



PIRKANMAAN YKSITYISTIEKUN- TIEN YHTEISTYÖHALUKKUUS

Juha Ruuska

Opinnäytetyö
Elokuu 2013
Metsätalous

TAMPEREEN AMMATTIKORKEAKOULU
Tampere University of Applied Sciences

TIIVISTELMÄ

Tampereen ammattikorkeakoulu
Metsätalouden koulutusohjelma

RUUSKA, JUHA:
Pirkanmaan yksityistiekuntien yhteistyöhalukkuus

Opinnäytetyö 60 sivua, joista liitteitä 8 sivua
Elokuu 2013

Yksityisteillä on aina ollut merkittävä asema Suomessa. Maamme talouden kivijalka, metsätalous, on aina ollut riippuvainen yksityisteiden muodostamasta tieverkosta. Yksityistiet mahdollistavat asumisen väkitiheydeltään pienen valtion syrjäisimmilläänkin seuduilla. Nykyään yksityisteiden riittävä hoito on paljon huolta aiheuttava puheenaihe. Tiekuntien vastuuhenkilöt alkavat keskimäärin olla jo iäkkäitä, eikä jatkajia heidän työleen välttämättä ole helppoa löytää. Myös tiekuntien taloudelliset ongelmat ovat yleisiä. Yksityistiekuntien tilasta on syytä olla huolissaan.

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli selvittää yksityistiekuntien yhteistyöhalukkuudet ja tarpeet alueurakoihin sekä kartoittaa tiekuntien halukkuudet yhdistyä suuremmiksi kokonaisuuksiksi toistensa kesken. Opinnäytetyö on puhelinhaastatteluiden avulla tehty tutkimus, jonka kohteena ovat yksityistiekunnat viiden Pirkanmaalaisen kunnan, Akaan, Hämeenkyrön, Ikaalisten, Juupajoen ja Virtain, alueella.

Opinnäytteen työvaiheisiin on kuulunut Suomen Metsäkeskuksen Mutkat suoriksi -hankkeen toimesta kesällä 2012 tehdyn yksityistiekuntakyselyn analysoiminen sekä uuden kyselyn tekeminen puhelinhaastattelua käyttäen. Puhelinhaastatteluissa saatujen tutkimustulosten analysoiminen ja raportointi on tärkein osa opinnäytetyön sisältöä.

Tutkimusaineiston laajuus oli kokonaisuudessaan 72 tiekuntaa. Haastatteluun vastasi 56 tiekunnan edustajaa, jolloin vastausprosentiksi saatiin 78 %. Tuloksista voidaan päätellä valtaosan yksityistiekunnista olevan kiinnostuneita erilaisien yhteistyössä tehtävien urakoiden tekemiseen. Myös erilaiset mahdollisuudet yhdistää tiekuntia herättivät mielenkiintoa.

Tutkimuksesta on hyötyä erityisesti opinnäytetyön tilanneelle Suomen Metsäkeskuksen julkisten palveluiden Pirkanmaan yksikölle. Lopullisia hyötyjiä tulevat olemaan haastattelun kohteina olleet yksityistiekunnat, jotka toivottavasti tekevät jatkossa entistä enemmän yhteistyötä tutkimuksesta saatujen tietojen vauhdittamana: yhteistyön myötä yksityistiekuntien on mahdollista saada hyötyä aina hallintorakenteiden tehostumisista teiden kunnostuksissa ja perusparannuksissa saataviin kustannussäästöihin.

Asiasanat: yksityistie, tiekunta, yhteistyöhalukkuus, yhteistyötavat, haastattelututkimus



ABSTRACT

Tampereen ammattikorkeakoulu
Tampere University of Applied Sciences
Forestry

RUUSKA, JUHA:

Cooperation of private road communes in Pirkanmaa

Bachelor's thesis 60 pages, appendices 8 pages

August 2013

Private roads have always had significant position in Finland. The economical foundation of Finland, forestry, has always depended on the private road network. The private roads enable living in sparsely populated regions. Nowadays the adequate maintenance of private roads is subject that causes concern. Responsible persons of the road cooperatives are aging and successors are not easy to found. Also the economic problems have become common.

The objective of this study was to resolve the willingness of the private road communes to cooperate and the demand for area contracts and also survey the readiness to unite as a voluminous partnership with each others. This thesis is a research made with help of telephone interview directed to the private road communes of five municipalities of Pirkanmaa region: Akaa, Hämeenkyrö, Ikaalinen, Juupajoki and Virrat.

As the operation for the thesis was analyzed the project *Mutkat suoriksi* from Pirkanmaa Forest Centre implemented in summer 2012 and with help of that to script and implement a new research as a telephone interview. The major component of the subject matter of this thesis is to analyze and report the results from the telephone interviews.

The total amount of answerers from the road cooperatives was 56 while the response was 78 %. One can reason from the results how interested the great amount of the road cooperatives is to collaborate in different ways. There is also willingness to unite separate road cooperatives in different ways.

Especially the commissioner of this thesis, the unit of utilities of Pirkanmaa Forest Centre can use the results. The ultimate will be in the road cooperatives of private roads as they continue to cooperate even more in the future encouraged by the information from the research. There is a huge opportunity to get a benefit from intensifying management structure to road renovating and gain of costs from the renovation with the help of collaboration.

