

Saimaan ammattikorkeakoulu
Tekniikka, Lappeenranta
Rakennustekniikan koulutusohjelma
Infratekniikka, maa- ja kalliorakentaminen

Marika Vihtonen

Yksityisteiden avustusjärjestelmät

Tiivistelmä

Marika Vihtonen

Yksityisteiden avustusjärjestelmät, 34 sivua, 1 liite

Saimaan ammattikorkeakoulu

Tekniikka, Lappeenranta

Rakennustekniikan koulutusohjelma

Infratekniikka, maa- ja kalliorakentaminen

Opinnäytetyö 2015

Ohjaajat: tuntiopettaja Eija Mertanen, Saimaan ammattikorkeakoulu, mittaussinööri Mervi Tilli, Lappeenrannan kaupunki

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää kunnan yksityisteiden avustusjärjestelmää Lappeenrannassa. Tavoitteena oli selvittää myös, miten avustusjärjestelmää voitaisiin parantaa. Työssä tutkittiin kyselytutkimuksen avulla kunnan roolia yksityisteiden tienpidon eri osa-alueilla ja lisäksi selvitettiin tien-/tiekunnan mielipiteitä avustusjärjestelmästä.

Opinnäytetyön teoriaosuudessa perehdyttiin yleisellä tasolla yksityisteihin, yksityisteiden avustuksiin, kunnossapitoon ja niiden kustannuksiin sekä yksityistien parantamiseen. Tutkimusosassa tutkittiin tarkemmin avustusjärjestelmää Lappeenrannassa sekä kyselytutkimuksen avulla selvitettiin kunnan roolia yksityisteiden tienpidossa sekä yksityisteiden mielipiteitä avustusjärjestelmästä.

Tuloksena ilmeni, että nykyinen avustusjärjestelmä koetaan toimivana. Kyselytutkimuksessa tärkeimmiksi ehdotuksiksi nousi avustusten tason palauttaminen entiselle tasolle sekä läpikulkuliikenteen huomioiminen avustuksissa.

Asiasanat: yksityistie, avustusjärjestelmät

Abstract

Marika Vihtonen

Private road aid systems, 34 Pages, 1 Appendix

Saimaa University of Applied Sciences

Technology, Lappeenranta

Degree Programme in Construction Engineering

Civil Engineering

Bachelor's Thesis 2015

Instructors: Ms Eija Mertanen, lecturer of Saimaa University of Applied Sciences, Ms Mervi Tilli, measuring engineer at Lappeenranta City

The aim of this thesis was to study the aid system for private roads in Lappeenranta. It studies with survey the role of a municipality in different areas of road maintenance of private roads and it also investigates the opinions of private road cooperative.

The theoretical part of this thesis studies generally private roads, private road aids, maintenance costs and improving private roads. The empirical part of this thesis studies the aid system more closely in Lappeenranta. It also studies with survey the role of a municipality in road maintenance of private roads and private road owners' opinions of aid system.

According to the research results the current aid system is experienced functional. The main propositions which came up in the survey were returning the aid amounts in their former level and noticing the transit traffic in aids.

Keywords: private road, aid systems

Sisältö

1 Johdanto	5
2 Yleiset lähtökohdat.....	6
2.1 Yksityistie	6
2.2 Yksityistietyypit	6
2.3 Tie kunta ja järjestäytymätön tie	7
2.4 Tienpito ja käyttömaksut.....	8
3 Yksityisteiden avustukset.....	9
3.1 Valtionavustukset	9
3.2 Kunnan avustukset	10
3.3 Hoitosopimustiet.....	11
3.4 Kemera-tuki	12
4 Yksityisteiden kunnossapito	12
4.1 Yleistä.....	12
4.2 Kunnossapitokustannukset.....	14
4.3 Yksityistien parantaminen.....	15
5 Avustusjärjestelmä Lappeenrannan kaupungissa.....	16
5.1 Yleistä avustusjärjestelmästä	16
5.2 Avustusperusteet.....	17
5.3 Avustuksen suuruus	17
5.4 Yksityistien rakentamisen ja parantamisen avustukset.....	17
5.5 Suunnittelun ja tietoimitusten avustus	18
6 Kyselytutkimus.....	18
7 Johtopäätökset.....	30
Kuviot.....	33
Lähteet.....	34

Liitteet

Liite 1 Yksityistiet 2015 -kysely

1 Johdanto

Suomessa on tällä hetkellä yhteensä noin 360 000 km yksityisteitä. Yksityisteitä kuntien hoidossa on noin 12 000 km. Yksityisteiden määrästä noin 120 000 km on metsäautoteitä, noin 100 000 km pysyvän asutuksen käytössä olevia teitä ja 140 000 km muita metsä- ja mökkiteitä. (1, s. 9 - 10.)

1990-luvun puolivälissä yksityistieavustukset lopetettiin melkein kokonaan ja viime vuosikymmeninä talousvaikeuksiin vedoten kunnat ovat leikanneet avustuksia ja sanoneet hoitosopimuksia irti. Edelleen kuitenkin kunnanavustukset muodostavat huomattavan osan yksityisteiden kustannuksien kattamisesta. (1, s. 49 - 50.)

Tässä opinnäytetyössä perehdytään aluksi yleisesti yksityisteihin, yksityisteiden avustuksiin, hoito- ja kunnossapitotöihin ja niiden kustannuksiin sekä yksityistien parantamiseen. Tietoa hankitaan kirjallisuuden ja Internetin avulla.

Opinnäytetyön tutkimusosassa selvitetään yksityisteiden avustusjärjestelmää Lappeenrannassa. Tämän lisäksi selvitetään kunnan roolia yksityisteiden tienpidon eri osa-alueilla sekä tien-/tiekunnan mielipiteitä avustusjärjestelmästä. Tutkimuksen avulla tutkitaan myös, miten avustusjärjestelmää voisi kehittää tasapuolisemmaksi kaikkia yksityisteitä kohtaan. Kyselytutkimus toteutetaan postitse lähetettävällä kyselylomakkeella sekä sähköisenä kyselynä. Vastausaika kyselyyn on noin kolme viikkoa.

2 Yleiset lähtökohdat

2.1 Yksityistie

Yksityistie on käsitteenä hankala määrittää. Yksityisteitä ovat esimerkiksi ne tiet, jotka eivät ole yleisiä. Yleisiä teitä ovat kunnan ylläpitämät kadut ja kaavatiet sekä valtion ylläpitämät yleiset tiet. Niitä pidetään yllä verovaroin. Lähtökohtaisesti yksityistiet ovat tieosakkaiden ja yksityisten kiinteistönomistajien ylläpitämiä. Yksityistiet voivat olla hyvinkin vilkasliikenteisiä teitä tai vastaavasti vain yhden kiinteistön omia teitä. Yksityisteitä on tällä hetkellä yhteensä noin 360 000 km. (1, s. 9 - 10; 3, s. 9.)

2.2 Yksityistietyyppit

Yksityistiet voidaan jakaa kiinteistöjen omiin teihin, sopimusteihin ja toimitusteihin (1, s. 12).

Omat tiet ovat yhden kiinteistön alueella olevia teitä, esimerkiksi talo-, viljelys-, metsä- ja muita teitä. Taloteillä tarkoitetaan isoimmilta teiltä taloille johtavia teitä. Oman tien käyttö on sallittu ainoastaan kiinteistön omistajalle tai haltijalle. Toki tällaisiakin teitä saa kuka tahansa käyttää maanomistajan luvalla. Kiinteistö itse vastaa oman tien kunnossapidosta. Yksityistielaki ei koske omia teitä. (1, s. 11; 2, s. 7.)

Sopimustie muodostuu suullisella tai kirjallisella sopimuksella. Siinä tienkäyttöoikeus myönnetään jollekin henkilölle, kiinteistölle tai yritykselle. Sopimus koskee vain niitä, jotka sen ovat hyväksyneet tai tehneet sekä heidän perillisiään. Tienkäyttöoikeus voidaan muuttaa pysyväksi ainoastaan Maanmittauslaitoksen järjestämässä yksityistietoimituksessa. Sopimusteitä ylläpitävät yleensä sopimuskumppanit. Sopimusteitä ei koske yksityistielaki, mutta tien lakkauttamisen kohdalla yksityistielakia noudatetaan tietyiltä osin. Tämä tarkoittaa, että sopimusteitä koskevat riidat ratkotaan käräjäoikeudessa eikä niitä voida ratkoa kunnan tielautakunnassa. (1, s. 11; 2, s. 7.)

Virallisessa toimituksessa perustetut tiet ovat toimitusteitä. Toimituksessa perustetaan kiinteistöille pysyvät tieoikeudet muiden kiinteistöjen alueelle. Nämä

pysyvät tieoikeudet säilyvät kiinteistönkaupassa. Kiinteistöjen omistajat ovat tieosakkaita ja tieosakkaat yhdessä ylläpitävät tietä. Kunta voi olla myös toimistien kunnossapitäjä, jos kunta ja tiekunta ovat tehneet sopimuksen. Tieosakkaat voivat perustaa asioiden hoitamista varten tiekunnan. (1, s. 10 - 11; 2, s. 7.)

2.3 Tiekunta ja järjestäytymätön tie

Yksityisteiden ylläpidosta vastaavat tieosakkaat yhdessä ja he voivat perustaa tiekunnan tai toimia järjestäytymättömänä. Tällä asialla on merkitystä päätöksenteossa. Valtio ja myös useimmat kunnat edellyttävät yksityistieavustuksien yhtenä myöntämisen ehtona tiekunnan olemassaoloa. (1, s. 17.)

Tieosakkaiden päätettäessä toimia järjestäytymättömänä, tarkoittaa se sitä, että heidän tulee periaatteessa olla tehtävistä päätöksistä yksimielisiä. Päätökset sitovat vain niitä tieosakkaita, jotka ovat niitä olleet tekemässä tai haluavat niihin sitoutua. Osa järjestäytymättömistä teistä toimii kuitenkin joiltakin osin kuten tiekunta. Monet pitävät kokouksia pöytäkirjoineen ja asioista saatetaan jopa äänestää. Tulee muistaa, että tieosakkaiden kokouksessa ei voida mistään asiasta tieosakasta sitovasti päättää enemmistöpäätöksellä. Tieosakasta päätös sitoo vain, jos hän on sen hyväksynyt. Tällaisissa järjestäytymättömissä teissä kunnan lautakunta voi joutua selvittämään tieosakkaiden erimielisyyksiä. Tielautakunta saattaa joutua myös tilanteeseen, jossa se joutuu jatkuvasti selvittämään saman tien asioita. Tällaisessa tilanteessa tielautakunta harkitsee yleensä, että olisiko tiekunnan perustaminen ratkaisu ongelmiin. Viranomaisien aloitteesta voidaan tiekunta perustaa, vaikka tieosakkaat olisivat sitä vastaan. (1, s. 18, 20.)

Tieosakkaat voivat järjestäytyä tiekunnaksi. Käytännössä tiekuntaa ei perusteta, jos tieosakkaita on vain pari. Tieosakkaat eivät kuitenkaan itse voi perustaa tiekuntaa, mutta voivat tietysti tehdä aloitteen sen perustamisesta. Tiekunta perustetaan kunnan tielautakunnan toimituksessa tai yksityistietoimituksessa. Kun tiekunta on perustettu, tulee tieosakkaiden päättää nimi tiekunnalle sekä valita tiekunnalle toimielin. Se voi olla kolmijäseninen hoitokunta tai yksijäsenen toimitus. Toimielimen tehtävänä on huolehtia käytännön asioista. Muita tiekun-

nan perustamisvaiheeseen sisältyviä päätöksiä ovat mm. pankkitilien avaaminen sekä niihin liittyvät tilinkäyttöoikeudet. Tiekunnat järjestävät yleensä yhden vuosikokouksen ja tarvittaessa ylimääräisiä kokouksia. Kokouksissa tieosakkaat päättävät tiekunnan asioista sekä tienpitoon liittyvistä asioista enemmistöpäätöksellä. (1, s. 19 - 20.)

Tänä päivänä monet tiekunnat hoitavat asiat omin voimin ja talkootyönä. Kuitenkin yhä useammassa tiekunnassa vastuunkantajia ei löydy enää helposti tai vastuuta halutaan siirtää pois, silloin tulee tarve ulkopuoliselle avulle. (1, s. 47.)

Tällaisessa tapauksessa tiekunta voi pyytää tarjousta omassa kunnassaan taikka naapurikunnassa toimivalta tieisännöitsijältä tehtävien hoidosta. Tieisännöitsijä toimii yleensä tiekunnan hoitokunnan asiantuntijana tai toimitsijamiehenä. Toimintamalleista molemmat ovat toimivia. (1, s. 47.)

