

Jarkko Johansson

Tieisännöinti

Metropolia Ammattikorkeakoulu

Insinööri (AMK)

Talotekniikka

Insinöörityö

29.11.2018

Tekijä Otsikko	Jarkko Johansson Tieisännöinti
Sivumäärä Aika	21 sivua + 1 liite 29.11.2018
Tutkinto	insinööri (AMK)
Tutkinto-ohjelma	talotekniikka
Ammatillinen pääaine	kiinteistöjohtaminen
Ohjaaja	lehtori Kirsi Maasalo
<p>Insinööriyössä oli tarkoitus selvittää, mikä on tieisännöitsijä, mitä on tieisännöinti ja onko sille todellista tarvetta. Työ toteutettiin kirjallisuustutkimuksena ja tieisännöitsijöihin kohdistettuna kyselytutkimuksena, jolla selvitettiin tieisännöitsijän profiilia ja toimenkuvaa.</p> <p>Tieisännöitsijä on henkilö, joka on koulutettu hoitamaan yksityisteiden hallinnointia ja ylläpitoa. Tieisännöinti on tieisännöitsijän työkenttä. Tieisännöinnille on todellista tarvetta. Suomessa on yksityisteitä noin 350.000 kilometriä ja tiekuntia 53.000 kappaletta. Tieisännöitsijöitä on noin 250, heistäkin osa jo ikääntymässä.</p> <p>Ammattimaisista tieisännöitsijöistä on pulaa. Tilanteen helpottamiseksi heitä tulisi kouluttaa huomattavasti suurempi määrä kuin nykyisin.</p>	
Avainsanat	tieisännöinti, yksityistie, yksityistieläki

Author Title	Jarkko Johansson Private Road Management
Number of Pages Date	21 pages + 1 appendice 29 November 2018
Degree	Bachelor of Engineering
Degree Programme	Building Services Engineering
Professional Major	Property Management
Instructor	Kirsi Maasalo, Senior Lecturer
<p>The objective of Bachelor's thesis was to define what a Private Road Manager is, what a Private Road Manager does, and to establish whether there is a need for Private Road Management in Finland.</p> <p>The thesis was carried out as a literary study and a survey conducted with Private Road Managers with an objective of clarifying the profile and job description of a Private Road Manager.</p> <p>The survey confirmed that Private Road Managers are trained to carry out the management and maintenance of private roads. The study found a need for Private Road Management as there are over 350,000 kilometres of private road and 53,000 road cooperatives in Finland and a mere 250 Private Road Managers, many of whom are already aging.</p> <p>Due to the shortage of professional Private Road Managers in Finland they should be trained in greater numbers.</p>	
Keywords	private road management, private road, private road law

Sisällys

Lyhenteet

1	Johdanto	1
2	Tutkimusongelma ja tutkimusmenetelmät	1
3	Tieisännöinti	2
4	Tieisännöitsijän työkenttä	4
4.1	Tienpito	4
4.2	Ylläpidon rahoitus	7
4.2.1	Tieyksiköinti	7
4.2.2	Avustukset	8
4.3	Tiekunnan hallinto	10
4.4	Tieisännöitsijän päätösvalta	13
5	Tämän päivän tieisännöitsijän kuvaus	14
6	Tieisännöinnin historia	18
7	Päätelmät	19
	Lähteet	20

Liitteet

Liite 1. Tieisännöitsijäkysely

Lyhenteet

Val Valtionavustuslaki 688/2001.

YTL Yksityistielaki 560/2018.

1 Johdanto

Suomessa on yksityisten tieosakkaiden ylläpitämiä yksityisteitä noin 350.000 kilometriä, mikä on noin 76 % Suomen koko tiestöstä. Vertailun vuoksi mainittakoon, että valtion ja kuntien ylläpitämiä teitä ja katuja on vain 107.988 kilometriä. (Tietietoa 2016.) Yksityisteiden varrella asuu vakituisesti noin puoli miljoonaa ihmistä ja näiden yksityisteiden pituus on noin 90.000 kilometriä. Lisäksi yksityisteiden vaikutusalueella on lähes 190.000 kesämökkiä (noin 40 % koko maan loma-asuntokannasta). Autolla ajokelpoisia metsä- ja mökkiteitä on noin 110.000 kilometriä. Rakennettuja metsäautoteitä on noin 120.000 kilometriä. Näiden lisäksi on vielä huomattava määrä kevyempirakenteisia ajouria, pihateitä yms. (Yksityistiearkkitehtuuri ja yksityisteiden tietoarkkitehtuuri 2010.)

Tiekuntia on tällä hetkellä noin 53.000 (HE147 2017:4). Tiekunta on yksityisteiden hallinnoimista ja ylläpitoa varten perustettu tieosakkaiden yhteenliittymä. Yhä enenevän osan yksityisteiden hallinnoinnista ja ylläpidosta hoitavat tieisännöitsijät, koska teiden hallinnointi on monimutkaistunut ja aikaisemmin talkoilla hoidettujen tehtävien hoitamiseen ei enää tahdo löytyä vapaaehtoisia. Eräänä syynä tähän on ”talkoosukupolven” vanheneminen, ja toisena voidaan mainita tehtävästä aiheutuva suuri vastuu ilman siitä saatavaa asiallista korvausta. Työtä lisää myös se, että vapaa-ajanrakennusten tason noustessa niitä käytetään ympärivuotisesti. Tämä tarkoittaa sitä, että ”mökkitiet” tarvitsevat myös talvikunnossapidon.

Tieosakkaat haluavat mielummin ostaa tieisännöinnin palveluna – asunto-osakeyhtiöiden isännöinnin tapaan.

2 Tutkimusongelma ja tutkimusmenetelmät

Tämän tutkimuksen tarkoituksena on selvittää, mitä tieisännöinti on ja onko sille todellista tarvetta. Tutkimuskysymykseen pyritään vastaamaan muunmuassa vastaamalla kysymyksiin: Mitä kuuluu tieisännöitsijän tehtäviin? Mitä hyötyä tieisännöinnistä on toisaalta tieisännöitsijälle ja toisaalta tieisännöinnin tilaajalle? Mitkä ovat taloudelliset näkökohdat osapuolille ja mitä muita näkökohtia on? Miten tieisännöitsijäksi kouluttaudutaan?

Tutkimusmenetelminä käytetään kirjallisuustutkimusta, haastatteluja, internetsivustoja sekä tieisännöitsijöille tehtävää kyselyä. Lisäksi tutkimusmenetelmänä käytetään omakohtaista kokemusta yksityisteiden hoidosta haja-asutusalueella. Kirjallisuustutkimusta rajoittaa se, että tieisännöinnistä ei ole luotu kovin paljon kirjallisuutta. Johtavana tieisännöinnin julkaisijana voidaan mainita Suomen Tieyhdistys r.y., joka kouluttaa tieisännöitsijät.