Key words: private road, road communes, road cooperatives, survey



SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	6
2	YKSITYISTIET	8
2.1	Järjestäytymätön yksityistie ja järjestäytynyt yksityistiekunta.....	9
2.2	Tieosakkaat	10
2.3	Tieosakkaan oikeudet ja velvollisuudet	11
2.4	Hoitokunta ja toimitsijamies	12
2.5	Tiekunnan hallinto	12
2.5.1	Tiekunnan kokouksessa päätettävät asiat.....	12
2.5.2	Tiekunnan henkilövalinnat.....	13
2.5.3	Tieoikeuden myöntäminen.....	13
2.5.4	Tieyksiköiden käyttömaksut	14
2.5.5	Kokousmenettelyt yksityistiekunnassa	14
2.5.6	Kokousten ajankohta ja koollekutsuminen	15
2.5.7	Tiekunnan taloushallinto.....	15
2.5.8	ATK-ohjelmat osana tiekunnan hallintoa	16
2.6	Yksityistiekuntien muita päätösasioita	17
2.7	Tieisännöinti	17
2.8	Yksityisteiden hoitosopimukset.....	18
2.9	Avustukset ja rahoitukset yksityistiekunnissa	19
2.9.1	Kunnanavustukset	19
2.9.2	Valtionavustukset.....	20
2.9.3	Rahoitustuki metsäille.....	20
2.9.4	Muut yksityistiekuntien rahoitusmahdollisuudet.....	21
3	METSÄTEIDEN LUOKITUKSET	22
3.1	Runkotiet.....	22
3.2	Aluetiet.....	23
3.3	Varsitiet.....	23
4	YKSITYISTEIDEN KUNNOSSAPITO.....	24
4.1	Yksityisteiden tärkeimmät kunnossapitotyöt.....	25
4.2	Normaali lanaus eli tasaus	26
4.3	Soran- tai murskeenajo eli sorastus	26
4.4	Ojien kunnostus	27
4.5	Rumpuputkien kunnostus	27
4.6	Tienvarsien raivaus ja niitto.....	28
4.7	Kevätkunnostus.....	28
4.8	Talvihoito.....	29



4.9	Yleisimmät tienpitotarvikkeet.....	30
5	YKSITYISTEIDEN PARANTAMINEN	32
6	TUTKIMUKSEN TEHTÄVÄ JA TYÖN ESITTELY	33
6.1	Haastattelu tutkimusmenetelmänä	33
6.2	Tutkimusongelman lähtökohta	35
6.3	Puhelimella suoritettavan lomakehaastattelun valinta tutkimuksen toteutustavaksi	35
6.4	Haastattelukysymysten luominen	36
6.5	Haastattelujen toteutus ja ajankohtaisuus	38
6.6	Haastatteluiden onnistuminen.....	39
7	HAASTATTELUTUTKIMUKSEN TULOKSET.....	40
7.1	Tiekuntien kiinnostus yhteisiin tienhoitourakoihin	41
7.2	Tiekuntia kiinnostavat työlajit alueurakoinnissa	42
7.3	Tienpitotarvikkeiden yhteishankinta kunnittain	43
7.4	Tienpitotarvikkeiden yhteishankinta tarvikkeittain	44
7.5	Kiinnostus tien kuntoarviota kohtaan	45
7.6	Kiinnostus tiekuntien yhdistymisiin	46
7.7	Kiinnostus Metsäkeskuksen Mutkat Suoriksi -yksityistiestön kehittämishanketta kohtaan.....	48
8	TYÖN TULOSTEN POHDINTAA.....	49
	LÄHTEET.....	51
	LIITTEET	53
	Liite 1. Metsäkeskuksen Mutkat Suoriksi -hankkeen palvelutarvelomake.....	53
	Liite 2. Yksityistiekuntakyselyn haastattelulomake	54
	1(2) 54	
	Liite 3. Kysymys 2. Erilaisten työlajien suhteelliset osuudet prosenttein.....	56
	Liite 4. Kysymys 4. Erilaisten tienpitotarvikkeiden suhteelliset osuudet prosenttein.....	57
	Liite 5. Tutkimuksessa käytettyjen kuntien pinta-alat.....	58
	Liite 6. Kysymys 7. Kysymyksen vastausmäärät kunnittain eriteltynä	59
	Liite 7. Kysymys 7. Kysymyksen vastausprosentit kunnittain eriteltynä	60



1 JOHDANTO

Kesällä 2012 suunnitellessani pientä metsätiehanketta kotitilallani Ruovedellä alkoivat metsäteihin ja yksityistiekuntiin liittyvät asiat kiinnostaa minua. Metsätien suunnittelussa tuli ottaa huomioon yllättävän paljon erilaisia asioita. Kantavan tiepohjan aikaansaaminen ja vesimassojen pois ohjaaminen edellytti huolellista suunnittelua. Tähän sain onneksi asiantuntijan apua – kiitokset Metsänhoitoyhdistys Pohjois-Pirkan metsänparannusesimies Jari Hemmingille.

