



Yksityisteiden kunnossapitoavustukset

Analyysi yksityistiemäärältään suurimmista kunnista

Ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö

Liikenneala, insinööri (AMK)

Kevät 2025

Lauri Honkaniemi

Koulutus	Liikenneala, insinööri (AMK)	
Tekijä	Lauri Honkaniemi	Vuosi 2025
Työn nimi	Yksityisteiden kunnossapitoavustukset: Analyysi yksityistiemäärältään suurimmista kunnista	
Ohjaaja	Oskar Eklöf	

Yksityistiet kattavat merkittävän osan Suomen tieverkosta ja niiden yhteiskunnallinen vaikutus liikkumisen näkökulmasta on tärkeä monella tavalla. Yksityisteiden kunnossapito on tien osakkaiden vastuulla, ja toisinaan kunnossapitoon liittyvät negatiiviset seikat ylittävät myös valtakunnallisen uutiskynnyksen. Yhteiskunta on tukenut yksityisteiden kunnossapitoa niin valtion kuin kuntien toimesta jo pitkään. Kunnat saavat päättää itse myöntämistään avustuksista suhteellisen vapaasti, ja avustuskäytännöt sekä hakemisen vaatimustaso voivat vaihdella merkittävästi kunnasta toiseen.

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli tutkia Suomen yksityistievaltaisimpien kuntien käytänteitä yksityisteiden kunnossapitoavustusten myöntämiseen. Opinnäytetyön teoriaosuudessa tarkastellaan yksityisteitä yleisellä tasolla, yksityisteiden tienpitoa ja yhteiskunnan tarjoamia tukimuotoja sekä kuntien roolia julkisena hallintoviranomaisena avustusprosessiin liittyen. Empiirisessä osuudessa kerrotaan ensiksi tutkimukseen valittujen kuntien rajaamisesta ja esitellään tutkimusaineisto sekä sen kerääminen. Tämän jälkeen esitetään tutkimuksen tulokset ja johtopäätökset.

Koska avustusta mahdollisesti hakevat tiekunnat sekä muut sidosryhmät tarvitsevat hakuprosessiin liittyen tietoa kunnan myöntämistä avustuksista ja toisaalta kunta on julkistoimijana tiedotusvelvollinen toiminnastaan, toteutettiin tutkimus dokumenttianalyysinä lähteinään kuntien verkkosivut ja sähköiset, julkiset päätösdokumentit. Tutkimusaineistoa yhdisteltiin ja luokiteltiin ja pyrittiin löytämään kuntien välisiä yhdistäviä ja erottavia tekijöitä. Aineiston perusteella tutkimukseen nostettiin neljä tarkasteltavaa teemaa: avustuskäytännöt, avustusehdot, hakemus sekä tiedon saavutettavuus. Avustuskäytännöissä ja -ehdoissa esiintyi kunnasta toiseen samoja tekijöitä, mutta niiden arvottaminen vaihteli. Myös avustushakemuksissa kunnat vaativat samankaltaisia tietoja, mutta tiedontarpeen määrässä ja tarkkuudessa syntyi eroja. Avustustiedon saavutettavuuden osalta parannettavaa löydettiin lähes jokaisesta tutkitusta kunnasta.

Avainsanat Yksityistiet, avustukset, kunnat
Sivut 28 sivua ja liitteitä 4 sivua

DP Traffic and Transport Management
Author Lauri Honkaniemi Year 2025
Subject Private Road Maintenance Grants: Analysis of the Municipalities with the Largest Number of Private Roads
Supervisors Oskar Eklöf

Private roads cover a significant part of the road network in Finland, and their societal impact from a mobility perspective is important in many ways. The maintenance of private roads is the responsibility of the road shareholders, and at times, negative aspects related to this maintenance also exceed the national news threshold. The society has supported the maintenance of private roads by the contributions by the state and municipalities for a long time. Municipalities have relatively broad discretion in granting, and the practices and application requirements can vary significantly from one municipality to another.

The purpose of this thesis was to examine the practices of the municipalities with the most private roads in Finland in granting maintenance grants for private roads. The background of the thesis provides an overview of private roads, road maintenance responsibilities, forms of public support available, and the role of municipalities as public administrative authorities in relation to the grant process. The methods used in the selection of the municipalities, as well as the research materials and data collection methods are discussed. After this, the results and conclusions of the study are presented.

Since road municipalities and other stakeholders need information about municipal grants — and municipalities, as public entities, are obligated to provide such information — it was decided to conduct the study as a document analysis, using municipalities' websites and publicly available electronic decision documents as sources. The research material was compiled and categorized to identify both commonalities and differences between municipalities. Based on the data, four key themes were identified for examination: grant practices, grant conditions, the application process, and information accessibility. Similar elements appear across municipalities in terms of practices and conditions, but the emphasis placed on these elements varies. Although municipalities require comparable information in the application forms, there are differences in the level of detail and quantity of information requested. In terms of accessibility of grant information, improvements are found in almost every municipality studied.

Keywords Private road, grant, municipalities
Pages 28 pages and appendices 4 pages

Sisällys

1	Johdanto	1
2	Yksityistiet ja kunnalliset avustukset.....	2
2.1	Yksityistiet.....	2
2.2	Yksityisteiden kunnossapito	2
2.3	Yksityistieavustukset	3
2.4	Yksityistieavustukset muissa pohjoismaissa	4
2.5	Kuntien tiedottamisvelvollisuus ja hyvä hallinto	5
3	Tutkimusmenetelmät ja -aineisto.....	6
3.1	Tutkimusote ja -menetelmät.....	6
3.2	Tutkittavien kuntien otoksen muodostaminen.....	6
3.3	Tutkimusaineiston kerääminen ja analysointi	8
3.4	Tutkimusmenetelmän rajoitukset.....	9
4	Yksityistievaltaisimpien kuntien kunnossapitoavustukset yksityisteille	9
5	Kunnossapitoavustusten myöntämiskäytänteiden erot ja yhtäläisyydet.....	10
5.1	Avustuskäytännöt.....	10
5.2	Avustusehdot	15
5.3	Hakemus.....	17
5.4	Tiedon saavutettavuus	21
6	Yhteenveto ja johtopäätökset	23
	Lähteet.....	27

Kuvat, taulukot ja kaavat

Kuvat

Kuva 1. Avustuskäytännöt.....	10
Kuva 2. Hakemus.....	10
Kuva 3. Avustusmäärärahan suhde kokonaismenoihin	11
Kuva 4. Hakuaika.....	12
Kuva 5. Käytettävien hakuväylien esiintyvyys	13
Kuva 6. Avustustapa	14
Kuva 7. Teiden luokitteluperuste	15
Kuva 8. Vaadittu vakituisen asutuksen määrä.....	16
Kuva 9. Tien vähimmäispituus	16
Kuva 10. Avustusehtojen esiintyvyys	17
Kuva 11. Hakemuksella kysytyjen perustietojen esiintyvyys.....	18
Kuva 12. Tien käytön tietojen kysymykset.....	19
Kuva 13. Tien pituustietojen kysymykset.....	20
Kuva 14. Menoselvitys ja laajuus	20
Kuva 15. Vaadittujen liitteiden esiintyminen	21
Kuva 16. Avustukseen liittyvien tietojen saavutettavuus.....	22
Kuva 17. Onko yksityisteiden luokitteluperusteet kerrottu.....	23

Liitteet

Liite 1. Tutkimusaineisto koottuna

Liite 2. Aineistonhallintasuunnitelma

1 Johdanto

Yksityistiet kaikissa muodoissaan muodostavat noin 360 000 kilometrin pituisen tieverkon osan yhdessä valtion maanteiden (n. 78 000 km) ja kuntien katujen (n. 29 000 km) kanssa ja mahdollistavat noin parin miljoonan ihmisen liikkumistarpeet, vakituisen ja vapaa-ajan asumisen, elinkeinojen ja virkistyskäytön osalta (Hämäläinen 2019, ss. 7–8). Yksityisteiden osakkaat vastaavat itse tienpidosta ja rahoittavat teiden kunnossapidon pääasiassa itse. Kunnat ovat perinteisesti tukeneet yksityisteitä niiden yhteiskunnallisen merkityksen vuoksi ja osin tasatakseen eroa kunnan hoitamien katujen varrella asuviin. (Hämäläinen 2019, ss. 7–8, 107–108)

Tässä työssä tutkitaan, miten yksityisteiden kunnossapitoavustuksia myönnetään kunnissa, joissa on eniten yksityisteitä. Tarkasteluun valitaan 20 eniten yksityisteitä omaavaa kuntaa Väyläviraston Digiroad-tietojärjestelmän tiekunnalliset yksityistiet -tietojoukon perusteella. Opinnäytetyön päämääränä on tutkia, miten Suomen kunnat ohjeistavat ja myöntävät kunnossapitoavustuksia yksityisteille verkkosivujensa perusteella. Tutkimuksen apukysymyksiksi määritetään:

- Millaisia ehtoja kunnat asettavat yksityistieavustuksen myöntämiselle?
- Millä perusteilla avustukset kohdennetaan eri yksityisteille?
- Mitä vaatimuksia hakemukselle ja hakijalle asetetaan?
- Kuinka selkeästi ja kattavasti edellä mainitut asiat on esitetty kuntien verkkosivuilla?

Työ toteutetaan vertailevana kvalitatiivisena tutkimuksena. Kuntien verkkosivuilta ja toimielimien julkisista pöytäkirjanotteista kerätään kunkin kunnan osalta tieto hakuehdoista ja avustusten jakoperusteista ja -tavoista. Aineistoa luokitellaan ja analysoidaan pyrkien löytämään yhdistäviä ja erottavia tekijöitä aineistosta, minkä kautta tulokset muodostetaan.

Opinnäytetyön tavoitteena on tuottaa vertailutietoa kuntaorganisaatioille sekä kuntalaisille suuren yksityistievolyymien kunnista tarjoten vertailupohjaa omien avustuskäytänteiden kehittämiseen tai oman kunnan yksityistieavustuskäytänteiden arvioimiseen suhteessa muihin. Lisäksi tavoitteena on tuottaa tietoa kuntien toiminnan avoimuudesta ja tiedon saavutettavuudesta avustuskäytänteisiin liittyen.

2 Yksityistiet ja kunnalliset avustukset

2.1 Yksityistiet

Suomen tieverkko muodostuu valtio-omisteisista maanteistä, kunnallisista katuverkoista sekä yksityisteistä (Väylävirasto 2024). Yksityistiet palvelevat pääosin yksityistä liikennettä ja kulkevat maanomistajien kiinteistöillä. Yksityisteitä katsotaan yleensä olevan kolmea eri tyyppiä: virallisessa tietoimituksessa perustettuja toimitusteitä, erikseen kiinteistölle, yritykselle tai henkilölle myönnettyjä käyttöoikeudellisia sopimusteitä tai yhden kiinteistön alueella kulkevia omia yksityisiä teitä. Tässä tutkimuksessa keskitytään vain toimitusteihin, joita myös yksityistielaki pääsääntöisesti sääntelee. (Hämäläinen 2019, ss. 9–11)

Toimitusteillä kiinteistöille (tai muille toimijoille) muodostuu tieoikeuksia eli pysyviä oikeuksia kauttakulkuun toisen kiinteistön kautta omalle kiinteistölle. Tieoikeuden haltijoita kutsutaan tieosakkaiksi, jotka yhdessä muodostavat tiekunnan - yksityistien hallinnollisen entiteetin. Tiekunta voi olla järjestäytymätön, jolloin tienpitoa hoidetaan yhteisesti yksimielisesti sopimalla, tai järjestäytynyt, jolloin tiekunta päättää tienpidosta kokouksissaan hallinnollisen toimielimensä valmistelemana ja osakkaiden sopimana tai äänestämällä päättämänä. (Hämäläinen 2019, ss. 12–16)

Yksityistie tarkoittaa varsinaisesti vain yhtä tietä, joka erkanee jostain muusta tiestä, eikä koko yksityistiekuntaa teineen. Tärkeimmillä yksityisteillä on tien nimi eli osoitetieto; varsinkin, jos tien varressa on asutusta (Hämäläinen 2019, s. 10). Toisinaan yksityistiekäsitteellä voidaan myös tarkoittaa samaa kuin yksityistien tiekunnalla eli puhutaan yksityistiestä hallinnollisessa muodossa. Esimerkiksi voidaan sanoa, että yksityistiet hakevat kunnilta kunnossapitoavustusta, vaikka todellisuudessa tarkoitetaan, että yksityistiekunnat hakevat avustusta. Yksityistie voi olla luonteeltaan hyvin erilainen; lähes maantietä muistuttavasta vilkasliikenteisestä tiestä aina pieniin metsäteihin. Yksityistie voi olla tieltä toiselle johtava läpikulkutie, päättyvä pistotie tai rengastyypinen tie. Näistä läpikulkuteiden liikennemäärät voivat olla suuriakin. (Hämäläinen 2019, s. 8, Venäläinen 2024, s. 39)

2.2 Yksityisteiden kunnossapito

Yksityisteiden kunnossapidosta vastaavat tieosakkaat (Yksityistielaki 560/2018 § 34). Yksityistien ylläpidon kulujen kattamiseksi tien osakkailta ja muilta käyttäjiltä saatetaan

periä tiemaksuja tai käyttömaksuja. Näistä tiemaksut muodostuvat tieosakkaan tieyksiköiden perusteella. Tien toimitusvaiheessa, ja tarvittaessa myöhemmin uudelleen, tieosakkaille määritetään painoluvut eli tieyksiköt heidän kiinteistöjensä tyyppin, tien käytettävän osuuden ja liikennemäärän mukaan. Näiden tieyksiköiden suhteessa on tarkoitus jakaa tienpidon taakkaa suhteessa osakkaiden tiestä saamaan hyötyyn ja myös jakaa äänivaltaa tiekunnan päätöksenteossa. (Hämäläinen 2019, ss. 11–17)

Yksityistielaki (2018/560) määrittelee reunaehdot tien kunnolle, mutta laadun päättävät tieosakkaat. Kunnossapito koostuu toistuvista kesä- ja talvihoitotoista sekä erilaisista pienemmistä kunnostustöistä; esimerkiksi sorastuksesta, ojen, rumpujen ja siltojen kunnostustöistä. Muut laajemmat työt katsotaan tien parantamiseksi. Usein säännöllisellä kunnossapitotoiminnalla voidaan pitkälti välttää raskaammat parantamistoimet teiden pysyessä paremmassa kunnossa. Huomattavaa on, että myös kuntien asemakaava-alueilla sijaitsee yksityisteitä. Pääosin tällaiset, ja osa muistakin yksityisteistä, hoidetaan hoitosopimuksilla kuntien toimesta. (Hämäläinen 2019, ss. 13–15, 113)

2.3 Yksityistieavustukset

Vaikka yksityistiet palvelevat pääosin vain tieosakkaiden liikkumista, kohdistuu niihin myös paljon ulkopuolista liikennettä. Yksitystieverkosto nähdään yhteiskunnan kannalta merkittäväksi ja merkitykselliseksi, joten yksityisteiden kunnossapitoa on tuettu valtion ja kuntien toimesta jo pitkään, vaikkakin tuen saaminen on vuosien saatossa vähentynyt ja ollut osin jopa kokonaan vaakalaudalla. Yksityisteiden perusparannuksiin saatavat avustukset ovat pienentyneet, kunnossapitoavustukset vähentyneet ja kuntien aiempia hoitosopimuksia on purettu. (Hämäläinen 2019, s. 107.)

