

Yksityistielain mukaisten valtionavustusehtojen tilastotutkimus

Kai Paavola

Opinnäytetyö
Joulukuu 2015
Tekniikan ja liikenteen ala
Insinööri (ylempi AMK), logistiikan tutkinto-ohjelma

Tekijä(t) Paavola, Kai	Julkaisun laji Opinnäytetyö, ylempi AMK	Päivämäärä 07.12.2015
	Sivumäärä 50	Julkaisun kieli Suomi
		Verkojulkaisulupa myönnetty: x
Työn nimi Yksityistielain mukaisten valtionavustusehtojen tilastotutkimus		
Tutkinto-ohjelma Insinööri (ylempi AMK), logistiikan tutkinto-ohjelma		
Työn ohjaaja(t) Mikko Keskinen		
Toimeksiantaja(t) Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
<p>Tiivistelmä</p> <p>Tutkimuksen pääkohteena olivat yksityistielain mukaan myönnettävien valtionavustusten avustuskelpoisuusehdot. Tutkimus tehtiin vertailemalla nykyistä tulkintaa uuteen ehtoilaan tiukempaan, mutta yksityisteiden tieosakkaiden kannalta tasapuolisempaan tulkintaan pysyvän asutuksen pääsytien tiepituuden määrittelystä.</p> <p>Tutkimuksen tarkoitus oli selvittää uuden ehdotetun tulkinnan vaikutuksia yksityisteiden avustuskelpoisuuteen. Uuden tulkinnan vaikutuksien tutkimisen jälkeen työn tavoitteena oli luoda kelpoisuusehdon soveltamisohje pysyvän asutuksen pääsytien tiepituuden määrittelyyn. Lisäksi työ voisi toimia esiselvityksenä mahdollisesti laajemmalle tutkimukselle yksityistielainsäädännön uusimisen yhteydessä.</p> <p>Tutkimus toteutettiin tilastotutkimuksena käyttämällä otantaa, jossa vertailtiin nykyisiä pysyvän asutuksen pääsytien avustuskelpoisuusehtojen täyttämien yksityisteiden tiepituuksia uuden tulkinnan mukaan määritettyihin tiepituuksiin.</p> <p>Tutkimus rajattiin koskemaan pysyvän asutuksen pääsyteiden kelpoisuusehtojen tiepituuden määrittelyä. Käytettävissä olevan aineiston perusteella rajaus tarkennettiin koskemaan ainoastaan Keski-Suomen ELY-keskuksen toimialuetta.</p> <p>Uuden tulkinnan mukaisen tiepituuden määrittelyn perusteella avustuskelpoisuuden täytti enää alle puolet tutkituista yksityisteistä. Yleisesti avustuskelpoiset tiepituudet vähenivät merkittävästi.</p> <p>Soveltamalla uutta ehdotettua tulkintaa voitaisiin valtionavustukset kohdentaa paremmin yksityisteille tai niiden osille, joille kohdistuu pysyvän asutuksen suurin liikennemäärä.</p>		
Avainsanat (asiasanat) laki yksityisistä teistä, yksityistieavustukset, liikennehallinto		
Muut tiedot		

Author(s) Paavola, Kai	Type of publication Master's thesis	Date 07.12.2015 Language of publication: Finnish
	Number of pages 50	Permission for web publication: x
Title of publication Statistical Survey of the Government's Subsidies under the Terms of the Act on Private Roads		
Degree programme Master's Degree Programme in Logistics		
Supervisor(s) Keskinen, Mikko		
Assigned by Centre for Economic Development, Transport and the Environment for Central Finland		
Abstract <p>The main focus of the thesis was to research the terms of the present Act on Private Roads. The thesis was carried out comparing the current interpretation with the new proposed interpretation. The terms of the new proposed interpretation of defining the length of the access road are stricter, but more equitable for permanent settlements.</p> <p>The purpose of the thesis was to research the effects of the new proposed interpretation of the terms of the Act on Private Roads. After researching the effects, the objective of the thesis was to create an application for the terms of the Act on Private Roads. In addition, the thesis could serve as a pilot survey for the future amendments of the Act.</p> <p>The thesis is based on a statistical survey using sampling. The research was limited to the terms of the Act on Private Roads, more precisely the definition of the length of the road used by permanent settlements. On the basis of the source material, the research was focused on the region of Centre for Economic Development, Transport and the Environment for Central Finland.</p> <p>As a result of the statistical survey, less than half of the private roads in the study met the terms of the new proposed interpretation. Generally, the length of the road eligible for subvention was considerably reduced compared with the current interpretation.</p> <p>Using the new proposed interpretation, the Government's subsidies would be better directed toward the private roads or the parts of the roads that are used as the main routes by the permanent settlements.</p>		
Keywords/tags (subjects) the Act on Private Roads, the Government's subsidies for private roads, transport administration		
Miscellaneous		

Sisältö

1	Johdanto	4
1.1	Nykytilanne.....	4
1.2	Opinnäytetyön tavoite	5
1.3	Tutkimustapa.....	6
1.4	Rajaus	6
2	Tilastotutkimus.....	7
2.1	Soveltamisala ja päämäärä.....	7
2.2	Kehikot ja peittävyys	7
2.3	Tutkimusmenetelmät	9
2.3.1	Kokonaistutkimus	9
2.3.2	Otantatutkimus.....	9
2.3.3	Otannan vaiheet	10
2.4	Otantamenetelmät.....	11
2.4.1	Otantamenetelmän valintaan vaikuttavat tekijät	11
2.4.2	Satunnaisotanta.....	12
2.4.3	Systemaattinen eli tasaväliotanta	13
2.4.4	Ositettu otanta	13
2.4.5	Ryväsotanta	14
2.4.6	PPS-otanta	14
2.4.7	Ei-todennäköisyysotannat	15
2.5	Otoskoko	16
3	Liikenneympäristö	16
3.1	Tieverkko	16
3.2	Liikennehallinnon roolit ja vastuut.....	17
3.2.1	Liikenne- ja viestintäministeriö	17

	2
3.2.2 Liikennevirasto.....	17
3.2.3 Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset	18
3.3 Ohjaus.....	18
4 Yksityistiet.....	19
4.1 Yksityistietyypit.....	19
4.2 Yksityistielain mukaisiin valtionavustuksiin liittyvä lainsäädäntö	21
5 Valtionavustuskelpoisuus	21
5.1 Valtionavustuskelpoisuuden ehdot.....	21
5.2 Liikenteellisesti merkittävät tiet.....	22
5.2.1 Läpikulkutiet	23
5.2.2 Merkittävästi liikennettä aiheuttavat toiminnot.....	24
5.2.3 Harkinnanvaraiset kohteet	27
5.3 Pysyvän asutuksen pääsytiety.....	28
6 Valtionavustuskelpoisuuden ehtojen tulkintavertailu ja tulokset	32
6.1 Lähtötilanne.....	32
6.2 Otantamenetelmän valinta ja toteutus.....	35
6.3 Tulokset	39
7 Pohdinta.....	41
7.1 Analyysi.....	41
7.2 Kehittämisideat	43
Lähteet	45
Liitteet.....	47
Liite 1. Otanta	47
Liite 2. Tieoikeudet.....	48
Liite 3. Uuden tulkinnan mukaiset tulokset.....	49
Liite 4. Vertailun tulokset.....	50

Kuviot

Kuvio 1. Kohdeperusjoukon määrittely.....	8
Kuvio 2. Läpikulkutienä toimiva yksityistie	24
Kuvio 3. Yksityistiellä ei ole yleistä läpikulkuliikennettä	24
Kuvio 4. Merkittävästi liikennettä aiheuttava toiminto	26
Kuvio 5. Yksityistiellä merkittävästi liikennettä aiheuttava turvetuotantoalue	27
Kuvio 6. Yksityistien varrella sijaitseva erityiskohde	27
Kuvio 7. Pysyvän asutuksen pääsytie	29
Kuvio 8. Yhteismitaltaan vähintään yhden kilometrin pituusvaatimus täyttyy.....	30
Kuvio 9. Läpikulku- ja rengastienä toimiva yksityistie.....	30
Kuvio 10. Rengastie ei toimi kokonaisuudessaan pysyvän asutuksen pääsytienä	31
Kuvio 11. Yksityistien eri tieosat arvioidaan erikseen.....	31
Kuvio 12. Uusi tulkinta tiepituuden määrittelyyn	32
Kuvio 13. Nykyiset avustuskelpoisuusehdot täyttävä yksityistie.....	34
Kuvio 14. Yksityistie ei täytä nykyisiä avustuskelpoisuusehtoja	34
Kuvio 15. Otannan jakautuminen Keski-Suomen alueella	37
Kuvio 16. Karttaote ArcGis-sovelluksesta	38

1 Johdanto

1.1 Nykytilanne

ELY-keskuksen myöntämä yksityistielain mukainen valtionavustus on harkinnanvaraista. Avustusta myönnetään parantamishankkeisiin tien vaurioiden ja rakenteiden korjaamiseen sekä erityiskohteiden kuten lossien ylläpitoon. Avustuksia myönnetään vuosittaisten määrärahojen puitteissa. (Yksityistieavustukset 2015.)

Valtion talousarvioesityksen mukaan vuoden 2016 määräraha yksityisteiden valtionavustuksiin on 3 miljoonaa euroa. Vuoden 2014 määrärahan suuruus oli 8 miljoonaa euroa ja vuoden 2015 5 miljoonaa euroa. Vuonna 2016 määrärahan tasosta johtuen voidaan avustaa vain yksittäisiä tienparannuskohteita. (Talousarvioesitys 2016, 2015.)

Avustuksen hakijana tulee olla aina yksityistien tiekunta tai kunta. Kunnan hoitamien yksityisteiden tienpito tulee perustua sopimukseen tiekunnan ja kunnan kesken. Ensisijaisesti avustettavia hankkeita ovat tien liikennöitävyyden turvaamisen kannalta tärkeät hankkeet. Tällaisina pidetään hankkeita, joissa on kyse esimerkiksi siltojen tai suurien rumpujen uusimisesta tai tien tulva- ja routavaurioiden korjaamisesta. Lisäksi avustettavia hankkeita voivat olla myös laajat tien perusparantamiset, esimerkiksi tien kantavuuden ja kuivatusjärjestelmän parantaminen. (Yksityistien parantamisen avustaminen 2015.)

Avustuksien myöntämisestä päättää se toimivaltainen ELY-keskus, jonka alueella tie tai suurin osa tiestä sijaitsee. Parantamisen avustuspäätöksessä määritellään valtionavustuksen enimmäismäärä, valtion avustusosuus ja tarvittavat muut ehdot. Jotta tiekunnalle voidaan myöntää valtionavustusta tien parantamiseen, tulee yksityistien täyttää valtionavustuskelpoisuuden ehdot. (Yksityistien parantamisen avustaminen 2015.)

Järjestäytyneen eli tiekunnallisen yksityistien täytyy valtionavustuskelpoisuuden ehdot täyttääkseen olla autolla ajokelpoinen, liikenteellisesti merkittävä tai toimia

pysyvän asutuksen pääsytienä vähintään kilometrin matkalla ja sen vaikutuspiirissä tulee olla vähintään kolme pysyvästi asuttua taloutta (ks. YksTL 1963, § 93).

1.2 Opinnäytetyön tavoite

Avustusmäärärahan tason viimeaikaisen laskemisen myötä on tullut tarve kohdentaa avustusmäärärahat entistä tarkemmin yksityistien liikennöinnin kannalta kriittisimpiin kohteisiin.

Tässä työssä tutkittiin yksityistielain mukaan myönnettävien valtionavustusten avustuskelpoisuusehtoja vertailemalla nykyistä tulkintaa uuteen ehdoiltaan tiukempaan, mutta yksityisteiden tieosakkaiden kannalta tasapuolisempaan tulkintaan pysyvän asutuksen pääsytien tiepituuden määrittelystä. Nykyisiin kelpoisuusehtoihin vertailtava ja tutkittava uusi malli perustuu valtionavustuksien kohdentamiseen niille yksityisteille tai tien osille, jotka toimivat oikeasti vähintään kolmen asutuksen pääsytienä. Eli kolmen pysyvän asutuksen yksityistien vaikutuspiirissä oleminen ja tien yhteismitan vähimmäisvaatimus ei enää pelkästään riitä. Tiepituusvaatimuksen täytymistä ei määritettäisi tien yhteismitalta, vaan pelkästään siltä tieosalta, jolle vähintään kolmen pysyvän asutuksen liikennöinti kohdistuu.

Työssä oli tarkoitus selvittää ehdotetun mallin vaikutuksia yksityisteiden avustuskelpoisuuteen otantaan sisältyneissä pysyvän asutuksen pääsyteissä. Lisäksi uuden mallin vaikutuksien tutkimisen jälkeen työn tavoitteena oli luoda kelpoisuusehdon soveltamisohje pysyvän asutuksen tiepituuden määrittelyyn.

Työn tarkoituksena oli myös toimia esiselvityksenä mahdollisesti laajemmalle tutkimukselle, jolla voisi täyttää yksityistielainsäädännön uusimiseen tähtäävien selvityksien tarvetta. Eli tutkimustulokset voisivat toimia alustavana selvityksenä mahdollisille jatkoselvityksille, mikäli nykyisiä pysyvän asutuksen pääsyteiden kelpoisuusehtoja haluttaisiin muuttaa tulossa olevan yksityistielainsäädännön uusimisen yhteydessä.

1.3 Tutkimustapa

Tutkimus toteutettiin määrällisenä eli kvantitatiivisena työnä, jossa vertailtiin nykyisiä pysyvän asutuksen pääsytien avustuskelpoisuusehtojen täyttämiä yksityisteitä uuteen tulkintaan avustuskelpoisuuden ehdosta pysyvän asutuksen pääsytien tiepituuden määrittelyksi.

Kvantitatiivisessa tutkimuksessa keskeistä on aineistojen soveltuvuus määrälliseen ja numeeriseen mittaamiseen. Suurestakin aineistoista on määriteltävissä perusjoukko, josta voidaan valikoida otos. Tavallista on myös tulosten havainnollistaminen tilastollisen analyysin avulla. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 139–140.)

Tutkittava aineisto koostui pysyvän asutuksen pääsyteiden avustuskelpoisuuspäätöksistä. Kokonaistutkimuksen tekeminen kaikista Suomen avustuskelpoisista yksityisteistä tulisi kalliiksi ja olisi käytännössä ajankäytön sekä aineiston saamisen osalta lähes mahdotonta. Työ toteutettiin tilastotutkimuksena käyttämällä otantaa.

Yleistävien päätelmien tekeminen tuloksista soveltui käytettävissä olevan aineiston suuren määrän vuoksi hyvin tämän työn toteutustavaksi. Aineistosta oli muodostettavissa riittävän edustava otos, jonka jälkeen tuloksista pystyi tekemään yleistyksiä. (Hirsjärvi ym. 2009, 179–180.)

1.4 Rajaus

Tässä työssä tutkittiin valtionavustuskelpoisuuden ehtoja. Tutkimus rajattiin koskemaan pysyvän asutuksen pääsyteiden kelpoisuusehtojen tiepituuksien määrittelyjä. Käytettävissä olevan aineiston, avustuskelpoisuuspäätökset, perusteella rajaus tarkennettiin koskemaan ainoastaan Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (jatkossa Keski-Suomen ELY-keskus) toimialueen yksityisteiden pysyvän asutuksen pääsyteitä eli Keski-Suomen maakunnan alueen yksityisteitä.

2 Tilastotutkimus

2.1 Soveltamisala ja päämäärä

Analyttistä yhteiskunnallista tietoa päätöksenteon ja vertailun tarpeisiin voidaan kuvata tilastotutkimuksilla. Niiden tavoitteena on ilmentää perusjoukon tilaa vertailtaessa tarkasteltavaan asiaan. Perusjoukko voi koostua erilaisista yksiköistä kuten henkilöistä, kotitalouksista tai yrityksistä. (Laatua tilastoissa 2002, 24.)