Metsätien suunnittelussa tuli huomioida myös sen riittävä leveys sekä liittymän toimivuus tulevaa käyttöä varten. Lisäksi tuli selvittää metsätiehankkeen saaminen mahdollisten valtion tai kunnan avustusten piiriin. Selvää oli, että hanke tulisi aiheuttamaan väliaikaisia häiriöitä suunnittelemaani metsätiehen välittömässä yhteydessä olevan yksityistien käyttöön. Tämän vuoksi koin hyväksi ilmoittaa siitä kyseisen yksityistiekunnan toimitsijoille. Hanke saatiin valmiiksi vielä saman vuoden aikana, mutta kiinnostus metsätieasioihin jäi itämään. Syksyn tullessa kuulin luokkatoveriltani vihjeen, että Suomen Metsäkeskuksella olisi tarjolla jonkinlainen yksityistieasioihin liittyvä opinnäytetyön aihe. Tästä opinnäytteeni sai alkunsa.



KUVA 1. Suunnittelemani metsätienpisto Ruovedellä 21.5.2013. (Kuva: Juha Ruuska 2013.)



Suomessa yksityistiestöllä on merkittävä asema erityisesti puuhuollon kulkuväylänä. Ilman yksityisteiden muodostamaa tiheää metsätieverkostoa ei nykymuotoinen puunkorjuu olisi kannattavaa, sillä kuljetuskustannukset kasvaisivat liian suuriksi metsäkuljetusmatkojen pitenemisen myötä. Metsäteollisuus tarvitsee jatkuvasti tuoretta raaka-ainetta, kun teollisuuden raakapuutarastot pyritään pitämään mahdollisimman pieninä. Tämän vuoksi puunkorjuuta ja -kuljetusta täytyy harjoittaa ympärivuotisesti.

Nykyaikaisen puuhuollon edellyttämä, pääosin yksityisteiden muodostama tiheä metsätieverkosto tehostaa metsätalouden hoitoa ja suunnittelua alentamalla huomattavasti näiden kustannustasoa. Metsänhoitotyöt sujuvat joutuisammin, kun metsureiden ei tarvitse kävellä pitkiä matkoja päästäkseen hoitoa vaativille kuvioille. Myös uudistamiskustannukset pysyvät maltillisina, kun muokkauskoneiden ja uudistamismateriaalien kuljetus onnistuu metsäteitä pitkin lähelle uudistuskohteita. Yksitystiet ovat lisäksi osaltaan elintärkeitä kulkureittejä haja-asutusalueiden asukkaille. Tämän vuoksi yksityisteiden kunnosta huolehtiminen ja huollon jatkumisen turvaaminen on hyvin tärkeää.



2 YKSITYISTIET

Suomessa on noin 78 000 km maanteitä, joiden yhteyteen on rakennettu noin 5 200 km kevyen liikenteen väyliä. Maanteiden kunnosta vastaavat ELY -keskukset ja Liikennevirasto. Noin 50 000 km maanteistä on yhdysteitä, jotka toimivat paikallisen liikenteen välittäjinä muodostaen rungon haja-asutusalueiden tieverkostolle. Valtaosa näistä yhdysteistä on sorapäälysteisiä. Kunnissa ja kaupungeissa on noin 28 000 km katuja ja lähes 13 000 km pelkästään kevyelle liikenteelle suunniteltuja väyliä. Kunnat myös hoitavat yksityisteitä noin 12 000 km matkalta. (Hämäläinen 2013, 9.)

Yksityistiet on jaettu kolmeen eri ryhmään tie- ja käyttöoikeuksien perusteella. Näitä ovat toimitustiet, sopimustiet ja kiinteistöjen omat tiet. Yksityistielaki (Laki yksityisistä teistä, 358/1962), joka säätelee yksityistiepitoa, koskee kuitenkin pääosin vain toimitusteitä. Toimitustiet ovat maanmittaustoimituksien avulla perustettuja teitä. Näissä toimituksissa kiinteistöille perustetaan pysyvät tieoikeudet toisten kiinteistöjen alueille. Tietä käyttäviä kiinteistöjen omistajia kutsutaan tien tieosakkain. He vastaavat useimmiten tien kunnossapidosta yhdessä ja voivat järjestäytyä tiekunnaksi toimituksen yhteydessä tai toimia vaihtoehtoisesti järjestäytymättömänä. (Hämäläinen 2013, 10–11.)

Sopimusteiden muodostamiseen ei tarvita juuri lainkaan byrokratiaa, vaan ne syntyvät joko kirjallisina tai suullisina sopimuksina. Sopimuksessa myönnetään tienkäyttöoikeus kiinteistölle, yritykselle tai yksityiselle henkilölle, ja sopimus sitoo vain sen tehneitä osapuolia ja heidän perillisiä. Sopimuskumppanit vastaavat sopimusteidensä kunnossapidosta sopimuksessa määritellyllä tavalla. Yksityisteihin voidaan laskea mukaan myös omat tiet, jotka ovat vain yhden kiinteistön alueella sijaitsevia, esimerkiksi metsätalouden harjoittamiseen tarkoitettuja teitä. Niiden kunnosta huolehtii kiinteistö omatoimisesti, eikä niiden jokamiehenoikeuksien ulkopuoliseen käyttöön ole oikeutta muilla kuin kiinteistön omistajalla tai haltijalla itsellään. (Hämäläinen 2013, 11.)