Yksityistiet voivat saada avustusta valtiolta ELY-keskusten kautta tien perusparantamistarkoituksiin ja muutamiin erityistarpeisiin, kuten lossien ylläpitoon (ELY-keskus, 2025). Kunnat taas voivat yksityistielain (560/2018) § 84 mukaan itse päättää avustavatko ne yksityisteitä ja miten sen toteuttavat. Pääsääntöisesti avustusmuodoiksi voidaan katsoa jo mainittu hoitosopimuksella tien hoitoon ottaminen, parantamisavustukset valtion tapaan sekä kunnossapitoavustukset teiden jatkuvaan hoito- ja kunnostustoimintaan. (Hämäläinen 2019, s. 108.) Tässä tutkimuksessa keskitytään viimeisimpään eli kunnallisiin kunnossapitoavustuksiin.

Vaikka kunnat saavat päättää itse avustustavoistaan, asettaa yksityistielaki muutaman ohjaavan reunaehdon. Avustuksen saamiseksi yksityistien tulee olla järjestäytynyt eli tielle tulee olla perustettuna tiekunta. Lisäksi yksityisteitä koskevien tietojen tulee olla ajantasaiset yksityistierekisterissä sekä tie- ja katuverkon tietojärjestelmässä (Digiroad tai Digiroad-järjestelmä). Digiroad-järjestelmään yksityistien tulee ilmoittaa mahdolliset kiellot ja rajoitustiedot ja yksityistierekisteriin tiekunnan hallinnolliset tiedot, säännöt sekä tien sijainti ja ulottuvuustiedot. Näiden lain asettamien reunaehtoien lisäksi, mikäli yksityistie on saanut valtion tai kunnan avustusta, sen käyttämisestä muuhun kuin osakkaiden liikkumiseen ei voida estää tai kieltää, vaan liikennöinti on sallittava sinä aikana, kun avustusta on saatu. (Yksityistielaki 560/2018 §§ 50, 84–85, 89)

On kuitenkin huomattava, että yksityistielaki säätelee vain pääsääntöisesti toimitusteitä ja sopimusteitä. Siten myös kunnille osoitetut avustusten reunaehdot koskevat vain toimitus- ja sopimusteitä. Kunnat voivatkin kuntalain (410/2015) § 7 perustuen avustaa vapaamuotoisesti muita yksityisteitä, kuten omia teitä, jotka kulkevat vain yhden kiinteistönomistajan maa-alueella.

Pääsääntöisesti kunnat määrittävät kunnossapitoavustusten jakautumisen erilaisille yksityisteille luokitteluiden ja pisteytyksen kautta. Vaihtoehtona voi olla myös tiekunnan ilmoittamien kunnossapitokustannusten kattaminen tietyn päätetyn prosenttiosuuden perusteella. Avustusten jakoperusteet ja avustuksen saamisen ehdot vaihtelevat kunnittain. Kunnat voivat myös kohdistaa valvontaa avustuksen saaneisiin tiekuntiin esimerkiksi tarkastelemalla tien kunnossapidon tasoa tai seuraamalla tiekuntien varojen käyttöä ja varallisuutta näiden budjettien ja tilinpäätöstietojen kautta. (Hämäläinen 2019, s. 108.) Näin voidaan pyrkiä seuraamaan, että tiekunnan saamat avustukset menevät edes jossain määrin varsinaiseen tienpitoon.

2.4 Yksityistieavustukset muissa pohjoismaissa

Yksityisteiden käsite ja siihen liittyvä lainsäädäntö sekä yhteiskunnan tuki erilaisiin palveluihin vaihtelevat valtiosta toiseen. Perinteisesti suomalaisia käytänteitä on verrattu muihin pohjoismaihin, jotka yhteiskuntajärjestykseltään vastaavat eniten maatamme. Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa käytetään vastaavaa yksityistiekäsitettä kuin Suomessa, ja yksityisteiden hallinnointi perustuu vastaavasti maanomistukseen ja tieoikeuksiin (Ekbäck 2020, Lov om vegar 23/1963).

Ruotsissa yksityisteiden avustamisesta vastaa Suomea enemmän suoraan valtio. Valtio tukee yksityisteitä neljän erilaisen avustusmuodon kautta: vuosittainen toiminta-avustus, erityistoiminta-avustus perusparantamiseen, investointiavustus uuden yksityistien rakentamiseen ja lauttareittien apuraha. Avustusmuodot vastaavat uuden tien rakentamisen tukea lukuun ottamatta Suomen avustuksia. Vuotuinen kunnossapitoavustus maksetaan prosenttiperusteisesti hyväksytyjä kohtuullisia toimintamenoja vastaan. Avustuksen määrä vaihtelee 30–60 % välillä teiden 6-portaisen luokituksen mukaisesti. Luokitus perustuu tien tyyppiin ja merkitykseen eli siihen, onko kyseessä läpiajotie vai asutuksen pääsytie ja onko tiellä merkitystä virkistystoiminnan tai palvelujen näkökulmasta. (Tarfikverket 2025) Myös Ruotsissa kunnat voivat vapaaehtoisesti avustaa yksityisteitään perustuen Suomen kuntia vastaavaan itsehallinnollisuuteen ja määrittävät avustusehtonsa itse (Kommunallag 725/2017 kapitel 2, §§ 1–2, ks. esim. Uppsala kommun 2025).

Norjassa teiden ylläpitoa on rahoitettu pitkään tietullijärjestelmän kautta. Myös yksityistiet voivat paikallisen tielain (veglova) perusteella kerätä tien käyttäjiltä tietullimaksuja Veglovalaki ei sisällä viitteitä varsinaisista avustuksista yksityisesti omistetuille teille. Avustuksia yksityisteille voi kuitenkin saada maa- ja metsätalouden perusteella erillisen Nærings- og miljøtiltak i skogbruket -ohjelman kautta. Ohjelma käsittää kuitenkin vain rakentamisen ja parantamisen avustamisen eikä varsinaista kausikunnossapitoa. (Lov om vegar 23/1963 § 56, Forskrift om tilskudd til nærings- og miljøtiltak i skogbruket 2004).

Tanskan yksityistielaki (Lov om private fællesveje) erottelee taajama-alueella sijaitsevat ja haja-asutusalueella sijaitsevat yksityistiet. Eri alueella sijaitsevia yksityisteitä koskevat mm. erilaiset kunnossapidon säädökset ja taajama-alueiden yksityisteiden kunnossapidon tason määrittämiseen on valtaa myös kunnilla. Laki ei sisällä viitteitä varsinaisista avustuksista, mutta mahdollistaa kuntien osallistumisen tien kunnossapitoon tietyissä tilanteissa. (Lov om private fællesveje 1234/2015, Ekbäck 2020, ss. 41–43)

2.5 Kuntien tiedottamisvelvollisuus ja hyvä hallinto

Kunnat ovat julkisia hallintoviranomaisia, jotka ovat velvoitettuja tiedottamaan toiminnastaan, palveluistaan ja päätöksenteostaan kuntalaisilleen avoimesti ja ymmärrettävästi (Kuntalaki 410/2015 § 29). Kuntalain uudistuksessa 2015 erityisesti verkkotiedottamisen merkitys korostui ja tiedon saavutettavuutta painotettiin aiempaa enemmän (Kuntaliitto 2017). Lisäksi hallintolaisissa (434/2003 § 6) vaaditaan viranomaisen toiminnan olevan avointa, tasapuolista sekä asianmukaista, ja laissa viranomaisen

toiminnan julkisuudesta (621/1999 § 20) vastuutetaan viranomaisen tiedottamaan toiminnastaan ja asiointimenettelyistään sillä tavoin, että omien oikeuksiensa hoitamiseen saa tietoa.

Lainkohdat voidaan tulkita siten, että kuntien tulee hyvään hallintoon ja toiminnan läpinäkyvyyteen pohjautuen informoida kuntalaisia haettavien yksityistieavustusten ehdoista ja jakokäytänteistä. Avustuksiin liittyvien tietojen tulee olla saatavilla ja ymmärrettävissä, jotta kuntalaiset voivat hyödyntää palvelua tasapuolisesti. Tiedon tulee olla myös saatavilla siten, ettei kuntalainen joudu kohtuuttomasti itse etsimään tarvitsemaansa tietoa tai kysymään sitä erikseen.

3 Tutkimusmenetelmät ja -aineisto

3.1 Tutkimusote ja -menetelmät

Opinnäytetyö toteutetaan kuvailevana, kvalitatiivisena tutkimuksena. Tutkimuksessa tarkastellaan valittujen kuntien julkisista sähköisistä lähteistä saatavilla olevaa tietoa niiden myöntämistä kunnossapitoavustuksista tiekunnille. Tarkastelun kohteena ovat avustusten ehdot, avustusten kohdentamiskriteerit, hakeminen sekä avustuksiin liittyvän tiedon saatavuus. Tutkimus toteutetaan dokumenttianalyysinä lähteenään kuntien verkkosivut ohjeistuksineen ja lomakkeineen, toimielinten julkiset pöytäkirjat sekä viranhaltijapäätökset.

3.2 Tutkittavien kuntien otoksen muodostaminen

Tutkimusaiheen rajaukseen sisältyvä joukko ”eniten yksityisteitä sisältävät kunnat” tai ”yksityistievaltaisimmat kunnat” on muodostettu Väyläviraston ylläpitämän Digiroad-järjestelmän avoimen aineiston avulla. Aineistona käytettiin Digiroadin *tiekunnalliset yksityistiet* -tietojoukkoa, joka sisältää tiedon kaikista järjestäytyneistä yksityisteistä. Tietojoukko ladattiin WFS-rajapinnan kautta QGis-paikkatieto-ohjelmistoon, jossa se muunnettiin taulukkolaskentaa tukevaan muotoon. Microsoft Excelin avulla tietojoukon raakadataa käsiteltiin ja muodostettiin listaus kunnista, joissa on aineiston perusteella eniten yksityisteitä.

Digiroadin tarjoama tietojoukko on rivitasolla muodostettu lähtien tielinkkitiedosta. Tämä tarkoittaa, että jokainen aineiston rivi kuvaa yhtä tielinkkiä. Tielinkki tarkoittaa

pääsääntöisesti yhtä liittymäväliä tai lyhyempää tien osuutta (Väylävirasto 2025, s. 7). Muut tietojoukon kentät sisältävät tiedon tien toiminnallisesta luokasta, silloista tai alikuluista, tien mahdollisen suomenkielisen ja ruotsinkielisen nimen, kuntakoodin sekä lisätiedon siitä, onko tiekunta toimittanut Digiroad-järjestelmään yksityistielain § 50 mukaiset kiello- ja rajoitustiedot, mikä on yksi kunnallisen avustuskelpoisuuden edellytys (Väylävirasto 2025, ss. 48, 84, Yksityistielaki 560/2018 § 84).

Digiroadin tietojoukossa ei esiinny yksityistien tiekuntaa yksilöivää kenttää.

Todellisuudessa järjestelmästä löytyy ei-julkinen tieto esimerkiksi tiekunnan nimestä tai käyttöoikeusyksikkötunnuksesta, joka on uniikki tiekunnan yksilöivä tieto (Venäläinen 2024, ss. 13, 35). Tarkasteltavan aineiston kenttien suppeuden takia tutkittavaa kuntien joukkoa ei voitu valita tiekuntien lukumäärän perusteella, vaan päädyttiin valitsemaan eniten yksityisteitä sisältävät kunnat. Rajaus olisi voinut olla mielekkäämpää toteuttaa tiekuntien perusteella, koska niille avustukset myönnetään, ei yksittäisille yksityisteille, joita voi tiekuntaan kuulua useita.

Erilliset yksityistiet pyrittiin tunnistamaan aineistosta suomenkielisen tai ruotsinkielisen nimen perusteella. Aineiston perusteella osalla teistä voi olla joko suomenkielinen tai ruotsinkielinen nimi, molemmat tai ei kumpaakaan. Käsittelyssä valittiin joukosta mukaan ne tiet, joilla oli jokin nimitieto saatavissa. Aineiston nimettömiä teitä ei voitu hyödyntää, sillä aineistosta oli mahdotonta tunnistaa, montako erillistä yksityistietä nimettömistä riveistä tulisi muodostua. Koska alkuperäinen tietojoukko oli koottu tielinkkiperusteisesti, muodostui samalle nimetylle yksityistielle monta eri riviä tielinkkien määrän mukaisesti. Kaksinkertaiset arvot poistettiin datasta siten, että kullekin kunnalle sallittiin vain yksi samanniminen yksityistie (osoitetieto), kuten todellisuudessa tulisi ollakin. Sama yksityistie saattaa kulkea useamman kuin yhden kunnan alueella, mikä on myös aineiston käsittelyssä suotavaa, sillä yksityistie voi yleensä hakea tällöin avustusta useammasta kuin yhdestä kunnasta.

On huomattava, että joillakin tiekunnilla oman yksityistien pituus voi myös jäädä niin lyhyeksi, että yksityistiellä ei ole omaa postiosoitteen mukaista tiennimeä, vaan osoite voi muodostua maantien mukaan, vaikka niillä olisikin oma tiekunnan nimi. Tällaiset yksityistiet eivät käytetyssä aineistossa nouse laskettavien joukkoon nimitiedon puuttuessa. On myös huomattava, että yksityistien nimi (osoite) ei läheskään aina ole sama asia kuin yksityistien tiekunnan nimi (ks. esim. Hartolan kunta n.d.). Kunnassa voi siten olla samannimisiä tiekuntia, vaikka samannimisiä teitä ei voikaan olla.