Tieisännöitsijä hoitaa kunnossapitotöiden järjestämisen, siihen liittyvän kilpailuttamisen ja ostamisen. Tieisännöitsijän hoitaessa alueella useampien teiden töitä, saa hän solmittua suurempia urakkakokonaisuuksia ja materiaalien hankintoja, jolloin kustannuksissa säästetään. Tieisännöitsijä huolehtii myös hallinnollisista asioista, kuten kirjanpidosta, tilinpäätöksen valmistelusta, laskujen maksamisesta, tieyksiköinnistä, tiemaksuista, tiekunnan talousarviosta ja maksuunpanoluettelon laadinnasta sekä tiekunnan kokouksen järjestämisestä. (1, s. 47 - 48.)

On mahdollista, ettei yksi tieisännöitsijä tarjoa kaikkia edellä mainittuja palveluja, mutta yleensä naapurikuntien tieisännöitsijät yhdessä pystyvät tarjoamaan laajempiakin palvelukokonaisuuksia (1, s. 48).

2.4 Tienpito ja käyttömaksut

Tieosakkaat yhdessä ovat tienpitovelvollisia. Tie on pidettävä sille liikenteen edellyttämässä kunnossa. Tienpitovelvollisuus jaetaan tieosakkaiden kesken tieyksiköinnin perusteella. Tieyksiköinnillä tarkoitetaan, että jokainen tieosakas osallistuu tien kunnossapitoon ja rakentamiseen sen edun mukaan, minkä tie tuottaa kullekin. Tätä etua arvioidessa huomioidaan, kuinka paljon tietä käytetään tai tullaan käyttämään kunkin tieosakkaan kohdalta. Lisäksi otetaan huo-

mioon tieosakkaan tien vaikutuspiirissä olevan alueen suuruus. Helpoimmillaan tieyksiköinnistä tieosakkaat sopivat keskinäisellä sopimuksella. Joissakin tapauksissa kuitenkin tieyksiköinnin määrittämiseksi tehdään tarkkoja arviointeja tienkäytöstä sekä erilaisia laskelmia. Tieyksiköinnistä on Maanmittauslaitos laatinut suosituksen ja viimeisin on vuodelta 2010. Suositus ei ole sitova määräys, jota tiekunnan tulisi noudattaa. (1, s. 53; 2, s. 8.)

Tienpidon kustannuksiin tieosakkaiden lisäksi on velvollisia osallistumaan kaikki, jotka yksityistietä käyttävät. Tällöin puhutaan käyttömaksuista. Käyttömaksuja peritään ennen kaikkea satunnaisista ja säännöllisistä tavarakuljetuksista. Yksityistietä läpikulkuun käyttävät ovat säännöllisiä käyttäjiä ja siten yhtä lailla maksuvelvollisia. Satunnaiset tienkäyttäjät ovat periaatteessa myös maksuvelvollisia, mutta jos kunta ei avusta tietä tai se antaa luvan erikseen, voidaan satunnainen tienkäyttö kieltää. Vastaavasti kunnan avustaessa yksityistietä, estää se yleensä kieltämisen, mutta käyttömaksuja voidaan toki periä. (1, s. 14 - 15.)

3 Yksityisteiden avustukset

Pääosin yksityisteiden kunnossapidosta vastaavat tieosakkaat yhdessä. Maksusuudet ja vastuunjako määritetään tieosakkaiden kesken ja ulkopuolisilta tienkäyttäjiltä voidaan periä käyttömaksuja, mutta niiden osuus on hyvin pieni tienpidon kokonaisrahoituksesta. Yhteiskunta on jo vuosikymmenien ajan osallistunut yksityistienpidon kustannuksiin, onhan yksityisteillä kuitenkin paljon yleistä merkitystä. (1, s. 49.)

3.1 Valtionavustukset

Yksityistielain mukaan valtio voi myöntää avustuksia yksityisteiden parantamiseen ja kunnossapitoon. Avustusta ei voida kuitenkaan myöntää yksityistien rakentamiseen. Valtionavustukseen oikeutettuja teitä on n. 55 000 km. Avustuksia myönnetään myös yksityisteiden erityiskohteille, kuten talviteille, lauttapaikoille ja puretaville silloille. (1, s. 50; 5.)

Ensisijaisesti avustetaan tulva- ja routavaurioista kärsiviä teitä sekä isojen rumppujen ja siltojen uusimista tai niiden vaurioiden korjaamista. Muita avustettavia

hankkeita ovat teiden kantavuuden parantaminen, siihen liittyvän kuivatusjärjestelmän parantaminen sekä liikenneturvallisuuden parantaminen, esimerkiksi liittymäkohdan parantaminen. Avustuksen suuruus tiehankkeissa on yleensä 50 % hyväksytyistä arvonlisäverollisista kustannuksista. Siltahankkeissa ja eräissä muissa hanketyypeissä avustusprosentti on ollut enintään 75 %, Kaakkois-Suomessa avustusprosentti on ollut 70 %. Avustusprosentti tulvavaurioiden korjaamiseen on enintään 80 % vahingon määrästä, mutta avustusta ei myönnetä alle 1000 euron vahinkoihin. Avustuksen maksaminen tulvavaurioiden korjaamiseen voidaan estää, jos tienpitoa on laiminlyöty, mutta tällaiset tapaukset ovat kuitenkin harvinaisia. (5.)

Yksityistien tulee täyttää tietyt kriteerit, jotta se on valtionavustuskelpoinen. Tien täytyy olla järjestäytynyt eli tiekunta pitää olla perustettu. Tien pitää olla autolla ajokelpoinen. Autolla ajokelpoisuudella käytännössä tarkoitetaan henkilöautolla ajettavassa kunnossa. Tien tulee olla pysyvän asutuksen käyttämä tie ja sen vaikutusalueella täytyy olla vähintään kolme pysyvästi asuttua taloutta. Tietä tulee pysyvän asutuksen käyttää vähintään yhden kilometrin matkalla tai tiellä täytyy olla huomattava liikenteellinen merkitys paikkakunnalla. Tie tai sen osa ei ole avustuskelpoinen, jos se on vain vapaa-ajan asunnoille johtava, maa- tai metsätaloudekäyttöön tarkoitettu tai jos se on asemakaava-alueella, ranta- asemakaavoja kuitenkin lukuun ottamatta. (1, s. 50 - 51; 4.)

Viime vuosina myös valtion avustuksia on leikattu ja vuonna 2015 avustusmäärärahan suuruus on 5 miljoonaa euroa ja siitä 2 miljoonaa euroa käytetään losseihin ja siltojen purkujen avustukseen. Vuonna 2014 avustusmääräraha oli 8 miljoonaa euroa, kun taas vuonna 2011 avustusmäärärahan suuruus oli 23 miljoonaa euroa. (5.)

3.2 Kunnanavustukset

Yksityistiet voivat saada kunnalta avustuksia, jos kunta niin päättää. Kunta ei ole kuitenkaan velvollinen auttamaan yksityisteitä. Useimmissa kunnissa yksityisteitä avustetaan pelkästään rahallisesti, mutta joissakin kunnissa kunta ottaa hoitoonsa tärkeimmät yksityistiet. (1, s. 50.)

Kunnassa avustuksista päättää tielautakunta tai sen tehtäviä hoitava muu kunnan määräämä toimielin, kuten maaseutulautakunta, ympäristölautakunta, tekninen lautakunta tai niiden toimitusjaosto (1, s. 16). Vain muutamassa kunnassa käytetään vielä tielautakuntaa, yleisimmin käytössä on juuri jokin muu yksityistieasioita hoitava toimielin.

Viime vuosikymmeninä talousvaikeuksiin vedoten kunnat ovat sopineet hoitosopimuksia irti, leikanneet avustuksia tai tiukentaneet avustuskriteerejä. Tänäkin päivänä käytössä oleva yksityistielaki astui voimaan vuonna 1963. Yksityistielaisissa säädetään, että kunta itse päättää avustusten kriteereistä. Useimmiten avustus myönnetään vain tiekunnalle. Muita yleisiä kriteerejä ovat vähintään yksi pysyvä asutus sekä tielle määrätty vähimmäispituus. (1, s. 7, s. 50.)

Useimmissa kunnissa tiet luokitellaan ja pisteytetään sen liikenteellisen merkityksen perusteella ja avustukset määräytyvät näiden mukaan. Joissakin kunnissa avustus on tietty prosenttiosuus kunnossapitokustannuksista. Edellä mainitut avustusperusteet ovat yleisimmät. (1, s. 50.)

Kunnat valvovat avustusten käyttöä eri tavoin. Joissakin kunnissa yksityisteillä suoritetaan määräajoin katselmuksia ja näistä katselmuksista laaditaan raportteja. Valvonnassa on myös yleistä pyytää selvitystä edellisen kalenterivuoden toteutuneista kustannuksista. Osa kunnista tarkastaa tilinpidon oikeellisuutta pistokoemaisesti.

3.3 Hoitosopimustiet

Kunta ja tiekunta voivat tehdä yksityistielain mukaisen sopimuksen tienpidosta. Sopimuksia on lähinnä tehty koskien kunnossapitoa, mutta joissakin tapauksissa se on ollut hyödyllinen tehdä myös sillan tai tien perusparantamishankkeen toteutuksesta. Sopimus ja sen ehdoista hyväksyminen päätetään tiekunnan kokouksessa. Sopimuksessa käy ilmi mm. tiekunnalle tehtäväksi jäävät työt ja ehdoissa mm. tiekunnan rahallinen omavastuu. (1, s. 28.)

Ongelmana tällaisissa kuntien ja tiekuntien hoitosopimuksissa on ollut, että tiekuntien toiminta on hiipunut täysin, koska kunta ei ole vaatinut sitä toimimaan

yksityistielain mukaisesti tai vaatinut tiekuntaa kokoontumaan. Tällaisista teistä tulee ns. kunnanteitä. (1, s. 28.)

3.4 Kemera -tuki

Kemera (kestävän metsätalouden rahoituslaki) voi myöntää tukea uuden metsätien tekemiseen tai metsätien perusparantamiseen (1, s. 52).

Uuden metsätien tekemiseen myönnettävän rahoituksen edellytyksiä ovat, että tiellä voidaan liikennöidä ympäri vuoden ja liikenteestä yli puolet on metsäliikennettä. Lisäksi Metsäkeskuksen on täytynyt hyväksyä suunnitelma ennen toteutusta ja tien on oltava vähintään 500 m pitkä, jolloin vaikutusalue on noin 35ha (yleensä Etelä- ja Keski-Suomi) tai tien pituus vähintään 800 m, jolloin vaikutusalue on noin 55ha (yleensä Pohjois-Suomi). Tuki yhden tilan tiehankkeessa on noin 1010 - 2692 €/km. Pääsääntöisesti rahoitetaan vain yhteishankkeita. Tuki yhteishankkeissa on noin 20 - 40 % todellisista kustannuksista tai laina. Arvonlisävero peritään metsänomistajalta, mutta hankkeen suunnittelu- ja kustannukset korvataan. (8.)

Metsätien perusparantamisessa yhteishankkeen tuki on noin 40 - 60 % toteutuneista kustannuksista tai laina. Yhden tilan hankkeessa tuki on noin 1060 - 1884 €/km. Edellytykset rahoitukselle perusparantamishankkeessa ovat, että tie on rakennettu ympärivuotiseen käyttöön ja liikenteestä yli 40 % on metsäliikennettä. Lisäksi pysyvät tieoikeudet yksityistielain mukaisesti ja tien rakentamisesta on täytynyt kulua vähintään 20 vuotta sekä Metsäkeskuksen on täytynyt hyväksyä suunnitelma ennen toteutusta (8). Tulee huomioida, että tukea ei makseta tiekunnalle vaan yksittäisille tieosakkaille (1, s. 52).