Yksityisteitä kutsutaan erilaisilla nimillä, jotka tulevat niiden käyttötarkoitusten mukaan. Metsätalouden kuljetuksia varten tehtyjä teitä kutsutaan yleisesti metsäteiksi ja pelkästään talviaikaiseen käyttöön soveltuvia teitä joko pelloille tehtyinä talviteiksi tai vesistöihin rakennettuina jääteiksi. Yksityisteitä voi olla myös kuntien asemakaava-alueilla. Ongelmallisen asiasta tekee se, ettei asemakaavan vahvistaminen merkitse yk-



sityistien tienpitovastuun välitöntä siirtymistä tieosakkailta kunnalle. Tällaisissa tapauksissa tienpitovastuusta päätetään maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti aina tapauskohtaisesti. (Hämäläinen 2012.)

2.1 Järjestäytymätön yksityistie ja järjestäytynyt yksityistiekunta

Yksityistien tienpidosta vastaa sen tieosakkaat yhdessä omien osuuksien eli tieyksiköiden mukaisesti. Päätöksentekoon vaikuttaa suuresti se ovatko tieosakkaat järjestäytyneet tiekunniksi, vai hoitavatko he tieasioitaan järjestäytymättöminä. Mikäli tieosakkaat toimivat järjestäytymättöminä, heidän on aina oltava yksimielisiä tienpidon päätöksistä. Päätökset sitovat vain niitä tehneitä ja niihin sitoutumaan haluavia tieosakkaita. (Hämäläinen 2013, 19.)

Järjestäytyneessä tiekunnassa puolestaan on käytössä demokraattinen päätöksentekomenettely, jossa enemmistö ratkaisee. Tiekunta on myös oikeustoimikelpoinen ja tämän ansiosta sillä on oikeus esimerkiksi kantaa ja vastata tieosakkaiden puolesta oikeus- ja hallintoasioissa, tehdä sopimuksia ja hankkia irtainta omaisuutta. Tiekunta on aina tilinpitovelvollinen ja joissakin tapauksissa myös verovelvollinen. Tiekuunnan perustamisesta on kuitenkin sen hallinnoimisesta koituvaan työmäärään nähden paljon hyötyjä. Esimerkiksi tiekuunnan olemassaolo on edellytys valtion ja useimpien kuntien yksityistieavustusten myöntämiseen yksityistielle. (Hämäläinen 2013, 20.)

Tiekuunnan perustamiselle on olemassa paljon muitakin merkittäviä hyötyjä. Päätöksien tekemisestä tulee helpompaa enemmistöpäätösten ja tiekuunnan määrämuotoisuuden ansiosta. Säännöllisten kokousten avulla yksittäisten tieosakkaiden on parempi vaikuttaa tiekuunnan asioihin. Tiekuunnissa myös tieosakkaiden väliset erimielisyydet on helpompi hallita ja erilaisten sopimuksien tekeminen on yksinkertaisempaa. Lisäksi tiemaksujen perinnästä tulee helpompaa tiekuntahallinnon avulla. (Hämäläinen 2013, 20.)



2.2 Tieosakkaat

Yksityistielaisissa on tarkkaan määritelty tietyistä tieosakkaiden oikeuksista ja velvollisuuksista. Tähän opinnäytetyöhön olen ottanut yksityistielaista tärkeimpinä pitämiäni suoria poimintoja, jotka ovat seuraavanlaisia:

Yksityistielain (1962) 10 § mukaan:

”Mikäli ennestään oleva tie on sille, joka luvallisesti harjoittaa liikennettä tai muuta elinkeinoa, tärkeä hänen elinkeinonsa harjoittamista varten, on hänelle annettava oikeus käyttää tietä, jos tie rakenteeltaan on kysymyksessä olevaan liikenteeseen soveltuva eikä tien käyttämisestä aiheudu huomattavaa haittaa sille kiinteistölle, jonka alueella tie on, tai jollekin, jolla ennestään on oikeus tiehen. Tässä tarkoitetun oikeuden voi antaa tiekunta tai asianomainen tielautakunta.”

Yksityistielain (2011) 22 § mukaan:

”Jokainen, joka on saanut oikeuden tiehen tai 10 § 1 momentin mukaisen oikeuden käyttää tietä taikka jonka omistama kiinteistö kokonaan tai osaksi on sillä tien vaikutuspiiriksi katsottavalla alueella, jolta tai jolle tapahtuviin kuljetuksiin tietä tarvitaan tai voidaan käyttää, on velvollinen tieosakkaana osuutensa mukaan tekemään ja pitämään kunnossa tietä. Ennestään olevan tien tienpitoon ei kuitenkaan voida velvoittaa tieosakkaana osallistumaan sitä, joka aikaisemmin ei ole tieosakas, niin kauan kuin tietä ei käytetä hänen kiinteistöään varten.”