Kysely tieisännöitsijöille toteutetaan siten, että kyselylomake toimitetaan Suomen Tieyhdistykselle, joka lähettää sen sähköpostitse tieisännöitsijärekisterissään oleville tieisännöitsijöille. Kysely on laadullista tutkimusta, jonka tavoitteena on hahmottaa tieisännöitsijän profiili ja tieisännöitsijän toimenkuva.

3 Tieisännöinti

Tieisännöinti on ammattilaisen tarjoamaa palvelua tiekunnille ja tieosakkaille yksityisteiden hallinnon ja ylläpidon hoitamiseksi. Tieisännöitsijä-titteliä käyttävät Suomen Tieyhdistys r.y:n tieisännöitsijäkoulutuksen (TIKO-koulutus) suorittaneet henkilöt. Nimike esiintyy useasti myös hallituksen esityksen perusteluissa (HE147 2017) uudeksi tielaiksi.

Yksityistiet ovat muiden kuin valtion ja kuntien ylläpitämiä, ajoneuvoliikenteelle tarkoitettuja, muita teitä kuin yleisiä teitä tai katu- ja kaavatietalueita. Ne ovat nimensä mukaisesti yksityisten kiinteistönomistajien ja muiden tieosakkaiden ylläpitämiä yksityisiä teitä. Yksityistiet voidaan jakaa kolmeen ryhmään: kiinteistöjen omat tiet, sopimustiet ja toimitustiet.

Kiinteistön oma tie tarkoittaa yhden kiinteistön alueella kulkevaa tietä ja on vain yksityisessä käytössä. Sen ylläpidosta vastaa kiinteistönomistaja itse. Kiinteistöjen omat tiet eivät kuulu tieisännöinnin piiriin.

Sopimustie syntyy sopimuksella, jolla jollekin kiinteistölle myönnetään tienkäyttöoikeus. Se sitoo ainoastaan niitä, jotka ovat sen tehneet tai hyväksyneet, sekä heidän perillisiään. Sopimustien käyttäjinä ja ylläpitäjinä ovat vain sopimuskumppanit. Myöskään sopimustiet eivät kuulu tieisännöinnin piiriin.

Toimitustiet ovat jossakin virallisessa toimituksessa perustettuja teitä, kuten esimerkiksi yksityistielain mukaisessa tietoitimuksessa. Ne ovat pääsääntöisesti vain tieosakkaiden käytössä, mutta voivat palvella myös yleistä liikennettä. Toimitusteiden ylläpidosta vastaavat tieosakkaat yhdessä. Nämä ovat niitä teitä, jotka kuuluvat tieisännöinnin piiriin. (C11 Tielikennealueet 2000.)

Toimitustiet jaetaan kahteen luokkaan: järjestäytymättömiksi ja järjestäytyneiksi. Järjestäytymättömällä toimitustiellä ei ole perustettu tiekuntaa. Tällöin tieosakkaiden on oltava yksimielisiä tehtävistä päätöksistä. Järjestäytyneellä toimitustiellä asioiden hoitamista varten voidaan perustaa tiekunta. Tiekuunnassa päätökset tehdään määräenemmistöllä, jossa yksi tieyksikkö on yksi ääni. Tiekuunnan tulee toimittaa tietonsa yksityistierekisteriin. Sekä järjestäytyneen että järjestäytymättömän toimitustien tulee ilmoittaa tietietonsa (painorajoitukset, tienkäytön rajoitukset ja kieltämiset) kansalliseen tietietojärjestelmään (Digiroad). (YTL (yksityistielaki).)

Yksityistielain mukaan yksityistiellä tarkoitetaan sellaista ensisijaisesti yksityistä liikennetarvetta palvelevaa tieliikenteen väylää, johon rasitteena kohdistuu vähintään yhden kiinteistön hyväksi tieoikeus (YTL § 3).

Tieoikeudella tarkoitetaan kiinteistölle rasitteena pysyvää oikeutta uuden tien tekemistä varten, tai ennestään olevaan, jos se on tärkeää kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä varten, eikä siitä aiheudu huomattavaa haittaa millekään kiinteistölle tai ennestään olevan tien tieosakkaalle (YTL, § 4).

Vaikka tieisännöinti-sanassa esiintyykin sana isännöinti, kyseessä ei ole lain velvoittama toimija (vertaa asunto-osakeyhtiön isännöitsijä). Uudessa yksityistielaisissa (astuu voimaan 1.1.2019) ei mainita suoraan tieisännöintiä. Lain perusteluissa mainintoja on kuitenkin useita, joten tieisännöintiä voidaan pitää vakiintuneena käsitteenä. Yksittäistä tai useampaa yksityistietä hallinnoi tienpidosta vastaten tiekunta tai, jos sellaista ei ole perustettu, tieosakkaat keskenään sopimallaan tavalla (YTL, §48). Tieosakkaat voivat myös niin halutessaan valtuuttaa muun toimijan huolehtimaan yksityistien tienpidosta (YTL, §48).

Tiekunnalla tarkoitetaan tieosakkaiden valitsemaa yksityistien asioiden hoitamista varten perustettua elintä (YTL, §49). Laki ei edellytä tiekuunnan perustamista, mutta tällöin ei ole myöskään oikeutta hakea tielle mitään julkisia avustuksia.

Tieisännöinti on siis palvelua. Jotta voisi olla palvelua, tulee olla tarve, jota palvelu tyydyttää. Tarve syntyy yksityistielaista, jossa määritellään tiekunnan lakivelvoitteiset tehtävät ja yksityistien hallinto. Näiden monimutkaistuuessa on hyvä, jos tehtäviä ja hallintoa hoitaa alan ammattilainen. Lisätarvetta tuo hallinnon ”vapaaehtoisten” puute ja se, että osa osakkaista ei pysty osallistumaan esimerkiksi yksityistien etäisyyden vuoksi. Laki ei edellytä mitään tiettyä koulutusta tehtävän hoitamiseen.

4 Tieisännöitsijän työkenttä

Tässä luvussa käsitellään yksityistienpitoa ja yksityistien hallintoa. Näitä varten on toimitsijamies tai tienhoitokunta. Tieisännöitsijän työkenttää tarkastellaan toimitsijamiehen tai tienhoitokunnan työkenttänä. Toimitsijamiehen eli tieisännöitsijän lakimääräisiä tehtäviä ovat tienpidosta ja tiekunnan hallinnosta huolehtiminen.