Kansainvälisessä kirjallisuudessa viittaukset tilastotutkimuksiin tunnetaan survey-termillä (statistical survey), joka kattaa laajasti empiirisyhteiskunnallisen tilastotutkimuksen. Termi sisältää määritelmän mukaan:

- kokonaisaineistot, joka kattaa perusjoukon kaikki yksiköt
- otosaineistot, joissa kerätään tietoa satunnaisesti poimitusta otoksesta
- aineistot, jotka muodostetaan hallinnollisista rekistereistä
- johdetut tilastolliset aineistot, joissa aineisto johdetaan olemassa olevista tietovarastoista. (Laatua tilastoissa 2002, 24.)

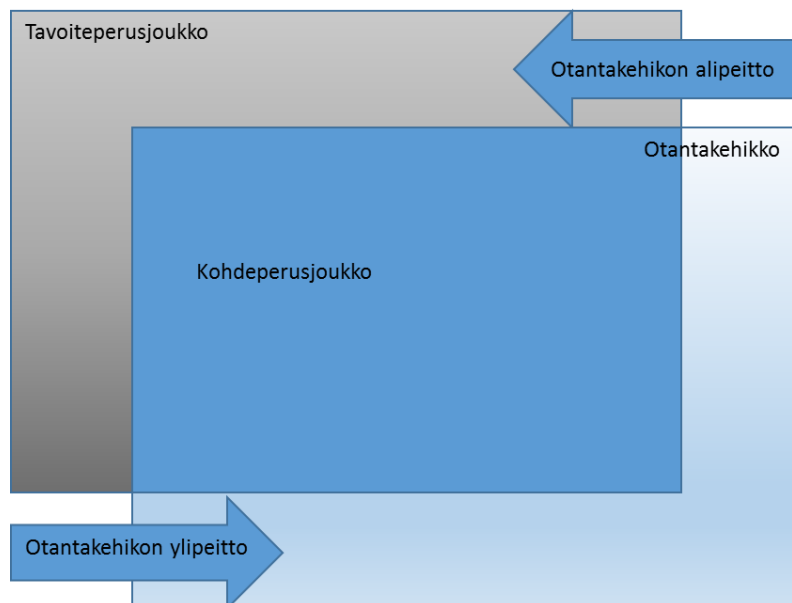
2.2 Kehikot ja peittävyys

Empiirisyhteiskunnallisessa tilastotutkimuksessa tavoitteet ohjaavat, mihin kohderyhmään ja yksikköön keskitytään. Näistä yksiköistä muodostuu perusjoukko. Yleensä tilastotutkimuksen päämäärä on päästä tutkimuksen lopputuloksista yleispäteviin johtopäätöksiin. (Laatua tilastoissa 2002, 34.)

Tilastotutkimuksen pääperiaatteiden mukaisesti perusjoukko tulee rajata siten, että perusjoukkoon kuuluvat yksiköt voidaan yksiselitteisesti määrittää. Tutkimuksen tulisi kattaa koko perusjoukko, mutta käytännössä tämä on harvinaista, eikä ole usein saavutettavissa oleva tavoite. Tästä johtuen tulee tavoiteperusjoukko ja kehikkoperusjoukko tulee erottaa toisistaan. Ne alkiot, joista ollaan kiinnostuneita, kuuluvat tavoiteperusjoukkoon. Taasen ne yksiköt, jotka ovat saavutettavissa ja jotka kuuluvat otantakehikkoon, kuuluvat kehikkoperusjoukkoon. Otantakehikkoina käytetään yleisimmin hallinnollisia rekistereitä. (Laatua tilastoissa 2002, 35.)

Otantakehikon tietojen tulee olla ajan tasaisia eli rekistereitä käytettäessä tulee osite- ja luokittelutietojen olla viimeisten päivitettyjen tietojen mukaisia. Näitä tietoja tulee käyttää kohdentaessa otosta tutkimuksen kannalta oleellisen perusjoukon osajoukkoihin. Hallinnolliset rekisterit voivat sisältää tavoitteen kannalta laajemman tai suppeamman perusjoukon. (Laatua tilastoissa 2002, 35.)

Tavoiteperusjoukon määrittelyn jälkeen tulee kohdeperusjoukon tarkempaa määrittelyä varten tarkastella otantakehikkoa. Tilastotutkimuksessa voidaan kohdeperusjoukkoa rajata maantieteellisin perustein, yksikkökohtaisin demograafisin perustein (esim. henkilön tietyn demograafisen taustatekijän mukaan kuten täysi-ikäinen väestö) tai ryhmäkohtaisin perustein. (Laatua tilastoissa 2002, 35.)



Kuvio 1. Kohdeperusjoukon määrittely (Laatua tilastoissa 2002, 36, muokattu)

Otantakehikon valinnassa tulee selvittää käytettävissä olevat rekisterit sekä niiden käyttökustannukset. Lisäksi tulee selvittää, mitä rekistereitä on mahdollista yhdistellä tutkimuksen kannalta parhaan otantakehikon laatimiseksi. Raportoinnista tulee käydä ilmi kohdeperusjoukko, otantakehikko ja sen peittävyys tutkimustulosten yhteydessä. (Laatua tilastoissa 2002, 36–37.)

Hallinnollisella aineistolla voidaan tarkoittaa mitä tahansa aineistoa, joka on kerätty muuta tarkoitusta kuin virallista tilastotuotantoa varten. Myös muut tahot kuin

viranomaiset voivat kerätä hallinnollisia aineistoja. Hallinnolliset rekisterit ovat taasen osa hallinnollisten aineistojen joukkoa. Mikäli aineisto koostuu yksikötason tiedoista, voidaan sitä kutsua hallinnolliseksi rekisteriksi. Tilastotuotannon kannalta hallinnolliset rekisterit muodostavat tärkeimmän osan hallinnollisista aineistoista. (Laatua tilastoissa 2002, 37–38.)

Yleensä tietorekisteri on tietyn kokonaisuuden käsittävä tietoaaineisto, joka on tallennettu konekielisessä muodossa ja on yksikötasoinen. Tällaiselle rekisterille ominaista on myös säännöllinen päivittäminen. Usein myös muita tiedostoja kutsutaan rekistereiksi, vaikka ovat tietyssä tilanteessa kerättyä tietoa, eikä niitä päivitetä säännöllisesti. (Laatua tilastoissa 2002, 38–39.)

2.3 Tutkimusmenetelmät

2.3.1 Kokonaistutkimus

Kokonaistutkimuksessa tutkitaan perusjoukon jokainen alkio. Kokonaistutkimus kannattaa tehdä, jos perusjoukko on pieni. Kvantitatiivisessa tutkimuksessa yleensä lukumäärän ollessa alle sata, tulee kokonaistutkimus kyseeseen. (Heikkilä 2014, 31.)

2.3.2 Otantatutkimus

Yhteiskunnallisten tilastotutkimuksien kokonaistutkimuksien sijasta käytetään kustannusten säästämiseksi otantaa. Mikäli otanta suoritetaan oikein, saadaan riittävän tarkat arviot tarkasteltavasta joukosta. Harkinnanvaraisen otannan on syrjäyttänyt satunnaisotanta, jonka etuina ovat yleistettävyyys perusjoukkoon sekä arvioiden luotettavuuden laskeminen. Tutkimusasetelma, perusjoukon ominaisuudet ja käytettävissä olevat kehit, tiedonkeruutapa ja kustannukset vaikuttavat otantamenetelmän valintaan. (Laatua tilastoissa 2002, 45.)

Otantatutkimus tulee kyseeseen, jos:

- perusjoukko on suuri
- kokonaistutkimus tulisi liian kalliiksi
- tiedot halutaan nopeasti
- tutkiminen on monimutkaista. (Heikkilä 2014, 31.)

Otantatutkimuksessa otos tulee olla edustava pienoiskuva perusjoukosta, jotta tuloksien luotettavuus olisi hyvällä tasolla. Tämä edellyttää, että perusjoukosta tehdystä otoksessa on samoja tutkittavia ominaisuuksia kuin koko perusjoukossa. Myös ominaisuuksien suhteet tulee olla otoksessa samat kuin perusjoukossa. (Heikkilä 2014, 31.)

2.3.3 Otannan vaiheet

Tutkimuksessa perusjoukko on tutkittava kohdejoukko. Perusjoukko tulee määrittää ensin tarkasti, jotta siitä pystytään valitsemaan mahdollisimman edustava otos. Määrittelyn jälkeen tulee selvittää, että onko olemassa kattavaa rekisteriä perusjoukosta. Mikäli rekisteri on olemassa, tulee selvittää, että voidaanko näitä tietoja käyttää tutkimuksessa. Tutkittava otos ei koskaan kuvaa koko perusjoukkoa täysin virheettömästi eli tulokset ovat vain tietyllä todennäköisyydellä voimassa koko perusjoukossa. (Heikkilä 2014, 32.)

Vaikka perusjoukon määrittely voitaisiin tehdä yksiselitteisesti, voi olla käytännössä mahdotonta tavoittaa kaikkia yksiköitä. Esimerkiksi puhelinhaastattelulla, joka kohdistuisi tietyllä alueella asuviin kansalaisiin, ei tavoiteta kaikkia kansalaisia vaan ainoastaan puhelimen omistajat. Perusjoukosta tulee pystyä erottamaan kehikkoperusjoukko. Kehikkoperusjoukkoon kuuluvat ne yksiköt, jotka voidaan käytännössä tavoittaa. (Heikkilä 2014, 32.)

Kehikkoperusjoukossa voi esiintyä alipeittoa (undercoverage) tai ylipeittoa (overcoverage). Alipeitossa kehikkoperusjoukosta puuttuu kohdeperusjoukon yksiköitä, kun taas ylipeitossa on mukana kohdeperusjoukkoon kuulumattomia yksiköitä. Yleensä syynä ali- tai ylipeittoon on koko perusjoukon kattavan rekisterin puuttuminen tai

sen päivityksen hitaus. Esimerkiksi koulun oppilasluettelossa voi olla puutteita kesken lukukauden aloittaneiden uusien opiskelijoiden osalta tai luettelossa voi olla koulusta eronneiden opiskelijoiden tietoja. (Heikkilä 2014, 32.)

Satunnaistaminen on otannan tekemisessä olennaista. Niiden yksiköiden, jotka tulevat mukaan otokseen, tulee määräytyä sattumanvaraisesti. Tämä mahdollistaa sen, että tulokset ovat harhattomia ja otantavirheiden suuruus voidaan mitata. Käytettävä otantamenetelmä tulee valita tarkasti, koska virheellinen otantamenetelmä saattaa aiheuttaa esimerkiksi systemaattisia virheitä tuloksiin. Usein tällaisten virheiden suuruuden arviointi on mahdotonta. (Heikkilä 2014, 32.)

Otannan vaiheet voidaan kuvata tiivistetysti seuraavanlaisesti:

- perusjoukon määrittäminen
- perusjoukkoa kuvaavan rekisterin selvittäminen
- otosyksikön määrittäminen (esim. henkilö, perhe, yritys)
- otantamenetelmän valitseminen
- otoksen koon ratkaiseminen
- toteutuksen suunnitteleminen
- otannan suorittaminen. (Heikkilä 2014, 33.)

2.4 Otantamenetelmät

2.4.1 Otantamenetelmän valintaan vaikuttavat tekijät

Otantamenetelmän valintaan vaikuttavat muun muassa seuraavat tekijät:

- tutkimukselle asetetut tavoitteet: mitä tietoja halutaan tutkia
- tutkittavan perusjoukon maantieteellinen sijainti
- perusjoukon yksiköiden erilaisuus tai samankaltaisuus tutkittavien ominaisuuksien suhteen
- käytettävissä olevat aineistot (esim. rekisterit tai luettelot)
- resurssit. (Heikkilä 2014, 33.)

Sopivan menetelmän löytäminen useiden erilaisten otantamenetelmien joukosta on ensiarvoisen tärkeää, jotta saadaan edustava otos. Seuraavassa kappaleessa on esitellään käytetyimmät otantamenetelmät eli niin sanotut todennäköisyysotannat. Tällaisessa otannassa jokaisella yksiköllä on tunnettu poimintatodennäköisyys muodostettaessa tutkittavaa joukkoa. Käytännössä joudutaan usein valittaessa tutkittavia yksiköitä tekemään harkinnanvaraista poimintaa. Tällöin on kyse ei-todennäköisyysotannasta eli näytteestä. Tästä johtuen ei voi tehdä liian pitkälle meneviä tilastollisia yleistyksiä koko perusjoukosta. Otantojen tekemisen jälkeen tulee pohtia, että miten harkinnanvaraisesti toteutettujen poimintojen tiedonkeruu voitaisiin toteuttaa niin, että se vastaisi mahdollisimman hyvin tutkittavaa perusjoukkoa. (Heikkilä 2014, 34.)

Yleensä käytetään seuraavia otantamenetelmiä:

- yksinkertainen satunnaisotanta
- systemaattinen otanta
- ositettu eli stratifioitu otanta
- ryväotanta eli klusteriotanta
- otanta otosyksikön koon mukaan, PPS (probabilities proportional to size).

(Heikkilä 2014, 34.)

2.4.2 Satunnaisotanta

Otantamenetelmistä satunnaisotanta on yksi perusmenetelmistä. Yksinkertaisessa muodossa tällä menetelmällä jokaisella perusjoukon alkiolla on otannan ottohetkellä samansuuruinen todennäköisyys tulla mukaan otantaan. Käyttämällä satunnaislukuja, joiden avulla poimitaan numeroidut perusjoukon alkiot, voidaan toteuttaa yksinkertainen satunnaisotanta. Tulosten tavoiteltava tarkkuus vaikuttaa otannan kokoon. (Laatua tilastoissa 2002, 45.)

Tämä menetelmä on nopea ja halpa. Se soveltuu käytettäväksi menetelmäksi silloin, kun perusjoukko on homogeeninen tai siitä ei ole etukäteistietoa. Perusjoukon heterogeenisyyden eli vaihtelevuuden ollessa suuri tulosten tarkkuus paranee otannan

suureudessa. Käytettävissä olevat resurssit luonnollisesti vaikuttavat otannan suuruuteen. (Heikkilä 2014, 34; Laatia tilastoissa 2002, 45.)

2.4.3 Systemaattinen eli tasaväliotanta

Perusjoukosta poimitaan systemaattisessa otannassa tasaisin välein tutkittavia yksiköitä. Systemaattisen otannan edellytys on, että perusjoukko on tutkittavien ominaisuuksien suhteen satunnaisessa järjestyksessä, esimerkiksi aakkosjärjestyksessä. Ensiksi tulee laskea poimintaväli: perusjoukon koko jaettuna otoksen koolla ja tämä pyöristettynä kokonaisluvuksi. Ensimmäinen tutkittava yksikkö arvotaan esimerkiksi ensimmäisestä poimintavälistä. Tämän jälkeen edetään systemaattisesti poimien tutkittavat yksiköt. Systemaattisen otannan nopean toteutettavuuden vuoksi se on suosittu otantamenetelmä. (Heikkilä 2014, 34–35.)

Perusjoukon ollessa satunnaisjärjestyksessä saadaan yksinkertaista satunnaisotosta vastaava otos. Mikäli perusjoukossa esiintyy jaksollisuutta, on vaarana, että otos muodostuu samankaltaisista alkioista, jotka poikkeavat muusta joukosta. Tällöin tulokset voivat vääristyä. Joskus perusjoukon sopivalla järjestämisellä voidaan saada tarkempia tuloksia kuin satunnaisjärjestystä käyttämällä. (Laatia tilastoissa 2002, 46.)

2.4.4 Ositettu otanta

Perusjoukko jaetaan ositetussa otannassa ensiksi sopiviin ositteisiin. Tämän jälkeen jokaisesta ositteesta tulee valita tilastoyksiköitä otokseen. Poimittaessa tilastoyksiköitä voidaan valita käytettäväksi jokin seuraavista vaihtoehdoista:

- tasainen kiintiöinti, jolloin valitaan yhtä monta tilastoyksikköä jokaisesta ositteesta
- suhteellinen kiintiöinti, jolloin valitaan prosentuaalisesti yhtä paljon tutkittavia jokaisesta ositteesta
- optimaalinen kiintiöinti, jolloin käytetään erilaista otantasuhdetta eri ositteisiin ottamalla huomioon ositteen koko, hajonta ja otannan yksikkökustannukset. (Heikkilä 2014, 35–36.)