4 Yksityisteiden kunnossapito

4.1 Yleistä

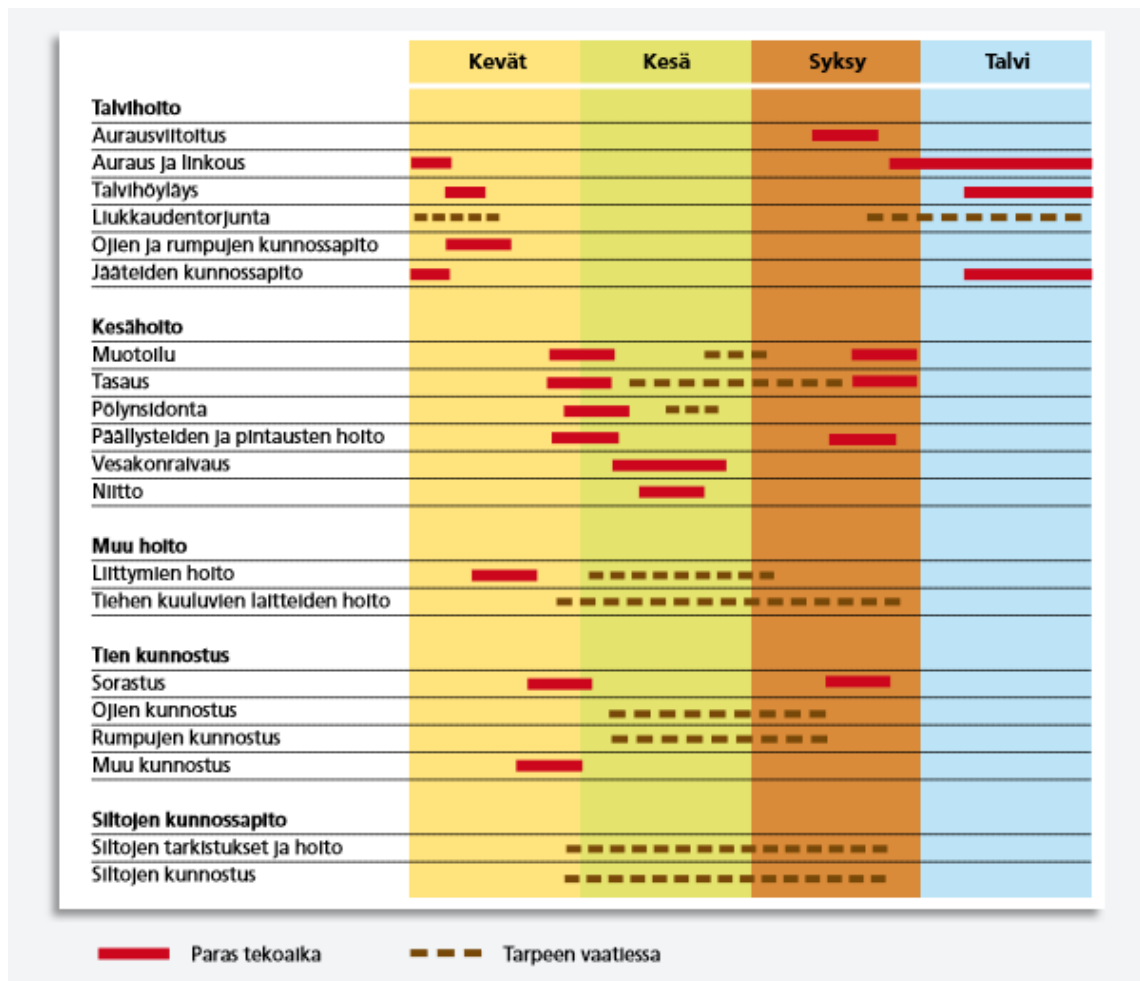
Kunnossapidolla tarkoitetaan teiden hoitamista ja kunnostusta. Teiden hoitamisella taataan päivittäinen turvallisuus ja liikennöitävyys. Kunnostustöillä taas pidetään yllä tien rakenteellista kuntoa ja käyttökelpoisuutta. Tien säännöllisen

ja hyvin hoidetun kunnossapidon ansiosta voidaan välttyä isoimmilta ja kalliimmilta parantamistoimilta. (2, s. 13.)

Hoitotyöt voidaan jakaa kesähoitoon, talvihoitoon ja muuhun hoitoon. Kesähoitoon kuuluvat tien tasaus, muotoilu, niitto, vesakonraivaus, päällysteiden ja pinnausten hoito sekä pölynsidonta. Talvihoitoon sisältyvät lumen poisto, jääteiden kunnossapito, liukkaudentorjunta, talvihöyläys, aurausviitoitus sekä ojien ja rumpujen talvikunnossapito. Muuhun hoitoon kuuluvat tiehen kuuluvien laitteiden hoito ja liittymien hoito. (2, s. 13.)

Kunnostustyöt pitävät sisällään ojien ja rumpujen kunnostuksen, tien sorastuksen ja muut kunnostustyöt, kuten routavaurioiden ehkäisemisen ja tulvavaurioiden korjauksen (2, s. 13).

Kunnostus- ja hoitotyöt toistuvat vuosittain samassa järjestyksessä ja tällöin puhutaan kunnossapidon vuosikierrosta. Työt tulee ajoittaa oikein, sääolosuhteita mukailten. Esimerkiksi pölynsidonta, sorastus, tasaus ja tien muotoilu tulee tehdä, kun tie on kostea kevään tai sateen jäljiltä. Rumpujen ja ojien kunnostus, siltojen korjaukset ja tarkastukset kannattaa taas tehdä, kun vesi on matalimmallaan eli kuivaan aikaan (2, s. 22). Kuviossa 1 on kunnostus- ja hoitotöiden suositeltavat toteuttamisajat yksityistiellä.



Kuvio 1. Kunnostus- ja hoitotöiden toteuttamisajat. (2, s. 22)

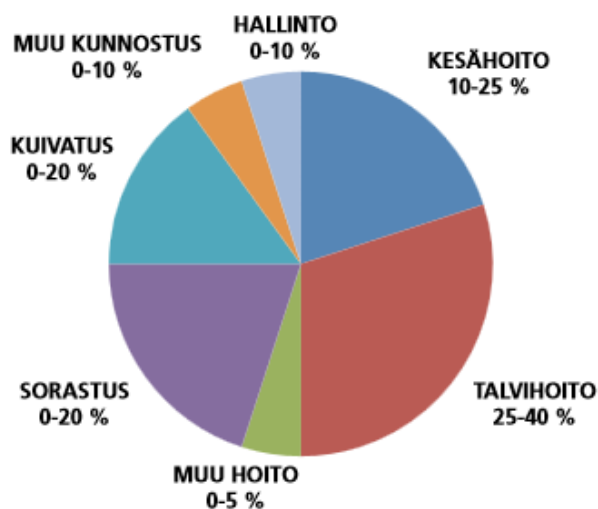
4.2 Kunnossapitokustannukset

Yksityisteiden kunnossapitokustannuksiin vaikuttavat hyvinkin monet asiat. Tällaisia vaikuttavia asioita ovat mm. tien liikennemäärä, tien merkitys, maaperän laatu, tien tavoiteltu laatutaso ja maantieteelliset sekä ilmastolliset olosuhteet. (1, s. 77.)

Kunnossapitokustannukset yksityisteillä vaihtelevat jonkin verran. Keskimäärin kustannukset ovat 500 - 1000 €/km. Vilkasliikenteisemmällä teillä kustannukset voivat olla paljonkin suuremmat ja vähäliikenteisemmällä vastaavasti pienemmät, noin 300 - 500 €/km. Kustannusten ollessa hyvin korkeat tai alhaiset, tulisi syy siihen selvittää. Liian alhaiset kustannukset saattavat johtua kunnossapidon laiminlyönnistä. Toki syynä alhaisiin kustannuksiin voi olla tieosakkaiden tekemä talkootyö. Suuret kunnossapitokustannukset voivat johtua mm. urakoitsijoi-

den ja materiaalien huonosta saatavuudesta, pitkistä kuljetusmatkoista tai korkealle asetetuista laatutavoitteista. (1, s. 78.)

Tieosakkaiden kannattaisi seurata vuosittain kunnossapitokustannuksien jakautumista eri työkokonaisuuksiin. Vaihtelut jakaumissa saattavat vaihdella vuosittain huomattavasti, esimerkiksi talven lumisuuden vuoksi. Jos kunnostustöiden osuus on jatkuvasti hyvin pieni, saattaa se olla merkki tien kunnossapidon laiminlyönnistä (2, s. 19). Kuviossa 2 on esimerkkitien kunnossapitokustannusten jakauma.



Kuvio 2. Esimerkkitien kunnossapitokustannusten jakauma. (2, s. 19.)

Tiekuntien välisellä yhteistyöllä eli yhteisten urakoiden teettämällä ja yhteisillä hankinnoilla on selvästi saatu tehoa tienpitoon ja säästöjä kustannuksissa. Yhteistyö tiekuntien välillä ei ole vielä kuitenkaan yleistä. (1, s. 79.)

4.3 Yksityistien parantaminen

Yksityistietä voidaan joutua parantamaan, vaikka kunnossapitotyöt olisikin hoidettu ja tehty oikein. Tarvetta yksityistien parantamiseen voi olla esimerkiksi, jos tien liikennemäärä on lisääntynyt tai tie on painunut, jolloin tien kantavuutta täytyy parantaa. (1, s. 85.)

Yksityistien parantamishanke muodostuu seuraavista asioista: hallinnollinen käsittely ja rahoitussuunnitelma, suunnittelu sisältäen mittaukset ja tutkimukset

sekä toteutus. Parantamishankkeesta päätetään tiekunnan kokouksessa. Tie-
kunnan kokouksessa päätetään myös mahdollisten avustusten hakemisesta. (1,
s. 85.)

Aivan pieniä hankkeita lukuun ottamatta, kannattaa hankkeen suunnittelussa
käyttää asiantuntijaa. Siltahankkeissa tulee aina käyttää asiantuntevaa silta-
suunnittelijaa. Itse hanke voidaan toteuttaa kokonaisurakkana, osaurakkana tai
tiekunnan omana työnä. Hankkeen koko ja vaativuus sekä tieosakkaiden ja tie-
kunnan resurssit vaikuttavat toteuttamistavan valintaan. Hankkeen saadessa
avustusta, toteuttamistapaan voi vaikuttaa avustusviranomaisen. (1, s. 86.)

5 Avustusjärjestelmä Lappeenrannan kaupungissa

Lappeenrannassa avustettavia yksityisteitä on yhteensä n. 600 km. Avustuksen
piirissä yksityisteitä on noin 270 kpl. Lappeenrannan kaupunki hoitaa kokonaan
yksityisteistä noin 33,5 km. Nykyinen avustusjärjestelmästä on ollut käytössä
kaupungilla jo vuodesta 1987 lähtien. (9.)

5.1 Yleistä avustusjärjestelmästä

Avustuksista Lappeenrannan kaupungissa päättää teknisen lautakunnan yksi-
tyistiejaosto. Avustusta haetaan kerran vuodessa ja avustuksen liitteenä tulee
olla tiliselvitys edeltävän vuoden menoista sekä kustannusarvio kuluvalta vuo-
delta. Vuosittain yksityistiejaosto suorittaa katselmuksia avustusta hakeneilla
teillä sekä tarvittaessa muita katselmuksia. Kun yksityistiejaosto on tarkistanut
hakemukset, kustannusarviot ja selvitykset edeltävän vuoden menoista sekä
suorittanut katselmukset, päättää se varatun määrärahan puitteissa avustuksien
maksamisesta. (9.)

Avustusten käyttöä valvotaan edellisessä kappaleessa mainittujen katselmuk-
sien sekä edeltävän vuoden menoista tehdyn tiliselvityksen avulla. Katselmuk-
sia tehdään tarvittaessa muulloinkin kuin vain keväällä. (9.)

5.2 Avustusperusteet

Jotta yksityistie on avustuskelpoinen, sen tulee olla pysyvän asutuksen pääsytie tai sillä tulee olla huomattava liikenteellinen merkitys, tien vähimmäispituus tulee olla 200 m, tien tulee olla henkilöautolla liikennöitävässä kunnossa koko vuoden. Lisäksi tiekunta tulee olla perustettu, jos tieosakkaita vähintään viisi. Tien ollessa muutoin valtion kunnossapitoavustuskelpoinen, tulee tiekunta perustaa, jos tieosakkaita on vähintään kolme. Lisäksi tiekunnan tulee hakea valtion kunnossapitoavustusta, jos edellytykset saamiseen ovat olemassa. (9.)

5.3 Avustuksen suuruus

Yksitystien saadessa valtionavustusta, ovat kaupungin avustus ja valtion avustus korkeintaan hyväksytyistä kunnossapitokustannuksista 90 %. Tien saadessa ainoastaan kaupungin avustusta, on se hyväksytyistä kunnossapitokustannuksista korkeintaan 90 %. Vuosittain avustuksen enimmäismäärästä päätetään ja huomioon otetaan kunnossapitovuoden olosuhteet. Avustuksista päätetään tapauskohtaisesti, kun kyseessä on erikoiskohteen kunnossapito. Yksitystiejaosto voi myös myöntää avustusta kunnossapitokaluston hankintaan, edellyttäen kuitenkin, että kalustolle löytyy tarpeeksi yhteistä käyttöä, esimerkiksi tiekuntien yhteiseen käyttöön tarkoitettu kalustohankinta. (9.)