Aineistosta myös poistettiin ne yksityistiet, joilla lisätietokentän arvo oli *ei toimitettu*. Aineiston tietosisältökuvauksen mukaan *ei toimitettu* -arvo tarkoittaisi, ettei yksityistieltä ole toimitettu lain avustuskelpoisuuden edellyttämiä paino- ja rajoitustietoja (Väylävirasto 2025, ss. 48, 84). Kyseiset nimelliset yksityistiet saattavat olla esimerkiksi ns. uinuvia eli varsinaista toimintaa ei ole tai osoitetiedosta huolimatta tiellä ei ole asutusta, joka pääosin on kunnan avustuksen saamisen ehto (Hämäläinen 2019, s. 108).

Yllä mainituista rajoituksista huolimatta Digiroad aineisto antaa tutkimusta varten riittävän oikean kuvan yksityistievaltaisimpien kuntien selvittämiseksi, sillä samojen rajoitteiden voidaan katsoa koskevan yhtä lailla koko Suomea. Rajoitusten muodostamat mahdolliset virheet eivät myöskään ole tutkimuksen kannalta kriittisiä, sillä tutkimus ei kohdistu itse tiekuntien tai yksityisteiden määriin, vaan otannalla halutaan vain löytää mahdollisimman hyvin eniten yksityisteitä sisältävät kunnat vertailtaviksi.

Lopuksi käsitelty aineisto ryhmiteltiin kunnittain ja yksityistiemäärittäin, jolloin saatiin tutkimuksen tutkittava joukko. Kunnat ovat aakkosjärjestyksessä: Hämeenlinna, Jyväskylä, Kangasala, Kirkkonummi, Kitee, Kouvola, Kuopio, Kuusamo, Lohja, Mikkeli, Mäntyharju, Orivesi, Oulu, Pieksämäki, Porvoo, Rovaniemi, Salo, Savonlinna, Vihti ja Ylöjärvi.

3.3 Tutkimusaineiston kerääminen ja analysointi

Varsinainen tutkimusaineisto kerättiin kuntien omilta verkkosivuilta ja mahdollisesti muista kuntien sähköisistä lähteistä kuten toimielinten kokouspöytäkirjoista tai päätöksistä. Kunnat julkistoimijoina kertovat tarkasti toiminnastaan ulospäin ja avustuksiin liittyen. Hakijoiden sekä mahdollisten hakijoiden, jotka eivät hakemusta lähetä, tulee saada tarvittava tieto siitä, minkä ehtojen täytyessä avustusta voi saada ja toisaalta, miten avustus tullaan tiekuntien kesken jakamaan.

Aineisto kerättiin alkuvuoden 2025 aikana, jolloin yksityistieavustushaut avautuvat useissa kunnissa ja tieto on todennäköisimmin saatavissa eikä esimerkiksi piilotettuna, mikäli haku aika ei olisi käynnissä. Tiedonhankinta toteutettiin etsimällä kunnittain yksityisteistä tai niiden avustuksista kertova verkkosivu sekä mahdolliset muut dokumentit ja lomakkeet. Tarvittaessa tietoa haettiin kuntien sähköistä kokouspöytäkirjoista eri hakusanoja käyttämällä. Kerätyt tiedot taulukoitiin taulukkolaskentaohjelmaan analysointia varten.

Aineistoa analysointiin vertailemalla kuntien käytänteitä. Kerättyjä tietoja ryhmiteltiin ja luokiteltiin muodostaen laajempia vertailtavia kokonaisuuksia. Analyysin tavoitteena oli

tunnistaa yhtäläisyyksiä ja eroja kuntien välillä. Osassa tutkittavista kohdista hyödynnettiin myös arvoasteikkoja.

3.4 Tutkimusmenetelmän rajoitukset

Koska tutkimus perustuu ainoastaan julkisiin saatavilla oleviin lähteisiin, on mahdollista, että kaikki avustuksiin liittyvä tietosisältö ei ole syystä tai toisesta esitetty tutkinnan kohteena olevissa aineistoissa. Koska kunnilla on velvollisuus kertoa toiminnastaan, on tätä varten yhdeksi tutkimuskysymykseksi nostettu tiedon saavutettavuuden näkökulma. Lisäksi on mahdollista, että kuntien hakuväyliä ei saada avattua tutkimustyötä varten. Esimerkiksi, mikäli hakemuksen avaaminen vaatii tunnistautumista ennen hakemuksen täyttämistä.

Julkisiin lähteisiin perustuva dokumenttianalyysi ei välttämättä kykene vastaamaan kysymykseen *miksi?* (Bowen, 2009, s. 31). Tutkimuksessa ei siten pystytä analysoimaan sitä, miksi kunnat myöntävät avustuksia päättämällään tavalla ja ehdoilla. Nämä muodostuvat kunnallisen päätöksenteon prosesseissa, joita myös talouden raamit ohjaavat, eikä varsinaisia syitä avustuskäytänteille ole esitetty päätösdokumenteissakaan. Syvällisempi syiden ymmärtäminen vaatisi menetelmäkseen haastattelututkimusta.

4 Yksityistievaltaisimpien kuntien kunnossapitoavustukset yksityisteille

Liitteessä 1 on esitetty koonti tutkimukseen valittujen kuntien avustusperiaatteista ja ehdoista. Kerätyt tiedot ryhmiteltiin seuraaviin suurempiin tutkimuksellisiin teemoihin: avustuskäytännöt, avustusehdot, hakemus sekä tiedon saavutettavuus. Näistä *avustuskäytännöt*-teema sisältää tiedot hakuprosessin järjestämiseen liittyen: hakuaika ja avustusajanjakso, hakuväylä, avustustapa, avustustyyppi, avustuksen kattavuus, avustuksen käytön kohdentuminen sekä sen valvonta. Käsitteet on avattu kuvassa 1. Teemaan *avustusehdot* puolestaan sisältyvät kaikki ne ehdot, joita kunnat ovat asettaneet tiekunnille yksityistielain reunaehtojen lisäksi sekä yksityisteiden luokittelun tarkastelu.

Kuva 1. Avustuskäytännöt

hakuaika, jolloin avustushakemus tulee jättää
avustusajanjakso eli kuinka usein avustusta haetaan
hakuväylä, mitä välinettä käyttäen ja millä tavalla hakemus toimitetaan
avustustapa, eli missä muodossa avustus hakijoille myönnetään
avustustyyppi, rahallisen avustustavan tapauksessa menetelmä, miten rahallinen avustus jaetaan
avustuksen kattavuus, rahallisen avustustavan tapauksessa, osuus tiekunnasta, jonka perusteella avustus myönnetään
avustuksen käyttö, eli ehdot sille, mihin avustusta saa tai ei saa käyttää
käytön valvonta, eli miten avustuksen käyttöä valvotaan

Teemaan *hakemus*, sisällytettiin kaikki hakemukseen ja hakemuksen täyttäjään liittyvät asiat. Kuntien yksityistieavustushakemuksia aukaistiin mahdollisuuksien mukaan nähtäväksi ja selvitettiin, mitä tietoja hakemuksilla ja niiden liitteissä vaadittiin täytettäväksi. Tiedot jaettiin neljään suurempaan kokonaisuuteen: hakemuksen perustietoihin, tien käytön tietoihin, menoselvityksen tietoihin sekä liitteisiin. Kokonaisuudet on avattu tarkemmin kuvassa 2.

Kuva 2. Hakemus

Hakemuksen perustiedot eli hakijaan, tiekuntaan ja sen hallintoon liittyvät tiedot ja yksityistielakiin liittyvät kohdat
Tien käytön tiedot, jotka kuvaavat tien liikennöintiä ja kiinteistöjä tien vaikutuspiirissä
Menoselvityksen tiedot, millaisia meno- ja tulotietoja vaaditaan selvittävän
Liitteet, millaisia liitteitä hakemukseen tulee liittää

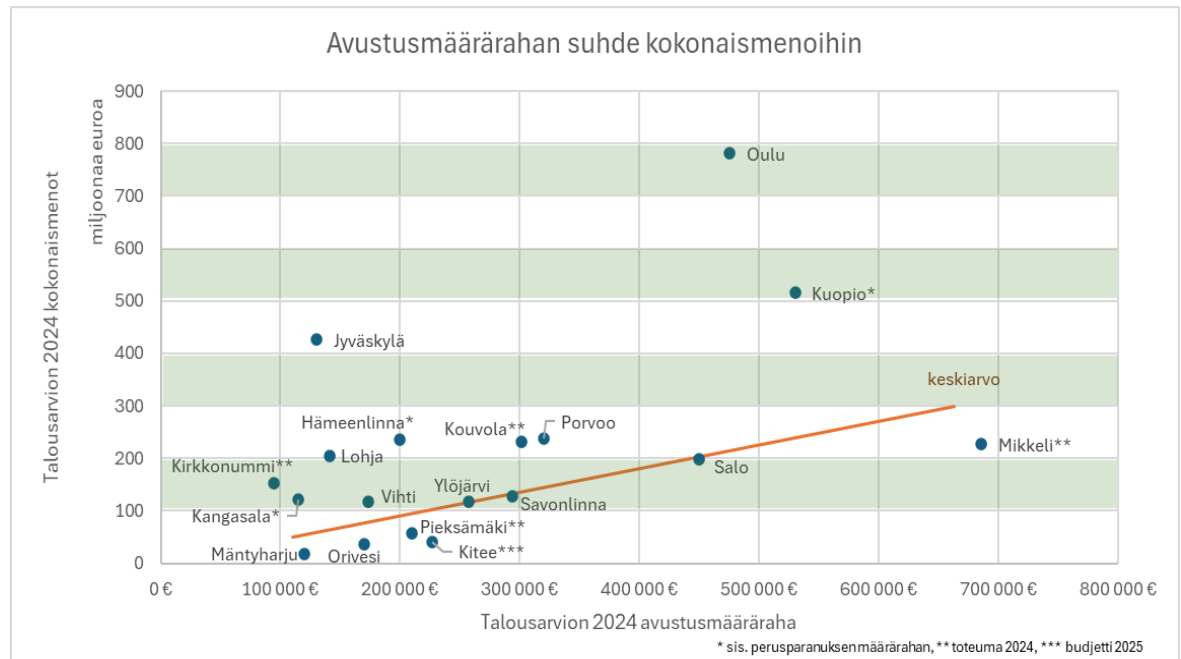
5 Kunnossapitoavustusten myöntämiskäytänteiden erot ja yhtäläisyydet

5.1 Avustuskäytännöt

Tutkimuksen kunnat erosivat väkiluvultaan että pinta-alaltaan runsaasti toisistaan. Myöskään yksityisteiden tai yksityistiekuntien todellisia määriä ei voitu saatavilla olevien aineistojen perusteella todentaa. Tutkittavia kuntia on siksi vaikea yhteismitallistaa ja verrata toisiinsa. Yksityisteille vuonna 2024 budjetoituja avustusmäärärahoja verrattiin kuitenkin kunkin kunnan oman talousarvionsa kokonaismenoihin, jolloin saatiin selville, kuinka paljon kunnat talousarviossaan panostavat suhteellisesti kunnossapitoavustuksiin.

Keskiarvoisesti kunnossapitoavustuksiin oli talousarvioissa varattu 0,22 %. Kuvassa 3 on esitetty yllä kuvattu avustusmäärärahojen ja kokonaismenojen suhde. Keskiarvoviivan alapuoliset kunnat ovat rahoittaneet suhteessa enemmän yksityisteitään verrattuna kokonaisbudjettiinsa kuin viivan yläpuoliset kunnat. Osalla kunnista perusparannusmääräraha (*) ei ollut eroteltu tai kunnossapitoavustuksesta oli saatavissa vain vuoden 2024 toteutunut tieto (**) tai vuoden 2025 talousarviotieto (***).

Kuva 3. Avustusmäärärahan suhde kokonaismenoihin

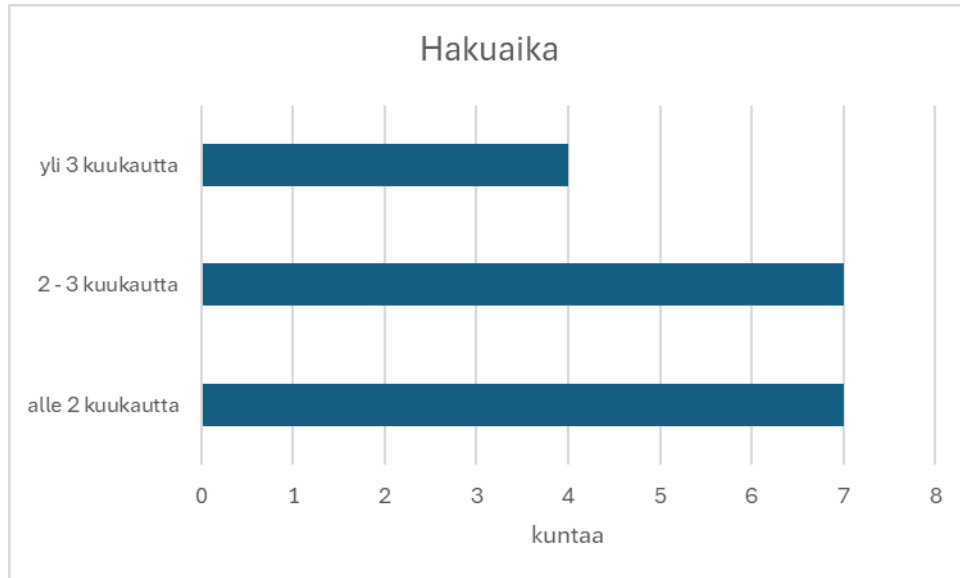


Avustusmäärärahojen ja kokonaismenojen suhde ei todellisuudessa ole täysin vertailtavissa. Yksityistiekunnille ei ole tarkoitus siirtää kunnan budjetista ylimääräistä tuloa avustuksina, vaan niiden on tarkoitus kattaa vain osa kustannuksista. Samalla maantieteellisellä alueella yksityisteiden hoitokustannukset ovat tienpidon panostuksesta ja tien maapohjasta riippuen todennäköisesti suhteellisen samat; näin myös osa tutkituista kunnista laskee avustuskäytänteissään. Paikallisen kaupungin ja pienemmän kunnan 10-kertainen ero kokonaisbudjetin menoissa ei siis siirry suoraan yksityistieavustuksiin. Kiinnostavampaa onkin verrata kokonaisbudjetiltaan samankokoisten kuntien avustusmäärärahoja keskenään (kaaviossa vaakasuuntainen tarkastelu).