Tasainen kiintiöinti on sopiva, mikäli ositteet ovat suurin piirtein samansuuruisia. Suhteellinen kiintiöinti taas sopii erisuuruisiin ositteisiin paremmin kuin tasainen kiintiöinti. Joskus ositteet ovat ominaisuuksiltaan heterogeenisempiä kuin toiset. Tällöin paljon hajontaa sisältävistä ositteista voidaan poimia enemmän tutkittavia yksiköitä suhteessa homogeenisempään ositteeseen. Käytettäessä erilaisia otantasuhteita, tulee tuloksia käsitellessä korjata otos edustavaksi sopivaa painotusmenetelmää käyttämällä. Tämä otantamenetelmä on tehokas silloin, kun perusjoukko on heterogeeninen ja jaettavissa pienempiin homogeenisiin osajoukkoihin. (Heikkilä 2014, 36–37.)

Mikäli perusjoukko on vinoutunut, on ositus välttämätöntä käytettäessä yksinkertaista satunnaisotantaa. Edellytyksenä perusjoukon ositukselle on, että perusjoukon kaikki yksiköt on ositettavissa sisältämiensä tietojen perusteella. Jakamalla perusjoukon ositteisiin, tulee kunkin yksikön sijoittua vain yhteen ositteeseen. Eri ositteille voi olla joskus tarkoituksenmukaista tehdä kokonaistutkimus otannan sijasta. (Laatua tilastoissa 2002, 46.)

2.4.5 Ryväotanta

Perusjoukko koostuu ryväotannassa luonnollisista ryhmistä, esimerkiksi kotitalouksista. Otantaan arvotaan rypäistä mukaan satunnaisesti tai systemaattisesti tutkittavat ryhmät. Tutkittaessa mukaan tulleet ryhmät kokonaan puhutaan yksiasteisesta ryväotannasta. Kaksiasteisessa ryväotannassa tehdään otos mukaan otetuista ryhmistä. (Heikkilä 2014, 37)

2.4.6 PPS-otanta

PPS-otanta sopii sellaisten otantojen poimimiseen, jossa perusjoukon yksiköiden koko vaihtelee paljon. Tällä menetelmällä otoksen tarkkuutta voidaan parantaa. (Laatua tilastoissa 2002, 46.)

Poimintatodennäköisyys määräytyy PPS-otannassa otosyksikön koon perusteella. Esimerkiksi tutkittaessa Suomen kuntia voitaisiin käyttää tätä otantamenetelmää, jolloin kunnan poimintatodennäköisyys määräytyisi kunnan väestön määrän perusteella eli suuren väestön määrän omaavan kunnan mukaan tulo otokseen olisi todennäköisempää kuin pienen väestön määrän omaavan kunnan. (Heikkilä 2014, 38.)

Käytännössä tutkimuksessa käytettävät menetelmät ovat usein edellä mainittujen menetelmien yhdistelmiä. Yleensä pyritään varsinkin laajoissa otantatutkimuksissa yhdistelemään eri otantamenetelmiä, jotta löydettäisiin sellaiset otannat, joiden avulla voidaan saavuttaa luotettavia tuloksia kustannustehokkaasti. (Heikkilä 2014, 38.)

2.4.7 Ei-todennäköisyysotannat

Aina on suositeltavaa käyttää todennäköisyysotantaa, kun tehdään otostutkimusta. Kuitenkaan aina ei ole perusjoukkoa kuvaavia rekistereitä tai muita tiedostoja käytettävissä poimintaa varten. Mikäli näitä rekistereitä tai muita tiedostoja ei ole käytettävissä, joudutaan turvautumaan harkinnanvaraisesti suoritettuun tutkittavien valintaan. Tällöin on valittavaa joukkoa syytä kutsua näytteeksi. Näytteen perusteella ei voi täysin luotettavasti tehdä tilastollista päättelyä ja tarkkojen estimaattien laskeamista. Tutkimuksessa käytettävä poimintamenetelmä tulee dokumentoida ja perustella, jotta lukija voi tarvittaessa kyseenalaistaa tutkimuksen luotettavuuden. Tutkijan tulee myös itse suhtautua kriittisesti käyttämiinsä menetelmiin ja tuloksiin. (Heikkilä 2014, 38–39.)

Harkinnanvaraisessa näytteessä tulee pyrkiä poimimaan tutkimusyksiköt siten, että ne edustavat mahdollisimman hyvin perusjoukkoa tutkittavien ominaisuuksien suhteen. Sitä luotettavampia tuloksia voidaan saada, mitä paremmin tutkittava aihealue ja perusjoukko tunnetaan. (Heikkilä 2014, 39.)

Kun aineisto hankitaan mahdollisimman helpolla tavalla ilman minkäänlaista harkintaa, syntyy itse valikoitunut näyte. Esimerkkinä itse valikoituneesta näytteestä voi pi-

tää internetkyselyä, joka on vapaasti saatavilla. Tällä tavalla tehtävästä aineiston hankinnasta voidaan käyttää nimitystä mukavuusotanta. Tällä menetelmällä saatavista tuloksista tieteellisyys voidaan sulkea pois, mutta menetelmä on hyvä erilaisiin esitutkimuksiin. (Heikkilä 2014, 39.)

2.5 Otokoko

Määriteltäessä otokokoja joudutaan usein tekemään kompromissi aikataulun, tulosten tarkkuuden ja aikataulun kesken. Tavoitteena on saada samat tulokset otoksesta kuin tehtäessä tutkimusta koko perusjoukosta. (Heikkilä 2014, 40.)

Edustavan otoksen edellytyksiä ovat seuraavat kriteerit:

- otosyksiköiden valinta suoritetaan arpoen eikä harkiten
- valittujen yksiköiden on kuuluttava tutkittavaan perusjoukkoon
- kehikkoperusjoukon yksiköllä on ennalta määrätty poimintatodennäköisyys eli jokaisella yksiköllä on mahdollisuus tulla valituksi otokseen. (Heikkilä 2014, 40.)

3 Liikenneympäristö

3.1 Tieverkko

Liikenneviraston vastuulla on huolehtia valtion tieverkon ylläpidosta ja kehittämisestä yhdessä alueellisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten kanssa. Suomen tieverkko koostuu sekä valtion ylläpitämistä maanteistä että kunnallisista katuverkoista ja yksityisteistä. (Tieverkko 2015.)

Tieverkon kokonaispituus pituus on yhteensä noin 454 000 kilometriä, josta yksityis- ja metsäteiden osuus, noin 350 000 kilometriä, on suurin. Kuntien katuverkkojen pituus on yhteensä noin 26 000 kilometriä. Liikenneviraston vastuulla olevia maanteitä

on yhteensä noin 78 000 kilometriä. Nämä Liikenneviraston ylläpitämät maantiet voidaan jaotella pääteiden osalta valta- ja kantateiksi. Näiden yhteispituus on reilut 13 000 kilometriä, josta moottoriteiden osuus on vähän yli 700 kilometriä. Suurin osa Liikenneviraston vastuulla olevasta tiepituudesta, 64 900 kilometriä, koostuu seutu- ja yhdysteistä. (Tieverkko 2015.)

3.2 Liikennehallinnon roolit ja vastuut

3.2.1 Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriön vastuulle kuuluvat hallinnonalan seuraavat tehtävät:

- 1) Vastaa liikennepoliittisesta ohjauksesta liikenteen hallinnassa.
- 2) Vastaa sääntelystä laajamittaisten toteutusten mahdollistajana. Tämä tarkoittaa eri toimijoiden rooleista ja vastuista säätämistä sekä tilapäisten lakien ja asetusten ripeää valmistelua.
- 3) Huolehtii ohjauksesta, joka mahdollistaa kaikkien liikennejärjestelmän kehittämiskäytännön mukaisesti liikenteen hallinnan keinojen hyödyntämisen.
- 4) Vastaa älyliikenteen edellytyksistä.
- 5) Tekee konkreettisiin toimenpiteisiin johtavaa tavoitteellista yhteistyötä hallinnonalojen välillä Suomessa.
- 6) Tekee aktiivista tavoitteellista yhteistyötä kansainvälisellä tasolla. (Tieliikenteen hallinnan toimintalinjat 2010, 16-17.)

3.2.2 Liikennevirasto

Liikennevirasto vastaa liikenneväylien turvallisuudesta, päivittäisestä liikennöitävyydestä, kunnosta ja kehittämisestä. Liikennevirasto vastaa myös tieliikenteen hallinnan koordinoinnista ja palvelujen toteuttamisesta sekä omistaa tieomaisuuden varusteineen ja laitteineen. (Tieliikenteen hallinnan toimintalinjat 2010, 17.)

Liikenneviraston vastuulla on:

- 1) Liikenneverkkojen operoinnin peruspalvelut, kuten häiriötilanteiden hallinta, kysynnän ja liikenteen ohjaus. Palvelut ovat viranomaispalveluita, jotka tuotetaan omana työnä tai alihankintoina.

- 2) Tarjota perusinformaatioinfrastruktuuri (liikennejärjestelmän tilannekuva) palveluille ja palveluliiketoiminnalle laatukuvauksella.
- 3) Kantaa vastuu liikenteen tutkimus- ja kehitystoiminnasta älyliikenteen alueella siltä osin kuin muut tutkimuksen rahoittajat eivät niistä huolehdi.
- 4) Antaa liikenteeseen ja väyliin liittyviä normeja ja lupia ja osallistua toimialaansa liittyvään säädösvalmisteluun sekä edustaa toimialallaan Suomea EU:ssa ja muussa kansainvälisessä yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön linjausten mukaisesti.
- 5) Tieliikenteen häiriötilanteiden hallinnan suunnittelun koordinoinnin kokonaisvastuu. (Tieliikenteen hallinnan toimintalinjat 2010, 17.)

3.2.3 Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (jatkossa ELY-keskus) liikenne- ja infrastruktuurivastuualueet toimivat alueellisina tienpitoviranomaisina ja ne vastaavat:

- 1) alueillaan liikenteen hallinnasta ja liikenteen hallinnan infrastruktuurista
- 2) liikenteen hallinnasta osana liikennejärjestelmäsuunnittelua ja hanketason suunnittelua
- 3) yksiköiden vastuulla olevien tienvarsilaitteiden ja -järjestelmien sekä palveluiden hankinnasta, hoidosta ja ylläpidosta
- 4) alueillaan ja suurilla kaupunkiseuduilla liikenteen hallinnan viranomaisyhteistyöstä ja liikennekeskusyhteistyöstä. (Tieliikenteen hallinnan toimintalinjat 2010, 18.)

3.3 Ohjaus

Liikenne- ja viestintäministeriön vastuulla on Liikenneviraston toiminnan ohjaus ja valvonta. Vastaavasi Liikenneviraston vastuulla on ELY-keskusten liikenne- ja infrastruktuurivastuualueiden toiminnallinen ohjaus. (Ohjaus 2015.)

Kolmannes liikenteen rahoituksesta on osoitettu ELY-keskuksien käyttöön. Rahoituksella hoidetaan tienpito, joukkoliikenne, yksityistieavustukset ja yhteysalusliikenne ELY-keskuksen vastuiden mukaisesti. ELY-keskuksien rahoituksen käyttöä ohjataan

tulosopimuksilla Liikenneviraston kanssa. ELY-keskusten yleishallinnollinen ohjausvastuu kuuluu työ- ja elinkeinoministeriölle. (Ohjaus 2015.)

4 Yksityistiet

Yksityisteitä voidaan arvioida olevan yhteensä noin 350 000 km, joista pysyvän asutuksen käyttämiä yksityisteitä on noin 90 000 km. Rakennettujen metsäautoteiden osuus yksityisteistä on noin 120 000 km. Lisäksi muita metsä- ja mökkiteitä on noin 110 000 km sekä edellä mainittujen lisäksi huomattava määrä kiinteistökohtaisia teitä. (Yksityistiearkkitehtuuri ja yksityisteiden tietoaarkkitehtuuri 2010, 7.)

Yksityistielain mukaisiin valtionavustuksiin oikeutettuja yksityisteitä on nykyään noin 55 000 km ja niiden varrella noin 190 000 pysyvästi asuttua taloutta. Pysyvien talouksien lisäksi näiden teiden vaikutusalueella sijaitsee lähes saman verran kesämökkejä. Lisäksi valtion apuun oikeutettujen yksityisteiden vaikutusalueella sijaitsee noin neljännes Suomen metsistä. (Yksityistiearkkitehtuuri ja yksityisteiden tietoaarkkitehtuuri 2010, 7.)

Maamme metsätieverkko on laaja ja näiden metsäteiden perusparantamista tuetaan metsätalouden edistämiseen varatuista määrärahoista (kestävän metsätalouden rahoituslaki). Metsätalouden lisäksi maataloustuotanto on edelleen maatalojen lukumäärän vähentymisestä huolimatta merkittävä kuljetusmäärien aiheuttaja yksityisteillä. Suurin osa maamme yksityisteistä sijaitseekin haja-asutusalueilla ja maaseudulla. (Yksityistiearkkitehtuuri ja yksityisteiden tietoaarkkitehtuuri 2010, 7.)

4.1 Yksityistietyyppit

Yksityisteistä voidaan muodostaa kolme eri ryhmää: kiinteistöjen omat tiet, sopimustiet ja toimitustiet (Hämäläinen 2013, 10).

Kiinteistöjen omat tiet

Kiinteistöjen omat tiet ovat yksityisessä käytössä ja niiden ylläpito kiinteistön omistajan vastuulla. Tällaiset tiet ovat kiinteistön alueella kulkevia teitä, jotka johtavat esimerkiksi kiinteistön rakennukselta isommalle tielle tai viljelyksille. Näiden edellä mainittujen teiden käyttö on sallittu vain kiinteistön omistajalle tai haltijalle. Yksityistielaki ei koske tällaisia teitä. (Hämäläinen 2013, 10.)

Sopimustiet

Sopimusteiden käyttö ja ylläpito perustuu sopimukseen. Sopimus sitoo ainoastaan niitä, jotka ovat sen tehneet tai hyväksyneet. Esimerkiksi maanomistaja on voinut tehdä sopimuksen saassa kesämökin omistavan kanssa venevalkamalle johtavan tien rakentamisesta, käytöstä ja ylläpidosta. Sopimukseen perustuva tienkäyttöoikeus voidaan muuttaa Maanmittauslaitoksen yksityistietoimituksella pysyväksi. Yksityistielaki ei koske sopimusteitä kuin soveltuvin osin tien lakkauttamisen osalta, mutta ennen yksityistielain voimaantuloa 1.1.1963 syntyneiden sopimusteiden osalta asia on ratkaistava tapauskohtaisesti. (Hämäläinen 2013, 11.)

Toimitustiet

Toimitustiet ovat pääsääntöisesti vain tieosakkaiden käytössä, mutta niillä voi olla yleistä liikennettä. Toimitusteiden ylläpidosta vastaavat tällaisen yksityistien tieosakkaat yhdessä. Tällaisten teiden asioiden hoitamista varten voidaan perustaa tiekunta. Tällöin puhutaan järjestäytyneestä eli tiekunnallisesta yksityistiestä. Myös kunta voi toimia tien kunnossapitäjä, mikäli se on tehnyt tiekunnan kanssa hoitosopimuksen. (Hämäläinen 2013, 11.)

Toimitustiet ovat virallisessa toimituksessa perustettuja teitä. Esimerkiksi yksityistielain mukaisessa tietoimituksessa perustetut tiet, vanhan jakolain mukaiset rasetitiet sekä maantien lakkauttamisen ja maantietoimituksen perusteella yksityisiksi teiksi muutetut tiet ovat toimitusteitä. (Hämäläinen 2013, 10–11.)

4.2 Yksityistielain mukaisiin valtionavustuksiin liittyvä lainsäädäntö

ELY-keskuksen myöntämien valtionavustuksien avustustoimintaa ohjaavat useat lait ja asetukset. Valtionavustukset perustuvat seuraaviin oleellisimpiin säädöksiin:

- laki yksityisistä teistä 358/1962
- asetus yksityisistä teistä 1267/2000
- valtionavustuslaki 688/2001. (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 11.)