Edellä mainitun yksityistielain 22 §:n mukaan voidaan todeta että jokaisella tieosakkaalla on käytännössä velvollisuus tien kunnossapitoon oman käyttösuutensa mukaan. Tarkempaa määritelmää ei yksityistielaisissa varsinaisesti ole tien osakkaasta olemassa. Tarkemmin laissa sen sijaan määritellään tieosakkuus, josta selviää kenelle tieoikeus voidaan myöntää. Perustieoikeudesta puhuttaessa tarkoitetaan yksityistien perustajaosakkaita ja lisätieoikeudesta puhuttaessa tarkoitetaan yksityistien lisäosakkaita. (Fagerlund 2001, 22.)



Kuten edellä on todettu, ei tieosakkuus välttämättä ole vapaaehtoista ja tieosakkaaksi voidaan joissakin tapauksissa joutua myös määräämään. Edellä mainitun lain 22 §:n mukaan kuitenkin ennestään olevan tien tienpitoon ei tieosakkaana voida velvoittaa osallistumaan sitä, joka aikaisemmin ei ole tieosakas, niin kauan kuin kyseisellä tiellä ei ole hänen kiinteistöään varten olevaa käyttöä. (Fagerlund 2001, 22.)

Tieosakkuudesta päätetään tien perustamisen yhteydessä maanmittausinsinöörin johdolla pidettävässä tietoimituksessa, muutoin pääsääntöisesti tiekunnassa taikka tielautakunnan toimituksessa. Laissa ei ole säännöksiä siitä, että uuden tienkäyttäjän tulisi esimerkiksi kirjallisesti anoa tieosakkuutta. Osakkuuden muodostuminen on käytännössä varsin vapaamuotoista; asianomainen alkaa käyttää tietä kiinteistölle kulkemiseen, josta tien käytöstä tiekunta määrää käyttäjäkiinteistölle yksiköt ja sitä kautta tiemaksut. (Fagerlund 2001, 22.)

2.3 Tieosakkaan oikeudet ja velvollisuudet

Tieosakkaan tärkeimpiin oikeuksiin kuuluu osallistumisoikeus tiekunnan kokouksiin joko itse tai valtuuttamansa asiamiehen välityksellä. Oikeudeksi voidaan laskea myös mahdollisuus tulla valituksi tiekunnan luottamustoimiin kuten toimielimen jäseneksi. Tieosakkaalla on tiekunnassa tieyksikköjensä mukaisesti vastuuta, mutta myös päätäntäjävaikutusvaltaa. (Hämäläinen 2013, 45.)

Tieosakkaalla on paljon erinäisiä velvollisuuksia hoidettavanaan. Suurin osa näistä on ilmoitusluonteisia velvollisuuksia, kuten ilmoitukset osoitteen muutoksista, tienkäytössä tapahtuneista tai tapahtuvista muutoksista, mahdollisista kiinteistö- tai määräalakaupoista ja niin edelleen. Tieosakkaan tulee myös ilmoittaa tiekunnan kokouksessa käsiteltäviksi haluamistaan asioista hyvissä ajoin ennen kokousta. Tärkeitä velvollisuuksia ovat myös huolehtiminen omasta kiinteistöliittymästä ja huolen kantaminen yhteishoidossa olevilta tieosuuksilta oman osuuden mukaisesti. (Hämäläinen 2013, 45.)



2.4 Hoitokunta ja toimitsijamies

Tiekunnalla on oikeus itse päättää, hoitaako sen yleisiä asioita toimitsijamies vai kolmi-jäseninen hoitokunta. Näistä molemmista käytetään nimitystä tiekunnan toimielin, joka on myös yksityistielain tuntema nimitys. Tiekunnan toimielin on vastuussa tiekunnan yleisistä asioista ja sen tehtävänä on hoitaa huolellisesti tiekunnan asioita. (Hämäläinen 2013, 41.)

Toimielimen velvollisuuksiin kuuluu tien kunnossapidosta huolehtiminen ja toimieli-men tulee myös käyttää päätösvaltaansa tienpidossa esimerkiksi kieltämällä tai rajoitta-malla tien kuntoa vaarantavaa käyttöä toistaiseksi tai määräajaksi. Tilapäisten tienkäyt-töoikeuksien antaminen on toimielimen tehtäviä ja niihin kuuluu myös tiekunnan talou-desta ja kirjanpidosta huolehtiminen. Lisäksi tiekunnan kokousten etukäteen valmistelut niissä käsiteltävine asioineen ja kokouksissa päätettyjen asioiden täytäntöönpanosta huolehtiminen kuuluvat toimielimen tehtäviin. Yksi toimielimen velvollisuuksista on olla edustamassa tiekuntaa tuomioistuimessa tarpeen niin vaatiessa. (Hämäläinen 2013, 41.)