Avustuksen hakijan kannalta merkityksellinen määre on ajanjakso, jolloin avustus on avoinna haettavaksi. Hakuajojen keskiarvo oli 2,6 kuukautta ja mediaani 2 kuukautta. Tarkemmin hakuajanjakso on esitetty kuvassa 4. Lyhempi hakuajanjakso voi johtaa siihen, että kaikki hakijat eivät syystä tai toisesta ehdi reagoimaan avustusten hakemiseen. Pääosin kunnissa kunnossapitoavustusta haetaan erikseen joka vuosi, mutta yhdessä

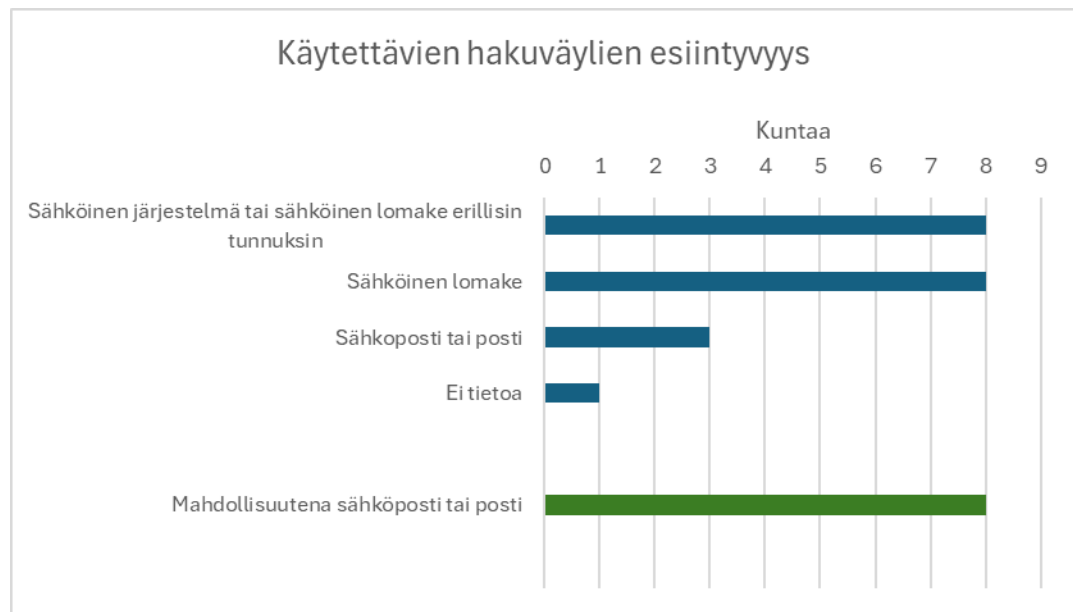
kunnassa haku tulee suorittaa kerran kahteen vuoteen ja yhdessä kunnassa kerran neljään vuoteen.

Kuva 4. Hakuaika



Sähköinen asiointi lisääntyy vuosi vuodelta ja myös yksityistieavustuksia haetaan paljon sähköisten väylien kautta. Kuvassa 5 on esitetty kuvaaja hakuväylien esiintyvyydestä. Tutkitut kunnat käyttivät yhtä tai useampaa hakuväylää, mutta eivät yhtä aikaa sähköisiä järjestelmiä ja lomakkeita, vaan vaihtoehtona oli tällöin sähköposti tai postia. Kunnista 16 käyttää vähintään verkkosivuilla täytettävää sähköistä lomaketta tai tätä kehittyneempää tunnuksin käytettävää järjestelmää ja kolme kuntaa sähköpostia tai postia. Osa kunnista on siirtynyt täysin sähköiseen asiointiin, mutta 11 kuntaa mahdollistaa edelleen asiointin postitse tai sähköpostitse (ensisijaisena väylänä tai toissijaisena väylänä).

Kuva 5. Käytettävien hakuväylien esiintyvyys



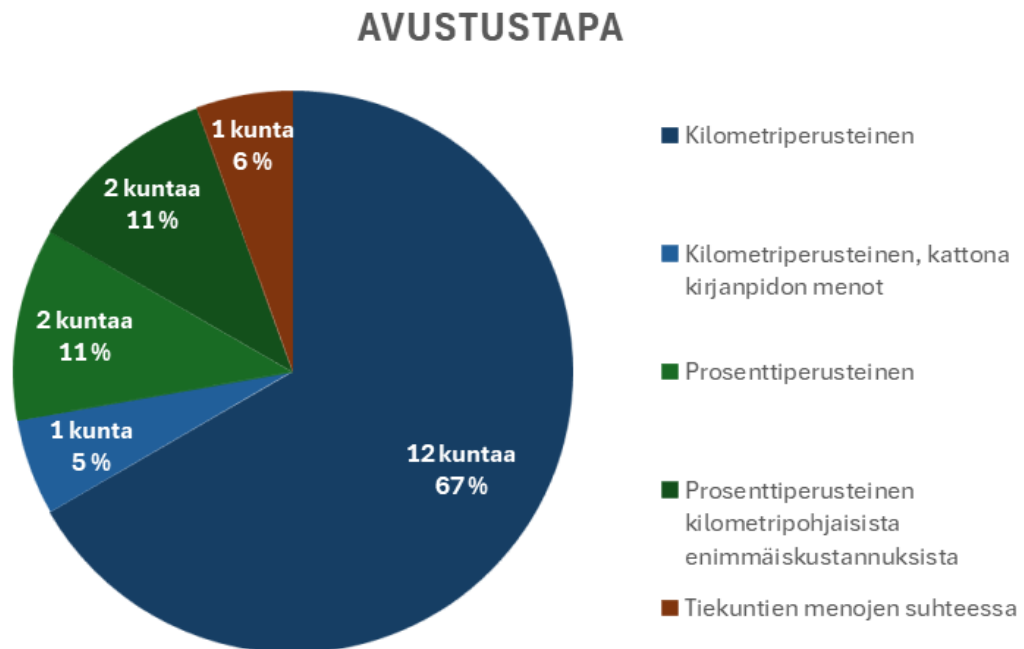
Kaikki tutkitut kunnat käyttivät mahdollisena avustusmuotona rahallista avustusta. Tutkituista kunnista 17 jakoi avustusta vain rahana ja kolme tarjosi mahdollisuuden avustuksen saamisen kokonaan tai osittain työsuorituksena. Lisäksi yksi näistä kunnista tarjosi mahdollisuutta öljysorateille avustuksen saamiseen materiaaliavustuksena.

Rahallisen avustuksen jakamiseen löydettiin viisi erilaista avustustapaa: kilometriperusteisesti maksettava avustus (euroa/kilometri), kilometriperusteisesti maksettava avustus, jonka kattona ovat tiekunnan kirjanpidolliset menot, tiekunnan ilmoittamista menoista prosenttiperusteisesti maksettava avustus, prosenttiperusteisesti maksettava avustus kattonaan kilometripohjaiset enimmäiskustannukset sekä tiekuntien ilmoittamien menojen suhteessa maksettava avustus. Tutkituista kunnista lähes kolme neljästä kunnasta käyttää jonkinlaista kilometriperusteista avustustapaa (13 kuntaa 18 tiedot ilmoittaneesta), lähes neljäsosa jakaa avustuksen prosenttiperusteisesti ja yksi tutkittu kunta tiekuntien toimintamenojen suhteessa. (Kuva 6)

Kilometriperusteisessa avustustavassa tiekunnille maksetaan avustus teiden pituuden perusteella ennalta päätetyn mukaisesti euroa/kilometri. Mikäli kattona ovat myös kirjanpidolliset menot ei tiekunnalle makseta kilometriperusteisesti enempää kuin mitä tiekunta on ilmoittanut tienpitoon käytetyn menoja. Kilometriperustaisesti avustusta maksavista 8 kuntaa ilmoitti maksavansa avustusta vain sille tien pituudelle, joka on

vakituksen asutuksen käytössä ja 2 kuntaa kertoi maksavansa avustuksen koko tien pituudelta. (Liite 1)

Kuva 6. Avustustapa



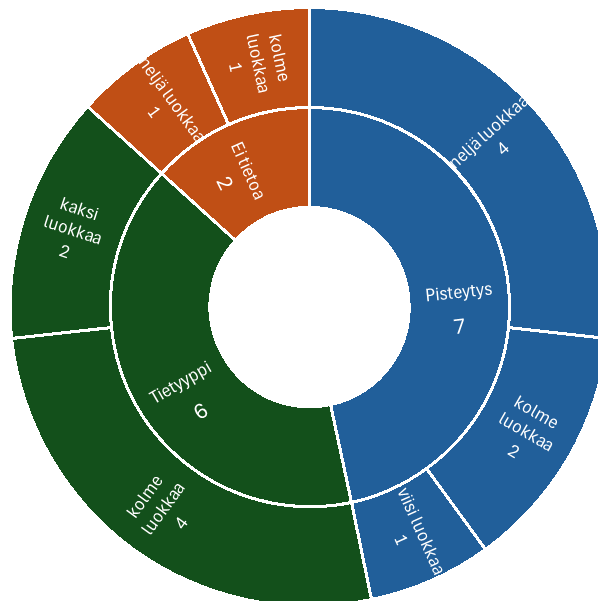
Prosenttiperustaisesti avustusta jakavissa kunnissa avustusprosentit määritetään joko etukäteen tai kun avustettavien tiekuntien menot ovat tiedossa. Avustussummaksi muodostuu ennalta päätetty osuus tiekunnan ilmoittamista menoista. Puhtaasti prosenttiperusteisesti avustusta maksaneista kunnista yksi avusti maksimissaan 70 % ilmoitettuja toimintamenoja vastaan, toinen 43 % ja kolmas 15–20 %. Yksi kunnista jakoi avustukset prosenttiperusteisesti kattona tieluokkakohtaiset kilometripohjaiset enimmäiskustannukset. Tässä tapauksessa tiet luokitellaan eri painoarvoisiksi ja niille muodostetaan kilometriperusteinen enimmäiskustannus tienpidolle, mistä maksettavaksi avustukseksi tulee enintään 70 % osuus. (Liite 1)

Usein yksityistiet jaettiin eri luokkiin, jolle kohdentui eri määrä avustusta. Kunnilla oli erilaisia tapoja luokitella yksityisteitä ja myös luokkia oli vaihteleva määrä. Tutkituista 15 kunnasta 7 käytti jonkinlaista pisteytysmallia luokitteluun ja 6 kuntaa luokitteli yksityistiet tietyypin ja mahdollisten lisämuuttujien, asutuksen tai liikennemäärän, mukaan. Tietyypillä tarkoitetaan tien luonnetta, eli sitä onko kyseessä vilkas läpiajotie tai muu poikkeuksellisen vilkkaasti ulkopuolisesti liikennöity tie vai päättyvä tie tai muuten vain pääsääntöisesti osakkaiden liikennettä palveleva tie. Tietyypistä luokittelussa hyödyntävistä kunnista kaksi

käytti luokittelussa myös tien varren asutuksen määrää merkitsevänä tekijänä ja kaksi kuntaa tien liikennemäärää luokitukseen vaikuttavana tekijänä. Lisäksi kaksi kuntaa luokitteli yksityisteitä, muttei kertonut miten sen tekee. Pisteytysmallia hyödyntävissä kunnissa eri luokkien määrä vaikutti olevan hieman suurempi kuin kunnissa, joissa käytettiin yksinkertaisempaa tietyyppiin perustuvaa luokittelua. (Kuva 7)

Kuva 7. Teiden luokitteluperuste

Teiden luokitteluperuste ja luokkien määrä (kuntaa)

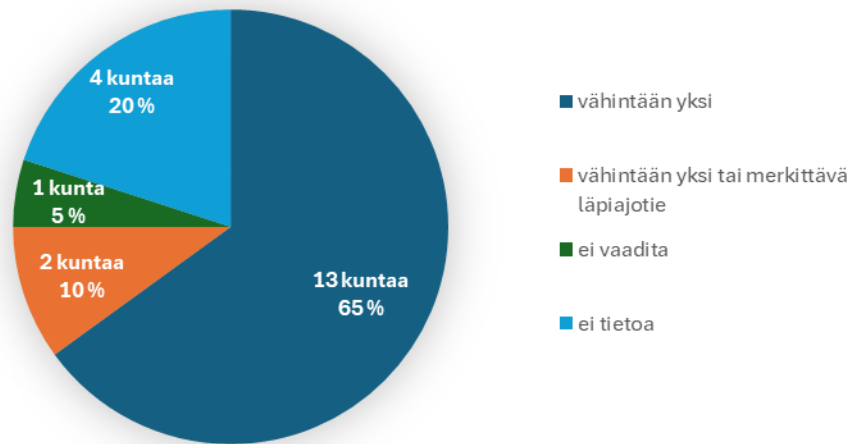


5.2 Avustusehdot

Yksityistielain asettamien avustusehtojen lisäksi tutkitut kunnat olivat asettaneet vaihtelevan määrän lisäehtoja myöntämilleen avustuksille. Osa ehdoista toistui kunnasta toiseen osan ollessa kuntakohtaisia ratkaisuja. Vakituisen asutuksen määrä toistui avustusehdoissa. 13 kuntaa vaati yksityistien varressa olevan vähintään yksi vakituinen asutus ja yksi kunta vaati joko yhtä vakituista asumusta tai merkittävää läpiajoliikennettä tiellä. Vain yksi kunta ilmaisi, että vakituinen asutus ei ole avustusehto. (Kuva 8)

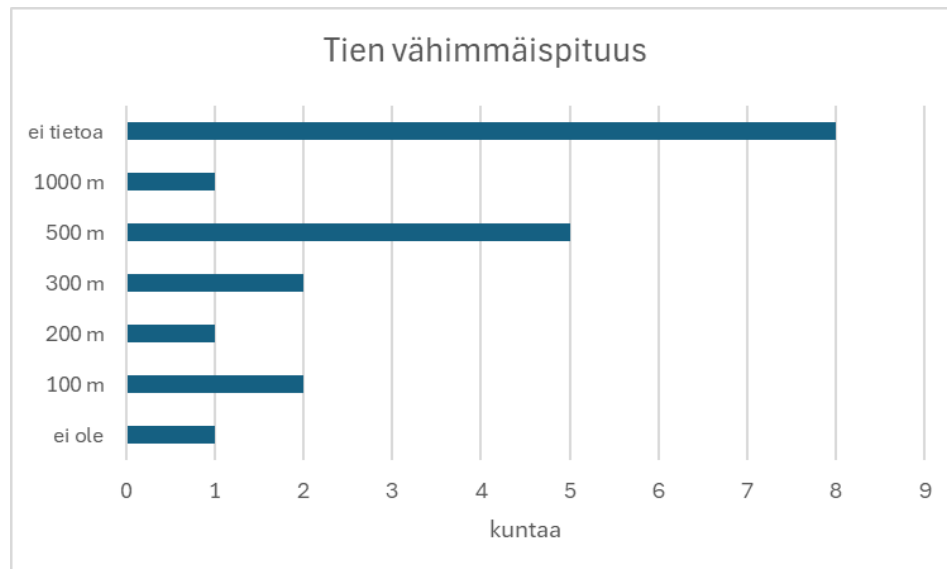
Kuva 8. Vaadittu vakituisen asutuksen määrä

Vaadittu vakituisen asutuksen määrä



Myös tien pituudelle asetettiin usein vähimmäisvaatimus avustuksen myöntämiseksi. Pituusvaatimus vaihteli sadasta metristä kilometriin yleisimmän ehdon ollessa 500 metriä (kuva 9). Pituus tarkoitti joko ylipäänsä yksityistien pituutta tai vakituisen asutuksen käyttämää tien pituutta (Liite 1).