Edellä mainittujen lainsäädäntöjen noudattamisen lisäksi muita avustustoimintaa ohjaavia säädöksiä ovat:

- hallintolaki 434/2003
- laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta 621/1999
- henkilötietolaki 523/1999
- laki julkisista hankinnoista 348/2007
- maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999
- vesilaki 587/2011
- ympäristönsuojelulaki 527/2014. (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 11.)

5 Valtionavustuskelpoisuus

Yksityistielain mukaista valtionavustusta tien parantamiseen voidaan myöntää avustuskelpoisuuden täyttävien yksityisteiden tiekunnille. Avustuskelpoisuusehtojen täyttyminen ei tarkoita, että tiekunta on oikeutettu yksityisen tien parantamisen valtionavustukseen. Valtionavustus on harkinnanvarainen ja siitä tehdään avustuspäätös. (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 16.)

5.1 Valtionavustuskelpoisuuden ehdot

Yksityistie täyttää yksityistielain 93 §:n valtionavustuskelpoisuuden ehdot, jos

- se on autolla ajokelpoinen ja
- sen asioiden hoitamista varten on perustettu tiekunta ja

- sillä on paikkakunnalla huomattava liikenteellinen merkitys tai se on tarpeellinen pysyvän asutuksen pääsytienä vähintään yhden kilometrin matkalla ja sen vaikutuspiirissa on vähintään kolme pysyvästi asuttua taloutta. (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 16.)

Tien autolla-ajokelpoisuus tarkoittaa tien ympärivuotista ajokelpoisuutta lukuun ottamatta talvitietä, joka voi myös täyttää avustuskelpoisuusehdot (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 16).

Yksityistie tai sen osa ei täytä valtionavustuskelpoisuuden ehtoja, jos

- se on pelkästään maa- tai metsätalouskäytössä (viljelystie, metsätie)
- se johtaa pelkästään vapaa-ajan asuntoihin (mökkitie)
- se on asemakaava-alueella (ranta-asemakaavoja lukuun ottamatta). (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 16.)

Avustuskelpoisuus pysyvän asutuksen pääsyteillä koskee vain pääsytienä toimivaa osuutta viimeiseen pysyvästi asuttuun talouteen asti. Parantamishankkeen, johon haetaan valtionavustusta, tulee olla pysyvän asutuksen käyttämällä yksityistiellä tai sen osalla. (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 16.)

5.2 Liikenteellisesti merkittävät tiet

Tien liikenteellistä merkitystä paikkakunnalla yksityistieasetuksen 8 §:n mukaan voidaan pitää huomattava, jos

- tietä käytetään yleisesti läpikulkuliikenteeseen tai
- tien varrella on palvelulaitoksia tai muita merkittävästi liikennettä aiheuttavia toimintoja. (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 17.)

Tällainen tien huomattava liikenteellinen merkitys muodostuu muiden kuin tieosakkaiden aiheuttamasta liikenteestä. Liikenne voi olla läpikulkuliikennettä tai tien varrella sijaitsevien toimintojen aiheuttamaa liikennettä. Tällaista liikennettä ei voida huomioida tieosakkaan tieyksiköissä, koska sitä ei voi katsoa osaksi tieosakkaan

omaa liikennettä. Tien käyttämisestä perittävällä käyttömaksulla ei ole merkitystä tien liikenteellisen merkittävyyden arvioinnissa. (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 17.)

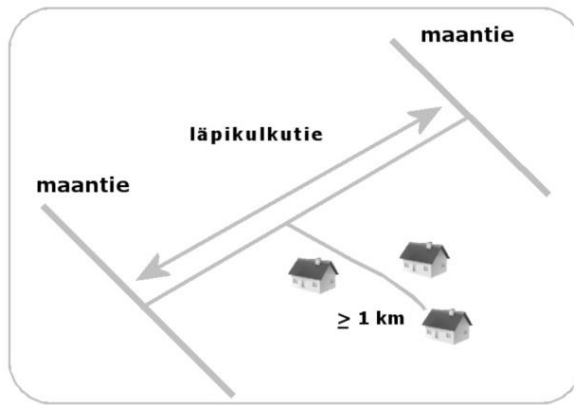
5.2.1 Läpikulkutiet

Läpikulkutien osalta tien liikenteellistä merkittävyyttä voidaan arvioida tietä päivittäin käyttävien moottoriajoneuvojen määrästä. Läpikulkuliikenteen määrän tulee olla vähintään 20 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa joko maantielle tai toiselle yksityistielle. Tällaisen läpikulkuliikenteen tulee olla myös suurempi kuin tien pysyvän asutuksen ja loma-asutuksen laskennallinen liikenteen määrä. Yksityistietä käyttävien toisten yksityisteiden tiekuntien tieosakkaiden aiheuttamaa liikennettä ei huomioida läpikulkuliikenteen määrää arvioitaessa. (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 17.)

Yksityistien liikenteellinen merkitys läpikulkuteilla perustuu päivittäisen liikennemääräarvion lisäksi myös karttatarkasteluun. Pelkkä suuri läpikulkuliikenteen määrä ei riitä tien huomattavaan liikenteelliseen merkittävyyteen. Yksityistiellä tulee olla myös sekä maantieteellinen että tieverkollinen peruste. (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 17.)

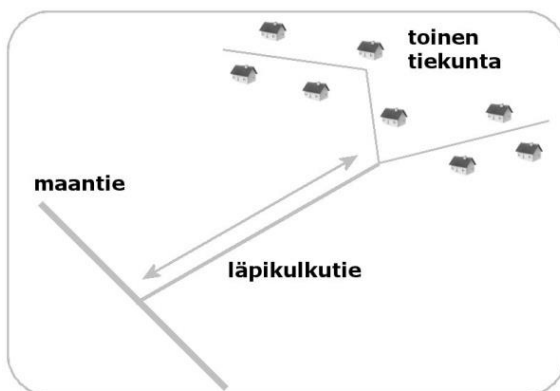
Tien liikenteellinen merkityksen arvioinnin perusteella voidaan vain sille yksityistien tieosalle, jolla edellä mainitut edellytykset täyttyvät, todeta avustuskelpoisuus liikenteellisesti merkittävänä tienä (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 18).

Alla on kuvattuna esimerkkejä yksityistien liikenteellisen merkityksen arvioinnista läpikulkutiellä. Esimerkiksi kahden maantien välissä läpikulkutienä toimiva järjestäytynyt eli tiekunnallinen yksityistie on avustuskelpoinen, jos läpikulkutien liikennemääräkriteerit täyttyvät (ks. kuvio 2). Läpikulkutien sivuhaara on tässä tapauksessa avustuskelpoinen pysyvän asutuksen pääsytienä. (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 18.)



Kuvio 2. Läpikulkutienä toimiva yksityistie (ks. alkup. kuvio Yksityisteiden valtioneuvostukset 2010, 18)

Mikäli yksityistiellä ei ole riittävästi tai ollenkaan yleistä läpikulkuliikennettä, se ei täytä valtioneuvostuskelpoisuuden ehtoja liikenteellisesti merkittävänä yksityistienä (ks. kuvio 3.). Läpikulkutie voi olla avustuskelpoinen pysyvän asutuksen pääsytienä, jos sen pituus täyttää pituuden osalta ehtona olevan yhden kilometrin sekä on järjestynyt yksityistie. (Yksityisteiden valtioneuvostukset 2010, 18.)



Kuvio 3. Yksityistiellä ei ole yleistä läpikulkuliikennettä (ks. alkup. kuvio Yksityisteiden valtioneuvostukset 2010, 18)

5.2.2 Merkittävästi liikennettä aiheuttavat toiminnot

Arvioitaessa yksityistien liikenteellistä merkittävyyttä tien varrella olevien palvelulaitosten tai muiden merkittävästi liikennettä aiheuttavien toimintojen perusteella ei

voida näiden aiheuttamaa liikennettä ottaa huomioon täysimääräisesti. Tällaista liikennettä aiheuttavia palvelulaitoksia tai toimintoja voivat olla esimerkiksi koulut, sosiaaliala- ja terveystoimen toimipisteet, kaupat, tuotantolaitokset tai urheilupaikat. (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 18.)

Näiden edellä mainittujen palvelulaitoksien tai toimintojen liikenne voidaan huomioida tieyksiköissä, kun liikenne on suurimmaksi osaksi tieosakkaisen omaa liikennettä tai asiakasliikennettä. Tällaiseksi liikenteeksi voidaan laskea esimerkiksi:

- koulujen työmatka- ja huoltoliikenne
- koulukuljetukset
- palvelulaitosten työmatka- ja huolto- sekä asiakasliikenne
- kaupan tai postin työmatka- ja huolto sekä asiakasliikenne
- tuotantolaitosten työmatkaliikenne ja tavarakuljetukset
- muut asiakasliikenteet. (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 18–19.)

Yksityistien yleisluonteinen liikenne, jota ei voida laskea tieosakkaan liikenteeksi, voidaan ottaa huomioon tien liikenteellistä merkitystä arvioidessa. Tällaiseksi liikenteeksi voidaan laskea esimerkiksi:

- luonnonsuojelualueen tai muun luontokohteen aiheuttama ulkopuolinen liikenne
- ulkoilualueiden aiheuttama ulkopuolinen liikenne
- yleisten uimarantojen, venevalkamien ja vastaavien aiheuttama ulkopuolinen liikenne
- muu satunnainen ulkopuolinen liikenne. (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 19.)

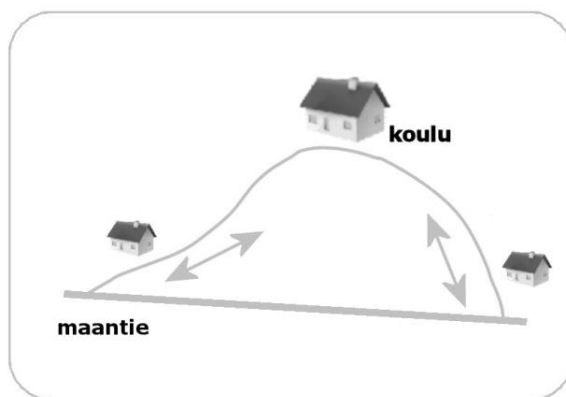
Yksityistien varrella olevien palvelulaitoksien tai toimintojen aiheuttaman yleisluonteisen liikenteen osalta tien liikenteellistä merkittävyyttä arvioidaan myös tietä päivittäin käyttävien moottoriajoneuvojen määrästä. Tällaisen yleisluonteisen liikenteen määrän yhdessä tien mahdollisen läpikulkuliikenteen määrän kanssa tulee olla vähintään 20 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa joko maantielle tai toiselle yksityistielle.

Liikenteen tulee olla samoin suurempi kuin tien pysyvän asutuksen ja loma-asutuksen laskennallinen liikenteen määrä. (Yksityisteiden valtiovastukset 2010, 19.)

Tällaisen yleisluonteisen liikenteen perusteella sellaiset läpikulkutiet, joilla ei ole liikenteellistä merkittävyyttä itsessään läpikulkuliikenteen perusteella, voivat muun ulkopuolisen liikenteen vuoksi täyttää liikenteellisen merkittävyyden kriteerit (Yksityisteiden valtiovastukset 2010, 19).

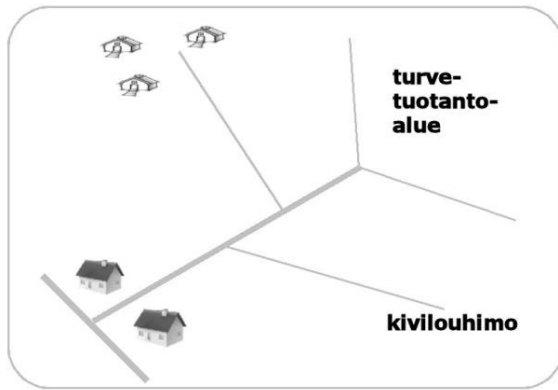
Avustuskelppoisuus liikenteellisesti merkittävänä tienä koskee vain sitä tieosaa, jolla edellä mainitut liikennemääräkriteerit täyttyvät (Yksityisteiden valtiovastukset 2010, 19).

Alla on kuvattuna esimerkkejä yksityistien liikenteellisen merkityksen arvioinnista teillä, joissa on merkittävästi liikennettä aiheuttava toiminto. Esimerkiksi yksityistiellä sijaitseva koulu voi aiheuttaa liikennettä, jonka vuoksi tie on avustuskelppoinen, mikäli liikenteellisen merkityksen liikennemääräkriteerit täyttyvät ja yksityistie on järjestäytynyt (ks. kuvio 4). (Yksityisteiden valtiovastukset 2010, 19.)



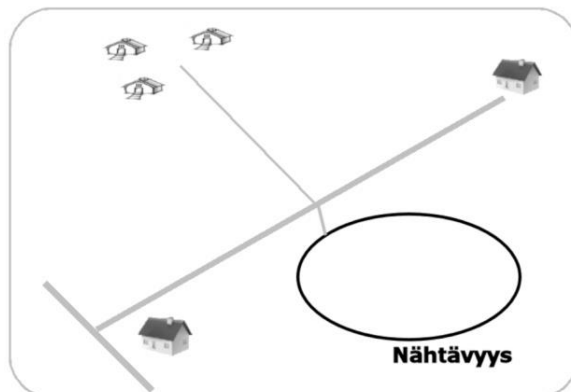
Kuvio 4. Merkittävästi liikennettä aiheuttava toiminto (ks. alkup. kuvio Yksityisteiden valtiovastukset 2010, 19)

Myös yksityistiellä sijaitsevan tuotantolaitoksen vuoksi tien liikennemäärät voivat lisääntyä merkittävästi. Tie voi olla avustuskelppoinen tuotantolaitokseen asti, jos avustuskelppoisuuden liikennemääräkriteerit täyttyvät ja kyseessä on järjestäytynyt yksityistie (ks. kuvio 5). (Yksityisteiden valtiovastukset 2010, 20.)



Kuvio 5. Yksityistiellä merkittävästi liikennettä aiheuttava turvetuotantoalue (ks. alkup. kuvio Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 20)

Yksityistien varrella oleva erityiskohde voi lisätä tien liikennemäärää merkittävästi (ks. kuvio 6). Järjestäytynyt yksityistie voi olla avustuskelpoinen tien varrella sijaitsevaan liikennettä aiheuttavaan toimintoon asti, jos avustuskelpoisuuden liikennemäärä-kriteerit täyttyvät. (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 20.)



Kuvio 6. Yksityistien varrella sijaitseva erityiskohde (ks. alkup. kuvio Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 20)

5.2.3 Harkinnanvaraiset kohteet

Yksityistie tai sen osa voi harkinnan mukaan olla liikenteellisesti merkittävä huolimatta liikennemääräkriteerien täyttymättä jäämisestä. Tällaisten yksityisteiden osalta liikenteellisen merkittävyyden arviointi perustuu liikenteelliseen tai liikenneturvallisuuden tarkasteluun. Esimerkiksi yksityistie voi toimia:

- säännöllisen, tiheäaikatauluisen ja kaikille avoimen joukkoliikenteen reittinä

- maantien kevyen liikenteen yhteytenä, jolle kevyttä liikennettä ohjataan liikennemerkein
- maantien paikallisen liikenteen vaihtoehtoisena reittinä, jolle liikenne ohjataan liikennemerkein
- muulla perustellulla syyllä paikkakunnalla liikenteellisesti merkittävänä tienä. (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 20.)

Tällaistenkin yksityisteiden osalta avustuskelpoisuus koskee vain sitä tien osaa, jolla on harkinnanvaraista liikenteellistä merkittävyyttä (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 20).

Harkinnanvaraisten kohteiden osalta tulee erityisesti huomioida kaikkien vastaavien yksityisteiden tasapuolinen kohtelu. Pelkästään huomattava pysyvän asutuksen määrä ei ole riittävä peruste liikenteellisen merkittävyyden määrittelyyn. Tällaisten yksityisteiden avustuskelpoisuuden arviointi, asutuksen määrästä ja tiepituudesta riippumatta, tehdään pysyvän asutuksen pääsyteiden kriteerien mukaan. (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 21.)