5.4 Yksitystien rakentamisen ja parantamisen avustukset

Kaupunki myöntää avustuksia tien rakentamiseen ja parantamiseen. Tien varrella tulee olla pysyvää asutusta tai tietä käytetään liikenteellisesti muuhunkin tarkoitukseen, kuin vain tieosakkaiden liikenteeseen tai tietä käytetään säännöllisesti esimerkiksi elinkeinotoiminnan tavaroiden kuljetuksiin. Lisäksi kaupunki pitää lisäehtona avustuksen saamiselle, että tien tekemiseen haetaan valtion avustusta, jos edellytykset sen saamiseen ovat olemassa. (9.)

Avustuksen suuruuteen vaikuttaa tien liikenteellinen merkitys, tieverkollinen asema ja järkevä tienpito. Avustus määräytyy tarkemmin kuitenkin niin, että parannettavat tai paikallisteiksi rakennettavat tiet toteutettaisiin kokonaan kaupungin- ja valtionavustusten avulla. Liikenteellisesti merkittävillä teillä ja pysyvän asutuksen pääsytteillä kaupungin- ja valtionavustukset ovat toteutuneista kus-

tannuksista yhteensä 80 - 100 %. Edeltävän mukaan määräytyy avustus metsä-
teille, kuitenkin huomioiden miten tie palvelee pysyvää asutusta ja miten tiellä
on säännöllistä reittiliikennettä. (9.)

Yksityistiejaosto hyväksyy kustannusarviot, joiden perusteella avustukset mak-
setaan. Vuosittain varattavan määrärahan puitteissa maksetaan tekemisavus-
tuksia hakemusten perusteella. (9.)

5.5 Suunnittelun ja tietoimitusten avustus

Kaupunki avustaa suunnittelu- ja tietoimituskustannuksissa, noudattaen samoja
periaatteita, kuin tekemiskustannuksissa. Avustusta tietoimitusten osalta voi-
daan hakea, kun lasku tietoimituksesta on saatu. Pienissä suunnitteluhankkeis-
sa kaupunginavustus voidaan myöntää jälkikäteen hakemuksen perusteella.
Yksityistiejaoston on hyväksyttävä suunnitelma ennen avustuksen myöntämistä.
Suuremmissa suunnitteluhankkeissa avustuspäätös haetaan etukäteen. Hake-
mukseen tulee liittää jäljennökset tarjouksista, sopimusluonnoksesta sekä nime-
tä suunnittelija. Kaupunki valitsee suunnittelijan merkittävimmissä hankkeissa.
(9.)

6 Kyselytutkimus

Kyselytutkimus toteutettiin postitse lähetetyllä kyselylomakkeella sekä sähköi-
senä kyselyinä. Kyselytutkimus tehtiin perustuen jo aiemmin tehtyihin samankal-
taisesti tutkimuksiin. Vastausaikaa kyselyssä oli noin kolme viikkoa. Kysely lähe-
tettiin Lappeenrannan kaupungin alueen 275 yksityistielle. Kyselyyn vastasi 105
yksityistietä ja vastausprosentti oli 38 %. Kyselylomake löytyy liitteestä 1.

Kyselyn alussa kysyttiin yksityistien pituutta, tiellä asuvien osakkaiden määrää,
ympäri vuotisesti asuttujen kiinteistöjen määrää sekä tien vuotuisia tienhoitokus-
tannuksia. Yksityistien keskimääräinen pituus oli 2600 metriä, lyhimmillään kui-
tenkin 300 metriä ja pisimmillään 15 kilometriä. Tiellä asuvien osakkaiden mää-
rä keskimäärin oli 24. Vähimmillään osakkaita tiellä oli vain 1, kun taas enimmil-
lään osakkaita oli 183. Ympäri vuotisesti asuttujen kiinteistöjen määrä oli enim-
millään 65 kiinteistöä ja vähimmillään 1 kiinteistö. Keskimäärin ympäri vuotisesti

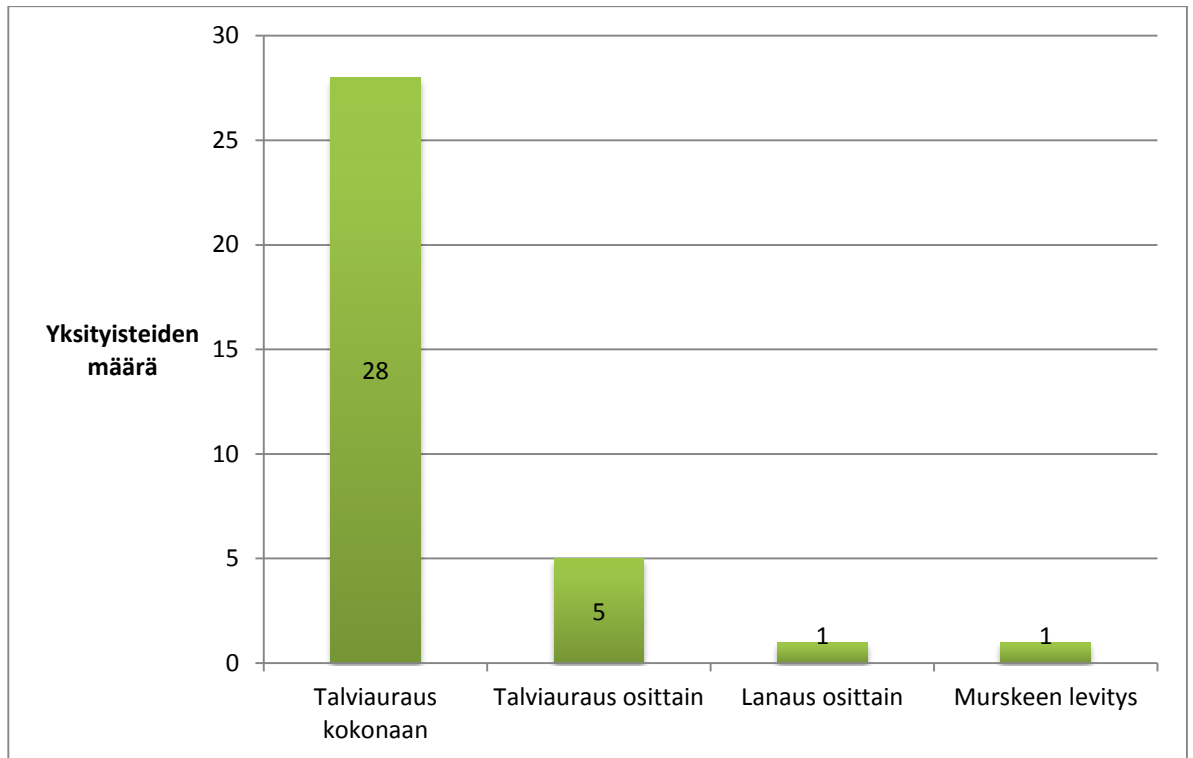
asuttuja kiinteistöjä oli 8. Vuotuiset tienhoitokustannukset vaihtelivat teiden välillä paljon, kustannuksien keskiarvo oli noin 2030 euroa vuodessa. Kustannukset vaihtelivat 200 euron ja 7000 euron välillä. Keskimäärin vuotuiset tienhoitokustannukset olivat noin 800 €/km.

Yksityisteistä 104 vastasi, että kunta avustaa tietä taloudellisesti. Ainoastaan yksi vastasi, ettei kunta avusta taloudellisesti.

Yksityisteistä 79 % vastasi, että tiekunta on perustettu, kun taas 21 % yksityisteistä ilmoitti, ettei tiekuntaa ole perustettu.

Jos tiekuntaa ei ollut perustettu, selvitettiin tulisiko sellainen perustaa ja oltaisiinko valmiita osallistumaan perustamisesta aiheutuviin kustannuksiin. Ainoastaan yksi vastaajista oli sitä mieltä, että tiekunta tulisi perustaa, kun taas loput 21 vastaajaa oli sitä mieltä, ettei tiekuntaa tulisi perustaa. Vastaajista 86 % ei ollut valmis osallistumaan tiekunnan perustamisesta aiheutuviin kustannuksiin.

Yksityisteistä 69 % vastasi hoitavansa tien kokonaan itse, joko teetättämällä työt urakoitsijalla tai tekemällä työt itse. Yksityisteistä 31 % hoitaa tiensä osittain, mikä tarkoittaa, että kunta osallistuu myös tien hoitoon. Kunta hoitaa osittain 33:a niistä yksityisteistä, jotka osallistuivat kyselyyn. Kuviosta 3 voi nähdä, että kunta hoitaa näiden 33 yksityistien talviaurauksen joko kokonaan tai osittain. Yksi vastaajista ilmoitti kunnan hoitavan aurauksen lisäksi tien lanauksen osittain ja yksi ilmoitti kunnan hoitavan murskeen levityksen talviaurauksen lisäksi.



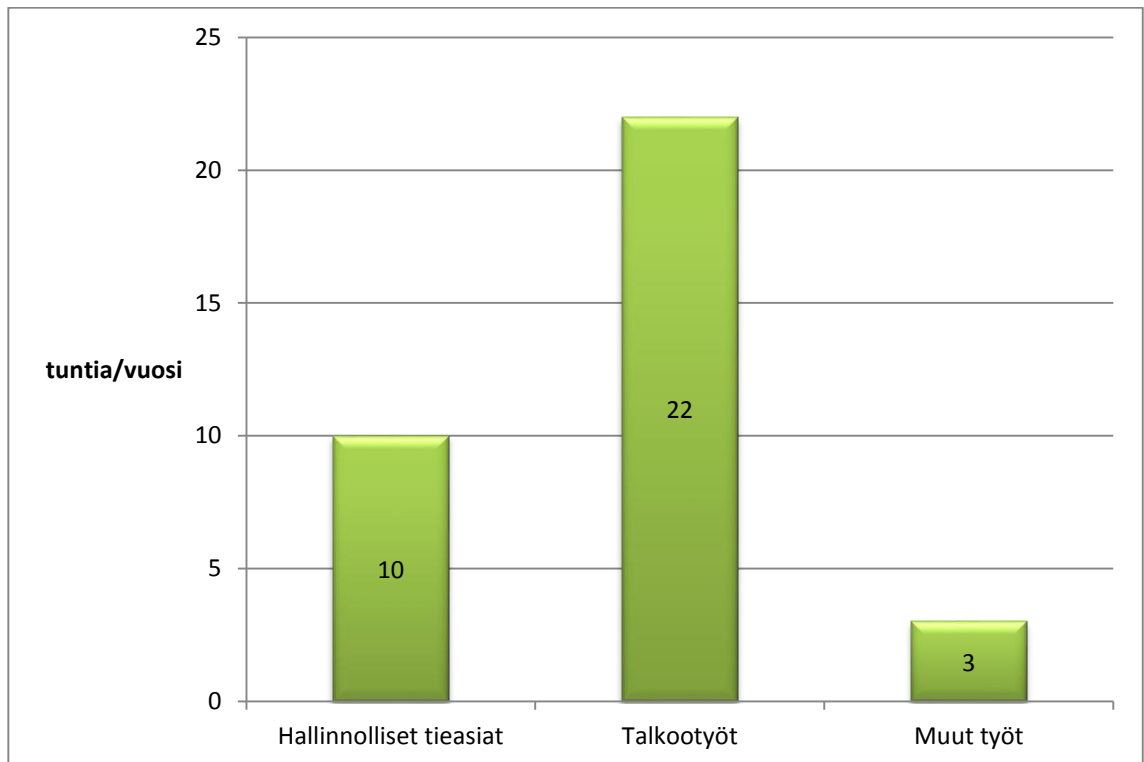
Kuvio 3. Kunnan tekemät hoitotoimenpiteet

Kyselytutkimuksessa selvitettiin mitä hoitotoimenpiteitä yksityistiellä tehdään talkootyönä tai tehdäänkö mitään. Yksityisteistä 83 % tekee joitakin hoitotoimenpiteitä talkootyönä, kun taas 17 % yksityisteistä ei tee talkootyönä mitään hoitotoimenpiteitä. Talkootyönä eniten tehdään vesakon raivausta, tien lanausta ja muita töitä, kuten aurasviitoitusta, kuoppien täyttämistä, ojitusta, rumpujen hoitoa sekä hallinnollisten asioiden hoitamista. Osa vastaajista tekee talkootyönä myös tien sorastuksen, talviaurauksen ja talvihiekoituksen.