Kuva 9. Tien vähimmäispituus



Muita avustusehtoja kunnat asettivat kuvan 10 mukaisesti. Huomattavaa on, että avustusehdoissa määritettiin myös vastaavia asioita kuin yksityistielaisissa, mutta lakia tiukemmin. Ehdoissa vaadittiin mm. tilikauden asettamista kalenterivuodeksi ja tiekunnan

kokous pidettäväksi vuosittain tai joka toinen vuosi, vaikka yksityistielaki (2018/560) ei ohjeista erikseen tilikaudesta ja vaatii kokoontumisen pidettäväksi vähintään joka neljäs vuosi erikseen näin sovittaessa.

Kuva 10. Avustusehtojen esiintyvyys

Avustusehtojen esiintyvyys (kuntaa)				
Vakituisen asutuksen määrä 16	Tien vähimmäispituus 12	täytyy kerätä tiemaksuja 3	tilikausi oltava kalenterivuosi 2	
		oltava oma pankkitili 2	tiekunnan kokous pidettävä joka vuosi 1	vain asemakaava-alueen ulkopuolella 1
			vain asemakaava-alueen ulkopuolella 1	tiosakkaita vähintään kolme 1
		jos tiemaksuja ei kerätä, avustusta alennetaan 2	tiekunnan kokous pidettävä lähtökohtaisesti joka toinen... 1	käyttömaksuja ei saa kerätä 1

5.3 Hakemus

Tutkituista kunnista 15 kunnan avustushakemus saatiin avattua tutkimusta varten. Lopuilla viidellä hakemus olisi vaatinut joko erilliset tunnukset tai vahvan tunnistautumisen eikä hakemuskääväkettä ollut vaihtoehtoisesti saatavilla. Hakemuksien osalta tutkittiin, millaisiin kysymyksiin ja kuinka laajasti hakijan tuli antaa vastaus. Ensinäkin tarkasteltiin hakemuksen perustietoja, joiksi määriteltiin kaikki yksityistien yhteystietoihin, hallintoon tai toimielimeen sekä muihin yleisiin tietoihin kuuluvat kohdat, jotka eivät liittyneet myöhemmin tutkittuihin tien käyttöön, menoselvitykseen tai liitteisiin. (Liite 1)

Tällaisia perustietoja kysyttiin keskimäärin 7,4 kappaletta mediaanin ollessa 6,5.

Vähimmillään neljä tietoa riitti yhdelle kunnalle kahden kysyessä 13 eri asiaa. Yleisimmät kysymykset liittyivät tilinumeroon, yksityistien tai tiekunnan nimeen, yhteyshenkilön tietoihin ja kysymykseen siitä, onko lainmukaiset ilmoitukset tehty Maanmittauslaitokselle ja Digiroad-järjestelmään. Huomionarvoista on, että osa kunnista kysyy yksityistien nimeä ja osa tiekunnan nimeä. Yksityistien nimellä voidaan tarkoittaa tien osoitenimeä, joka voi olla täysin eri kuin tiekunnan nimi. Samannimisiä tiekuntia voi kunnassa olla useita. Sen sijaan

yksityistiet aidosti yksilöivää tietoa, käyttöoikeusyksikkötunnusta, kysyi vain yksi kunta viidestätoista. (Kuva 11, liite 1)

Kuva 11. Hakemuksella kysytyjen perustietojen esiintyvyys

Hakemuksessa kysytyjen perustietojen esiintyvyys (kuntaa)					
Tilinro 15	Yhteyshenkilön tiedot 13	Toimielimen yhteystiedot 6	Yhteyshenkilön rooli 6	Allekirjoitus 6	
		Y-tunnus 5	Perustamisvuosi 4		Sijainti 3
Yksityistien tai tiekunnan nimi 14	MML + Digiroad ilmoitukset tehty 8		Edellinen kokous 5	Yhteyshenkilön henkilötunnus 3	Mikä toimielin? 2
		Tilin omistaja 3		Tilinpäätös pvm 2	Kaukaisimman vakituisen asutuksen tiedot 2

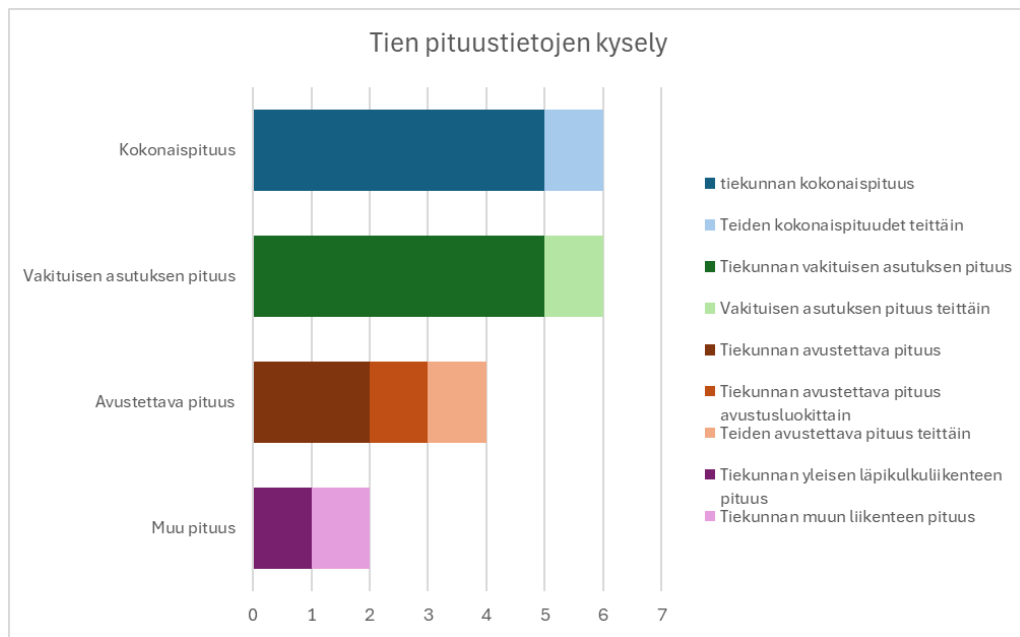
Tien käytön tietoja pyysi selvittämään 12 kuntaa 15 tutkitusta. Yleisimmin kysyttiin vakituisen asutuksen määrää, yksityistien pituutta, tieosakkaiden lukumäärää, vapaa-ajan asutuksen määrää, maa- ja metsätalouden pinta-aloja sekä yleisen läpiajon määrää. Osa kunnista kysyi liikennöintitietoja myös paljon laajemmin. Tällöin tuli selvittää niin koulukuljetuksen, jätehuollon, postin, maidonkeräysautojen kuin erityisliikenteen määrä vuorokausi tai viikkotasolla. (Kuva 12)

Kuva 12. Tien käytön tietojen kysymykset

Tien käytön tietojen kysymykset				
Vakituinen asutus 11	Tieosakkaiden lkm 8		Vapaa-ajan asutus 6	
	Yksityistien pituus 10	Yleisen läpiajon määrä 4	Tieyksiköiden määrä 3	Tiekunnan tai teiden avustusluokka 2
Maa- ja metsätalous (ha) 4		Laajat liikennöintitie dot 3	Kulku muille yksityisteille 1	Siltojen määrä 1
			Päällyste 1	Tien leveys 1
			Liikennemerkkien määrä 1	Tiosakkaiden nimet 1

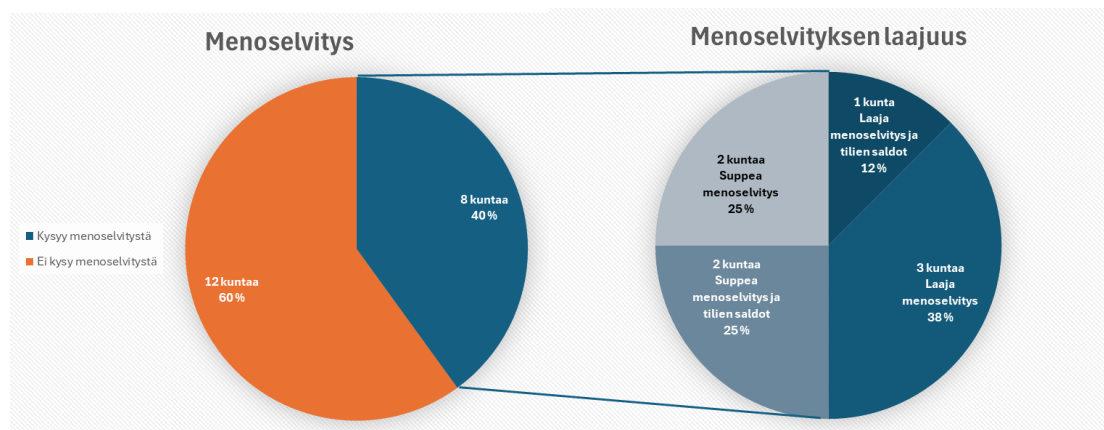
Huomionarvoista on, että yksityistien pituuden osalta kysymyksen asettelu vaihteli tai pituustietoja pyydettiin useamman laista. Yleisimmin kysyttiin yksityistien kokonaispituutta tai vakituisen asutuksen pituutta, mutta myös tien avustettavaa pituutta tai avustettavaa pituutta avustusluokittain. Myös yleisen läpikulkuliikenteen pituutta ja tarkemmin määrittelemätöntä muun liikenteen pituutta kysyttiin. Tien kokonaispituus ja vakituisesti asuttu pituus ovat hakijan kannalta huomattavasti helpommin ymmärrettäviä kysymyksiä, kuin tien avustettava pituus, jossa hakija joutuu palaamaan avustusehtoihin ja laskemaan parhaimmillaan useiden teiden osalta, mitkä niistä täyttävät avustusehdot ja miltä pituudelta. (Kuva 13, liite 1)

Kuva 13. Tien pituustietojen kysymykset



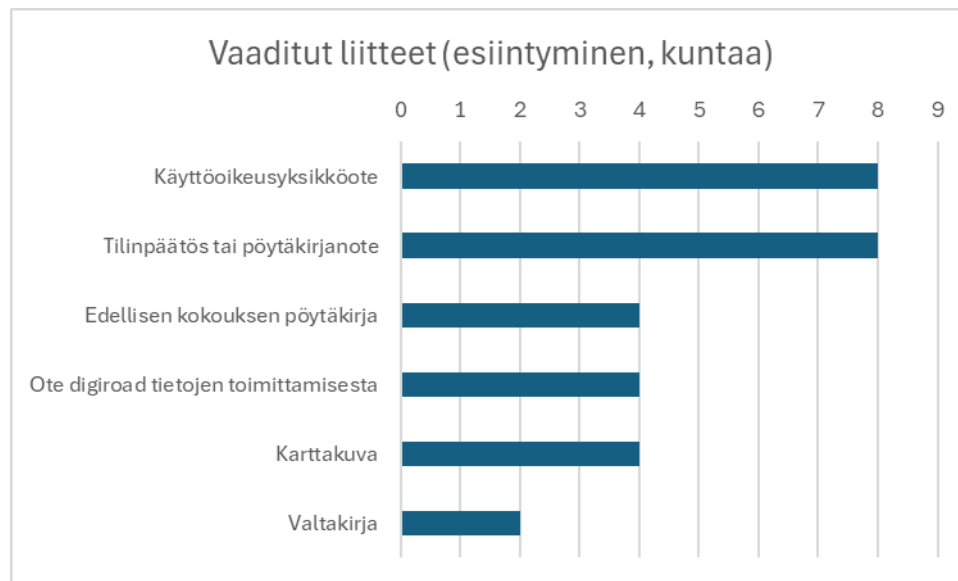
Tutkituista kunnista 8 pyysi tiekunnilta menoselvitystä joko edellisvuoden tai nykyisen vuoden arvioiduista menoista. Menoselvitykset jaettiin laajoihin ja suppeisiin sillä perusteella, kuinka laajasti eri menokohtia lähinnä tien hoitokulujen osalta täytyi avata. Suppeassa selvityksessä kysyttiin muutama eri tieto summatasolla, kuten hoitokulut yhteensä, tiemaksujen kerääminen ja mahdollisesti tilisaldot. Laajassa selvityksessä puolestaan eri menokohtia kysyttiin runsaasti ja hoitokulut tuli eritellä tarkasti esim. tien hoitotöiden mukaan: höyläys, lanaus, auraus, hiekoitus, sorastus jne. Puolet menoselvitystä kysyneistä vaati selvityksen laajana ja puolet suppeampana. (Kuva 14, liite 1)

Kuva 14. Menoselvitys ja laajuus



Hakemuksiin vaadittiin myös usein liitteitä. Tutkituista 20 kunnasta 4 ei edellyttänyt liitteitä lainkaan yhden kunnan pyytäessä jopa viisi erilaista liitetiedostoa hakemuksen oheen. Liitevaatimuksen keskiarvo oli 1,6 liitettä ja mediaani yksi liite. Yleisimmät vaaditut liitteet olivat Maanmittauslaitoksen käyttöoikeusyksikköote ja tilinpäätös tai vastaava pöytäkirjanote, joita kysyi 8 kuntaa (kuva 15).