Pelkästään vapaa-ajan asunnoille johtava niin sanottu mökkitie ei voi olla yksityistielain 93 §:n mukaan avustuskelpoinen, vaikka vapaa-ajan asuntojen määrä olisi suuri (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 21).

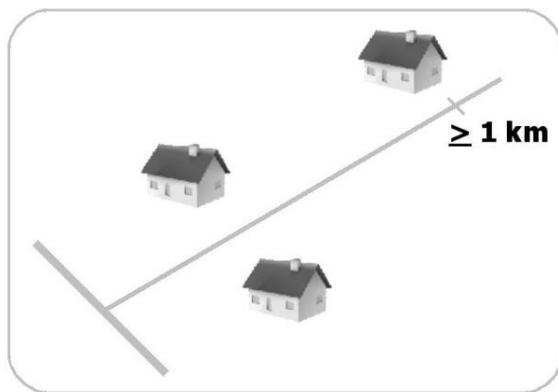
5.3 Pysyvän asutuksen pääsytiät

Yksityistieasetuksen 8 §:n mukaan pysyvän asutuksen pääsytienä pidetään asutuksen pääasiallisena kulkuyhteytenä käyttämää yksityistietä tai sen osaa paikalliseen hallinto- tai palvelukeskukseen. Pysyvästi asutuksi taloudeksi lasketaan asunto, jossa asutaan ympäri vuoden ja joka on väestötietojärjestelmään tallennettu asuinpaikka. (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 21.)

Pysyvän asutuksen avustuskelpoisuuden ehtoja ovat yksityistielain 93 §:n mukaan, että tie tai sen osa toimii edellä mainittuna pääsytienä vähintään yhden kilometrin

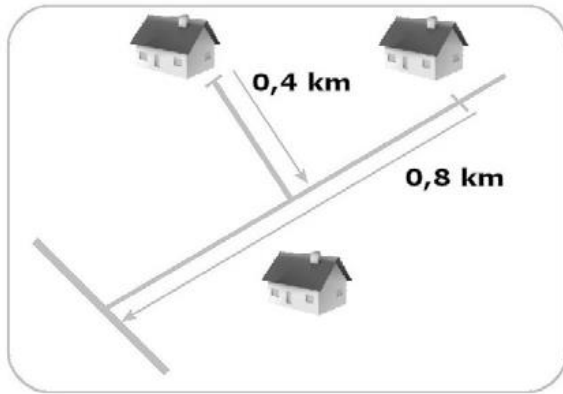
pituudelta ja tien vaikutuspiirissä olevien pysyvästi asuttujen talouksien määrä on vähintään kolme. Mikäli tiekunnallinen yksityistie koostuu useammasta toisistaan erillään olevista tieosista, tulee jokaisen tieosan avustuskelpoisuus arvioida erikseen. (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 21.)

Alla on kuvattuna pysyvän asutuksen pääsytien avustuskelpoisuuden määrittelyn esimerkkejä. Esimerkiksi järjestäytynyt eli tiekunnallinen yksityistie, jonka pysyvän asutuksen käyttämä tiepituus on vähintään yksi kilometri ja jonka vaikutuspiirissä on kolme pysyvästi asuttua taloutta, on avustuskelpoinen viimeiseen pysyvästi asuttuun talouteen asti (ks. kuvio 7). (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 21.)



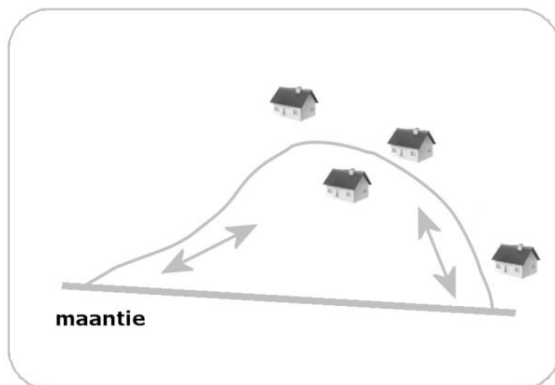
Kuvio 7. Pysyvän asutuksen pääsytie (ks. alkup. kuvio Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 21)

Myös tiekunnallinen yksityistie, jonka pysyvän asutuksen käyttämä tiepituus on yhteismitaltaan vähintään yhteensä yksi kilometri ja jonka vaikutuspiirissä on kolme pysyvästi asuttua taloutta (ks. kuvio 8), on avustuskelpoinen viimeisiin pysyvästi asuttuihin talouksiin asti. (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 22).



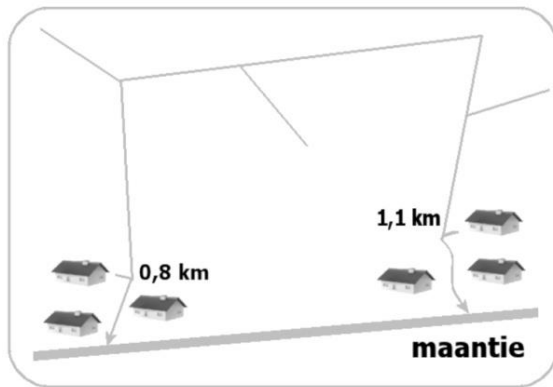
Kuvio 8. Yhteismitaltaan vähintään yhden kilometrin pituusvaatimus täyttyy (ks. alkup. kuvio Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 22)

Sellainen tiekunnallinen yksityistie, joka toimii kokonaisuudessaan pysyvän asutuksen pääsytienä ja jonka vaikutuspiirissä on vähintään kolme pysyvästi asuttua taloutta, voi olla avustuskelpoinen koko tiepituudelta, mikäli avustuskelpoisuuden tiepituus täyttyy (ks. kuvio 9). Tällainen yksityistie voi olla läpikulku- tai niin sanottu rengastie. (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 22.)



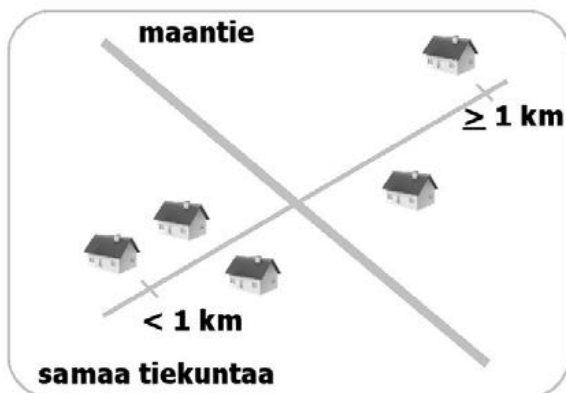
Kuvio 9. Läpikulku- ja rengastienä toimiva yksityistie (ks. alkup. kuvio Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 22)

Tiekunnallisen yksityistien, joka ei toimi kokonaisuudessaan pysyvän asutuksen pääsytienä, mutta jonka vaikutuspiirissä on vähintään kolme pysyvästi asuttua taloutta, avustuskelpoisuus määritellään eri tieosille erikseen (ks. kuvio 10). Yksityistien oikeanpuoleinen haara on avustuskelpoinen, mutta vasemmanpuoleinen tieosa ei täytä avustuskelpoisuuden ehtoja tiepituusvaatimuksen osalta. (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 22.)



Kuvio 10. Rengastie ei toimi kokonaisuudessaan pysyvän asutuksen pääsytienä (ks. alkup. kuvio Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 22)

Lisäksi tiekunnallisen yksityistien, joka koostuu kahdesta erillään olevasta tieosasta, avustuskelpoisuus arvioidaan molemmille tieosille erikseen (ks. kuvio 11). Yksityistien molemmat tieosat toimivat pysyvän asutuksen pääsytienä, mutta vasemman puoleisen tieosan tiepituus ja oikeanpuoleisen tieosan pysyvän asutuksen määrä eivät täytä avustuskelpoisuuden ehtoja. (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 22.)

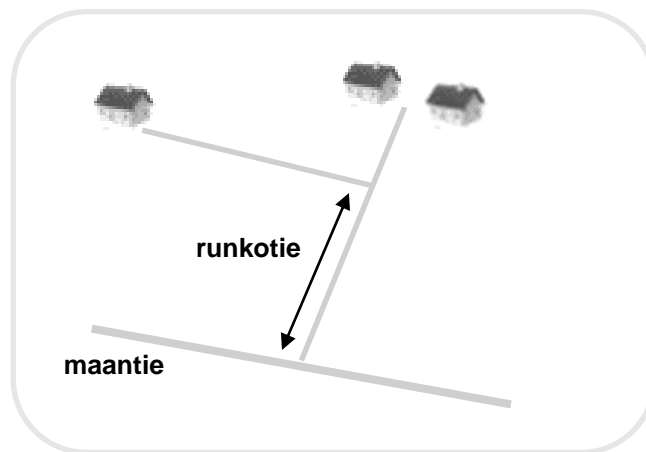


Kuvio 11. Yksityistien eri tieosat arvioidaan erikseen (ks. alkup. kuvio Yksityisteiden valtionavustukset 2010, 23)

6 Valtionavustuskelpoisuuden ehtojen tulkintavertailu ja tulokset

6.1 Lähtötilanne

Tutkimuksen tavoitteena oli tutkia valtionavustuskelpoisia pysyvän asutuksen pääsyteitä. Tutkimuksessa oli tarkoitus selvittää, kuinka pääsyteiden yksityistielain mukaan määriteltävät valtionkelpoisuusvaatimukset täyttyvät, kun pysyvän asutuksen pääsytien tiepituuden kriteeri (vähintään 1 km) määritetään ainoastaan niin sanotun pysyvän asutuksen käyttämän runkotien osalta, jota vähintään kolme pysyvästi asuttua taloutta käyttää (ks. kuvio 12).



Kuvio 12. Uusi tulkinta tiepituuden määrittelyyn (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, muokattu)

Uuden tulkinnan mukaan tiekunnallisen yksityistien, joka toimii osin tai kokonaisuudessaan pysyvän asutuksen pääsytenä ja jonka vaikutuspiirissä on vähintään kolme pysyvästi asuttua taloutta, avustuskelpoinen tiepituus määritettäisiin vain runkotien osalta. Tällainen yksityistie on avustuskelpoinen vähintään kolmen pysyvästi asutun talouden käyttämän runkotien osalta, mikäli avustuskelpoisuuden tiepituuskriteerinä oleva yksi kilometri täyttyy (ks. kuvio 12).

Nykyiset pysyvän asutuksen valtionavustuskelpoisuuden ehdot rajaavat valtioavustuksen ulkopuolella ne yksityistiet, jotka eivät täytä pysyvästi asuttujen talouksien määräkriteeriä ja tiepituuden vaatimusta.

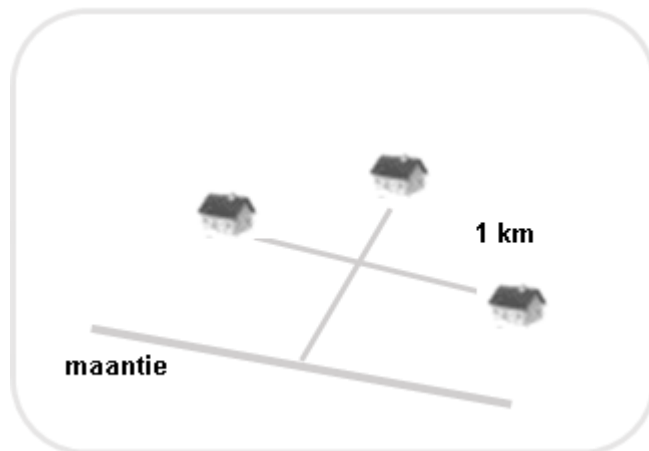
Yksityisteiden tienpito on tieosakkaiden vastuulla ja tienpidon tulee yksityistielain mukaan suorittaa yhteiseen lukuun tiestä saatavan hyödyn mukaan (ks. YksTL 15.6.1962/358, § 22, § 23). Yksityisteiden valtionavustuksilla pyritään kohtuullistamaan tienpidosta aiheutuvia kustannuksia. Nykyisten valtionavustuskelpoisuuden ehtojen perusteella moni yksityistie on oikeutettu hakemaan valtionavustusta, vaikka tällaisen yksityistien tieosakkaan suhteellinen tienpitorasitus on pienempi kuin monella ei-valtioavustuskelpoisen yksityistien tieosakkaalla. Nykyiset valtionavustuskelpoisuusehdot eivät huomioi tätä ristiriitaa.

Nykyisen yksityistielainsäädännön valmistelussa on aikoinaan esitetty avustuskelpoisuuden ehtona olevan pysyvästi asuttujen talouksien määräksi vähemmän kuin nykyinen vähimmäisvaatimus kolme pysyvästi asuttua taloutta. Liikennevaliokunta on kuitenkin lainsäädännön muuttamiseen liittyvässä kokouksessaan 11.1.1995 tuonut esille korkeimman hallinto-oikeuden (jatkossa KHO) päätökset, joissa pysyvän asutuksen määrästä on muodostettu selkeät kannanotot. Päätöksiin mukaan yksi tai kaksi pysyvästi asuttua taloutta ei vielä muodosta pysyvää astutusta, mutta neljä pysyvästi asuttua taloutta muodostaa jo pysyvän asutuksen. Näiden edellä mainittujen KHO:n kannanottojen perusteella on muotoutunut käytäntö ja yksityistielain (ks. YksTL 15.6.1962/358, § 93) muoto, jonka mukaan tien tulee olla tarpeellinen pysyvän asutuksen pääsytienä vähintään yhden kilometrin matkalla ja jonka vaikutuspiirissä on vähintään kolme pysyvästi asuttua taloutta. (Makkonen 1995.)

Tässä tutkimuksessa on sekä pysyvästi asuttujen talouksien vähimmäismääränä että tiepituuden vähimmäispituutena pidetty edelleen kolmea taloutta ja yhtä kilometriä, mutta avustuskelpoinen tiepituus määritetään vain niin sanotun runkotien osalta. Eli kuten jo aiemmin on mainittu, että tiepituusvaatimuksen täyttymistä ei määritettäisi tien yhteismitalta, vaan pelkästään siltä pääsytien tieosalta, jolle vähintään kolmen pysyvästi asutun talouden liikennöinti kohdistuu.

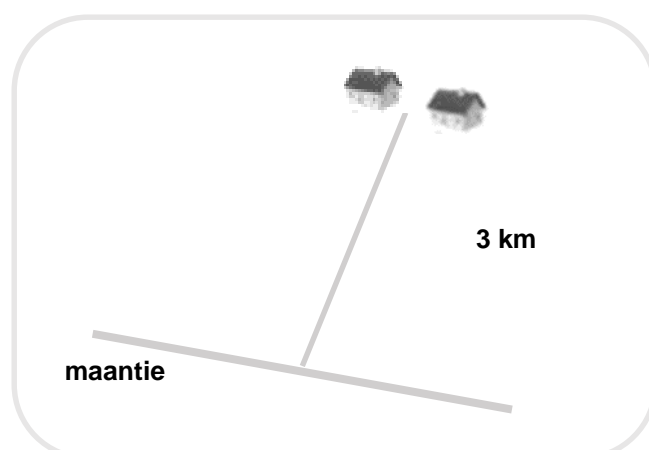
Nykyinen tulkinta on, että tien vaikutuspiirissä on kolme pysyvästi asuttua taloutta, joiden käyttämät tiepituuden yhteensä ovat vähintään yhden kilometrin pituinen. Kuviossa 13 on esimerkki nykyiset avustuskelpoisuusehdot täyttävästä yksityistiestä,

jonka kolmen pysyvästi asutun talouden käyttämän pääsytien yhteismitta on vähimmäisvaatimuksen mukaisesti yhden kilometrin.



Kuvio 13. Nykyiset avustuskelpoisuusehdot täyttävä yksityistie (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, muokattu)

Edellä mainitusta tulkinnasta johtuen nykyisten ehtojen mukaan valtionavustuskelpoisen yksityistien tieosakkaan suhteellinen tienpitorasitus voi olla pienempi kuin esimerkiksi kahden talouden yksityisteillä, jonka tiepituuden vaatimus ylittyy reilusti. Kuviossa 14 on esitetty tiekunnallinen yksityistie, joka toimii pysyvän asutuksen pääsytienä, mutta pysyvän asutuksen määrän osalta ei täytä avustuskelpoisuuden ehtoja.