Tavallisimmin tieisännöitsijä toimii yksityistien tiekunnan toimitsijamiehenä. Toimitsijamiehen tulee huolellisesti hoitaa tiekunnan asioita vahingonkorvausvelvollisuuden uhalla. (YTL, §55.) Tämä on hyvä muistaa, varsinkin koska toimitsijamiehellä ei ole mitään lakimääräistä koulutusvaatimusta, vaan oikeustoimikelpoisuus riittää.

Tieisännöinti on sopimussuhteista, joten tieisännöitsijä tekee sen mistä on sovittu.

4.1 Tienpito

Yksityistien kunnossapidolle ei ole lakisääteisiä laatuvaatimuksia. Tie on kuitenkin pidettävä tieosakkaiden liikennetarpeen edellyttämässä kunnossa, niin että kunnossapidosta ei aiheudu tieosakkaalle kohtuuttomia kustannuksia, että tiestä tai sen käyttämisestä ei aiheudu kenellekään tarpeetonta haittaa tai häiriötä, taikka tarpeetonta haittaa ympäristölle tai muuten yleisen edun loukkausta. Kunnossapidossa on otettava huomioon myös liikenneturvallisuus. (YTL, §24.) Tienpitäjä on myös vahingonkorvausvastuullinen tapauksessa, jossa tiellä kulkijalle on sattunut tieolosuhteista aiheutunut vahinko.

Tienpito käsittää tien tekemisen (kertaluonteinen suoritus) ja jatkuvan kunnossapidon. Tien kunnossapito on sen hoitoa ja kunnostusta, joilla varmistetaan tien päivittäinen liikennöitävyys ja turvallisuus. Säännöllisellä ja oikein toteutetulla kunnossapidolla voidaan välttää järeämmät ja kalliimmat parantamistoimet.

Kunnossapidon suunnittelu on tien kunnan ja kunnossapitotarpeen arviointia, sekä tarvittaessa tarkempaa selvittämistä ja analysointia, tiedossa olevien puutteiden ja vaurioiden kunnostus- ja korjaamistöiden suunnittelua, työmäärien ja kustannusten arviointia, sekä rahoituksen suunnittelua. Kunnossapitotöiden toteuttamiseen liittyy kilpailuttamista, materiaalihankintoja, urakoiden teettämistä sekä tarvittavien sopimusten tekemistä. (Hämäläinen 2012.)

Yksityisteiden kunnossapitoon liittyvät materiaalihankinnat ja urakoitsijat kannattaa kilpailuttaa, vaikka yksityistielaki tai hankintalaki ei sitä edellyttäkään. Yhteistyössä muiden yksityisteiden kanssa voidaan pyrkiä suurempiin hankintakokonaisuuksiin. Tieisännöinnin yleistyessä myös yhteishankinnat yleistyvät ja helpottuvat. (Hämäläinen 2012).

Vuotuinen kunnossapito jakautuu vuodenaikojen mukaan neljään jaksoon

1. Keväällä tehdään kuivaustasaus ja auraviittojen poistaminen. Tie muotoillaan määrävuosin oikeaan sivukaltevuuteen ja reunapalitteet poistetaan. Keväällä tehdään myös roudan aiheuttamat vauriokorjaukset. (Hämäläinen 2012.)
2. Kesällä poistetaan vesakot ja niitetään tienvarret. Vesakonpoiston tarkoituksena on näkyvyyden varmistaminen. Sillä myös helpotetaan ojien toimivuutta ja estetään lumen kinostumista talvella. Kesällä hoidetaan myös liittymät toisiin teihin sekä liikennemerkkit ja laitteet. Liikenteenohjauslaitteen asettamisesta yksityistielle säädetään tieliikennelaissa. Pysyvän liikennemerkkin tai liikenteenohjauslaitteen asettaa tienpitäjä. Jos tiellä on tiekunta, on asiasta päätettävä tiekunnan kokouksessa. Asettamiseen tarvitaan kunnan suostumus. Kunnostustöistä kesään kuuluvat ojien, tierumpujen ja siltojen kunnostukset. Ojien ja tierumpujen hoidon ja kunnostuksen tarkoituksena on pitää ojat jatkuvasti tien kuivatustarpeen mukaisessa

kunnossa ja poistaa ojien yksittäiset tukkeumat. Kesällä tiet myös muotoillaan ja tasataan ja huolehditaan pölynsidonnasta. Vauriokorjaukset (esimerkiksi reikäpaikkaukset) tehdään luonnollisesti kesällä. Niiden tarkoituksena on pitää tie liikennettä tyydyttävässä kunnossa ja siirtää uudelleenpäällystäminen myöhempään ajankohtaan. (Hämäläinen 2012.)

3. Syksyisin tie tasataan, sorastetaan ja laitetaan aurasviitoitus. Aurasviitoituksen tarkoituksena on merkitä turvallisesti aurattava tien leveys ja estää yliauraaminen ojan päälle. Aurasviitat pystytetään ennen maan jäätymistä. Liian aikaisin laitetulla viitoituksella on vaarana, että syysateet pehmentävät tien reunat ja aurasviitat eivät pysy tarkoitetussa asennossa. Sorastuksella ylläpidetään tien kulutuskerroksen määrä ja laatu. Kulutuskerroksen paksuuden tulisi olla vähintään 50 mm. Parhaiten kulutuskerrosmateriaalin lisäämistarpeen osaa kertoa tien tasauksesta vastaava. (Hämäläinen 2012.)
4. Talvisin tiet tulee aurata. Lumenpoisto tieltä on lumisena talvena usein yksityistien kallein vuosittainen hoitotyö. Runsaslumisina talvina aurasvallit saattavat kohota liian korkeiksi, jolloin niitä pitää madaltaa linkoamalla lunta kauemmaksi tiestä. Aurauksen ja linkouksen tarkoitus on varmistaa tien liikennöitävyys lumisateen aikana ja sen jälkeen, parantaa liikenneturvallisuutta, sekä estää lumipolanteen liiallinen paksuuntuminen. Höyläys, eli polanteen tasaus, on tarpeen kun tien pinta on urautunut tai muuten epätasainen. Liukkautta torjutaan hiekoittamalla ja suolaamalla. Liukkaudentorjunnan tarkoituksena on varmistaa tien liikennöitävyys erityisesti raskaalle kalustolle ja säännöllisille kuljetuksille, kuten maitoautolle ja koulukuljetuksille, parantaa tienkäyttäjien liikenneturvallisuutta ja vähentää tieosakkaiden vastuuta mahdollisissa vahinkotapauksissa. (Hämäläinen 2012.)