Kuva 15. Vaadittujen liitteiden esiintyminen



5.4 Tiedon saavutettavuus

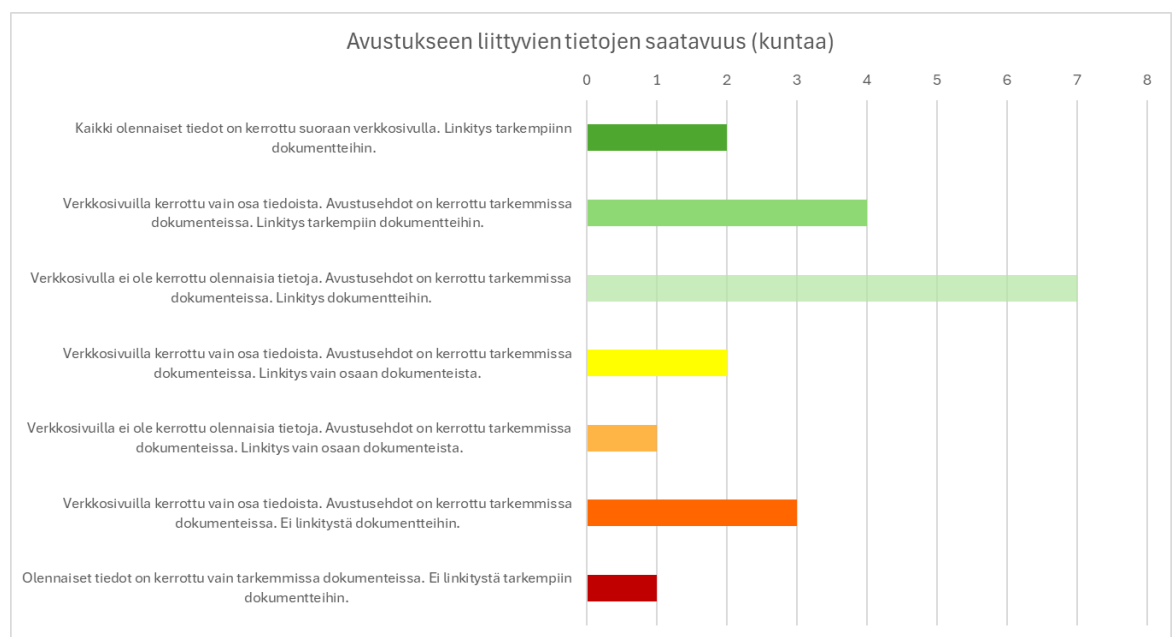
Yhtenä tutkittavana osa-alueena oli avustusehtoihin ja avustusten jakamiseen liittyvien tietojen saavutettavuus, joka tässä nähdään tiedon löydettävyytenä. Kuntien yksityistieavustusten tärkeimmiksi asioiksi hakijan kannalta voidaan nähdä, millä ehdoilla avustusta saa (olenko minä oikeutettu) ja avustuksen määräytymisperuste (kuinka paljon avustusta olen oikeutettu saamaan). Avustusehtojen osalta tutkittiin, kuinka paljon vaivaa tiedon hakija joutuu näkemään tiedonsaannin eteen.

Lähtöpisteeksi valittiin kunnan yksityistieihin liittyvä verkkosivu, johon tiedonhakijan oletetaan löytävän. Tämän jälkeen tutkittiin, kuinka pitkälle tiedonhakuprosessia tulee jatkaa, jotta avustusehdot löytyvät. Parhaimmassa tapauksessa kaikki avustusehdot oli kerrottu suoraan verkkosivulla kohta kohdalta tai tärkeimmiltä osiltaan. Myös linkitys tarkempaan sanalliseen dokumenttiin, kuten toimielimen pöytäkirjaan tai sen liitteisiin, oli löydettävissä samalla verkkosivulla. Tähän saavutettavuuteen ylsi vain kaksi kuntaa

tutkituista. Vähintään osan avustusehdoista ja loput ehdot tarkemmassa linkitetystä dokumentissa oli avannut edellisten lisäksi neljä muuta kuntaa. (Kuva 16)

Kunnista enemmistö (7) ei kertonut avustusehtoja suoraan verkkosivullaan, mutta oli avannut ehdot tarkemmassa linkitetystä dokumentissa. Kolmella kunnalla verkkosivuilla oli mainittu vain osa avustusehdoista tai ei lainkaan ja linkitys tarkempiin dokumentteihin oli vaillinainen, jolloin avustusehtojen tietoja joutui etsimään itse pöytäkirjan otteista hakemalla. Neljällä muulla kunnalla verkkosivuilla oli mainittu osa ehdoista tai ei lainkaan ja linkitys tarkempaan dokumenttiin puuttui kokonaan. (Kuva 16)

Kuva 16. Avustukseen liittyvien tietojen saavutettavuus

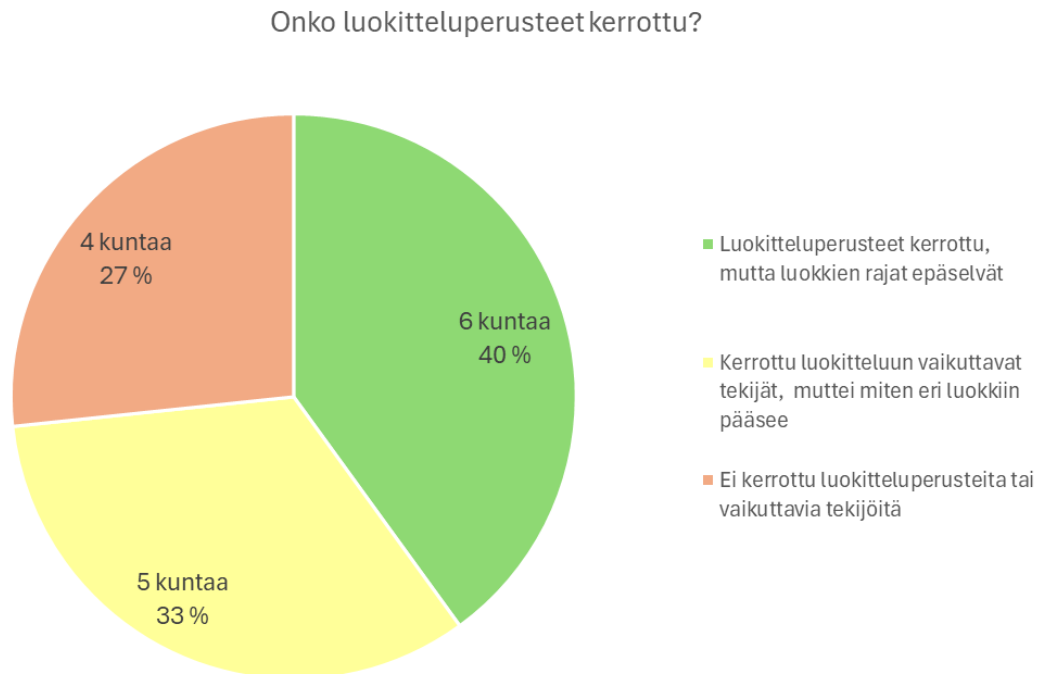


Toinen avustuksen saamisen kannalta keskeinen tieto on avustuksen määrä ja sen jakautuminen. Tiedon saavutettavuuden näkökulmasta on ongelmallista, jos jotain asiaa (tässä yksityistieavustuksia) varten luodulla verkkosivulla ei kerrota kyseisestä asiasta tarpeeksi eikä myöskään ohjata tiedon hakijaa eteenpäin tarkempiin dokumentteihin. Optimitilanteessa verkkosivulle on onnistuttu tiivistämään laajemman sisällön sanoma ja linkitys näiden välille on olemassa.

Tutkituista 15 luokitusta käytävästä kunnasta 6 kertoi, mitkä tekijät vaikuttavat luokitukseen ja millä ehdoilla eri luokkiin pääsee. Puutteita oli kuitenkin siinä, mitkä tarkat arvot oikeuttavat tiettyyn luokkaan pääsemiseen. 5 kuntaa kertoi luokitukseen vaikuttavat tekijät,

mutta ei erotellut, miten ne vaikuttavat eri luokkiin. 4 kuntaa puolestaan ei ollut avannut lainkaan luokitukseen vaikuttavia tekijöitä, vaikka käyttikin luokitusta. (Kuva 17)

Kuva 17. Onko yksityisteiden luokitteluperusteet kerrottu



6 Yhteenveto ja johtopäätökset

Tässä työssä tutkittiin yksityistievaltaisimpien kuntien käytänteitä yksityisteiden kunnossapitoavustusten myöntämiseen. Kunnat saavat yksityistielain mukaisesti (560/2018) päättää itse avustusehdoistaan lain reunaehtojen sisällä. Vaikka tutkimukseen valittiin ne kunnat, joissa yksityisteitä on rajauksen mukaisesti eniten, oli avustusehdoissa, jakokäytänteissä ja hakemuksissa huomattavia eroavaisuuksia. Kunnossapitoavustuksen jakamiseen ei tällä hetkellä vaikuta olevan mitään yksiselitteisesti parhaita käytänteitä, joihin kunnat toisistaan riippumatta tai toisistaan esimerkkiä ottamalla päätyisivät. Rahallisen avustamisen järjestäminen on luonnollisesti kunnille helpointa, kun yksityisteitä on paljon ja tähän kaikki tutkitut kunnat olivat päätyneet vähintään yhtenä avustusvaihtoehtona.

Lisäksi kilometriperusteinen avustusten jakamismuoto todettiin selvästi yleisimmäksi. Tämä lienee selkein tapa ymmärtää, kuinka paljon avustusta omalle tiekunnalle on mahdollista

saada ja toisaalta kunnalle helpoin tapa prosessimielessä, kun avustus riippuu pääsääntöisesti vain tien pituudesta eikä tiekunnan ilmoittamia menoja tarvitse tarkistaa, täsmätä ja mahdollisesti ratkaista, mitkä kustannukset ovat hyväksyttäviä. Kunnat todennäköisesti tavoittelevat toiminnassaan oikeudenmukaisuuden lisäksi tehokasta avustusten käsittelyprosessia.

On mahdollista, että samanlaisia avustusmalleja käytetään enemmän alueellisesti, jolloin naapurikuntaa käytetään esimerkkinä. Tätä voisi mahdollisesti ohjata myös paikallinen keskustelu alueen avustusehdoista: ”miksi meillä tehdään näin, kun naapurikunnassa tehdään toisella tavalla?” Toisaalta taas suuremmat kaupungit saattavat käyttää vertailukohtana toisia kaupunkeja, omia avustuskäytänteitä päivittäessään.

Avustusehdoissa oli löydettävissä kuntien välillä samankaltaisuuksia. Vakituinen asutus, tien vähimmäispituus sekä tie- ja käyttömaksujen kerääminen toistuivat ehdoissa useissa kunnissa. Koska yksityisteitä on monenlaisia, halutaan kunnissa mahdollisesti kohdistaa avustus juuri tietynlaisille teille. Tästä kertoo erityisesti vaatimus vakituisesta asumuksesta. Kunta haluaa tukea juuri kunnassa ympärivuotisesti asuvia eikä mahdollisesti muualta tulevia vapaa-ajan asukkaita. Tien pituus- ja minimimaksatusehdoilla pyritään mahdollisesti rajaamaan aivan lyhyimmät tiekunnat pois ja kohdentaa avustusta pidemmille yksityisteille, joilla todennäköisesti on muutakin yhteiskunnallista merkitystä kuin tieosakkaiden liikennöinti asumuksilleen. Käyttömaksujen keräämisen vaatimus liittyy kunnan pyrkimykseen aktivoida tiekuntia pitämään teitä riittävässä kunnossa myös omalla rahoituksellaan sen sijaan, että hoitoon käytettäisiin vain kunnan avustusta.

Yksityisteiden avustuksen allokoimisessa ja tähän liittyvässä kriteeristössä havaittiin kaksi lähestymistapaa: pisteytysmalli, jossa eri tekijöiden perusteella yksityistien luokitus arvotetaan erilaiseksi suhteessa muihin sekä yksinkertaisempi tietyyppi-malli, jossa tien luokitukseen vaikuttavat se, onko tie läpiajettava vai päätyvä sekä yksinkertaisella tavalla lisäehtona asutus tai tien liikennemäärä. Näistä vaihtoehtoisista lähestymistavoista pisteytysmalli on aineiston perusteella raskaampi ja vaikeammin ymmärrettävissä hakijan kannalta, koska moni tekijä vaikuttaa pisteiden kertymiseen. Oman tiekunnan luokitusta voi olla vaikea arvioida etukäteen ja toisaalta verrata muihin tiekuntiin. Perustellusti rakennetun pisteytysmallin voi toisaalta nähdä tuottavan oikeudenmukaisempia luokittelutuloksia, kun tien käyttöön vaikuttavia useita tekijöitä otetaan huomioon. Vastaavista syistä tietyyppimalli tarjoaa pisteytystä kevyemmän ja helposti ymmärrettävämmän ja vertailtavamman luokittelun, mutta voi johtaa mahdollisesti helpommin epäoikeudenmukaisemmalta

tuntuvaan jakomenettelyyn, kun tien käyttöön liittyviä tekijöitä huomioidaan varsin suppeasti.

Hakemusten perusteella kunnat kaipaavat huomattavasti erilaisen määrän tietoja tiekunnilta. Kysytyjen hakemuskohtien määrä vaihteli paljon osan kunnista kysyessä vain muutamia yksinkertaisia tietoja toisten vaatiessa paljon yksityiskohtaisemmin laaditun hakemuksen. Luonnollisesti esimerkiksi pisteytysmallia tai tiekunnan menojen perusteella avustusta jakava kunta tarvitsee enemmän tietoja avustusten allokoimiseen, mutta vaihtelua havaittiin myös niin sanottujen perustietojen laajuudessa. Koska osa kunnista pärjää selvästi suppeammilla tiedoilla, on perusteltua kysyä, tarvitsevatko muutkaan kunnat avustuksen jakamiseen useita yksityiskohtia? Yksinkertainen hakemus on myös hakijan etu, sillä suuri määrä tarkasti täytettäviä kohtia voi aiheuttaa riskin esimerkiksi väärinymmärrykseen ja toisaalta tehdä hakuprosessista vähemmän mielekästä hakijalle.