Pääasiassa vastaajat olivat sitä mieltä, ettei oman työn osuus ollut kahden edellisen vuoden aikana lisääntynyt. Ne, jotka kokivat oman työn osuuden lisääntyneen, arvioivat syiksi mm. avustuksien vähäisyyden ja kustannuksien nousun ja siksi tehdään mahdollisimman paljon työstä itse. Yhtenä syynä pidettiin raskaan liikenteen ja metsäajojen lisääntymistä ja siitä aiheutunutta lisätyötä, kuten kuoppien täyttöä ja tien lanausta. Joissakin tapauksissa hoidettavan tien osuus oli kasvanut ja näin tuonut lisätyötä.

Kuviosta 4 ilmenee, kuinka monta tuntia keskimäärin osakkaat käyttävät vuodessa hallinnollisten asioiden, talkootöiden ja muiden asioiden hoitoon. Tähän

vastanneet yksityistiet arvioivat käyttävänsä aikaa vuodessa hallinnollisten asioiden hoitoon yhdestä tunnista 70 tuntiin, talkootöiden hoitoon puolesta tunnista 180 tuntiin sekä muiden asioiden hoitoon kahdesta tunnista kahdeksaan tuntiin.

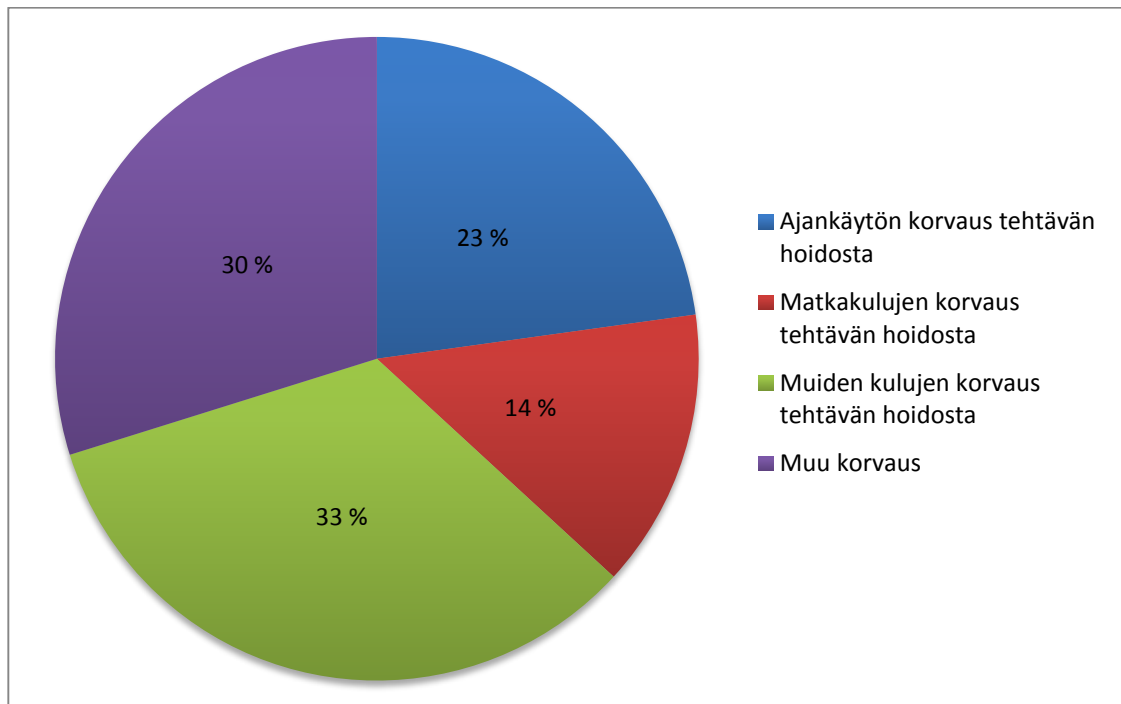


Kuvio 4. Osakkaiden tieasioihin käyttämä keskimääräinen tuntimäärä vuodessa

Yksityisteistä 78 % ilmoitti pitävänsä osakaskokouksia. Heistä lähes kaikki ilmoittivat sopivansa tien hoidosta ja luottamustehtävien hoidosta kokouksissa. Yli puolet vastaajista ilmoitti myös sopivansa kustannusten jaosta osakkaiden kesken. Muutamit vastasivat ratkovansa osakkaiden välisiä erimielisyyksiä sekä käsittelevänsä muita asioita kokouksissa. Muiksi asioiksi sanottiin mm. uusista kalustohankinnoista sopiminen ja tiekunnan kokousten yleisistä asioista sopiminen.

Tieasioiden hoidosta korvauksia ilmoitti saavansa 40 % yksityisteistä. Heistä vähän yli puolet, 53 % pitivät korvauksen määrää riittävänä. Kuviossa 5 on esitetty jakauma tieasioiden hoidosta saaduista korvauksista. Yleisin oli muiden kulujen korvaus tehtävän hoidosta. Kaksi muuta yleistä oli ajankäytön korvaus tehtävän hoidosta ja muu korvaus. Muuksi korvaukseksi ilmoitettiin esimerkiksi

puheenjohtajan, sihteerin ja rahastonhoitajan palkkio, puhelinkulut ja postituskulut.



Kuvio 5. Tieasioiden hoidosta saadut korvaukset

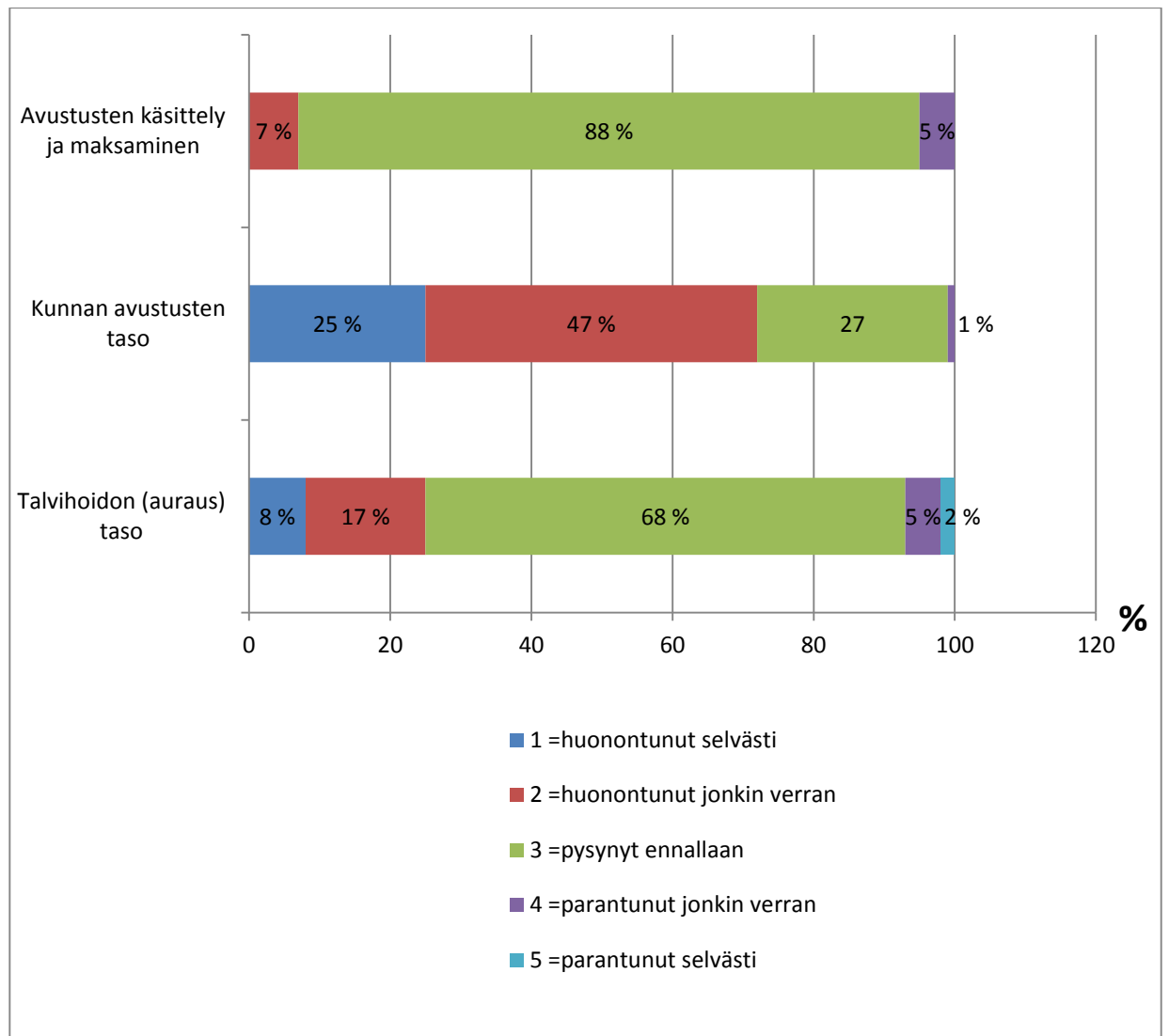
Yhteistyötä muiden yksityisteiden kanssa ilmoitti tekevänsä 27 % vastaajista. Yhteistyö ilmeni yleisimmin yhteisellä kalustolla. Vastaajista yli puolelta löytyi yhteinen tielana ja muutamalta yhteinen tiehöylä. Muissa tapauksissa yhteistyö ilmeni niin, että tien hoidossa käytetään saman urakoitsijan/urakoitsijoiden palveluita tai sovitetaan urakoitsijoiden tilauksia samalle päivälle.

Tieosakkailta kysyttiin kyselyssä osakkaiden käytössä olevasta kunnossapitolustosta ja lähes kaikilta löytyi jotakin kalustoa. Ainoastaan 12 % vastasi, ettei tieosakkailta löydy kunnossapitoon soveltuvaa kalustoa. Tieosakkailta löytyi mm. traktoria, lumilinkoa, lumiauraa, niittokonetta, lanaa, kaivuria, pyöräkuormaajaa, tiehöylää ja muuta pientä kalustoa, kuten moottorisahaa ja raivaussahaa.

Kyselyn avulla haluttiin myös selvittää, minkälaiseksi tieosakkaat arvioivat tien kunnon. Keskimäärin tien kuntoa pidettiin vähintään tyydyttävänä. Suurin osa vastasi tien kunnon olevan kuitenkin melko hyvä. Yksi vastaajista piti tien kuntoa erittäin hyvänä, mutta kukaan ei arvioinut tien kuntoa erittäin huonoksi. Tien

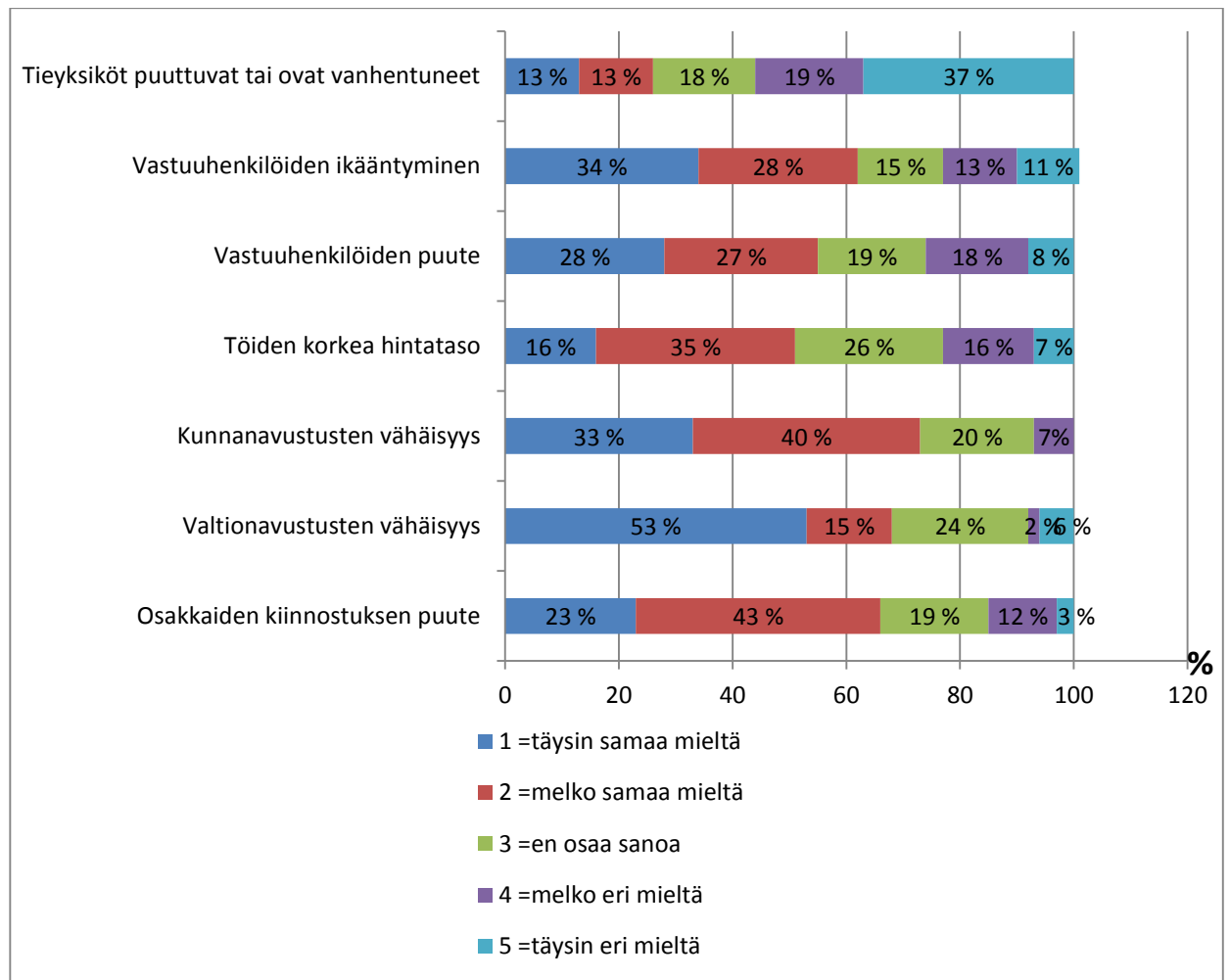
runkorakenteita arvioitiin erittäin hyvästä erittäin huonoon. Ojien ja rumpujen sekä pintakerroksen kuntoa arvioitiin erittäin hyvästä melko huonoon. Tien keshoidon tasoa arvioitiin erittäin hyvästä melko huonoon, keskimäärin kuitenkin tasoa pidettiin melko hyvänä. Talvihoidon eli aurauksen tasoa vastaajat arvioivat erittäin hyvästä erittäin huonoon. Vastaajista 14 % piti talvihoidon tasoa erittäin huonona tai melko huonona. Keskimäärin talvihoidon tasoa pidettiin kuitenkin melko hyvänä.