4.2 Ylläpidon rahoitus

4.2.1 Tieyksiköinti

Tieosakkaat rahoittavat tien kunnossapidon pääasiassa itse. Tiemaksut tieosakkaalle määritetään tieyksiköinnin avulla. Tieyksiköinti on herkästi erimielisyyksiä aiheuttavaa toimintaa, joten yksiköinnin perusteet pitää tehdä tieosakkaille ymmärrettäväksi, jotta tierauha säilyisi!

Tieyksiköinnillä tarkoitetaan tienpitovelvollisuuden jakamista tieosakkaiden kesken sen hyödyn mukaan, minkä tien katsotaan kullekin osakkaalle tuottavan. Hyöty määritetään tien käytön perusteella, joka lasketaan ajoneuvolajien paino kertaa käytetty matka kilometreinä. Yksiköksi tulee siis tonnikipometri.

Tieosakkaat jaetaan osakastyyppeihin seuraavasti:

- asuinkiinteistö
- lomakiinteistö
- maa- ja metsätila ja elinkeinon harjoittajat
- sekä muut erityiskäyttäjät.

Tyypillä on vaikutusta painoluvun muodostuksessa. Painoluku on tieosakkaan keskimääräisen vuotuisen liikenteen kokonaispainoa kuvaava luku.

Käsikirjassa "Yksitysteiden tiedonpidon osittelu" (Maanmittauslaitoksen julkaisu nro 92) (2016) annetaan valmiit painoluvut, jotka kuvaavat liikennelajeittain vuotuisen liikenteen keskimääräistä kokonaispainoa. Esimerkiksi asuinkiinteistön painoluku on 900 tonnia/asunto/auto. Vastaavasti lomakiinteistön painoluku on 150–700 tonnia/lomakiinteistö/auto (käytöstä riippuen).

Tieosakkaan lopullinen tiestä aiheutuva maksu saadaan, kun osakkaalle määrätyt tieyksiköt kerrotaan tiekunnan päättämän yhden tieyksikön arvolla. Tieyksikön arvo saadaan, kun jaetaan arvioidut seuraavan vuoden tienhoitokulut kaikilla käytettävissä

olevilla tieyksiköillä, minkä perusteella tiekunta tekee päätöksen tieyksikön arvosta kyseisenä vuonna. Tiemaksu voi sisältää myös kaikille osakkaille saman suuruisen perusmaksun, jolla katetaan hallintoasioiden hoitamisesta aiheutuvat vuosittaiset kulut .

Maa- ja metsätilojen tieyksiköt määräytyvät siten, että erotellaan talouskeskuksen liikenne ja pelto- ja metsälohkojen liikenne. Talouskeskuksen tieyksiköt lasketaan samaan tapaan kuin edellä asuin- ja lomakiinteistöjen tieyksiköt. Lisäkustannuksia tulee esimerkiksi maidonkuljetuksesta, viljelmistä, lannankuljetuksesta ja metsäliikenteestä. Liikennelajin tonnikilometrit saadaan kertomalla yhteen pelto- tai metsälohkon pinta-ala, ohjeellinen painoluku, käytetty matka ja matkan ja painoluvun korjauskerroin.

Erityisliikenteeksi katsotaan kaikki tavanomaisesta asumisesta poikkeava liikenne, kuten maa- ja metsätaloudesta sekä erilaisesta yritystoiminnasta johtuva liikenne. Erityisliikenteen vuotuisen liikenteen paino lasketaan kertomalla vuotuinen matkojen lukumäärä ja kyseisessä liikenteessä käytetyn ajoneuvon keskimääräinen kokonaispaino (ajoneuvo + kuorma).

Osakkaan tilapäisen kiinteistön käytöksen muutoksen (esimerkiksi kiinteistöltä myytävän kiviaineksen tai ruokamullan myynnin) aiheuttama tien kunnassapidon kustannusten kasvu voidaan huomioida määräämällä osakkaalle käyttömaksu. Kuljetuksen tai muun käytön päätyttyä tieosakkaan on annettava yksityistien hoitokunnalle tai toimitsijamiehelle selvitys kuljetetun tavaran määrästä, kuljetustavasta ja -ajasta tai tien muusta käytöstä. Ellei tällaista selvitystä saada, voidaan käyttömaksu määrätä arvion perusteella.

4.2.2 Avustukset

Jos tieosakkaat ovat järjestäytyneet tiekunnaksi ja ilmoittaneet ajantasaiset tiedot tiekuntaa ja yksityistietä koskien yksityistierekisteriin ja tie- ja katuverkon tietojärjestelmään, heidän on mahdollista hakea valtion ja kunnan avustusta.

Valtio voi vuosittain myöntää valtion talousarviossa tähän tarkoitukseen osoitetun määrärahan rajoissa avustusta tiekuntien neuvontaan ja opastukseen ja sitä tukevan materiaalin ja palveluiden tuottamiseen sekä sellaisen yksityistien tienpitoon, jota koskevien asioiden hoitamista varten on perustettu tiekunta. Valtionavustusta voidaan myöntää, jos sitä on pidettävä tarpeellisena hankkeen laatu ja laajuus huomioon ottaen.

(VAL §7.) Valtionavustus yksityistielle on harkinnanvarainen ja sitä ei myönnetä lainkaan asemakaava-alueella olevalle tielle, tai sen osalle. Avustus on yleensä 50 % hankkeen hyväksytyistä ja tukikelpoisista arvonlisäverollisista kustannuksista.

Valtionavustuksen myöntämisestä ja lakkauttamisesta päättää se toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, jonka toimialueella tie tai suurin osa siitä on (YTL, §83). Valtionapuun oikeutettuja teitä on nykyään noin 55.000 kilometriä, eli noin 15 % kaikista yksityisteistä (Yksityisteiden valtionavustukset 2004).

Kunta päättää omista varoistaan yksityistien tienpitoon myönnettävistä avustuksista, avustuksen ehdoista ja käytön valvonnasta samoin kuin tien tekemisen tai kunnossapidon ottamisesta kokonaan tai osaksi kunnan suoritettavaksi (YTL, §84).

Esimerkiksi Kangasalan kaupunki jakaa avustukset kunnossapitoavustuksiksi ja perusparannusavustuksiksi. Myönnettävää avustusprosenttimäärää se ei määrittele. Kunnossapitoavustusta haettaessa se pyytää liittämään hakemukseen kartan, johon merkitään tien vaikutuspiirissä oleva vakituinen asutus. Lisäksi se pyytää liittämään taseen ja tuloslaskelman. Myös yksityistien kunnossapitoluokka sekä käytetyn matkan pituus kutakin määriteltyä luokkaa kohden vaikuttaa avustukseen. Avustusta ei myönnetä pelkästään lomaliikennettä palvelevalle tielle tai tienosalle. Perusparannusavustuksesta sanotaan, että sitä myönnetään tiejaoston harkinnan mukaan. (Yksityistieavustukset 2018.)