Kuvio 14. Yksityistie ei täytä nykyisiä avustuskelpoisuusehtoja (Yksityisteiden valtionavustukset 2010, muokattu)

Työssä oli tarkoitus uuden kelpoisuusehdon tulkinnan vaikutuksien selvittämisen lisäksi luoda uuden tiepituuden määrittelyn soveltamisohje pysyvän asutuksen pääsysteiden kelpoisuuden osalta. Työ voisi myös toimia yksityistielainsäädännön uusimiseen tähtäävänä esiselvityksenä.

6.2 Otantamenetelmän valinta ja toteutus

Tutkimuksessa oltiin kiinnostuneita yksityistielain mukaan määriteltävistä yksityistien kelpoisuuspäätöksistä. Nämä yksityistiet ja niiden kelpoisuuspäätökset muodostivat tutkimuksen tavoiteperusjoukon.

Tutkielman lähtöaineistoina olivat arkistotutkimuksena muodostettu hallinnollinen aineisto Keski-Suomen ELY-keskuksen yksityistien valtionavustuskelpoisuuden päätöksistä. Tämä aineisto muodosti tutkimuksen kehikkoperusjoukon. Avustuspäätökset sekä päätöksen liitteenä olleet kartat olivat skannattuina pdf-tiedostoina, joten niiden käsittely oli hidasta. Nykyisessä valtionavustusprosessissa ei enää vuodesta 2014 lähtien ole tehty erillisiä valtionavustuskelpoisuuden päätöksiä, vaan yksityistien kelpoisuusehtojen täyttyminen ratkaistaan parantamisen valtionavustushakemuksen yhteydessä.

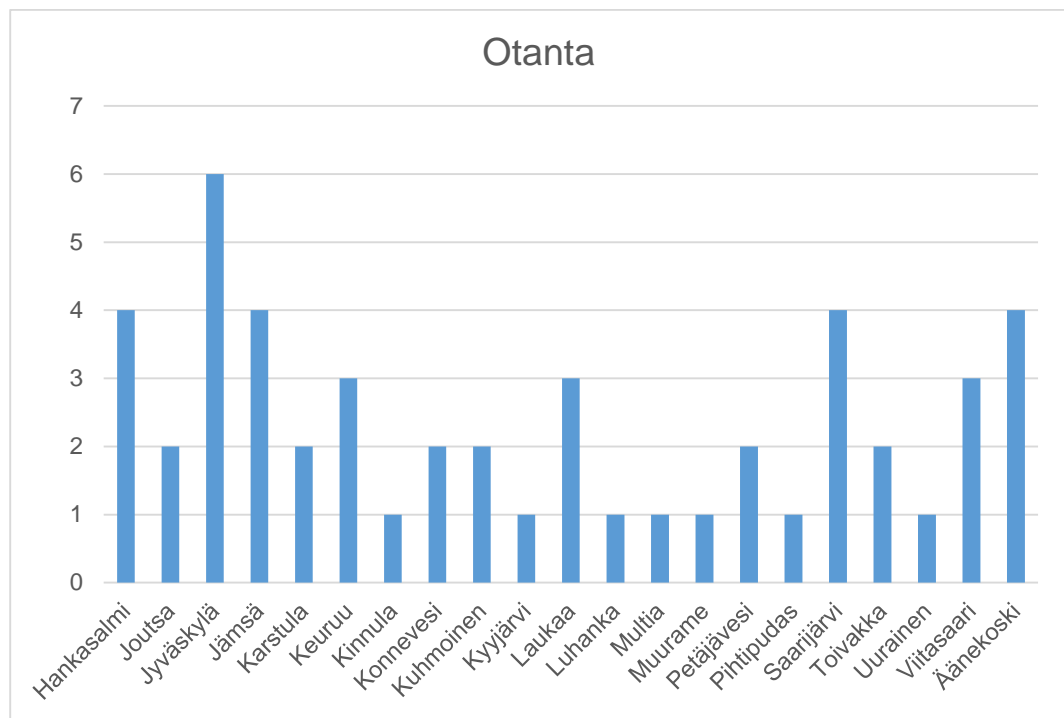
Kohdeperusjoukon täsmällistä määrittämistä varten tarkasteltiin otantakehikkona olevaa hallinnollista aineistoa ja sen mahdollista ylipiittoa. Tutkittavasta aineistosta karsittiin ryhmäkohtaisesti ensiksi kielteiset valtionavustuskelpoisuuden päätökset. Myönteisten päätöksiä oli yhteensä 1442 kpl, jotka muodostuivat sekä liikenteellisen merkittävyyden että pysyvän asutuksen pääsytien perusteella avustuskelpoisista yksityisteistä. Karsimalla vielä liikenteellisen merkittävyyden perusteella avustuskelpoiset yksityistiet aineistosta, saatiin otantakehikosta muodostettua kohdeperusjoukko. Tutkimuksen kohdeperusjoukoksi muodostui pysyvän asutuksen pääsysteiden valtionavustuskelpoisuuden myönteiset päätökset. Kohdeperusjoukon lopulliseksi määräksi muodostui 1226 kpl Keski-Suomen ELY-keskuksen pysyvän asutuksen pääsytien kelpoisuuspäätöstä.

Kohdeperusjoukko eli ne päätökset, josta tutkimuksen kannalta oltiin kiinnostuneita ja olivat saavutettavissa, muodostuivat pysyvän asutuksen päästyiden valtionavustuskelpoisuuden myönteisistä päätöksistä Keski-Suomen alueella. Koko valtakunnan avustuskelpoisuuden päätöksiä keruu oli käytännössä mahdotonta toteuttaa tai olisi tullut tutkimuksen kannalta liian kalliiksi. Käytettävissä oleva arkistoaineisto muodostui siis Keski-Suomen yksityisteiden valtionavustuskelpoisuuden päätöksistä.

Otantakehikon suuruuden ja kokonaistutkimuksen vaatimien resurssien vuoksi tutkimus suoritettiin käyttämällä otantaa. Otantamenetelmistä otantakehikon tutkimiseksi käytettävissä olevilla resursseilla valikoitui systemaattinen eli tasaväli otanta, joka on nopea menetelmä toteuttaa. Yhdistämällä tasaväliotannon ja PPS-otannon käytettäväksi menetelmäksi saatiin otanta edustavammaksi. PPS-otannon mukaan poimintatodennäköisyys on suurempi niiden yksityisteiden kunnissa, joissa on määrällisesti enemmän yksityisteitä ja niiden kelpoisuuspäätöksiä.

Otantamenetelmän valinnan jälkeen laskettiin poimintaväli. Poimintaväli muodostettiin jakamalla perusjoukon koko otannon koolla (50 kpl) ja tulos pyöristettiin kokonaisluvuksi. Tutkimuksen otantaväliksi muodostui näin ollen 25. Tämän jälkeen ensimmäinen tutkittava yksikkö eli valtionavustuskelpoinen yksityistie (pysyvän asutuksen päästyiden kelpoisuuspäätös) arvottiin ensimmäisestä poimintavälistä. Otanta eteni tämän jälkeen siten, että perusjoukosta poimittiin joka 25:s yksikkö kunnes otantakoko saatiin täyteen (ks. liite 1).

Otantaan tuli Keski-Suomen 23 kunnasta 21 kunnan yksityisteiden avustuskelpoisuuden päätöksiä (ks. kuvio 15). Ainoastaan Kannonkosken ja Kivijärven yksityisteiden kelpoisuuspäätöksiä ei tullut otantaan mukaan. Eniten tutkittavia kelpoisuuspäätöksiä tuli Jyväskylän kunnan alueelta. Otantamenetelmästä ja otantakoosta johtuen otantaan tulleet kelpoisuuspäätökset kuvaavat hyvin eri kuntien alueella sijaitsevien yksityisteiden kelpoisuuspäätöksiä määrää. Eniten kelpoisuuspäätöksiä yksityisteitä sijaitsee Jyväskylän kunnan alueella, josta otantaan tuli myös eniten tutkittavia yksiköitä.

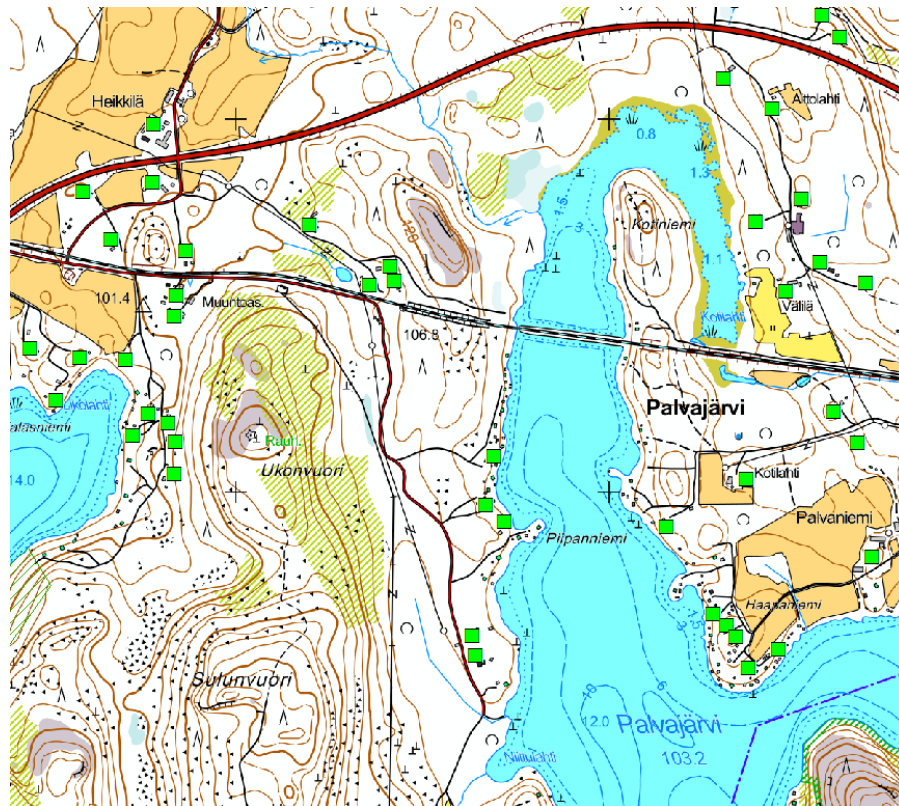


Kuvio 15. Otannan jakautuminen Keski-Suomen alueella

Otanta edustaa tutkittavien yksityisteiden kelpoisuuspäätösten määrän suhteessa hyvin tutkittavaa kohdeperusjoukkoa. Otantakehikossa on todennäköisesti alipeittoa eli siitä puuttuu kohdeperusjoukon (pysyvän asutuksen pääsysteiden kelpoisuuspäätökset) yksiköitä, koska välttämättä avustuskelpoisuuden ehdot täyttävän yksityistien tietunta ei ole koskaan hakenut valtionavustusta. Näin ollen tällaisen yksityistien kelpoisuuspäätöstä ei ole käytettävissä. Toisaalta tutkimuksessa tuli esille, että myös ylipeittoa esiintyy kohdeperusjoukossa. Eli otannassa esiintyi neljä tutkittavaa yksikköä, jotka eivät täyttäneet nykyisten ehtojen mukaan enää valtionavustuskelpoisuuden ehtoja. Tämä johtuu siitä, että tien kelpoisuustietojen päivittäminen ei ole ollut aktiivista yksityistien kunnossapidon avustamisen lakkauttamisen jälkeen. Käytännössä tien kelpoisuustiedot on päivitetty niiden yksityisteiden osalta, jotka ovat hakeneet viime vuosina valtionavustusta tien parantamiseen. Lisäksi nykyisessä avustusprosessissa ei enää tehdä erillistä kelpoisuuspäätöstä.

Tutkittavien avustuskelpoisuuspäätösten yksityisteiden pysyvät taloudet haettiin Väestörekisterikeskuksen väestötietojärjestelmän rakennus- ja huoneistorekisterin aineistoista (jatkossa RHR-aineisto). Käytettävissä oleva RHR-aineisto oli uusin käytet-

tävissä oleva ja sen tiedot perustuivat vuoden 2013 tilanteeseen. RHR-aineisto pystyttiin viemään karttapohjalle käyttämällä paikkatietosovellusta. Tässä tutkimuksessa käytettävä paikkatietosovellus oli ArcGis (ks. kuvio 16), jonka avulla RHR-aineistoa pystyi analysoimaan ja havainnollistamaan käyttämällä pohjakarttana Maanmittauslaitoksen maasto- ja taustakarttoja sekä ilmakuvia. Maanmittauslaitoksen aineistot tuotiin rajapintapalvelua käyttäen paikkatietosovellukseen. Kuviossa 16 vihreät neliöt kuvaavat pysyvästi asuttuja talouksia ja karttapohjana on Maanmittauslaitoksen maastokartta.



Kuvio 16. Karttaote ArcGis-sovelluksesta

RHR-aineistosta pystyttiin suodattamaan oma karttataso, joka toi karttapohjalle määriteltyjen kriteerien täyttävät rakennukset. Tutkimuksessa haluttiin tutkia yksityisten vaikutusalueen pysyvästi asuttuja talouksia. RHR-aineistosta muodostettiin tätä tutkimusta varten karttataso, jonka paikkatietosovellukseen (ArcGis) tuomat rakennukset täyttivät seuraavat kriteerit: Rakennuksen käyttötarkoitus oli vakituiseen asumiseen tarkoitettu ja rakennuksen väkiluku oli vähintään yksi asukas.

Pysyvän asutuksen pääsytien valtionavustuskelpoisuuden ehtojen uuden tulkitsemismallin mukaan pysyvän asutuksen pääsytien osalta tiepituuskriteerin täyttävät vain ne yksityistiet tai tien osat, jotka toimivat runkotien osalta vähintään kolmen pysyvästi asutun talouden pääsytenä vähintään yhden kilometrin matkalla. Paikkatietosovelluksen (ArcGis) avulla pystyttiin hakemaan tutkittavat tiet ja tien vaikutuspiirin pysyvästi asutut taloudet karttapohjalle.

Runkotien tiepituuden mittaaminen suoritettiin käyttämällä Maanmittauslaitoksen hallinnoimaa ja ylläpitämää kiinteistötietojärjestelmää. Kiinteistötietojärjestelmästä (jatkossa KTJ) pystyttiin tiepituuden mittaamisen lisäksi varmistamaan järjestäytyneiden eli tiekunnallisten yksityisteiden tieoikeudet. Liitteenä esimerkki KTJ:n karttatulosteesta, josta pystyy tarkistamaan yksityistien tieoikeudet (ks. liite 2).

6.3 Tulokset

Otantaan valikoituneiden yksityisteiden tiedot pysyvästi asuttujen talouksien määrästä ja uuden valtionavustuskelpoisuusehtona olevan runkotien pituuden tarkastaminen suoritettiin edellä mainituilla menetelmillä ja sovelluksilla. Tutkittavien yksityisteiden tiedoista laadittiin liitteen mukainen taulukko (ks. liite 3), joka sisältää samat yksityisteiden yksilöivät perustiedot kuin otannan yksityisteillä (kunta, yksityistien nimi, T-tunnus).

Liitteen 3 taulukkoon on perustietojen ja kelpoisuuspäätöksen tietojen lisäksi mitattu avustuskelpoisuuden määrittävän runkotien pituus karttamittauksella kiinteistötietojärjestelmästä sekä laskettu pysyvästi asuttujen talouksien määrä RHR-aineistosta. Lopuksi on tehty vertailutaulukko (ks. liite 4) uuden tulkinnan vaikutuksista kelpoisuustietoihin tiepituuden osalta.

Tutkittavista yksityisteistä uuden tulkinnaltaan tiukemman ehdon avustuskelpoisuuden tiepituuden määrittelystä, runkotien vähimmäispituus 1 km, täytti 44 % teistä, kuten liitteestä (ks. liite 3) käy ilmi (liitteessä vihreällä merkittyjen tiepituuksien yksityistiet, 22 kpl). Tutkimuskysymyksen asettelusta johtuen kelpoisuusehdon täyttävien yksityisteiden määrän oletettiin vähentyvän uudella tiepituuden määrittelyllä.