2.5 Tiekunnan hallinto

2.5.1 Tiekunnan kokouksessa päätettävät asiat

Tienpidosta ja muista tiekunnan asioista päättävät tieosakkaat tiekunnan kokouksessa. Tällaisista kokouksista käytetään usein nimitystä tiekunnan yleinen kokous. On myös olemassa tiekunnan ”hallituksen” eli hoitokunnan kokouksia. Vuosikokouksia pidetään tiekunnissa yleensä kerran vuodessa, jonka lisäksi voidaan pitää myös ylimääräisiä ko-kouksia. Ylimääräisten kokousten pitämistä saattavat edellyttää esimerkiksi tien paran-tamisen suunnittelut tai tieyksiköinnin uusimiset. Tiekunnan ei välttämättä ole pakko kokoontua edes kerran vuodessa. Mutta erityisesti kunnanavustuksia saavien teiden tu-lee kokoontua vuosittain tienpidon ja rahankäytön selvitystarpeiden vuoksi. (Hämäläi-nen 2013, 21.)



Vaikka laissa on lueteltu suuri joukko asioita, joista voidaan päättää tiekunnan kokouksissa, ei tiekunta voi kuitenkaan päättää aivan kaikista asioistaan itsenäisesti kokouksissaan. Näitä asioita ovat esimerkiksi tiekunnan jakaminen tai purkaminen, tieosakkaan tieoikeuden lakkauttaminen tai muuttaminen vasten osakkaan tahtoa, tiealueen ulkopuolella toimiminen, jne. Näiden asioiden päätöksenteko kuuluu kunnan tielautakunnalle tai yksityistietoimitukselle. (Hämäläinen 2013, 21.)

2.5.2 Tiekunnan henkilövalinnat

Tiekunnan toimitsijamies varamiehineen tai hoitokunta varajäsenineen valitaan enintään neljäksi vuodeksi kerrallaan. Valinta voidaan tehdä vaikka joka vuosi, mutta enimmäiskauden pituus on aina neljä vuotta. Tiekuunnan vuosikokouksessa valitaan tiekunnan asioita hoitamaan siis joko uudet henkilöt, tai samat henkilöt uudelleen vähintään joka neljäs vuosi. Toimitsijamieheksi valittavan ei välttämättä tarvitse olla kyseisen tiekunnan tieosakas, vaan se voidaan valita myös ulkopuolelta esimerkiksi jostakin toisesta tiekunnasta. Tiekuunnan ulkopuolisen toimitsijamiehen varatoimitsijamieheksi olisi kuitenkin syytä silloin hankkia henkilö omasta tiekunnasta, joka pystyisi paremmin valvomaan tien kuntoa. Tiekuunta ei ole sitoutuvainen pitämään kiinni tiekunnan perustamistoimituksessa määrätystä tiekunnan toimielimestä, vaan tiekunnan kokouksessa voidaan myös päättää hoitokunnan vaihtamisesta toimitsijamieheksi tai toisinpäin. (Hämäläinen 2013, 25.)

2.5.3 Tieoikeuden myöntäminen

Tiekunnan kokouksessa päätetään tieoikeuden ja tienkäyttöoikeuden myöntämisestä. Pysyvien tai edes rajoitettujen tieoikeuksien myöntämiseen eivät toimitsijamiehen tai hoitokunnan valtuudet riitä yksittäisistä tieosakkaista puhumattakaan. Sen sijaan lupia tilapäiseen tienkäyttöön edellä mainitut tahot voivat myöntää. Tieoikeudet tai tienkäyttöoikeudet voidaan myöntää uudelle tieosakkaalle tiekunnan kokouksessa, jossa se suositellaan tehtäväksi erillisenä asiakohtana. Samalla kertaa uusi osakas merkitään tieosakasluetteloon ja tieyksiköt vahvistetaan uudelle osakkaalle. Samassa kokouksessa uudelle osakkaalle voidaan myöntää läsnäolo- ja puheoikeus, mutta äänestyksiin ja päätöksentekoon se ei kuitenkaan saa vielä osallistua. (Hämäläinen 2013, 22–23.)



2.5.4 Tieyksiköiden käyttömaksut

Tieyksiköiden määräytymisperusteissa eli tieosakkaiden tienkäytössä tapahtuvien muutoksien seuraaminen kuuluu toimitsijamiehen tai hoitokunnan tehtäviin. Toimitsijamiehen tai hoitokunnan velvollisuuksiin kuuluu myös uuden yksikköjakoehdotuksen tekeminen tiekunnan kokoukselle tarpeen niin vaatiessa. Mikäli jonkun tieosakkaan tienkäytössä on tapahtunut muutoksia, tiekunnan yksikköjakoon liittyvät muutosasiat voivat kokouksessa tulla käsiteltäviksi myös ilman etukäteisvalmistelua tieosakkaan niin vaatiessa. (Hämäläinen 2013, 23.)

Uusille tieosakkaille määrätään tieyksiköt heidän liittyessään tiekuntaan. Kun käytetään Maanmittauslaitoksen ohjeen mukaista, tonnikipometreihin perustuvaa tieyksiköintiä, eivät uusien tieosakkaiden tieyksiköt yleensä muuta vanhojen osakkaiden yksiköitä. Silloin ainoastaan tieosakkaiden suhteelliset maksusuudet muuttuvat. (Hämäläinen 2013, 23.)