Metsätiellä tarkoitetaan yksityistietä, jolla metsätalouden edellyttämien kuljetusten osuus on yli 40 % tieyksiköistä. Kestävän metsätalouden rahoituslain mukaan metsäteiden rakentamiseen tai perusparantamiseen voidaan myöntää valtion tukea. Rahoitusta voivat saada yksityiset maanomistajat, mutta eivät esimerkiksi metsäyhtiöt, kunnat tai seurakunnat. Tukea voi saada uuden metsätien rakentamiseen tai metsätien perusparantamiseen sekä tällaisten hankkeiden suunnitteluun. Uusien teiden rakentamistuki edellyttää, että yli puolet kuljetuksista hyödyttää metsätaloutta ja tien rakenne mahdollistaa ympärivuotiset kuljetukset. Perusparannuksen tuki edellyttää, että tien valmistumisesta on kulunut yli 20 vuotta, metsätaloustalustien osuus on yli 40 % ja tien kunnossapidosta on huolehdittu. Tuen määrä vaihtelee maan eri osissa tukivöhykkeiden mukaan siten, että uuden tien rakentamiseen saa 20–40 % ja tien perusparannukseen 40–60 % hankkeen kustannuksista. Tukiprosentti kasvaa etelästä pohjoiseen mentäessä. Vuonna 2009 metsäteiden tukiin käytettiin noin 10 milj. euroa,

josta uusien metsäteiden rakentamiseen 600.000 euroa (n. 250 km), metsäteiden perusparantamiseen 5,5 miljoonaa euroa (n. 1.700 km) ja teiden suunnitteluun 3,7 miljoonaa euroa (josta uusille metsäteille 900.000 euroa ja perusparannushakkeille 2,8 miljoonaa euroa). Kestävän metsätalouden rahoituslain (KEMERA) mukaisia metsätiehakkeille maksettavia tukia hallinnoivat metsäkeskukset. (Yksityistiearkkitehtuuri 2010.)

4.3 Tiekunnan hallinto

Tieosakkaat voivat järjestäytyä tiekunnaksi. Pakkoa siihen ei ole, mutta järkevää se on muun muassa siitä syystä, että vain tiekunnat taikka niiden toimitsijamiehet voivat hakea avustuksia (eivät siis järjestäytymättömät tieosakkaat). Tie kunta voi valita joko hoitokunnan tai toimitsijamiehen hoitamaan asioitaan.

Seuraava hallinnollisten tehtävien luettelo on lainaus yksityistielaista (§ 56), selitykset tekijän.

Muulla tässä laissa säädetyn lisäksi toimitsijamiehen on erityisesti:

1. Pidettävä tiliä tiekunnan tuloista, menoista, varoista ja veloista sekä esitettävä tiekunnan kokouksessa tarkastettavaksi tilitys edelliseltä varainhoitokaudelta.

Tiekunta on vapaa suorittamasta veroja valtiolle, kunnalle ja seurakunnalle (YTL, § 66) ja se ei ole kirjanpitolain (1336/1997) mukainen kirjanpitovelvollinen oikeushenkilö. Tie kunta on kuitenkin vastuussa keräämiensä varojen käytöstä tieosakkaille, jolloin huolellinen kirjanpitolain mukainen kirjanpito helpottaa asioiden hallintaa ja esittämistä.

2. Laadittava ehdotus tiekunnan talousarvioksi seuraavaa varainhoitokautta varten ja esitettävä se tiekunnan kokouksessa vahvistettavaksi.

Tuo mukanaan tarpeen hallita talousarvion suunnittelu ja tienpidon vaatimukset.

3. Laadittava tiekunnan kokouksen vahvistettavaksi ehdotus tieyksikkölaskelmasta tieyksiköiden määrämiseksi tai niiden jaon muuttamiseksi.

Tieyksikkölaskelma tehdään tieosakkaiden kesken sen hyödyn mukaan, minkä tien kullekin osakkaalle katsotaan tuovan. Tieyksikkölaskelma pitää pystyä perustelemaan tieosakkaille erimielisyyksien välttämiseksi.

4. Laadittava tiekunnan kokouksen vahvistettavaksi ehdotus maksuunpanoluetteloksi ja tarvittaessa käyttömaksujen perusteiksi, niiden muutoksiksi ja uudelleen määrittämiseksi.

Maksuunpanoluettelo kertoo kunkin tieosakkaan tieyksikkölaskelman mukaisen osuuden talousarvion kattamiseksi.

5. Määrättävä käyttömaksu vahvistettujen perusteiden ja kysymyksessä olevan kuljetuksen mukaisesti.

Käyttömaksut on pidettävä ajantasaisina ja oikeudenmukaisina.

6. Huolehdittava tie- ja käyttömaksujen perimisestä.

Tiemaksut ovat ulosottokelpoisia ilman oikeuden päätöstä.

7. Kutsuttava koolle tiekunnan vuosikokous ja tarvittaessa ylimääräinen kokous.

Kokous kutsutaan koolle yhteisesti sovitulla tavalla.

8. Kiellettävä tai rajoitettava liikennettä toistaiseksi tai määräajaksi tiellä tai sen osalla, jos se kelirikon, yllättävien sääolosuhteiden tai muun vastaavan syyn vuoksi on tarpeen tien vaurioitumisen ehkäisemiseksi ja liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa.

Osalle kelirikon vaivaamaa tiestöä joudutaan asettamaan painorajoituksia. Näin estetään teiden liiallinen vaurioituminen raskaan liikenteen vaikutuksesta ja turvataan kulkukelpoisuus välttämättömille kuljetuksille. Painorajoitukset eivät koske elintärkeitä katsottuja kuljetuksia, joiksi katsotaan Liikenneviraston mukaan (Kelirikko 2018)

- hälytysajoneuvo
- tienpitoajoneuvo
- linja-auto reittiliikenteessä

- työmatkaliikenne
- maidonkuljetus
- energiahuollon säännölliset ja voimaloiden päivittäisen toiminnan kannalta välttämättömät turve- ja energiapuukuljetukset ja vastaavat
- teuraseläinten kuljetus
- kevätkylvöihin liittyvien raskaiden maatalouskoneiden siirrot, sekä siemenviljan ym. kuljetus
- eläinrehun ja kuiviketurpeen kuljetus
- talousjätteiden keräily (kunnan järjestämä, lakiin perustuva ja sovitun aikataulun mukaan toimiva)
- tilakohtainen lietelannan ajo
- päivittäistavarakuljetus kauppaan ja
- myymäläauto.