Kuviossa 6 on esitetty yksityisteiden mielipiteitä siitä, miten heidän mielestään talvihoidon eli aurauksen, kunnan avustusten, avustusten käsittelyn ja maksamisen taso on muuttunut kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana. Kuviosta näkee, että suurin osa vastaajista ei ole kokenut muutosta talvihoidon tasossa tai avustusten käsittelyssä ja maksamisessa. Sen sijaan lähes puolet vastasivat kunnan avustusten tason huonontuneen jonkin verran. Vastaajista 27 % oli sitä mieltä, että avustusten taso on pysynyt ennallaan ja 26 % vastasi avustusten huonontuneen selvästi. Ainoastaan 1 % vastaajista koki avustusten parantuneen jonkin verran.



Kuvio 6. Yksityisteiden mielipiteet asioiden kehittymisestä kahden viimeksi kulluneen vuoden aikana

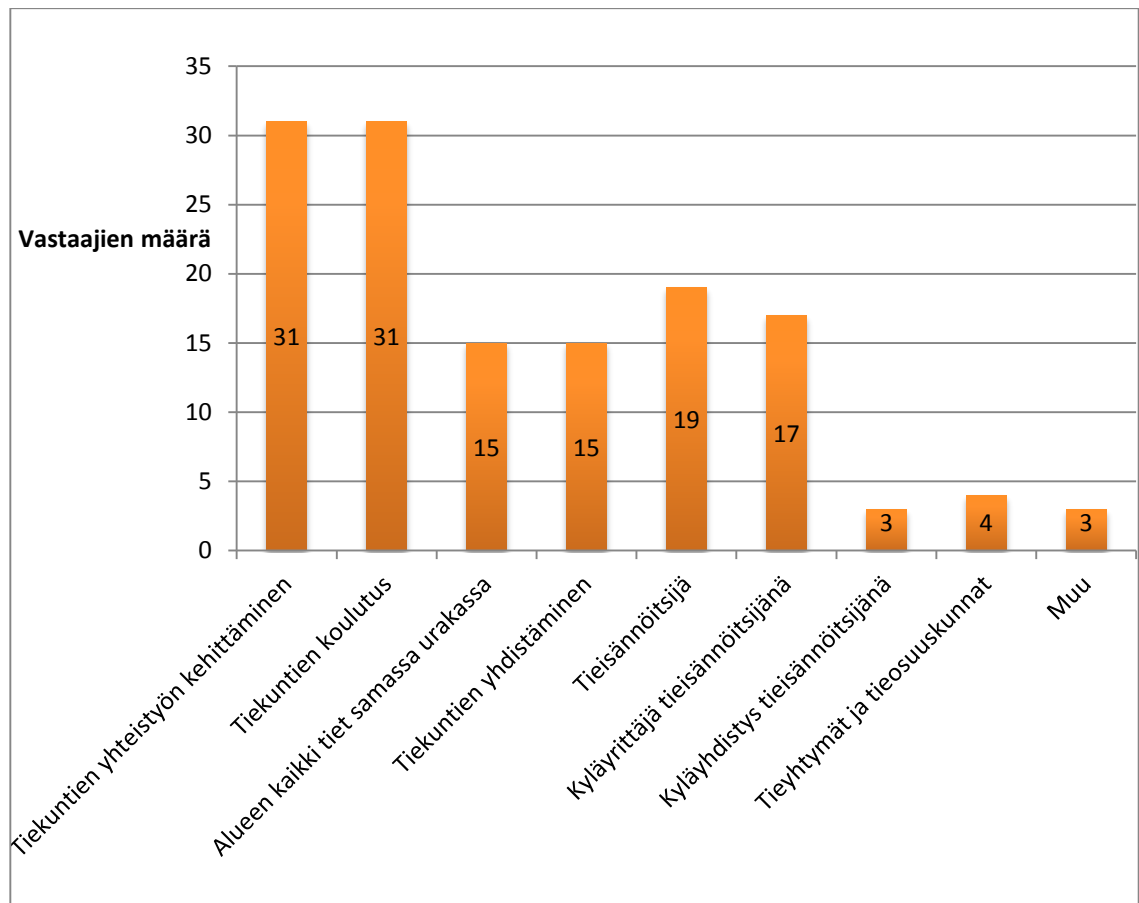
Kyselyssä esitettiin tien hoidon kannalta keskeisiä ongelmia ja yksityisteitä pyydettiin vastaamaan, ovatko he väittämän kanssa samaa mieltä vai eri mieltä. Kuviossa 7 on eriteltä väittämät ja vastaustulokset. Enemmistö piti ongelmina vastuuhenkilöiden puutteen ja ikääntymisen, töiden korkean hintatason, kunnan sekä valtionavustusten vähäisyyden ja osakkaiden kiinnostuksen puutteen. Sen sijaan yksityistiet eivät pitäneet ongelmana tieyksiköiden puuttumista tai vanhentumista. Kysymyksessä oli myös mahdollista lisätä jokin muu ongelma tien hoidon kannalta ja vastauksissa tuli esille osakkaiden väliset erimielisyydet sekä se, etteivät osakkaat osallistu kokouksiin.



Kuvio 7. Esitetyt väittämät ja vastausjakaumat

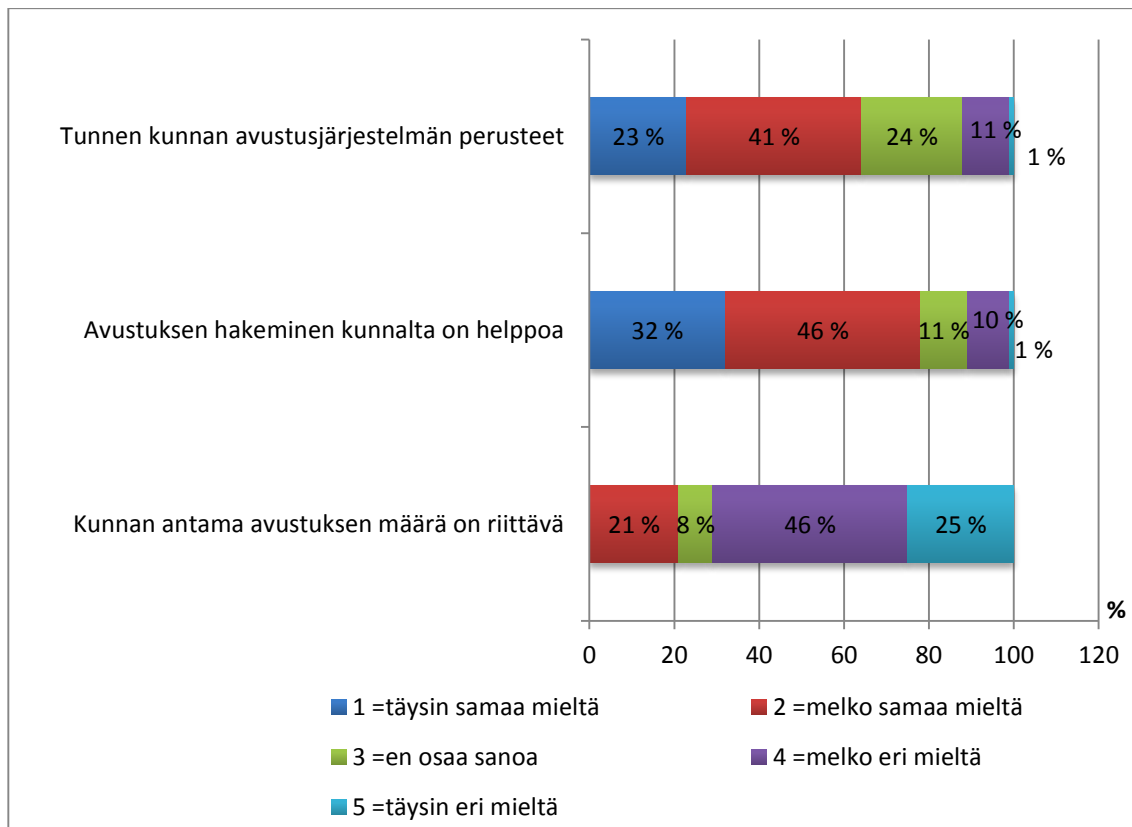
Kysyttäessä yksityisteiltä, mitä parannustoimenpiteitä tie kaipaisi eniten, vastasi yli puolet tärkeimmäksi tien rakenteen parantamisen. Myös vesakon raivausta sekä tien kuivatuksen parantamista pidettiin tärkeänä. Vastajat vastasivat tien kaipaavan vähiten parannustoimenpiteistä asfalttipäällystettä ja valaistusta.

Kuviossa 8 on esitetty vastaajien mielipiteet siitä, miten yksityisteiden hallinnointia voitaisiin parhaiten kehittää. Vastajat kannattivat eniten tiekuntien yhteistyön kehittämistä sekä tiekuntien koulutusta. Vähiten kannatusta sai kyläyhdistys tieisännöitsijänä sekä tieyhtymät ja tieosuuskunnat. "Muu" -kohdassa vastattiin, että hallinnointia voitaisiin parhaiten kehittää, jos tieosakkaiden kiinnostus asioita kohtaa olisi korkeampi. Lisäksi vastattiin, että toimintaan tulisi saada mukaan nuoria opettelemaan asioita.