Avustuskelpoisuuden tiepituus määrittyi uuden tulkinnan mukaan ainoastaan runkotien osalta. Vertailtaessa nykyisten avustuskelpoisuusehtojen mukaista tiepituutta uuden tulkinnan mukaisesti määritettyyn runkotien pituuteen saatiin tulokset, joissa nykyisin avustuskelpoiseksi määritetty tiepituus lyheni merkittävästi vertailtaessa uuden avustuskelpoisuusehdon tulkinnan mukaan määritettyihin tiepituuksiin. Keskimäärin avustuskelpoinen tiepituus väheni vajaat 4000 metriä vertailtaessa uutta runkotien osalta määritettävää tiepituutta kelpoisuuspäätöksien tiepituuksiin. Tiepitouden muutos oli prosentteina noin 60 %. (Ks. liite 4.)

Useat tutkittavista yksityisteistä olivat monihaaraisia yksityisteitä tai muodostivat toisen yksityistien kanssa laajemman yksityistien verkoston. Tämä aiheutti vaikeuksia tulkita tieosakkaiden (pysyvän asutuksen) pääasiallisena kulkuyhteytenä toimivaa pääsytieta paikalliseen hallintokeskukseen, kuten yksityistieasetuksen mukaan pääsytieta määritellään. Oletetut pääasialliset asiointisuunnat ja kulkuyhteydet määriteltiin karttatarkastelun perusteella yksityistien sijaintikunnan perusteella. Tässä tutkimuksessa ei otettu, kuten ei yksityistieasetuksen mukaisen pääsytien määrittelyssä oteta, huomioon pysyvän asutuksen kulkuyhteytenä mahdollisesti toimivia muita yksityistien tieosia. Tarkastelussa ei esimerkiksi huomioitu pysyvän asutuksen työmatkaliikennettä toisen kunnan alueelle.

Tutkittavien yksityisteiden joukosta nousi esille neljä tapausta, joissa yksityistien vaikutusalueen pysyvän asutuksen määrä oli yli 20 taloutta. Suurimman pysyvän asutuksen määrä oli 49 taloutta yhden yksityistien vaikutuspiirissä. Keskiarvo oli hieman alle yhdeksän taloutta. Neljässä tutkitussa yksityistiessä pysyvän asutuksen määrä oli alle valtionavustuskelpoisuuden vaatiman vähimmäismäärän eli vähemmän kuin kolme pysyvästi asuttua taloutta. Nämä neljä yksityistietä eivät siis täytä nykyisiäkään valtionavustuskelpoisuuden ehtoja pysyvän asutuksen pääsytienä. (Ks. liite 3.)

7 Pohdinta

7.1 Analyysi

Yksityistielain mukaan autolla ajokelpoinen järjestäytynyt eli tiekunnallinen yksityistie on valtionavustuskelpoinen, mikäli se on paikkakunnalla liikenteellisesti merkittävä tai se toimii pysyvän asutuksen pääsytenä vähintään yhden kilometrin matkalla ja sen vaikutuspiirissä on vähintään kolme pysyvästi asuttua taloutta. (YksTL 15.6.1962/358, § 93)

Tämä tutkimus rajattiin koskemaan pysyvän asutuksen pääsyteiden kelpoisuusehtoja ja otanta suoritettiin Keski-Suomen ELY-keskuksen toimialueen kuntien yksityisteistä. Tässä tutkimuksessa tavoitteena oli tutkia pysyvän asutuksen pääsyteiden valtionavustuskelpoisuutta määrittelemällä tiepituuskriteeri uudelleen. Lisäksi työn tavoitteena oli luoda kelpoisuusehdon soveltamisohje pysyvän asutuksen tiepituuden määrittelyyn. Työn tarkoituksena oli myös toimia yksityistielainsäädännön uusimiseen tähtäävänä esiselvityksenä.

Yksityisteiden valtionavustuskelpoisuuden määrittely pysyvän asutuksen pääsyteiden osalta aiheuttaa tulkintavaikeuksia sekä nykyisellä että tässä tutkimuksessa esitetyllä uudella mallilla. Yksityistiet ovat usein monihaaraisia ja tämän lisäksi ne voivat muodostaa toisten yksityisteiden kanssa laajan tieverkoston.

Nykyisin ELY-keskuksen myöntämien yksityistielain mukaisten valtionavustuksien edellytyksenä on, että avustuksen hakijana toimivan järjestäytyneen yksityistien tiekunnan hallinnoima tie tai sen osa täyttää valtionavustuskelpoisuuden ehdot. Avustustoiminnan hallinnoinnin keventämisen johdosta ELY-keskus ei enää tee erillisiä avustuskelpoisuuspäätöksiä, jotka toimivat tämän tutkimuksen kehikkoperusjoukko. Kelpoisuuspäätöksiä päivittäminen ja ylläpito eivät nykyisillä resursseilla ole mahdollista toteuttaa. Käytännössä aikaisempienkin kelpoisuuspäätöksiä tiedot päivittyivät lähes poikkeuksetta vasta silloin, kun tiekunta oli toimittanut avustushakemuksen, jonka yhteydessä tien kelpoisuustiedot tarkastettiin.

Tutkimuksessa valtionavustuskelpoisuuden ehdoiksi pysyvän asutuksen pääsytien pituusvaatimuksen osalta määriteltiin yksi kilometri kuten nykyisissäkin ehdoissa. Erotuksena nykyiseen tulkintaa on se, että tässä tutkimuksessa tuo tiepituus lasketaan ainoastaan niin sanotun runkotien osalta, eikä pysyvän asutuksen käyttämien tieosien yhteismittana, kuten kuvioissa 12 ja 13 on aiemmin kuvattu. Tutkimuksessa pyrittiin selvittämään, kuinka moni otantajoukon yksityisteistä täyttäisi tämän ehdoillaan tiukemman tulkinnan ja kuinka suuri vaikutus sillä olisi yksityistien avustuskelpoiseen tiepituuteen.

Tuloksien perusteella hieman alle puolet tutkittavista yksityisteistä täyttäisi edelleen avustuskelpoisuuden ehdot, mutta tiepituudet lyhenivät merkittävästi vertailtaessa kelpoisuuspäätöksiä tiepituuksiin, jotka ovat nykyisen tulkinnan mukaan pysyvän asutuksen käyttämä yhteispituus

Tutkimuksen aikana yksityisteiden monihaaraisuus aiheutti tulkintavaikeuksia pysyvän asutuksen käyttämästä kulkuyhteydestä. Otantajoukon karttatarkastelun ja -mittauksen aikana yksityisteiden kelpoisuuspäätöksiä tietojen tarkastelu osoitti, että kelpoisuusehdoja tulisi muuttaa yksityisteitä ja sen tieosakkaita tasapuolisemmin kohtelempaan suuntaan. Nykyisillä kelpoisuusehdoilla avustukset voivat kohdentua vaikuttavuudeltaan vähäisille yksityistien tieosille.

Kuten jo aiemmin on mainittu, että KHO:n päätöksen mukaan yksi tai kaksi pysyvästi asuttua taloutta eivät muodosta pysyvää asutusta. Nykyisellä tulkinnalla monihaaraiset ja yhteismitaltaan usean kilometrin pituiset yksityistiet voivat olla avustuskelpoisia. Mielestäni edellä mainittu tulkinta on ristiriidassa KHO:n pysyvää asutusta koskevan päätöksen kanssa. Uusi ehdotettu malli, jossa se yksityistie tai sen osa, jolle kolmen pysyvästi asutun talouden liikennöinti kohdistuu, on yhtenevämpi KHO:n päätöksen kanssa.

Tutkimuksessa keskityttiin pelkästään pysyvän asutuksen pääsyteihin ja tutkimus rajattiin koskemaan Keski-Suomen ELY-keskuksen kelpoisuuspäätöksiä saatavissa olevan aineiston vuoksi. Kattavamman selvityksen tekeminen, missä otantaa voisi laajentaa muiden ELY-keskusten alueille ja huomioitaisiin pysyvän asutuksen lisäksi

muut tieosakkaat, ei ollut mahdollista tehdä käytettävissä olevilla resursseilla. Tulok-
sista voidaan tehdä yleistyksiä, mutta yksityisteiden pysyvän asutuksen määrä ja yksi-
tysteiden tiepituudet voivat vaihdella eri alueilla suuresti. Todennäköisesti esimer-
kiksi Lapin alueella pysyvästi astuttujen talouksien määrä suhteessa tiepituuksiin on
pienempi kuin Keski-Suomessa.

7.2 Kehittämisideat

Tutkimuksen perusteella yksityistielain mukaan myönnettävät avustukset pystyttäi-
siin kohdentamaan paremmin yksityisteille, jotka toimivat runkotien osalta pysyvän
asutuksen pääsytienä, mikäli täyttävät tiepituuden sekä pysyvän asutuksen määrän
vähimmäisvaatimukset. Tällöin avustukset kohdistuisivat niille yksityisteille tai niiden
osille, joissa suurin liikennemäärä ja tienpitorasitus olisivat.

Nykyinen tulkinta tiepituuden määrittelyn osalta ei ole tasapuolinen tiekunnallisen
yksitystien tieosakkaita (pysyvä asutus) kohtaan, kun tarkastelun näkökulma on tien-
pidon kustannuksien kohtuullistaminen avustuksilla. Edellä mainittu uusi ehdotettu
malli ja määritelmä avustuskelpoisesta tiepituudesta sopisivat pääsyteiden avustus-
kelpoisuuden ehdoksi. Ehdot tiukkenisivat entisestä, mutta tulkinta olisi nykyistä ta-
sapuolisempi.

Tutkimuksessa esiin nousi myös pysyvän asutuksen määrän suuri vaihtelu yksityistei-
den välillä. Pysyvän asutuksen määrän tulisikin vaikuttaa avustuskelpoisuuteen. Tasa-
puolisuusnäkökulmaa ajatellen avustuskelpoisuuden määrittelyssä tulisi ottaa huomi-
oon yksitystien vaikutuspiirissä oleva huomattavan suuri pysyvän asutuksen määrä
jollakin tavalla. Tämä voitaisiin huomioida esimerkiksi uudella suhteellisen tienpitora-
situksen kriteeristöllä, jossa suhteellinen tienpitorasitus per pysyvä asutus ei saisi
alittaa määritettyä laskennallista raja-arvoa. Tällaisen kriteeristön tutkiminen ja luo-
minen eivät olleet tämän tutkimuksen kohteena. Se voisi olla jatkoselvityksien koh-
teena, mikäli pysyvän asutuksen suuren määrän vaikutusta avustuskelpoisuuteen ha-
lutaan edistää tulevaa yksityistielainsäädännön uusimista ajatellen.

Mikäli ei haluta kokonaan avustuskelpoisuutta poistaa tällaisilta suuren pysyvän asutuksen omaavilta yksityisteiltä, voitaisiin se myös huomioida esimerkiksi alemmalla avustusprosentilla.

Yksityistielain perusteella myönnettävien valtionavustuksien kelpoisuusehtojen tutkiminen ja tuloksien pohjalta ehdotettava muutos avustuskelpoisuuden ehtojen tulkintaan on ajankohtainen tutkimuskohde, koska yksityistielainsäädännön uusiminen on parhaillaan käynnistymässä. Liikenne- ja viestintäministeriö asetti selvitysmiehen arvioimaan yksityistielainsäädännön uusimistarpeita keväällä vuonna 2014. Saman vuoden syksynä valmistui selvitysmiehen raportti, josta Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi keväällä 2015 lausunnot sekä viranomaistahoilta että sidosryhmiltä. Lausuntokierroksen jälkeen ministeriö on käynyt syksyn 2015 aikana sekä viranomais- että sidosryhmäkeskustelut. Ministeriö tehnee loppuvuodesta 2015 säädöshankepäättöksen yksityistielainsäädännön uusimisesta. Tutkimustuloksien perusteella voisi olla kannattavaa tehdä jatkoselvityksiä, joissa olisi enemmän tutkittavia ominaisuuksia kuin pysyvän asutuksen käyttämän tiepituuden uusi määrittely.

Lainsäädännön uusimisessa tulisi myös selvittää mahdollisuus yksityisteiden avustujärjestelmien (yksityistielain ja kestävän metsätalouden rahoituslain mukaiset avustukset) yhdistämisestä tai vähintään suorittaa avustustoimintojen yhteensovittaminen. Tällä tavoin voidaan varmistaa, että avustukset kohdentuvat oikein ja niihin kohteisiin, jotka ovat sekä pysyvän asutuksen että elinkeinoelämän kannalta tärkeitä.

Nykyisen kaltainen tulkinta yksityistielain mukaan pysyvän asutuksen päästyieksi mahdollistaa laajan yksityistieverkon, joka täyttää avustuskelpoisuuden ehdot. Tällaisen verkoston tukeminen nykyisillä avustusmäärärahoilla ei ole tarkoituksenmukaista. Avustusviranomaisen voi tuki ohjeistuksilla ja linjauksilla päättää avustuksen kohdentamisesta tietynlaisiin parantamishankkeisiin tai -kohteisiin, mutta lainsäädännöllä tulisi määrittää tarkemmin avustukseen oikeutetut yksityistiet. Lainsäädännön uusimisella voitaisiin myös mahdollistaa uusia toimintamuotoja yksityisteiden tienpitoon, millä voitaisiin tienpito varmistaa ilman valtionavustuksien tarvetta.

Lähteet

Heikkilä, T. 2012. Tilastollinen tutkimus. 9. uud. p. Helsinki:Edita publishing.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15. uud. p. Helsinki: Tammi.

Hämäläinen, E. 2013. Yksityisteiden hallinto. Kerava: Painojussit.

Laatua tilastoissa. 2002. Helsinki: Tilastokeskus.

Makkonen, V. 1995. Eduskunnan liikennevaliokunnan kokous 76/1994 vp (HE 324/1994 vp). Pöytäkirja 11.1.1995.

Ohjaus. N.d. Liikenneviraston verkkosivut. Viitattu 27.2.2015.

http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/kenen_vastuulla#.VPCjLGQ8L4g

Talousarvioesitys 2016. 2015. Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2016. Valtionvarainministeriön verkkosivut. Viitattu 31.10.2015.

<http://budjetti.vm.fi/indox/sisalto.jsp?year=2016&lang=fi&maindoc=/2016/tae/hallituksenEsitys/hallituksenEsitys.xml&id=/2016/tae/hallituksenEsitys/YksityiskohtaisetPerustelut/31/10/50/50.html>

Tieverkko. N.d. Liikenneviraston verkkosivut. Viitattu 25.11.2015.

<http://www.liikennevirasto.fi/tieverkko#.VmAe7qPov4g>

Tieliikenteen hallinnan toimintalinjat. 2010. Liikenneviraston toimintalinjoja 1/2010. Liikenneviraston verkkojulkaisu. Viitattu 1.12.2014.

http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lto_2010-01_tieliikenteen_hallinnan_web.pdf

Yksityisteiden valtionavustukset. 2010. Liikenneviraston ohjeita 29/2010.

Liikenneviraston verkkojulkaisu. Viitattu 2.12.2014.

http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2010-29_yksityisteiden_valtionavustukset_web.pdf

Yksityistiearkkitehtuuri ja yksityisteiden tietoarkkitehtuuri. 2010. Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisu 5/2010. Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen verkkojulkaisu. Viitattu 1.12.2014.

