HAKEMINEN

Kurssilaisten osanottajamäärä on rajoitettu. Kurssille valitaan hakemusten perusteella enintään 25 osallistujaa. Hakijoilta edellytetään hyvää yksityis-tieasioiden perustietämys. Kurssille haku tapahtuu erillisellä hakulomakkeella. Haku päättyy 31.1.2014. Valinnasta ilmoitetaan hakijoille heti haun päätyttyä.

### KURSSIMAKSU

Kurssimaksu on 2.280 euroa + alv kattaen koulutuksen ja kurssimateriaalin lisäksi majoituksen ja täysihoidon kaikkina kurssipäivinä. Osallistujat vastaavat itse matkakuluistaan.

### KOULUTUSORGANISAATIO

Koulutuksen järjestämisestä vastaa Suomen Tieyhdistys. Kurssijaksoiden yksityiskohtainen sisältö viimeistellään yhteistyössä kohderyhmää edustavien organisaatioiden edustajien kanssa.

Kouluttajina ja luennoitsijoina käytetään kunkin kurs sijaks on aihealueiden parhaita asiantuntijoita.

Lisätietoja:

Toimitusjohtaja Jaakko Rahja 020 786 1001 jaakko.rahja@tieyhdistys.fi

Toimialajohtaja Elina Kasteenpohja 020 786 1004 elina.kasteenpohja@tieyhdistys.fi

Hakulomake:

www.tieyhdistys.fi/yksityistiet

## Uutisia lyhyesti

### Tiekuntien ja yhteisten alueiden yhteystiedot ajan tasalle

Maanmittauslaitoksen verkkosivujen kautta voi nyt ilmoittaa tiekuntien ja yhteisten alueiden yhteystiedot. Maanmittauslaitos, useat viranomaiset, yksityiset kansalaiset ja monet muut tahot tarvitsevat tietoja siitä, keneen täytyy ottaa yhteyttä yksityistietä ja yhteistä aluetta koskevissa asioissa.

Yksityistierekisterissä olevien teiden sijainti selviää kiinteistörekisterikartasta. Kiinteistörekisteristä käy ilmi, minkä kiinteistöjen alueella yksityiset tiet kulkevat.

Tiekunnan yhteystietojen ylläpito on tärkeää, koska muun muassa eri viranomaistahot kuten kunnat, metsäkeskukset ja ELY-keskukset tarvitsevat tiekuntien yhteystietoja. Yhteystiedot ovat tärkeitä myös Maanmittauslaitokselle, kun tien vaikutusalueella olevista maanmittaustiedoista tiedotetaan.

Yhteystietojen ilmoituslomake löytyy maanmittauslaitoksen internetisivuilta osoitteesta:

www.maanmittauslaitos.fi/lomakkeet/yksityistierekisteri-tiekunnan-yhteystietojen-ilmoittaminen

### Muutoksia maa- ja metsätalouden tehtävien valitusten käsittelyyn 2014 alusta

Maanmittauslaitoksen organisaatiouudistuksen lakipakettiin (HE 68/2013 vp) sisältyy valitusten käsittelyyn liittyvä toiminnallinen muutos, joka koskee kuntien kiinteistörekisterinpitäjiä ja tielautakuntia.

Vuoden 2014 alusta lähtien valitukset toimituksista jätetään suoraan toimivaltaiseen maa- ja metsätalouden eikä rekisterinpitäjälle. Sama menettely koskee myös korkeimmalle oikeudelle osoitettuja valituslupahakemuksia.

Valitusosoituksiin tulee selkeästi kirjata alueen toimivaltainen maa- ja metsätalouden oikeus. Jos kuitenkin käy niin, että valituksia toimitetaan väärään paikkaan, esimerkiksi väärään käräjäoikeuteen tai suoraan rekisterinpitäjälle, valitukset ohjataan oikeaan maa- ja metsätalouden viran puolesta.

**Palauta tämä kortti täytettynä ja osallistu arvontaan!**

**Return the card duly filled and participate in lottery!**

Arvomme kaikkien Talvitiepäivillä käyneiden ja kortin palauttaneiden kesken seuraavat palkinnot

Following prizes will be drawn:

1. Huopa 100 % villaa (Vinga of Sweden)  
Wool planket in 100% wool (Vinga of Sweden)
2. Myrskysateenvarjo (Senz)  
Storm umbrella (Senz)
3. Grilliessu ja -kinnas laivastosäkkikankaasta (Globe hope)  
Apron and oven mitt made of an army utility sack (Globe hope)

### Yhteystiedot • Contact information

Nimi • Name

Työnantaja • Organisation

Osoite • Street - Postal address

Postinumero ja postitoimipaikka • Area code - Post office

Puhelin • Tel.

Sähköposti • E-mail

**Palautuslaatikko sisääntulon yhteydessä. • Return into a box at the entrance.**

Voittajille ilmoitetaan arvonnän tuloksesta henkilökohtaisesti • All winners will be notified personally