Tieisännöitsijän pitää organisoida tien käytön rajoitukset ja tiedottaa niistä niin tien käyttäjille, kuin kansalliseen tie- ja katukatuverkon tietojärjestelmään. Myös rajoitusten päättymisestä on tiedotettava.

9. Määrättävä, milloin siihen katsotaan olevan syytä, sillan, lautan tai muun tienosan suurin sallittu kuormitus ja huolehdittava tiedon saattamisesta kansalliseen tie- ja katuverkon tietojärjestelmään.

Kansallinen tie- ja katuverkkojärjestelmä on vapaasti kaikkien käytettävissä esimerkiksi poikkeuksellisen kuljetuksen reittiä suunniteltaessa.

10. Annettava, tarvittaessa määräämillään ehdoilla, lupa tien tilapäiseen käyttämiseen tai sillan, lautan tai muun tienosan sallitun kuormituksen

ylittämiseen taikka muuhun erityiseen kuljetukseen, joka saattaa vaurioittaa tietä.

11. Laadittava tarvittaessa tiekunnan kokousta varten esitys tiekunnan säännöistä tai niiden muuttamisesta.

12. Pidettävä pöytäkirjaa kokouksista ja niissä tehdyistä päätöksistä.

Edellä mainittu luettelo ei ole tyhjentävä – kuten alussa mainittiin ”muualla tässä laissa säädetyn lisäksi...”.

Edellä mainitut olivat tieisännöitsijän tehtäviä. Tehtävistä suoriutuakseen tieisännöitsijällä pitää olla myös valtuuksia.

4.4 Tieisännöitsijän päätösvalta

Tieisännöitsijän (lakitekstissä toimitsijamiehen) voi valita tiekunta, tai jos sitä ei ole muodostettu, tieosakkaat suoraan (YTL, §48). Tieisännöitsijä voidaan valita enintään neljäksi vuodeksi kerrallaan (YTL, § 53).

Tultuaan valituksi tieisännöitsijällä on tiekunnan nimenkirjoitusoikeus ja hän käyttää sitä päätösvaltaa, mikä yksityistielain mukaan kuuluu tiekunnalle tai tieosakkaille – jos ei toisin sovita (YTL, § 68). Tavallisesti tieisännöitsijällä on oikeus käyttää tiekunnan pankkitiliä.

Hänellä on siis yksityistielain 52 §:n mukaan oikeus tehdä tienpitoa varten tarpeellisia sitoumuksia, hankkia irtainta omaisuutta, päättää kiinteistöä tai yhdyskuntaa palvelevan maahan sijoitettavan johdon ja sellaiseen liittyvän vähäisen laitteen sijoittamisesta tiealueelle, sekä vastata velvoitteistaan.

Tieisännöitsijä voi myös hankkia, ostaa tai tarjota tiekunnan jäsenille muita palveluja, joista on määrätty tiekunnan säännöissä. Edellä mainitun lisäksi tieisännöitsijä edustaa tiekuntaa tuomioistuimessa ja viranomaisyhteyksissä.

5 Tämän päivän tieisännöitsijän kuvaus

Tämän päivän tieisännöitsijän kuvaus saatiin tekemällä aiheeseen liittyvä kyselytutkimus (liite 1). Kysely lähetettiin kaikille Suomen tieyhdistyksen tieisännöitsijärekisterissä olevalle noin 250 tieisännöitsijälle toukokuussa 2018. Vastauksia määräajan puitteissa tuli 27 kappaletta. Vastausprosentti oli siis noin 11 %.

Vastausten perusteella tämän päivän tieisännöitsijä näyttää seuraavan laiselta.

- Hän on 56-vuotias (aritmeettinen keskiarvo, ikäjakautuma on nuorimmasta 32-vuotiaasta vanhimpaan 73-vuotiaaseen).
- Hän on mies (vastanneista tieisännöitsijöistä oli naisia 15 %).
- Hän on sivutoiminen (päätoimisia 19 %).
- Hänen vuotuinen liikevaihtonsa on hieman yli 28.000 euroa (liikevaihto on aritmeettinen keskiarvo, pienimmän palkkion ollessa 2.000 euroa ja suurimman 80.000 euroa). Kaikki vastaajat eivät kertoneet palkkion suuruutta, vaan muutama sivutoiminen tieisännöitsijä ilmoitti sen prosentteina kokonaisliikevaihdostaan (jota he eivät ilmoittaneet).
- Vastaajien koulutuksesta ei kohonnut esille mitään tiettyä ammattiryhmää. Tieisännöitsijäkoulutusta edeltävänä koulutuksena hänellä voi olla melkein mitä vain, esimerkiksi
 - agrologi
 - merkonomi
 - isännöitsijä (AIT, Its, LKV)
 - ylioppilas
 - metsätalouden perustutkinto

- maanrakennusalan ammattitutkinto
- yrittäjän ammattitutkinto
- keskikoulu
- metsätalousyrittäjän- ja bioenergia-alan tutkinto
- metsätalousinsinööri
- maatalouskoulu
- sähköinsinööri
- metsätalousinsinööri
- ammattikoulu
- konttoriopisto
- insinööri (AMK), rakennustekniikka
- tradenomi
- talonrakentaja
- tekniikko
- ohjelmistotekniikan insinööri
- koneinsinööri

Tieisännöitsijällä on hoidettavanaan yksityisteitä keskimäärin 93 kilometriä (vähimmillään 8 kilometriä ja enimmillään 220 kilometriä). Näillä teillä on keskimäärin 912 tieosakasta (vähimmillään 50 ja enimmillään 2.700).

Tekemäni kyselyn vastauksien mukaan 10 tieisännöitsijää eniten työllistävää tehtävää työllistävyyssjärjestyksessä ovat seuraavat:

1. Kokousjärjestelyt

Ensi kuulemalta kuulostaa oudolta, että kokousjärjestelyt on työllistävyydeltään arvioitu listan kärkipaikan arvoiseksi. Kuitenkin, kun huomioidaan, että tieisännöitsijällä on keskimäärin 912 tieosakasta, saa asia ymmärrettävyyttä. Kaikki osakkaat eivät luonnollisesti ole samassa tiekunnassa, mutta tiekuntien vuosikokoukset ajoittuvat kuitenkin keskenään samoihin aikoihin.