Koska yksityistievaltaisimmissa kunnissa avustusta saavia tiekuntia on suuri määrä, kuluu avustusten jakoprosessin suorittamiseen todennäköisesti runsaasti aikaa. Tästä kertoo mm. joidenkin kuntien ilmoittama maksatusaikataulu. Jokaisen kunnan itsenäisesti suunnittelemat, toteuttamat ja edelleen kehittämät avustusprosessit voivat johtaa helposti epätehokkaaseen panosten käyttöön kunnissa, kun päämääränä on kaikilla kuitenkin sama tavoite: jakaa avustusmäärärahat tiekunnille oikeudenmukaisesti ja tehokkaasti. On perusteltua kysyä, onko saman prosessin kehittäminen jokaisen kunnan omana työnä järkevää.

Avustuksiin liittyvän tiedon saatavuudessa oli tutkimuksen otannan perusteella kehitettävää. Vain reilu puolet kunnista ilmaisi selkeästi avustuskäytänteensä suoraan verkkosivuilla tai oli vähintään linkittänyt avustuksesta kertovat dokumentit tietoa etsivälle. Monen kunnan osalta joutui näkemään itse kohtuuttomasti vaivaa löytääkseen varmasti ajantasaisimman tiedon avustuskäytänteistä. Muutama kunta oli rakentanut verkkosivunsa hyvin informatiiviseen muotoon ja lisännyt tarkemmin asiaa kuvailevat dokumentit ja mahdolliset päätösasiakirjat näiden yhteyteen. Myös muut kunnat voisivat kehittää verkkosivujaan vastaavaan muotoon tiedon saavutettavuuden lisäämiseksi.

Vaikka avustuskriteeristö löytyi lähes kaikkien kuntien osalta, suuria puutteita ilmeni yksityisteiden luokituskriteeristön avaamisessa. Kunnista 40 % voitiin nähdä avanneen riittävässä määrin kriteeristöä sille, miten tiekunnat jaotellaan eri avustusmäärän kerryttäviin luokkiin. Avustuksen jakautumisen oikeudenmukaisuutta ja tasapuolisuutta tarkastellessa kriteeristön tulisi olla myös tiedon hakijan saatavissa. Luokitteluperusteisiin

ei tutkimuksen perusteella sisälly mitään salassa pidettäviä kohtia, joten hyvän hallinnon periaatteiden mukaisesti myös luokituskriteeristön tulisi olla esitetynä. Parhaimmissakin tapauksissa kriteeristöstä löytyi tulkinnanvaraisia kohtia. Kunnan tulkinnanvaraista harkintavaltaa on saatettu jättää esimerkiksi siltä varalta, jos hakijaksi ilmaantuisi tiekunta, jonka tyyppistä avustuskäytänteitä luodessa ei ole osattu ottaa huomioon, voitaisiin tarvittaessa estää kaavamaisella avustuskäytänteellä koitua epäoikeudenmukainen avustuksien jakautuminen.

Tutkimuksessa nousi esiin useita sellaisia kohtia, joihin vastausta ei löydetä pelkästään kvalitatiivisella dokumenttianalyysillä. Dokumenttianalyysin kautta saatiin kuitenkin selville edelleen tutkittavia seikkoja sekä mahdollinen otanta, joita syvällisemmällä tarkastelemalla saataisiin lisää tietoa kunnossapitoavustuksen jakokäytänteiden taustasyistä. Taustasyiden tuntemisen kautta voitaisiin kehittää avustuskäytänteitä eteenpäin ja esimerkiksi tavoitella jopa laajemmin käyttöönotettavaa mallia. Vaikka kunnat ovat erilaisia ja maantieteelliset erot vaikuttavat joiltain osin siihen millaisia tiekuntia maanlaajuisesti esiintyy, sisältävät avustuskäytänteet jo tällä hetkellä niin paljon yhtäläisyyksiä, että yhdenmukaisen mallin luominen olisi toteutettavissa.

Toisaalta avustusten jakamisen tavat ovat lopulta poliittista päätöksentekoa eri päätöksentekoelementeissä, joissa myös mielipide ja subjektiivinen näkemys vaikuttavat siihen, millaiseen toteutukseen lopulta päädytään. Laajemmassa kuvassa ajatellen voisi kuitenkin olla perusteltua luoda tutkittuun tietoon perustuva malli, jolloin kuntarajat ja näkemyserot eivät määrittele yhtä vahvasti sitä, kuinka paljon ja millä ehdoilla kenellekin palveluja tarjotaan. Myös yhteiskunnan näkökulmasta voisi olla kokonaistehokkaampaa, että lopulta varsin spesifiä kunnan vapaaehtoista palvelua kehitettäisiin keskitetysti eikä kuntakohtaisesti.

Lähteet

- Bowen, G. A. (2009). Document Analysis as a Qualitative Research Method. *Qualitative Research Journal*, 9(2), 27–40.
- Ekbäck, P. &. (2020). Road Management in Denmark and Sweden: A Comparison and Analysis of Institutional Designs. *Nordic Journal of Surveying and Real Estate Research* 15:1, 38–55.
- Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, ELY-keskus. (30. 1 2025). *Yksityistieavustukset*.
<https://www.ely-keskus.fi/yksityistieavustukset>
- Forskrift om tilskudd til nærings- og miljøtiltak i skogbruket 447/2004.
<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-02-04-447>
- Hallintolaki 434/2003. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/2003/434>
- Hartolan kunta. (n.d.). *Tiedote yksityisteiden tiekunnille*. <https://hartola.fi/wp-content/uploads/Tiedote-yksityisteille.pdf>
- Hämäläinen, E. (2012). *Yksityistieden kunnossapito: Kunnossapitotöiden suunnittelun ja toteuttamisen perusteet*. Suomen Tieyhdistys.
- Hämäläinen, E. (2019). *Yksityisteiden hallinto: Tie kunta ja tieosakas*. Suomen Tieyhdistys.
- Kommunallag 725/2017. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/kommunallag-2017725_sfs-2017-725/
- Kuntalaki 410/2015. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/2015/410>
- Kuntaliitto. (2017). *Kunnan verkkotiedottaminen sekä henkilötietojen käsittely ja julkisuus - Kuntalain (410/2015) 1.6.2017 voimaantulevat säännökset*.
<https://www.kuntaliitto.fi/yleiskirjeet/2017/kunnan-verkkotiedottaminen-seka-henkitietojen-kasittely-ja-julkisuus-kuntalain>
- Laki viranomaisen toiminnan julkisuudesta 621/1999. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/1999/621>
- Lov om private fællesveje 1234/2015. <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2015/1234>
- Lov om vegar 23/1963. https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1963-06-21-23/KAPITTEL_9#KAPITTEL_9
- Trafikverket. (2025). *Enskilda vägar*. https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/vag/enskilda-vagar/#investeringsbidrag_for_byggnadsatgarder_pa_befintlig_vag
- Uppsala kommun. (2025). *Bidrag för enskild väg*. <https://www.uppsala.se/gator-och-trafik/trafiksakerhet-och-underhall/bidrag-for-enskild-vag/>
- Venäläinen, P. (2024). *Metsätehon raportti 269. Yksityistietiedon tietolajit: Nykytila, suositukset määritelmiksi ja kehittämistarpeet*. <https://www.fintraffic.fi/sites/default/files/2024-03/Raportti-269-Yksityistietiedon-tietolajit.pdf>

Väylävirasto. (1/2025). *Digiroad: Tietolajien kuvaus*.

https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Tie/Digiroad/Aineistojulkaisut/latest/Julkaisudokumentit/FI_Tietolajien_kuvaus_1_2025.pdf

Väylävirasto. (2024). *Tieverkko*. <https://vayla.fi/vaylista/tieverkko>

Yksityistielaki 560/2018. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/saaduskokoelma/2018/560>

Liite 1. Tutkimusaineisto koottuna

Kunta	Avustusmäärä raha	Kunnan toimintamenot	Hakuaika	Ajanjakso	Hakumenetely	Avustustapa	Avustustyyppi	Avustuksen kattavuus	Lisäavustus	Käytön valvonta
Hämeenlinna	200 000*	236 100 000	ei tietoa- 2.5.2025	vuosittain	ei tietoa	rahallinen	kilometripohjainen	koko tien pituudelta	harkinnanvarainen max. +50 % kun virkistysalue tai läpiajotie	ei tietoa
Jyväskylä	130 000	426 200 000	1.1.2025- 31.3.2025	vuosittain	sähköinen järjestelmä, vahva tunnistautuminen	rahallinen	kilometripohjainen	vakituisen asutuksen pituudelta		Mahdolliset pistotarkastukset säännölliset tarkastukset taloudellisiin selvityksiin
Kangasala	115 000*	121 300 000	3.3.2025- 7.4.2025	vuosittain	sähköinen lomake, vahva tunnistautuminen	rahallinen	kilometripohjainen	ei tietoa		
Kirkkonummi	94 720**	151 900 000	20.2.2025- 2.5.2025	vuosittain	sähköinen lomake	rahallinen	kilometripohjainen	ei tietoa		ei tietoa
Kitee	227 000***	40 100 000	1.1.2025- 30.9.2025	vuosittain	sähköinen lomake, vahva tunnistautuminen tai lomake sposti/posti	rahallinen	kilometripohjainen, kattona kirjanpidonmukaiset menot harkinnan mukaan	vakituisen asutuksen pituudelta		ei tietoa
Kouvola	301 297,08**	231 400 000	13.2.2025- 31.3.2025	vuosittain	sähköinen lomake tai lomake sposti/posti	rahallinen	kilometripohjainen	ei tietoa		ei tietoa
Kuopio	530 000*	516 000 000	2.1.2025- 31.3.2025	vuosittain	sähköinen lomake, vahva tunnistautuminen	rahallinen	kilometripohjainen	vakituisen asutuksen pituudelta	jäätiet erikseen, avustuksista vähennetään perusparannusavustus	ei tietoa
Kuusamo	ei tietoa		16.1.2025- 28.2.2025	joka neljäs vuosi	sähköinen lomake, vahva tunnistautuminen tai sposti/ posti	rahallinen tai työsuoritus, materiaali (öljysoratiet)		ei tietoa		säännölliset tarkastukset taloudellisiin selvityksiin ja tienpitoon
Lohja	141 011	205 100 000	3.2.2025- 2.5.2025	vuosittain	sähköinen lomake erilliset tunnuksset	rahallinen, työsuoritus	tieläisten menojen suhteessa	ei tietoa		ei tietoa
Mikkeli	685 583**	226 800 000	26.2.2025- 21.4.2025	vuosittain	sähköinen lomake, posti	rahallinen	kilometripohjainen	ei tietoa		Mahdolliset pistotarkastukset tien pituudet, pöytäkirjat jne.
Mäntyharju	120 000	17 925 000	15.3.2025	vuosittain	posti tai sähköposti	ei tietoa	ei tietoa	ei tietoa		ei tietoa
Orivesi	170 000	35 900 000	13.3.2025- 30.4.2025	vuosittain	posti tai sähköposti	rahallinen	prosenttipohjainen kilometripohjaisista enimmäiskustannuksista	vakituisen asutuksen pituudelta		Mahdolliset pistotarkastukset tien pituudet, pöytäkirjat jne.
Oulu	475 000	781 152 000	1.1.2025- 30.4.2025	vuosittain	sähköinen järjestelmä, vahva tunnistautuminen, posti	rahallinen	kilometripohjainen	ei tietoa	harkinnanvarainen avustus teille, joille ei voi perustaa tiekuntaa	
Pieksämäki	210 000**	57 161 966	7.1.2025- 31.3.2025	vuosittain	sähköinen lomake, erilliset tunnuksset	rahallinen	prosenttipohjainen (max. 70 %)	Koko tien pituudelta	Läpiajotie voidaan korottaa 20 %	säännölliset tarkastukset taloudellisiin selvityksiin ja tienpitoon
Porvoo	320 000	238 000 000	1.3.2025- 31.3.2025	vuosittain	sähköinen järjestelmä, erilliset tunnuksset	rahallinen	kilometripohjainen	vakituisen asutuksen pituudelta		ei tietoa
Rovaniemi	ei tietoa		1.5.2025- 31.8.2025	joka toinen vuosi	sähköposti tai posti	rahallinen tai työsuoritus	kilometripohjainen	vakituisen asutuksen pituudelta		ei tietoa
Salo	450 000	197 585 913	20.1.2025- 28.2.2025	vuosittain	sähköinen järjestelmä tunnuksin tai posti	rahallinen	kilometripohjainen	vakituisen asutuksen pituudelta		säännölliset tarkastukset taloudellisiin selvityksiin ja tienpitoon. Tilittiedot viideltä vuodelta
Savonlinna	293 735	126 784 228	2.4.2025- 17.5.2025	vuosittain	sähköinen järjestelmä tunnuksin	rahallinen	kilometripohjainen	vakituisen asutuksen pituudelta		ei tietoa
Vhti	173 000	116 338 160	3.2.2025- 15.4.2025	vuosittain	sähköinen järjestelmä tunnuksin tai posti	rahallinen	tieläisten menojen suhteessa prosenttipohjainen (max. 70 %)	ei tietoa	läpiajotie korotetaan 5 % ilmeisesti luokka 1	mahdollisuus tarkastaa tienpitoa ja tilejä/hallintoa
Ylöjärvi	257 000	116 910 129	1.1.2025- 15.4.2025	vuosittain	sähköinen lomake tai sposti	rahallinen	prosenttipohjainen kilometripohjaisista enimmäiskustannuksista	ei tietoa		ei tietoa