Tiekunnan kokouksessa tulee päättää erilaisten käyttömaksujen perusteet (€/m³, €/t, €/kerta, jne.). Mahdollisissa käyttömaksujen muutostapauksissa toimitsijamiehen tai hoitokunnan täytyy valmistella käyttömaksujen perusteet uudelleen kokouksessa päätettäväksi. Vahvistettujen perusteiden mukaisten käyttömaksujen määrääminen myös satunnaisille kuljetuksille on mahdollista toimitsijamiehen tai hoitokunnan toimesta. Tietä säännöllisesti käyttävien käyttömaksut tulee vahvistaa maksuunpanoluettelossa. Tiekunnan kokouksessa vahvistetaan myös kaikki käyttömaksuihin liittyvät sopimukset. (Hämäläinen 2013, 23–24.)

2.5.5 Kokousmenettelyt yksityistiekunnassa

Yksityistielaista löytyy yksityiskohtaiset määräykset tiekunnan kokouksen koollekutsumisesta ja kokousmenettelyistä. Tästä huolimatta näiden määräysten täydellinen noudattaminen on tiekunnissa nykyään varsin vähäistä. Tämä ei kuitenkaan ole erityisen vaarallista kunhan kokousmenettelyt sujuvat ja asiat kokouksissa hoituvat. Pääasia on, että kokoukset käydään laillisesti ja tieosakkaat ovat tyytyväisiä tiekuntansa asioihin. (Hämäläinen 2013, 28–29.)



2.5.6 Kokousten ajankohta ja koollekutsuminen

Lain mukaan vuosikokouksen ajankohta on tiekunnissa kesäkuun loppuun mennessä, mutta tiekuntien kokouksilla on päättäväisellä järjestää kokoukset myös jonakin toisena ajankohtana. Vuosikokouksen ajankohta on hyvin riippuvainen kunnanavustusjärjestelmästä ja useimmissa kunnissa tiekuntien avustushakemukset on jätettävä maaliskuuhun. Lisäksi tiekunnan tilikausi määrää merkittävästi vuosikokouksen ajankohdasta. Tilikausi on usein kalenterivuosi ja lisäksi tiekuntien on tarvittaessa annettava veroilmoitus 4 kuukauden kuluttua tilikauden päättymisestä. (Hämäläinen 2013, 29.)

Yleisin ajankohta vuosikokouksen pitämiseen onkin helmi-huhtikuu, jonka voidaan hyvin katsoa johtuvan edellä mainituista kunnanavustusten ja tilikauden ajankohdasta. Myös keskikesä on yleinen ajankohta vuosikokousten pitämiseen huomattavan monella tiekunnalla. Nämä tiekunnat koostuvat usein tieosakkaista, jotka käyttävät tietään pääosin kesäkaudella. Näiden kesäasukkaiden on luonnollisesti helpointa pitää kokous keskikesällä. Kesällä vuosikokousta pitävien tiekuntien tilikausi poikennee usein kalenterivuodesta. (Hämäläinen 2013, 29.)

Yksityistiekunnissa kokouksen koollekutsumisvelvollisuus on toimitsijamiehellä tai hoitokunnan puheenjohtajalla, siitä riippuen kumpi toimielin tiekunnassa on. Mikäli varsinainen koollekutsuja on kokonaan estynyt, koollekutsuvelvollisuus siirtyy toimielimen varamiehelle. Kokouskutsu voidaan toimittaa joko kirjeellä tai sanomalehden julkaisulla. Molemmilla tavoilla toimittaessa kokouskutsu on annettava vähintään 14 päivää ennen kokousta. Tämä tarkoittaa sitä että lehti-ilmoitus on julkaistava tai kirje postitettava vähintään kahta viikkoa ennen kokousta. (Hämäläinen 2013, 29.)

2.5.7 Tiekuunnan taloushallinto

Rahaliikenne ja sen hoitaminen muodostavat tiekuunnan taloushallinnon. Rahaliikenne tiekunnassa koostuu lähinnä tienpidon kustannuksista, joita rahoitetaan tieosakkailta ja muilta tienkäyttäjiltä lain määräämin menetelmin perittävistä tie- ja käyttömaksuista. Tiekuunnan talousarviossa määritetään ja tehdään päätökset tiekuunnan rahantarpeelle. Kirjanpidon ja tilintarkastuksen avulla tiekuunnan rahankäyttöä myös seurataan ja valvotaan. Erityisesti liiketoiminnassa mukana olevien tiekuntien on taloushallinnossa nouda-



tettava myös kirjanpitolakia ja tilintarkastuslakia soveltuvin osin yksityistielain säännösten ohella. (Hämäläinen 2013, 35.)

Tiekunnan talousarvio eli tulo- ja menoarvio vahvistetaan vuosikokouksessa joko kuluvalle tai seuraavalle varainhoitokaudelle kokousajankohdasta riippuen. Menoja arvioitaessa käytetään yleensä hyväksi edellisten talousarviovuosien tai -kausien toteutumatie-toja tehtäväkokonaisuuksittain. Lisäksi suunnitellut työt on otettava mukaan laskuihin, jotta tulopuolelle tarvittavaa rahamäärää pystyttäisiin arvioimaan. Tuloja tiekunta voi saada mahdollisista avustuksista, jotka otetaan huomioon talousarvion laadinnassa. Tuloja kerätään tietysti myös tie- ja käyttömaksuina. (Hämäläinen 2013, 24.)