<http://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/94394/Yksityistiearkkitehtuuri.pdf?sequence=2>

Yksityistieavustukset. 2015. Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja

ympäristökeskuksen verkkosivut. Viitattu 19.11.2015. <https://www.elykeskus.fi/web/ely/yksityistieavustukset#.VmK1IKPov4g>

Yksityistien parantamisen avustaminen. 2015. Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen verkkosivut. Viitattu 21.3.2015. <https://www.ely-keskus.fi/web/ely/yksityisteiden-parantamisen-avustaminen#.VmKvM6Pov4g>

YksTA 21.12.2000/1267. N.d. Valtioneuvoston asetus yksityisistä teistä. Säädös säädöstietopankki Finlexin verkkosivut. Viitattu 21.3.2015. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2000/20001267>

YksTL 15.6.1962/358. N.d. Laki yksityisistä teistä. Säädös säädöstietopankki Finlexin verkkosivuilla. Viitattu 21.3.2015. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1962/19620358>

Liitteet

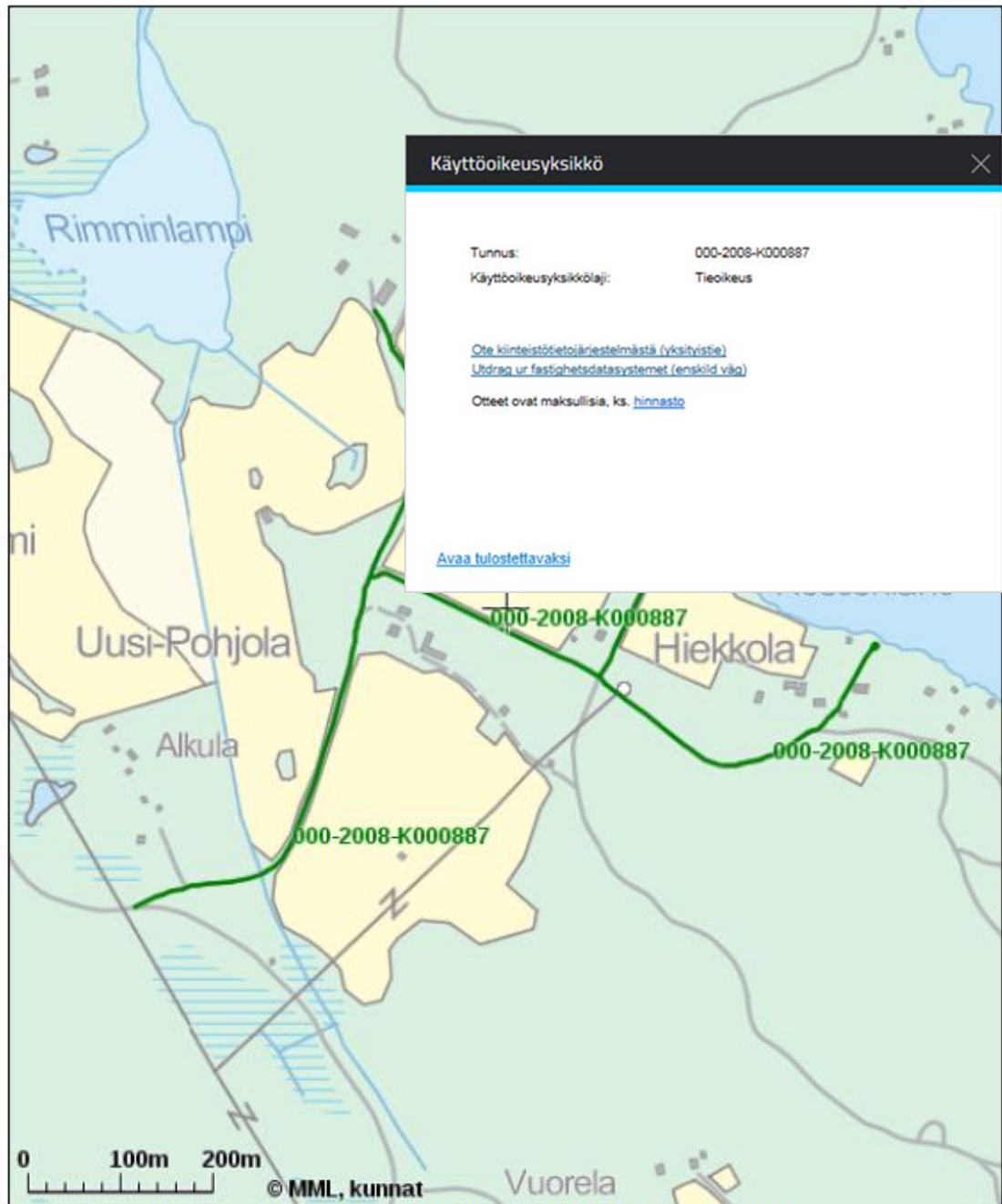
Liite 1. Otanta

Yksityisen tien valtionavustuskelpoisuuspäätökset pysyvän asutuksen pääsytie

Kunta	Yksityistie	T-nro	Avustuskelpoinen pituus (m)	Taloudet (kpl)
Hankasalmi	Uitinniemen	28	3909	6
Hankasalmi	Jokiniemen	69	3025	13
Hankasalmi	Koivusalon	163	1235	4
Joutsa	Rauhalan	38	4005	7
Joutsa	Etelämäen	156	2740	3
Jyväskylä	Tervajärven	36	1140	19
Jyväskylä	Mehtoniemen	127	6595	15
Jyväskylä	Myllyperän	321	1240	9
Jyväskylä	Saakoski-Jämsän rajan	398	3100	10
Jyväskylä	Pohjolan	443	2170	6
Jyväskylä	Salonsaaren	552	1000	3
Jämsä	Loilon	34	6200	7
Jämsä	Katteluksen	190	1980	5
Jämsä	Taulajärven	376	10710	8
Jämsä	Valkeajärven	479	6975	4
Karstula	Pääjärvenmäen	6	3190	44
Karstula	Sievilän	92	2870	4
Keuruu	Majalahden	24	5995	4
Keuruu	Sälli-Lienperän	71	13380	12
Keuruu	Ylimmäisen	132	1300	11
Kinnula	Kettula-Lepistön	21	1430	8
Konnevesi	Mäkäräniemen	3	9275	11
Konnevesi	Mulliaho-Itäsaaren	34	6155	7
Kuhmoinen	Sumioisten	4	4260	5
Kuhmoinen	Savijärvi-Konivuoren	46	5500	3
Kyyjärvi	Auma-Ahon	22	7650	5
Laukaa	Leppälän	31	2595	25
Laukaa	Korpelan	83	1430	7
Laukaa	Lankamaan	134	11237	17
Luhanka	Kesäniemen	16	5970	9
Multia	Vehkoo-Karhilan	25	8080	10
Muurame	Oksalan	18	1605	11
Petäjävesi	Taipale-Veijolan	44	3650	5
Petäjävesi	Vuolinniemi-Lohkolan	114	1005	4
Pihtipudas	Juohilammen	68	2140	4
Saarijärvi	Konttikorpi-Haukilammin	5	8190	14
Saarijärvi	Satosuon	45	6935	32
Saarijärvi	Rantatien	115	5080	11
Saarijärvi	Tellikan	212	1400	4
Toivakka	Joenumtkan	10	3175	6
Toivakka	Ajakan	60	1320	6
Uurainen	Minkkilän	32	1140	6
Viitasaari	Kuhala-Vapaniemen	17	2600	6
Viitasaari	Muuruen	64	5050	7
Viitasaari	Muikunlahden	151	1840	9
Äänekoski	Muhluniemen	10	2270	14
Äänekoski	Petomäen	46	1490	3
Äänekoski	Puroaho-Lekojärven	93	2975	3
Äänekoski	Hallamäen	185	1305	4
Hankasalmi	Uusitalon	29	1055	4

Liite 2. Tietokaudet

KIINTEISTÖTIETOPALVELU



Tulosteen keskipisteen koordinaatit (ETRS-TM35FIN): N: 6891731.445, E: 421493.84

Karttatuloste ei ole mittatarkka. Kiinteistörajat ja -tunnukset päivitetään toistaiseksi vain kerran viikossa.

Rekisteripalvelujen kautta kartalle haetut palstat ja määräalat ovat ajantasaiset.

Tulostettu Kiinteistö tietopalvelusta 15.11.2015.

Liite 3. Uuden tulkinnan mukaiset tulokset

Uusi tulkinta tiepituuden avustuskelpoisuuden määrittelystä:
pysyvän astutuksen pääsytienä toimiva runkotie

Kunta	Yksitystie	T-nro	Runkotien pituus (m)*	Taloudet (kpl)**
Hankasalmi	Uitinniemen	28	931	5
Hankasalmi	Jokiniemen	69	637	9
Hankasalmi	Koivusalon	163	481	6
Joutsa	Rauhalan	38	1260	6
Joutsa	Etelämäen	156	414	3
Jyväskylä	Tervajärven	36	1563	24
Jyväskylä	Mehtoniemen	127	4922	19
Jyväskylä	Myllyperän	321	345	11
Jyväskylä	Saakoski-Jämsän rajan	398	2285	10
Jyväskylä	Pohjolan	443	1100	8
Jyväskylä	Salonsaaren	552	1583	5
Jämsä	Loilon	34	0	4
Jämsä	Katteluksen	190	589	5
Jämsä	Taulajärven	376	3251	5
Jämsä	Valkeajärven	479	652	6
Karstula	Pääjärvenmäen	6	2468	49
Karstula	Sievilän	92	176	4
Keuruu	Majalahden	24	583	5
Keuruu	Sälli-Lienperän	71	4098	10
Keuruu	Ylimmäisen	132	354	11
Kinnula	Kettula-Lepistön	21	778	10
Konnevesi	Mäkäräniemen	3	5474	13
Konnevesi	Mulliaho-Itäsaaren	34	487	5
Kuhmoinen	Sumioisten	4	4281	5
Kuhmoinen	Savijärvi-Konivuoren	46	414	3
Kyyjärvi	Auma-Ahon	22	1069	5
Laukaa	Leppälän	31	1161	24
Laukaa	Korpelan	83	812	9
Laukaa	Lankamaan	134	2317	18
Luhanka	Kesäniemen	16	2806	8
Multia	Vehkoo-Karhilan	25	2906	9
Muurame	Oksalan	18	772	10
Petäjävesi	Taipale-Veijolan	44	0	2***
Petäjävesi	Vuolinniemi-Lohkolan	114	0	2***
Pihtipudas	Juohilammen	68	316	3
Saarjärvi	Konttikorpi-Haukilammin	5	2621	9
Saarjärvi	Satosuon	45	3131	30
Saarjärvi	Rantatien	115	2300	8
Saarjärvi	Tellikan	212	625	3
Toivakka	Joenumutkan	10	631	5
Toivakka	Ajakan	60	655	5
Uurainen	Minkkilän	32	581	6
Viitasaari	Kuhala-Vapaniemen	17	1582	5
Viitasaari	Muuruen	64	3922	4
Viitasaari	Muikunlahden	151	464	3
Äänekoski	Muhluniemen	10	1379	21
Äänekoski	Petomäen	46	0	2***
Äänekoski	Puroaho-Lekojärven	93	0	2***
Äänekoski	Hallamäen	185	298	5
Hankasalmi	Uusitalon	29	405	3

* Tiepituus karttamittauksen perustella, KTJ

** Pysyvästi asutut taloudet, RHR-aineisto 2013

*** Yksitystie ei täytä nykyisiä valtionavustuksen kelpoisuusehtoja

Liite 4. Vertailun tulokset

Yksityisen tien valtionavustuskelpoisuuspäätökset, pysyvän asutuksen pääsytie								
Uusi tulkinta tiepituuden määrittelystä: pysyvän astutuksen pääsytienä toimiva runkotie								
Kunta	Yksityistie	T-nro	Avustuskel-poinen pituus (m)	Taloudet (kpl)	Runkotien pi-tuus (m)*	Talou-det (kpl)**	Tiepituuden muutos (m)	Tiepituuden muutos (%)
Hankasalmi	Uitinniemen	28	3909	6	931	5	-2978	-76,2
Hankasalmi	Jokiniemen	69	3025	13	637	9	-3025	-78,9
Hankasalmi	Koivusalon	163	1235	4	481	6	-1235	-61,1
Joutsa	Rauhalan	38	4005	7	1260	6	-4005	-68,5
Joutsa	Etelämäen	156	2740	3	414	3	-2740	-84,9
Jyväskylä	Tervajärven	36	1140	19	1563	24	-1140	37,1
Jyväskylä	Mehtoniemen	127	6595	15	4922	19	-6595	-25,4
Jyväskylä	Myllyperän	321	1240	9	345	11	-1240	-72,2
Jyväskylä	Saakoski-Jämsän rajan	398	3100	10	2285	10	-3100	-26,3
Jyväskylä	Pohjolan	443	2170	6	1100	8	-2170	-49,3
Jyväskylä	Salonsaaren	552	1000	3	1583	5	-1000	58,3
Jämsä	Loilon	34	6200	7	0	4	-6200	-100,0
Jämsä	Katteluksen	190	1980	5	589	5	-1980	-70,3
Jämsä	Taulajärven	376	10710	8	3251	5	-10710	-69,6
Jämsä	Valkeajärven	479	6975	4	652	6	-6975	-90,7
Karstula	Pääjärvenmäen	6	3190	44	2468	49	-3190	-22,6
Karstula	Sievilän	92	2870	4	176	4	-2870	-93,9
Keuruu	Majalahden	24	5995	4	583	5	-5995	-90,3
Keuruu	Sälli-Lienperän	71	13380	12	4098	10	-13380	-69,4
Keuruu	Ylimmäisen	132	1300	11	354	11	-1300	-72,8
Kinnula	Kettula-Lepistön	21	1430	8	778	10	-1430	-45,6
Konnevesi	Mäkäräniemen	3	9275	11	5474	13	-9275	-41,0
Konnevesi	Mulliaho-Itäsaaren	34	6155	7	487	5	-6155	-92,1
Kuhmoinen	Sumioisten	4	4260	5	4281	5	-4260	0,5
Kuhmoinen	Savijärvi-Konivuoren	46	5500	3	414	3	-5500	-92,5
Kyyjärvi	Auma-Ahon	22	7650	5	1069	5	-7650	-86,0
Laukaa	Leppälän	31	2595	25	1161	24	-2595	-55,3
Laukaa	Korpelan	83	1430	7	812	9	-1430	-43,2
Laukaa	Lankamaan	134	11237	17	2317	18	-11237	-79,4
Luhanka	Kesäniemen	16	5970	9	2806	8	-5970	-53,0
Multia	Vehkoo-Karhilan	25	8080	10	2906	9	-8080	-64,0
Muurame	Oksalan	18	1605	11	772	10	-1605	-51,9
Petäjävesi	Taipale-Veijolan	44	3650	5	0	2***	-3650	-100,0
Petäjävesi	Vuolinniemi-Lohkolan	114	1005	4	0	2***	-1005	-100,0
Pihtipudas	Juohilammen	68	2140	4	316	3	-2140	-85,2
Saarijärvi	Konttikorpi-Haukilammin	5	8190	14	2621	9	-8190	-68,0
Saarijärvi	Satosuon	45	6935	32	3131	30	-6935	-54,9
Saarijärvi	Rantatien	115	5080	11	2300	8	-5080	-54,7
Saarijärvi	Tellikan	212	1400	4	625	3	-1400	-55,4
Toivakka	Joenumtkan	10	3175	6	631	5	-3175	-80,1
Toivakka	Ajakan	60	1320	6	655	5	-1320	-50,4
Uurainen	Minkkilän	32	1140	6	581	6	-1140	-49,0
Viitasaari	Kuhala-Vapaniemen	17	2600	6	1582	5	-2600	-39,2
Viitasaari	Muuruen	64	5050	7	3922	4	-5050	-22,3
Viitasaari	Muikunlahden	151	1840	9	464	3	-1840	-74,8
Äänekoski	Muhluniemen	10	2270	14	1379	21	-2270	-39,3
Äänekoski	Petomäen	46	1490	3	0	2***	-1490	-100,0
Äänekoski	Puroaho-Lekojärven	93	2975	3	0	2***	-2975	-100,0
Äänekoski	Hallamäen	185	1305	4	298	5	-1305	-77,2
Hankasalmi	Uusitalon	29	1055	4	405	3	-1055	-61,6
ka:			4011,3	9,1	1397,6	8,8	-3992,7	-60,8

* Tiepituus karttamittauksen perustella, KTJ

** Pysyvästi asutut taloudet, RHR-aineisto 2013

*** Yksityistie ei täytä nykyisiä valtionavustuksen kelpoisuusehtoja