Avustuksen saamisen ehdot				Teiden luokittelu				
Kunta	Vakituinen asutus	Tien vähimmäispituus	Tie- tai käyttömaksut	Muut ehdot	Luokitteluperuste	Luokitus	Luokitteluperusteet kerrottu	Minimivastus
Hämeenlinna	vähintään yksi	ei tietoa	10 v		ei luokitusta	ei luokitusta	ei luokitusta	
Jyväskylä	vähintään yksi	500 m	ei tietoa		tietyppi, liikennemäärä	kaksi luokkaa	avattu, mutta rajat epäselvät.	ei makseta alle 140 €
Kangasala	vähintään yksi	ei tietoa	ei tietoa		ei tietoa	kolme luokkaa	ei kerrottu	ei makseta alle 100 €
Kirkkonummi	vähintään yksi (myös merkittävä yritystoiminta tai työllisyysvaikutus tai virkistysalue)	ei tietoa	ei tietoa		tietyppi	kolme luokkaa	ei avattu, miten eri luokkiin pääsee	
Kitee	ei tietoa	300 m	ei tietoa		pisteytys (ELY-keskuksen kunnossapitoluokitus)	neljä luokkaa	ei avattu, miten eri luokkiin pääsee	
Kouvola	vähintään yksi	1000 m	jos ei kerätä vähennetään 20 %		pisteytys	viisi luokkaa	ei avattu, miten eri luokkiin pääsee (I.I-IV), avattu miten I tai II pääsee	ei makseta alle 50 €
Kuopio	vähintään yksi	ei tietoa	täytyy kerätä	tiekunnan kokous pidettävä joka vuosi	pisteytys	neljä luokkaa	ei avattu, miten eri luokkiin pääsee	ei makseta alle 50 €
Kuusamo	ei tietoa	200 m	ei tietoa	tiet vain asemakaava-alueen ulkopuolella	tietyppi	kolme luokkaa	avattu, mutta rajat epäselvät. Ei kerrottu, mihin luokitus vaikuttaa	ei makseta alle 30 €
Lohja	ei tietoa	500 m	ei tietoa		ei luokitusta	ei luokitusta	ei luokitusta	ei makseta alle 100 €
Mikkeli	vähintään yksi	ei tietoa	jos ei kerätä, avustusta alennetaan harkinnan mukaan	tilikausi oltava kalenterivuosi tiekunnan kokous pidettävä lähtökohtaisesti joka toinen vuosi	tietyppi, liikennemäärä	kolme luokkaa	avattu, mutta rajat epäselvät Lautakunta voi nostaa tai laskea avustusta	
Mäntyharju	vähintään yksi	500 m	ei tietoa		ei tietoa	neljä luokkaa	ei avattu luokitusta	
Orivesi	ei pakollinen	100 m	ei tietoa	jos edellisen vuoden avustusta ei ole käytetty loppuun, vähennetään nyt	tietyppi, asutus	kolme luokkaa	avattu, mutta rajat epäselvät.	
Oulu	vähintään yksi	100 m	ei tietoa	tiet vain asemakaava-alueen ulkopuolella	tietyppi, pisteytys	kolme luokkaa	avattu, mutta rajat epäselvät	
Pieksämäki	vähintään yksi (voidaan myöntää myös asumaton läpiajotie erityisperusteilla)	300 m	tulee kerätä	tilikausi oltava kalenterivuosi, hallinnollisia kuluja hyväksytään max 10 % kunnossapidosta	ei luokitusta	ei luokitusta	ei luokitusta	
Porvoo	vähintään yksi	ei tietoa	tulee kerätä	tieosakkaita vähintään kolme, tiekunnalla oltava oma pankkitili	tietyppi, asutus	kaksi luokkaa	avattu, mutta rajat epäselvät, avustussummia ei kerrota	
Rovaniemi	vähintään yksi	ei tietoa	ei tietoa		ei luokitusta	ei luokitusta	ei luokitusta	
Salo	vähintään yksi (läpiajotie) vähintään kaksi (päättävä tie)	500 m	ei tietoa		pisteytys ELY, muokatulla kaavalla	neljä luokkaa	ei avattu luokitusta mainintaa enempiä	
Savonlinna	vähintään yksi	ei ole	ei tietoa	50 m (omavastuuosuus) per vakituinen asutus, mutta aina minimivastus vähintään 25 % tien pituuden ja luokan teoreettisesta maksimivastuksesta tiekunnan kokous pidettävä joka vuosi	pisteytys	kolme luokkaa	ei avattu pisteytystä eikä luokitusta	
Vihti	ei tietoa	500 m talvikunnossapidettävää	ei tietoa		ei luokitusta	ei luokitusta	ei luokitusta	ei makseta alle 100 €
Ylöjärvi	vähintään yksi (eikä ko. kiinteistöille kuljeta muiden tiekuntien kautta)	ei tietoa	ei tietoa	oltava oma pankkitili	pisteytys	neljä luokkaa	mainittu, mitkä asiat vaikuttavat pisteytykseen, muttei mitään kertymisestä	

Kunta	Liitteet	Hakemuksen perustiedot	Menoselvitys	Tien käytön tiedot
Hämeenlinna	Tiilnpäätös tai pöytäkirjanote			
Jyväskylä	Käyttöoikeusyksikköote, Digiroad-tosite, kartta	MML- ja/tai Digiroad-ilmoitukset tehty, tiekunnan nimi, käyttöoikeusyksikkötunnus, kunnossapidosta vastaavan tiedot, kaupungin tieosakkuus, yhteyshenkilön tiedot, tilin omistajan tiedot, tilinumero, yhteyshenkilön hetu jos yksityisten tili, päätöksen toimitus,		vakituisen asutuksen pituus teittäin, valaisimien määrä
Kangasala	Käyttöoikeusyksikköote	MML- ja/tai Digiroad-ilmoitukset tehty, tiekunnan nimi, yhteyshenkilön tiedot, tilinumero, allekirjoitus		onko vakituisesti asutuja/vapaa-ajan talouksia, yleistä läpiajoa, maa- ja metsätaloutta, kulkua muille yksityisteille
Kirkkonummi	Tiilnpäätös tai pöytäkirjanote, käyttöoikeusyksikköote, Digiroad-tosite	MML- ja/tai Digiroad-ilmoitukset tehty, yksityistien nimi, yhteyshenkilön tiedot, tilin omistus, tilinumero, allekirjoitus		
Kitee		yksitystien nimi, yhteyshenkilön tiedot, tilinumero, edellinen kokous, tiilnpäätöksen/tilien hyväksynnän pvm, onko yksityistie järjestäytyneet MML- ja/tai Digiroad-ilmoitukset tehty, yksityistien nimi, yhteyshenkilön tiedot, toimielin, y-tunnus tai henkilön syntymäaika, tilinumero, onko käytössä teiansännöittäjä, millä ajanjaksolla tiemaksuja kerätään	hoitokulut, tiemaksut, avustukset	avustettava pituus
Kouvola	Edellisen kokouksen pöytäkirja, tiilnpäätös tai pöytäkirjanote			tieyksiköiden määrä, tieosakkaiden määrä, vakituisesti asutut taloudet
Kuopio	Digiroad-tosite	yksitystien nimi, yhteyshenkilön tiedot, tilinumero, edellinen kokous	tilisaldo alussa, tilisaldo lopussa, velat lopussa, hoitokulujen laaja erittely, hallinto, avustukset eriteltynä	pyssyan asutuksen pituus, tieyksiköiden määrä, tieosakkaiden määrä, vakituisesti asutut/vapaa-ajan taloudet, yleinen läpiajo /vrk, maa- ja metsätalous, maitoauto, kouluauto, posti, jäte, erityisliikenne krt/vko
Kuusamo	Edellisen kokouksen pöytäkirja, Digiroad-tosite, valtakirja	yhteyshenkilön tiedot, yhteyshenkilön hetu, y-tunnus, tilinumero, edellinen kokous, haetaanko avustus rahana vai työnä, onko tie (ainoa ulospääsytie, liikenteellisesti merkittävä, liikennejärjestelmän kannalta merkittävä),		
Lohja	Tiilnpäätös tai pöytäkirjanote			
Mikkeli		yksitystien nimi, perustamisvuosi, yhteyshenkilön rooli, yhteyshenkilön tiedot, y-tunnus, tilinumero, tiekunnan toimitsijamies/pj yhteystietoineen sekä varamies tai hoitokunnan jäsenet	tilisaldo lopussa, hoitokulut, tiemaksut	avustettava pituus avustustuokittain, tiekunnan luokitus, tieyksiköiden määrä, tieosakkaiden määrä, vakituisesti asutut taloudet
Mäntyharju		MML- ja/tai Digiroad-ilmoitukset tehty, yksityistien nimi, yhteyshenkilön rooli, yhteyshenkilön tiedot, tilinumero, allekirjoitus	tilisaldo lopussa, hoitokulut, tiemaksut, tieyksikön hinta	yksitystien pituus ja vakituisen asutuksen pituus, tieosakkaiden määrä, vakituisesti asutut taloudet
Orivesi		MML- ja/tai Digiroad-ilmoitukset tehty, tiekunnan nimi, yhteyshenkilön tiedot, toimitsijamies tai toimikunta yhteystietoineen, tilinumero, allekirjoitus	hoitokulujen laaja erittely nykyinen ja edellinen vuosi, hallinto nykyinen ja edellinen vuosi, tiemaksut, tieyksikön hinta	pituus, vakituisen asutuksen pituus, yleistä läpikulkuliikennettä pituus, muuta liikennettä pituus, vakituisesti asutut taloudet
Oulu	Edellisen kokouksen pöytäkirja, valtakirja, käyttöoikeusyksikköote, menoselvitys	tiekunnan nimi, yhteyshenkilön rooli, yhteyshenkilön tiedot, toimielin yhteystietoineen, tilinumero, toimielimen toimikausi, edellinen kokous, allekirjoitus, yhteyshenkilön hetu jos tili yksityisen	hoitokulujen laaja erittely, hallinto, tiemaksut, avustukset	yksitystien pituus ja avustuskelvoinen pituus, liikenteellisesti merkittävien teiden pituus, tieosakkaiden määrä, vakituisesti asutut/vapaa-ajan taloudet
Pieksämäki	Kartta, käyttöoikeusyksikköote			
Porvoo				
Rovaniemi	Edellisen kokouksen pöytäkirja, kartta, käyttöoikeusyksikköote, Digiroad-ilmoitus, kunnossapitosopimus	MML- ja/tai Digiroad-ilmoitukset tehty, tiekunnan nimi, perustamisvuosi, toimitsijamiehen/toimikunnan yhteystiedot, y-tunnus, pankin nimi, tilinumero, onko tiekunta päättänyt avustuksen hausta pvm, kaukaisimman vakituisen asutuksen nimi- ja osoitetiedot		kokonaispituus ja avustettava pituus teittäin, onko tieyksiköinti voimassa, tieosakkaat nimettä, vakituisesti asutut/vapaa-ajan taloudet
Salo		yksitystien nimi, tien osoitenumero, mahdollinen entinen nimi, toimitsijamiehen/puheenjohtajan yhteystiedot, tilinumero, toimitsijamiehen/puheenjohtajan allekirjoitus, kaukaisimman vakituisen asutuksen nimi- ja osoitetiedot		vakituisesti asutut/vapaa-ajan taloudet, maa- ja metsätalous, (linja)-autot, jäteautot, myymälä, koulun posti, maito, muut) /vko, erityisliikenne/vk+etäisyys, siltojen määrä, päällyste, liikennemerkkien määrä, tien leveys, tien koko pituus, yleinen läpiajo /vrk
Savonlinna	Tiilnpäätös tai pöytäkirjanote	tiekunnan nimi, perustamisvuosi, yhteyshenkilön rooli, yhteyshenkilön tiedot, toimitsijamiehen/puheenjohtajan yhteystiedot, tilin omistus, tilinumero, allekirjoitus, valaisimien lkm, suostumus sähköiseen päätökseen, tiilnpäätöksen/tilien hyväksynnän pvm	hoitokulut, hallinto, tiemaksut, tieyksikön hinta	yksitystien pituus ja vakituisen asutuksen pituus, tien pituus toisen kunnan alueella, tieosakkaiden määrä, vakituisesti asutut taloudet
Vihti	Tiilnpäätös tai pöytäkirjanote			
Ylöjärvi	Tiilnpäätös tai pöytäkirjanote tai tositteet, kartta	MML- ja/tai Digiroad-ilmoitukset tehty, tiekunnan nimi, perustamisvuosi, yhteyshenkilön rooli, yhteyshenkilön tiedot, toimielin, tilinumero, onko yksityistie järjestäytyneet, milloin edellinen kunnossapitotuokkaselvitys, milloin edellinen mml ote?, milloin edellinen digiroad tosite	hoitokulujen laaja erittely	yksitystien pituus ja vakituisen asutuksen pituus, tieosakkaiden määrä, vakituisesti asutut/vapaa-ajan taloudet, maa- ja metsätalous, (maitoauto, kirjasto, jäte, kotipalvelu, koulu, posti, muut erityisliikenne kevyt raskas, muu) /vko, erityisliikenne, yleinen läpiajo /vko

Liite 2. Aineistohallintasuunnitelma

1 Opinnäytetyön aineiston kuvaus

Opinnäytetyön tutkimusaineisto muodostuu tutkimukseen valittujen kuntien julkisista sähköisistä lähteistä kerätyistä tiedoista. Aineisto kerätään hakemalla asiasanoin kuntien internet-sivuilta sekä toimielinten sähköisistä julkisista kokouspöytäkirjoista ja viranhaltijapäätöksistä. Tekstimuotoinen kohdeaineisto sisältää tiedon valittujen kuntien yksityistyiselle myöntämistä kunnossapitoavustusten myöntämisperusteista ja –tavoista.

2 Aineiston tallennus ja säilytys

Tutkimusaineisto on suoraan julkista tietoa, joten aineiston tallennuksessa ja säilytyksessä ei tarvita erityisiä suojaustoimenpiteitä. Analysoitu aineisto tallennetaan ja käsitellään opinnäytetyön tekijän omalla salasanalla suojatulla tietokoneella. Aineistosta tallennetaan erilliseen kansioon varmuuskopiot, joita säilytetään erillään analysoitavista tiedostoista. Opinnäytetyön tekijän lisäksi aineistoa käsittelee mahdollisesti myös opinnäytetyön ohjaaja.

3 Henkilötietojen ja arkaluonteisten tietojen käsittely

Opinnäytetyössä ei kerätä henkilötietoja tai muita arkaluonteisia tietoja. Tutkimus kohdistuu kuntiin ja niiden kertomiin julkisiin tietoihin.

4 Aineiston omistajuus

Aineiston ja tutkimuksen tulokset omistaa tutkimuksen tekijä.

5 Aineiston jatkokäyttö työn valmistumisen jälkeen

Analysoitua tutkimusaineistoa ei anneta jatkokäyttöön. Tutkimuksen lähdeaineisto on esitetty tutkimuksen liitteenä.