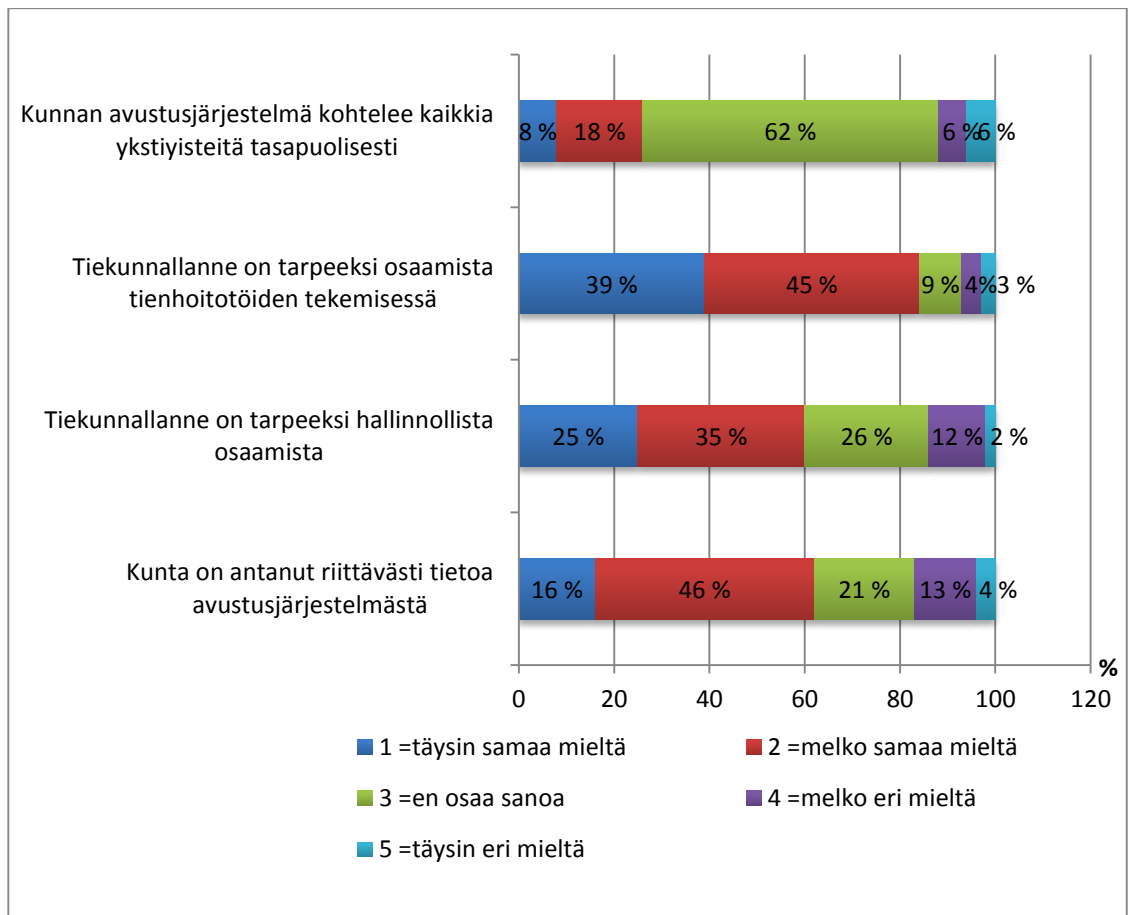
Kuvio 8. Hallinnoinnin parantamisehdotukset

Yksityisteistä yhteensä 71 % vastasi olevansa melko eri mieltä tai täysin eri mieltä siitä, että kunnan antama avustuksen määrä on riittävä. Vastaajista 21 % oli melko samaa mieltä, että kunnan avustus on riittävä. Vastaajista yhteensä 78 % vastasi olevansa täysin samaa mieltä tai melko samaa mieltä siitä, että avustuksen hakeminen kunnalta on helppoa. Väitteen kanssa vastaajista 11 % oli melko eri mieltä tai täysin eri mieltä. Yksityisteiltä kysyttiin tuntevatko he kunnan avustusjärjestelmän perusteet ja vastaajista täysin samaa mieltä tai melko samaa mieltä oli yhteensä 64 %. Kysymykseen 24 % ei osannut vastata. Vastauksien jakauma näkyy tarkemmin kuviossa 9.



Kuvio 9. Jakauma yksityisteiden mielipiteistä

Vastaajista yhteensä yli puolet olivat täysin samaa mieltä tai melko samaa mieltä siitä, että yksityistiellä on tarpeeksi hallinnollista osaamista ja tarpeeksi osaamista tienhoitotöiden tekemisessä. Täysin samaa mieltä tai melko samaa mieltä vastaajista oli 62 %, kysyttäessä onko kunta antanut riittävästi tietoa avustusjärjestelmästä. Väitteen kanssa täysin eri mieltä oli vastaajista 4 %. Yksityisteistä 62 % ei osannut vastata siihen, kohteleeke kunnan avustusjärjestelmä kaikkia yksityisteitä tasapuolisesti. Lisäksi niiltä yksityisteiltä, joita kunta hoitaa osittain tai kokonaan, kysyttiin tekeekö kunta tarpeeksi usein hoitotoimenpiteitä ja onko kunnan hoitama tie hyvässä kunnossa. Keskimäärin vastaajat olivat melko eri mieltä siitä, että kunta tekee tarpeeksi hoitotoimenpiteitä. Puolet vastaajista ei osannut sanoa, onko kunnan hoitama tie hyvässä kunnossa. Vastauksien tarkemmat jakaumat ovat kuviossa 10.



Kuvio 10. Vastausjakauma mielipiteistä

Pääasiassa vastaajat olivat sitä mieltä, että tieosakkaiden kannalta on edullisempää niin, että kunta avustaa ja tieosakkaat itse hoitavat tien tai teetättävät työt urakoitsijalla. Ainoastaan vastaajista 5 % pitäisi tieosakkaiden kannalta edullisempänä vaihtoehtona, jossa kunta hoitaa tien ja tieosakkaat osallistuvat vain kustannuksiin. Myöskin lähes kaikki olivat sitä mieltä, että tiestön kannalta on parempi, että kunta avustaa, jolloin tieosakkaat hoitavat tien itse tai teetättävät työt urakoitsijalla. Vastaajista 10 % näki parempana vaihtoehtona tien kannalta, että kunta hoitaa, jolloin tieosakkaat osallistuvat vain kustannuksiin.

Kysyttäessä, miten yksityisteiden avustusjärjestelmää voitaisiin muuttaa tasapuolisemmaksi kaikkia yksityisteitä kohtaan, vastattiin siihen hyvin monenlaisilla kommentteilla. Monien vastauksista kuitenkin nousi esille se, että avustuksissa tulisi ottaa huomioon läpikulkuliikenne. Muutamit ehdottivat, että avustuksen määrän tulisi määräytyä tien pituuden ja asutuksen mukaan. Muita ehdotuksia

olivat mm. tiekuntien yhdistäminen, rahallisen avustuksen lisäksi tienhoidon ammattilaisen apua tai tukea.

Yksityistieasioiden hoidossa hyväksi koetaan avustuksen hakemisen helppous, vapaaehtoisuus tiekunnan suhteen sekä se, että ylipäätään avustetaan rahallisesti. Hyväksi asioiksi yksityistieasioiden hoidossa koetaan myös mm. tieosakkaiden välinen sopuisuus, tieosakkaiden oleminen vastuussa ja näin vaadittaviin tienhoitotoimenpiteisiin reagoidaan heti. Hyväksi koetaan myös, että voidaan vaikuttaa asuinympäristöön sekä päätösvalta, eli voidaan itse päättää tienpitoon liittyvät asiat. Lisäksi monet kommentoivat yksityistieasioiden hoidon lujittavan yhteisöllisyyttä. Nykyistä avustuskäytäntöä pidetään toimivana ja se tulisi säilyttää ennallaan.

Kyselyn loppuun oli mahdollista vielä kommentoida avustusjärjestelmää. Tässä kohdassa nousi esille jälleen avustusten vähäisyys. Monet pitivät kuitenkin tärkeänä, että avustuksia saadaan, mutta rahaa tarvittaisiin enemmän, jotta tie pystytään pitämään hyvässä kunnossa. Niin kuin edellisessä kappaleessa jo mainittiin, ehdotettiin tiekuntien yhdistämistä kustannuksien säästämiseksi. Avustuksen lisätarvetta perusteltiin myös tieosakkaiden ikääntymisellä, koska talkootöitä ei voida tehdä niin paljon kuin ennen. Tässä kohdassa kommentoitiin myös tieosakkaiden toive saada tienhoidossa opastusta ja apua, esimerkiksi ehdotuksia tienhoitotoimenpiteistä, mitä kyseinen tie tarvitsisi. Muita yleisiä kommentteja olivat mm. ehdotus avustuksien hakemisesta kahden vuoden välein, koska silloin tienhoidollisia asioita voitaisiin suunnitella hyvin ennakkoon. Lisäksi avustusjärjestelmän tulisi olla enemmän tieosakkaiden omaa toimintaa tukevaa ja näin välttyttäisiin töiden korkeilta hinnoilta. Muutamat ehdottivat avustushakemuksessa joidenkin yksiköiden muuttamista. Esimerkkinä tästä kommentoitiin, että soran määrä avustushakemuksessa pitää merkitä kuutiometreinä eli m³, mutta sora myydään tonneina eli laskukin tulee tonneina, joten määriä on vaikea sanoa.

Näiden kolmen viimeisen kysymyksen perusteella vastaajat pitivät ehdottoman tärkeänä, että jatkossakin avustusjärjestelmä tullaan säilyttämään sekä myöskin vapaaehtoisuus tiekunnan suhteen.

7 Johtopäätökset

Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää yksityisteiden avustusjärjestelmiä sekä selvittää avustusjärjestelmää tarkemmin Lappeenrannan kaupungissa. Kyselytutkimuksen avulla tutkittiin kunnan osaa yksityisteiden tienpidon eri osa-alueilla sekä yksityisteiden mielipiteitä avustusjärjestelmästä. Tarkoituksena oli selvittää miten avustusjärjestelmää voitaisiin muuttaa paremmaksi ja tasapuolisemmaksi kaikkia yksityisteitä kohtaan, jotta hyvässä kunnossa olevat yksityistiet pysyisivät hyvässä kunnossa ja huonossa kunnossa olevat saataisiin kunnostettua hyvään kuntoon.

Kyselyyn vastanneiden määrässä jäätiin alle puolen, mutta vastausprosenttiin oltiin kuitenkin suhteellisen tyytyväisiä. Kysely tehtiin postikyselynä sekä sähköisenä kyselynä. Selvästikin suositumpaa oli vastata kyselyyn paperisella kyselylomakkeella.

Pääsääntöisesti vastaajat vastasivat kyselyn kaikkiin kysymyksiin. Eniten jätettiin vastaamatta lomakkeen viimeisiin avoimiin kysymyksiin. Joihinkin kysymyksiin vastaamatta jättäminen saattoi osaltaan johtua kysymyksen asettelusta. Monet kysymykset esitettiin niin, että puhuttiin yksityisteistä yleisesti järjestäytyneenä eli tiekuntana. Järjestäytymättömät yksityistiet saattoivat näin ollen ajatella, että kysymys on ainoastaan suunnattu tiekunnallisille yksityisteille, vaikka kysymyksellä tarkoitettiin järjestäytyneitä sekä järjestäytymättömiä yksityisteitä.

Tutkimuksessa selvisi, että vastanneista yksityisteistä kunta avustaa taloudellisesti lähes kaikkia. Ainoastaan yksi vastasi, ettei kunta avusta taloudellisesti. Taloudellisen avustuksen lisäksi yksityisteistä 33 ilmoitti kunnan hoitavan osittain tietä. Kunnan tekemä hoitotoimenpide kaikilla 33 yksityistiellä on talviauraus kokonaan tai osittain. Talviaurauksen lisäksi kunta hoitaa yhden tien lanauksen osittain sekä yhden tien murskeen levityksen.

Avustuksien määrää yksityistiet pitävät vähäisinä, mikä tietenkin johtuu siitä, että viime vuosina kunta sekä valtio ovat leikanneet avustusmäärärahoja tai tiukentaneet avustuskriteerejä. Avustukset ovat yksityisteille huomattava apu, ilman avustuksia tien kunnossapitokustannukset olisivat kohtuuttomat tieosakkaille. Tieosakkaat tekevät itse mahdollisimman paljon tienhoitotoimenpiteitä,

koska urakoitsijoita on vähän tarjolla ja töiden kustannukset ovat kalliit. Tämä myöskin selittää osaltaan sitä, kuinka lähes jokainen kyselyyn vastaaja vastasi tieosakkailta löytyvän tien kunnossapitokalustoa.

Monet pitävät parempana vaihtoehtona, että kunta avustaa ja yksityistie itse hoitaa tien tai teetättää työn urakoitsijalla kuin että kunta hoitaa ja tiekunta osallistuisi vain kustannuksiin. Tieosakkaat haluavat itse vaikuttaa tienhoitotoimenpiteisiin ja tieosakkaiden ollessa vastuussa, nähdään hyvänä asiana, että vaadittaviin tienhoitotoimenpiteisiin reagoidaan välittömästi. Tieosakkaat haluavat jatkossakin säilyttää päätösvaltaa.

Lappeenrannan kaupungin avustusehtona ei tarvitse olla tiekuntaa perustettuna, mikäli tieosakkaita on alle viisi. Kyselyyn vastanneet tiekunnattomat yksityistiet pitävät tärkeänä, että jatkossakin säilytetään vapaaehtoisuus tiekunnan suhteen. Se on hyvin ymmärrettävää, varsinkin jos tieasioihin liittyvät asiat hoituvat yksimielisesti eikä riitoja ole.