2. Kirjanpito

Kirjanpidon työllistävyyteen saattaa liittyä se, että laki ei vaadi kirjanpitolain mukaista selkeillä säännöillä toimivaa tilinpitoa.

3. Laskutus

Laskutukseen pätee sama kuin jo kokousjärjestelyistä todettiin.

4. Yksiköinti

Yksiköinti on käytännössä laskettava joka vuodelle erikseen.

5. Tien kunnosta huolehtiminen

Kilpailutukset, sopimukset ja valvonta vaativat aikaa.

6. Tietojen ylläpito

Kun kiinteistö vaihtaa omistajaa, siitä ei välttämättä muisteta kertoa tieisännöitsijälle. Uuden tieosakkaan tietojen esille kaivamisessa on oma vaivansa. Tällä hetkellä työllistää myös uusi tietosuojasetus.

7. Suunnittelu

Hyvin suunniteltu on puoleksi tehty.

8. Avustusten hakeminen

Niin valtion, kuin kunnankin avustusehtojen selvittäminen ja soveltaminen kulloiseenkin tilanteeseen on työlästä.

9. Tiemaksujen periminen

Periminen herättää aina tunteita. Lisäksi se vaatii työtä; karhukirjeiden lähettämistä, sen jälkeen seuraamista, tuottiko karhukirje tulosta vai ei, uuden karhukirjeen lähettämistä ja niin eteenpäin. Lopulta sitten tiemaksun ulosottoon saattamista.

10. Tarjouskyselyt

Tarjouskysely tuottaa runsaasti työtä. Ensin on yksityiskohtaisesti tutkittava asia, johon tarjousta pyydetään, ja saatettava se kirjalliseen muotoon. Sitten on katsottava, mitkä kaikki tieisännöitsijän hoidossa olevat yksityistiet voi liittää tarjouspyyntöön. On mietittävä, ketkä paikallisista urakoitsijoista ovat sellaisia, että pystyvät asian hoitamaan halutulla laadulla. Tarjouspyyntöjen lähettäminen ja vastausten vertailu. Mahdollisesti vielä tiekuntien hyväksymisen hankkiminen.

Samassa kyselyssä kysyin myös millaista apua/tukea tieisännöitsijät tuntevat tarvitsevansa. Tärkeimmäksi tarpeeksi koettiin mahdollisuutta tieisännöitsijäverkoston tapaamisiin, joissa käytäisiin läpi ajankohtaisia asioita ja päästäisiin vaihtamaan kokemuksia.

Toisena isona puutteena koettiin, että alalle ei ole kehitetty tietokoneohjelmaa, jolla voisi hoitaa kaikki: yksiköinnit, taloushallinnon, jäsenrekisterit, ja jolla voisi hallita kokonaisuutta.

6 Tieisännöinnin historia

Yksityisteiden historia alkaa luultavasti jo ajalta, kun hevosten lisäksi myös rattaiden piti päästä kulkemaan.

Tieisännöinnin historia on hieman lyhyempi. Kun muistamme, että tieisännöitsijä on Suomen Tieyhdistyksen tieisännöitsijäkoulutuksen (TIKO-koulutus) suorittanut, niin voimme todeta tieisännöinnin historian alkavan vuodesta 2003. Tällöin järjestettiin ensimmäinen tieisännöitsijäkoulutus. Ensimmäisen koulutusohjelman rahoittivat Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä (YTR), Savo-Karjalan tiepiiri, Pohjois-Savon liitto, Etelä-Savon maakuntaliitto, Kaakkois-Suomen tiepiiri, Pohjois-Karjalan liitto ja MTK r.y. Osallistujille koulutus oli maksuton. Sen kohderyhmänä oli Pohjois-Savon, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan alueelta 22 henkilöä.

Kurssiohjelma jakaantui kolmeen kolmipäiväiseen lähiopetusjaksoon, joista ensimmäisen teemana oli ”Tieisännöitsijän rooli ja tehtävät”. Toisen jakson teemana oli ”Tienpito” ja kolmannen jakson ”Yritystoiminnan kehittäminen”. Kolmipäiväisten lähiopetusjaksojen lisäksi koulutukseen kuului etäopiskelua ja välitöitä. Kaikki 22 opiskelijaa läpäisivät loppututkinnon.

Ensimmäisen kurssin jälkeen koulutuksia järjestettiin alkuun jopa kaksi kurssia vuodessa. Nykyinen tahti näyttäisi olevan noin yksi kurssi vuodessa. Alkuun koulutukselle oli hankaluuksia löytää rahoitusta, mutta vuodesta 2007 lähtien koulutus on rahoitettu yksityisteiden valtionavustusmäärärahoista. (Hämäläinen 2014.) Vuonna 2018 tieisännöitsijäkurssilla on 23 kurssilaista ja sen päärahoittaja on liikenneviranomaisen. Myös vuodelle 2019 ollaan järjestämässä tieisännöintikurssia. Sen haku-aika on keväällä 2019, ja kurssi alkaa syksyllä 2019 (Tieisännöitsijäkurssi 2018.)

Kaiken kaikkiaan tieisännöitsijöitä on valmistunut jo yli 300, joista alalla toimii pää- tai sivutoimisesti noin 200 (Rahja 2018).

Koulutuksen järjestäjä Suomen Tieyhdistys r.y. on Suomen johtavia tie- ja liikennealan asiantuntijoita ja yksityistieasioiden johtava asiantuntija. Se on perustettu vuonna 1917, ja sen tarkoituksena on lisätä tietoisuutta tie- ja liikennealan merkityksestä Suomen kilpailukyvyille ja hyvinvoinnille. Tarkoituksensa toteuttamiseen yhdistys pyrkii aktiivisesti

yhteistyöllä vaikuttamaan alan rahoitus- ja osaamismispääomaan. Yhdistys järjestää useita merkittäviä alan kotimaisia ja kansainvälisiä tapahtumia. Yhdistys harrastaa myös julkaisutoimintaa, josta mainittakoon lehdet Tie & Liikenne ja Yksityistie uutiset ja erityisesti yksityistieasioihin liittyvät opaskirjat. Yhdistyksellä on sekä henkilö-, että yhteisöjäseniä. Yhteisöjäsenenä on esimerkiksi ELY-keskuksia, kaupunkeja ja kuntia, konsulttitoimistoja ja urakoitsijoita, tiekoneiden ja -laitteiden ja materiaalien valmistajia, yksityisteiden tiekuntia ja tieisännöitsijöitä, tieliikennealan järjestöjä, ja niin eteenpäin. (Suomen Tieyhdistys.) Suomen Tieyhdistyksen kotisivuilta löytyy runsaasti yksityisteiden hallinnointiin liittyviä, vapaasti käytettävissä olevia valmiita lomakepohjia. Sieltä löytyy esimerkiksi talousarviopohja, tieyksiköintilaskelman ja tieyksiköintilaskelman perustietojen lomakepohja ja tiekunnan mallisäännöt.