Kyselyssä yksi tärkeimmäksi huomioksi nousi läpikulkuliikenne. Läpikulkuliikennettä ei tällä hetkellä huomioida mitenkään avustuksien jaossa. Kyselyssä ilmeni esimerkiksi, että joitakin yksityisteitä käyttävät paljon turistit, koska navigaattorit neuvovat kyseisen reitin. Tällainen voi tuoda huomattavan lisäkuormituksen yksityistielle ja tästä seurauksena tienpitokustannukset saattavat nousta, mutta avustuksen määrässä sitä ei huomioida.

Kyselyssä nousi esille myös joidenkin tieosakkaiden toive saada tieammattilaiselta opastusta ja apua tienhoitotoimenpiteissä. Tieosakkaat tekevät tienhoitotoimenpiteistä mahdollisimman paljon itse. Sen takia tieammattilaisen opastus töiden tekemisessä ja ehdotuksien tekeminen tarvittavista tienhoitotoimenpiteistä olisi yksi yksityistien omaa toimintaa kannustavista tekijöistä.

Tutkimuksen tuloksena voidaan siis pitää, että avustusten tasoa tulisi korottaa, jotta hyvässä kunnossa olevat yksityistiet pystytään pitämään hyvässä kunnossa ja tyydyttävässä tai huonossa kunnossa olevat yksityistiet saataisiin kunnostettua hyvälle tasolle. Tällä hetkellä yksityistiet ovat keskimäärin vähintään tyydyttävässä kunnossa, mutta miten teiden kunnan käy, jos avustuksia tullaan jatkossa vielä leikkaamaan tai avustuskriteerejä tiukentamaan? Avustusjärjes-

telmää tulisi muuttaa tasapuolisemmaksi kaikkia yksityisteitä kohtaan niin, että läpikulkuliikenne huomioitaisiin avustuksissa, koska joillakin yksityisteillä sillä voi olla hyvinkin suuri vaikutus tien kuntoon.

Yksityistiet ovat meille hyvin tärkeitä. Lähes joka päivä näiltä yksityisteiltä kuljetetaan käyttöömme elinkeinotoiminnan kannalta tärkeitä tuotteita. Yksityisteiden hyvä ja turvallinen liikennöitävyys on tärkeää ja jotta se on mahdollista, täytyy yksityisteiden kunnossapidosta huolehtia. Avustuksien avulla ja tieosakkaiden panostuksella tämä onnistuu.

Kuviot

Kuvio 1. Kunnostus- ja hoitotöiden toteuttamisajat, s. 14

Kuvio 2. Esimerkkien kunnossapitokustannusten jakauma, s. 15

Kuvio 3. Kunnan tekemät hoitotoimenpiteet, s. 20

Kuvio 4. Osakkaiden tieasioihin käyttämä keskimääräinen tuntimäärä vuodessa, s. 21

Kuvio 5. Tieasioiden hoidosta saadut korvaukset, s. 22

Kuvio 6. Yksityisteiden mielipiteet asioiden kehittymisestä kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana, s. 24

Kuvio 7. Esitetyt väittämät ja vastausjakaumat, s. 25

Kuvio 8. Hallinnoinnin parantamisehdotukset, s. 26

Kuvio 9. Jakauma yksityisteiden mielipiteistä, s. 27

Kuvio 10. Vastausjakauma mielipiteistä, s. 28

Lähteet

1. Hämäläinen, E. 2013. Yksityisteiden hallinto, tiekunta ja tieosakas 2013. Kerava: Suomen tieyhdistys.
2. Hämäläinen, E. & Rahja, J. 2012. Yksityistien kunnossapito, kunnossapitotöiden suunnittelun ja toteuttamisen perusteet. Kerava: Suomen tieyhdistys.
3. Fagerlund, M. 1998. Tiekunta. Helsinki: Suomen Kuntaliitto.
4. Liikennevirasto 2010. Yksityisteiden valtionavustukset. Liikenneviraston ohjeita 29/2010. Helsinki 2010. http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2010-29_yksityisteiden_valtionavustukset_web.pdf. Luettu 8.2.2015.
5. Alueelliset yksityistiepäivät. Imatra 2015.
7. Lappeenrannan kaupungin kotisivut. Yksityistiet. <http://www.lappeenranta.fi/Suomeksi/Palvelut/Tontti-ja-kartastopalvelut/Yksityistiet>. Luettu 28.3.2015.
8. Metsäkeskus. Tuki metsäautoteille. <http://www.metsakeskus.fi/tuki-metsaautoteille#.VSfA7ZVxnIU>. Luettu 10.4.2015.
9. Tilli, Mervi 2015. Sähköpostikeskustelu 29.4.2015. Lappeenrannan kaupunki.

YKSITYISTIET 2015 -kysely

1. Yksityistien pituus: _____ metriä

2. Tiellä osakkaita: _____ kpl

3. Ympärivuotisesti asuttuja kiinteistöjä: _____ kpl

4. Mitkä ovat tienne vuotuiset tienhoitokustannukset? _____

5. Avustaako kunta taloudellisesti yksityistietänne? Kyllä Ei

6. Onko tiekunta perustettu? Kyllä Ei

7. Jos tiekuntaa ei ole perustettu, tulisiko sellainen mielestänne perustaa?

Kyllä

Ei

8. Jos tiekunta perustetaan, oletteko valmis osallistumaan perustamisesta aiheutuviin kustannuksiin?

Kyllä

Ei

9. Hoitaako kunta yksityistienne? Kyllä Ei

10. Jos kunta hoitaa yksityistietänne, niin miten?

Kunta hoitaa kokonaan

Kunta hoitaa vain osan

11. Jos kunta hoitaa vain osan, niin mitä?

Vesakon raivaus

Lanaus

Sorastus

Talviauraus

Muu, mikä? _____

12. Hoitaako tiekunta yksityistietä?

Kyllä Ei

13. Jos tiekunta hoitaa yksityistienne, niin miten?

Tiekunta hoitaa kokonaan

Tiekunta hoitaa vain osan

14. Jos tiekunta hoitaa vain osan, niin mitä?

Vesakon raivaus

Lanaus

Sorastus

Talviauraus

Muu, mikä? _____

15. Mitä hoitotoimenpiteitä tehdään talkootyönä?

Vesakon raivaus

Lanaus

Sorastus

Talviauraus

Muu, mikä: _____

16. Kuinka paljon arvioitte osakkaiden käyttävän aikaa yksityistieasioiden hoitoon vuodessa?

Hallinnolliset tieasiat _____ tuntia/vuosi

Talkootyöt _____ tuntia/vuosi

Muuta työtä, mitä? _____

17. Onko tiekunnan oman työn osuus lisääntynyt viimeisen kahden vuoden aikana?

Ei

Kyllä, miten?

18. Pidetäänkö tiekunnan osakaskokouksia?

- Kyllä
- Ei

19. Jos kokouksia pidetään, mitä asioita tiekokouksissa käsitellään?

- Sovitaan tien hoidosta
- Sovitaan kustannusten jaosta osakkaiden kesken
- Sovitaan luottamustehtävien hoidosta
- Ratkotaan osakkaiden välisiä erimielisyyksiä
- Muut asiat, mitkä?

20. Maksetaanko tieasioiden hoidosta korvauksia?

- Kyllä
- Ei

21. Jos korvausta maksetaan, onko se mielestänne riittävä?

- Kyllä
- Ei

22. Tieasioiden hoidosta saadut korvaukset?

- Ajankäytön korvaus tehtävän hoidosta
- Matkakulujen korvaus tehtävän hoidosta
- Muiden kulujen korvaus tehtävän hoidosta
- Muu korvaus, mikä?

23. Onko tiekunnalla yhteistyötä muiden teiden-/kuntien kanssa?

- Ei
- Kyllä, minkälaista?

24. Löytyykö tieosakkailta yksityistien kunnossapitoon soveltuvaa kalustoa?

- Traktori
- Lumilinko
- Niittokone
- Lana
- Muuta kunnossapitokalustoa, mitä?

- Tieosakkailla ei ole kunnossapitoon soveltuvaa kalustoa

25. Minkälainen on tienne kunto? Ympyröikää arvo, joka parhaiten kuvaa tienne yleistä kuntoa.

1=erittäin hyvä 2=melko hyvä 3=tyydyttävä 4=melko huono 5=erittäin huono

Pintakerros	1	2	3	4	5
Tien runkorakenteet	1	2	3	4	5
Ojat ja rummut	1	2	3	4	5
Tien kesähoidon taso	1	2	3	4	5
Talvihoidon (auraus) taso	1	2	3	4	5

26. Miten seuraavat asiat ovat muuttuneet kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana?

1=huonontunut selvästi 2=huonontunut jonkin verran 3=pysynyt ennallaan 4= parantunut jonkin verran 5=parantunut selvästi

Talvihoidon (auraus) taso	1	2	3	4	5
Kunnan avustusten taso	1	2	3	4	5
Avustusten käsittely ja maksaminen	1	2	3	4	5

27. Alla on lueteltu tienne hoidon kannalta keskeisiä ongelmia. Oletteko väittämän kanssa samaa mieltä vai erimieltä?

1= täysin samaa mieltä 2=melko samaa mieltä 3=en osaa sanoa 4=melko eri mieltä 5=täysin eri mieltä

Osakkaiden kiinnostuksen puute	1	2	3	4	5
Valtionavustusten vähäisyys	1	2	3	4	5
Kunnanavustusten vähäisyys	1	2	3	4	5
Töiden korkea hintataso	1	2	3	4	5
Vastuuhenkilöiden puute	1	2	3	4	5
Vastuuhenkilöiden ikääntyminen	1	2	3	4	5
Tieyksiköt puuttuvat tai ovat vanhentuneet	1	2	3	4	5
Muu, mikä? _____	1	2	3	4	5

28. Mitä parannustoimenpiteitä tienne kaipaa eniten? Laittakaa vaihtoehdot tärkeysjärjestykseen 1-7. (1=tärkein, 7=vähiten tärkeä)

- Valaistus
- Asfalttipäällyste
- Liukkaudentorjunta
- Tien rakenteen parantaminen
- Kuivatuksen parantaminen
- Vesakon raivaus
- Muu, mikä? _____

29. Ympyröikää mielipidettänne vastaava vaihtoehto.

1=täysin samaa mieltä 2=melko samaa mieltä 3=en osaa sanoa 4=melko eri mieltä 5=täysin eri mieltä

Kunnan antama avustuksen määrä

on riittävä. 1 2 3 4 5

Avustuksen hakeminen kunnalta

on helppoa. 1 2 3 4 5

Tunnen kunnan avustusjärjestelmän

perusteet. 1 2 3 4 5

Kunta on antanut riittävästi tietoa

avustusjärjestelmästä. 1 2 3 4 5

Tiekunnallanne on tarpeeksi

hallinnollista osaamista. 1 2 3 4 5

Tiekunnallanne on tarpeeksi

osaamista tienhoitotöiden tekemisessä. 1 2 3 4 5

Kunnan avustusjärjestelmä kohtelee

kaikkia yksityisteitä tasapuolisesti. 1 2 3 4 5

Vastatkaa seuraaviin kahteen kysymykseen vain, jos kunta hoitaa yksityistietänne.

Kunnan hoitama tie on hyvässä

kunnossa. 1 2 3 4 5

Kunta tekee tarpeeksi usein

tienhoitotoimenpiteitä. 1 2 3 4 5

30. Kunnan seuraavista tavoista näkisitte tiekunnan kannalta edullisemmaksi?

Kunta hoitaa, tiekunta osallistuu vain kustannuksiin.

Kunta avustaa, jolloin tiekuntaa hoitaa tien itse tai teetättää työn urakoitsijalla.

31. Kunnan seuraavista tavoista näkisitte tiestön kannalta parhaimmaksi?

Kunta hoitaa, tiekunta osallistuu vain kustannuksiin.

Kunta avustaa, jolloin tiekuntaa hoitaa tien itse tai teetättää työn urakoitsijalla.

32. Miten yksityisteiden hallinnointia voitaisiin parhaiten kehittää? Kertokaa mielipiteenne.

- Tie kuntien yhteistyön kehittäminen
- Tie kuntien koulutus
- Alueen kaikki tiet samassa urakassa
- Tie kuntien yhdistäminen
- Tie sääntöjä
- Kyläryhtäjä tie sääntöjä
- Kyläyhdistys tie sääntöjä
- Tie yhtymät ja tie osuuskunnat
- Muu,

mikä? _____

33. Miten yksityisteiden avustuskäytäntöä tulisi kehittää tasapuolisemmaksi kaikkia yksityisteitä kohtaan? Kertokaa mielipiteenne?

34. Mitä hyvää yksityistieasioiden hoidossa on ollut? Mikä pitäisi säilyttää entisellään?

35. Kirjoittakaa tähän, jos teillä on muuta sanottavaa/kommentoitavaa kunnan avustusjärjestelmästä.

Kiitos vastauksestanne!