7 Päätelmät

Jo vuonna 2003 eduskunnan valtiovarainvaliokunnan talousarviomietinnössä todettiin, että ”yksityisteiden kunnossapito on jatkossa ongelmallista, koska vapaaehtoisten vastuunkantajien ja kunnossapitäjien määrä vähenee. Valiokunta pitääkin erittäin myönteisenä Suomen Tieyhdistyksen suunnittelemaa tieisännöitsijöiden koulutusohjelmaa. Sillä pyritään kehittämään tieisännöinnistä uusi ammatti ja sivuelinkeino nykyisen talkootyypin työn tilalle.” (Hämäläinen, 2014.)

Nyt ja yhä enenevässä määrin lähitulevaisuudessa tieisännöitsijöille on kysyntää. Kysyntään vastaamisessa on kuitenkin ongelmia. Tieisännöitsijöitä koulutetaan liian vähän tarpeeseen nähden. Tiekuntia on Suomessa 53.000 ja tieisännöitsijöitä noin 250. Toinen ongelma on kohdanto. Koska tieisännöinti on suhteellisen paikallista toimintaa, ei rovaniemeläistä yksityistietä voi isännöidä espoolainen tieisännöitsijä (ainakaan kannattavasti).

Jotta tieisännöitsijöiden työtä voitaisiin helpottaa, on tarve tietokoneohjelmistolle, jonka teettäjänä olisi Suomen Tieyhdistys r.y. alan keskeisenä asiantuntijana. Ohjelmiston tekeminen voisi olla kohtuuhintaista esimerkiksi insinööriopiskelijan opinnäytetyönä.

Lähteet

Yksityistiearkkitehtuuri ja yksityisteiden tietoarkkitehtuuri. 2010. Verkkoaineisto. ELY. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. <https://docplayer.fi/1617947-yksityistiearkkitehtuuri-ja-yksityisteiden-tietoarkkitehtuuri.html>. Luettu 29.11.2018.

He147. 2017. Verkkoaineisto. Hallituksen esitys eduskunnalle yksityistielaksi ja eräksi siihen liittyviksi laiksi. He147/vp/yleisperustelut/johdanto. Luettu 12.3.2018.

Hämäläinen, Esko. 2012. Yksitystien kunnossapito. Kerava: Suomen Tieyhdistys.

Hämäläinen, Esko. 2014. ”Tieisännöitsijä tasoittaa tiet ja kiistat” 10 vuotta TIKO-tieisännöitsijäkoulutusta 2003–2013. Kerava: Suomen Tieyhdistys.

Yksityistieavustukset 2018. Verkkoaineisto. Kangasalan kaupunki. <<https://www.kangasala.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkiymparisto-ja-liikenne/yksityistiet/yksityistieavustukset>>. Luettu 29.11.2018.

Kirjanpitolaki. 1997. 1336/1997.

Kelirikot 2018. Liikennevirasto. Verkkoaineisto. <https://www.liikennevirasto.fi/tieverkko/kunnossapito/kelirikot>. Luettu 29.11.2018.

Rahja, Jaakko. Erityisasiantuntija. Suomen Tieyhdistys. Helsinki. Keskustelut 30.8.2018.

Suomen Tieyhdistys ry. 2018. Suomen Tieyhdistys ry. Verkkoaineisto. <<https://www.tieyhdistys.fi/tieyhdistys-ry>>. Luettu 29.11.2018.

Tieisännöitsijäkurssi 2018. 2018. Tieisännöitsijäkurssi. Tie & Liikenne 5/18, s. 47.

Tietietoa. 2016. Verkkoaineisto. Suomen Tieyhdistys r.y. <<https://www.tieyhdistys.fi/tietietoa-2017>>. Luettu 30.10.2018.

C11 Tieliikennealueet 2000. Verkkoaineisto. Tilastokeskus. www.stat.fi/meta/luokitukset/maankaytto/001-2000-05-01/c11.html. Luettu 28.11.2018.

VAL. Valtionavustuslaki. 2001. 688/2001.

Yksitysteiden tienpidon osittelu. 2016. Verkkoaineisto. Maanmittauslaitos.
<<https://www.maanmittauslaitos.fi/kiinteistot/maanmittaustoimitukset/hae-toimitusta/tie-ja-kayttooikeudet>>. Luettu 3.8.2018.

Yksitystielaki. 2018. 560/2018.

Tieisännöitsijäkysely

Hei!

Opiskelen Metropolian ammattikorkeakoulussa ja lopputyöni käsittelee tieisännöintiä.

Pyydän sinua auttamaan lopputyöni tekemisessä vastaamalla muutamaan kysymykseen.

Vastauksen pyydän palauttamaan 25.5.2018 mennessä sähköpostitse osoitteella jarkko.johansson@kolumbus.fi.

Avusta kiittäen

Jarkko Johansson,

Ins. AMK-opiskelija

Osoitelähde: Suomen Tieyhdistys r.y:n tieisännöitsijärekisteri

KYSYMYKSET:

Ensiksi muutamia henkilöösi liittyviä kysymyksiä...

1. Minkä ikäinen olet?
2. Oletko mies vai nainen?
3. Mitä muuta koulutusta sinulla on kuin Tieyhdistyksen tieisännöitsijäkoulutus?
4. Mikä on asuinkuntasi?

ja sitten tieisännöintiin...

5. Oletko päätoiminen (noin 80 % tai enemmän työstäsi), vai sivutoiminen tieisännöitsijä?
6. Miten laajalla maantieteellisellä alueella toimit tieisännöitsijänä (kuinka monen kunnan alueella)?
7. Mikä on sinulla asiakkaana olevien teiden yhteismäärä kilometreissä (osapuilleen)?
8. Kuinka paljon näillä teillä on yhteensä tiekuntia ja tieosakkaita (osapuilleen)?
9. Osakkaina ovat yksityishenkilöt ja yritykset, vakituiset asukkaat ja loma-asukkaat? Jos voit, niin arvioi kunkin ryhmän prosenttiosuus.
10. Mitä suuruusluokkaa tieisännöinnin liikevaihto on kohdallasi?
11. Mitkä 5 tehtävää työllistävät eniten tieisännöinnissä?
12. Minkälaista lisäapua/ tukea tarvitsisit nykyistä enemmän tieisännöinnin harjoittamiseen?

KIITOS!