2.5.8 ATK-ohjelmat osana tiekunnan hallintoa

Tiekuntien hallintotehtävien hoitamiseen käytetään useimmiten tavanomaisia tekstinkäsittely- ja taulukkolaskenta-ohjelmia. Markkinoilla on kuitenkin myös useita valmisohjelmistoja, jotka on kehitetty tiekuntien tarpeita ajatellen. Näillä ohjelmistoilla tiekunnat voivat hoitaa sekä hallintoon ja taloushallintoon liittyvät tehtävät tieyksiköintiä unohtamatta. Kevyet yhdistyksille tarkoitetut kirjanpito-ohjelmat soveltuvat puolestaan tiekunnan kirjanpitoon. Internetin ilmaisohjelmatarjonnasta löytyy myös tiekunnille soveltuvia ATK-ohjelmia. (Hämäläinen 2013, 34.)

Ammattimaisesti toimivilla tieisännöitsijöillä, jotka hoitavat useamman tiekunnan asioita, on tapana käyttää valmiita tiekunnille tarkoitettuja ohjelmistoja. Tiekuunnille räätälöityjen ohjelmistojen kautta pystytään laatimaan ja lähettämään kokouskutsut ja muut osakastiedotteet sekä tie- ja käyttömaksulaskut suoraan tiekunnan osakkaille. (Hämäläinen 2013, 34.)

Tietotekniikkaa hyödynnetään nykypäivänä suuremmissa tiekunnissa monella muullakin tavalla, kuten erilaisten postituspalveluiden avulla. Myös valmiit pöytäkirjapohjat ovat käytössä kokouspöytäkirjojen laadinnassa. Vaikka sähköinen laskutustapa on kasvattanut suosiotaan tiekuntien käytössä, vielä nykyään oman pankin kautta laskuttaminen on yleisin laskun lähetystapa tiekuntien keskuudessa. Tiekuunnat ovat alkaneet perustamaan myös omia kotisivujaan Internetiin. Omien kotisivujen kautta tiekunta pystyy tiedottamaan tärkeistä tapahtumista, kuten tulevista talkoista tai kokouksista. Kotisivus-



tolla tiekunta pystyy myös säilyttämään esimerkiksi tiekunnan pöytäkirjoja ja tieyksikkölaskelmaa. (Hämäläinen 2013, 34.)

2.6 Yksityistiekuntien muita päätösasioita

Yksityistielaki sallii useita eri asioita, joista tiekunta voi päättää itsenäisesti vuosikokouksissaan. Vuosikokouksessa tiekunta voi esimerkiksi päättää irtaimen omaisuuden kuten tielanan hankinnasta omaan käyttöönsä. Tiekunta voi kokouksessa päättää valitus- tai oikeusprosessiin ryhtymisestä tietyissä tilanteissa. Vuosikokouksen kautta on mahdollista saada myös tiekunnan sisäinen hyväksymispäätös tiekuntayhteistyöhön ja sitä kautta aloittaa yhteistyö esimerkiksi naapuritiekunnan kanssa. Myös tiekuntien yhdistymisprosessit muiden tiekuntien kanssa lähtevät aina käyntiin tiekuntien omista kokouksista ja niissä tehdyistä päätöksistä. Mikäli tiekunnan tieosakas haluaa saada tiehen liittyvän asian tiekunnan kokouksessa käsiteltäväksi, tulee hänen ilmoittaa siitä hyvissä ajoin ennen kokousta ja kokouskutsujen lähettämistä hoitokunnan puheenjohtajalle tai toimitsijamiehelle. (Hämäläinen 2013, 28.)

2.7 Tieisännöinti

Asioiden hoito yksityisissä tiekunnissa on perinteisesti järjestetty oman tiekunnan osakkaiden muodostaman toimielimen avulla. Nykyään kuitenkin tiekunnat ovat enenevässä määrin siirtymässä ulkopuolisten tieisännöitsijöiden tarjoamaan apuun, sillä motivoituneita vastuunkantajia asioiden hoitamiseen ei enää tiekuntien sisältä aina niin helposti löydy. (Hämäläinen 2013, 47.)

Tieisännöinnin etsiminen ja valinta tehdään useimmiten kilpailuttamalla oman kunnan tai naapurikunnan alueella toimivia ammattimaisia tieisännöitsijöitä lähettämällä heille tarjoukset tiekunnan tehtävien hoitamisesta. Tieisännöitsijän toimenkuva on yleisimmin tiekunnan toimitsijamiehenä tai hoitokunnan asiantuntijana toimiminen. Tieisännöitsijän mukanaolo ja käytännön asioiden hoitaminen hoitokunnassa saattaa suuresti lisätä tiekunnan omien osakkaiden kiinnostusta hoitokunnassa mukana oloon. Tällainen hoitokuntamalli, jossa ulkopuolisen tieisännöitsijän lisäksi on mukana myös oman tiekunnan osakkaita, on kaikkein suositeltavin toimintatapa. (Hämäläinen 2013, 47.)



Tieisännöitsijä voi toki myös joissakin tapauksissa tarjota tiekunnalle kokonaisvaltaisen palvelun, joka pitää sisällään sekä tiekunnan hallinnolliset tehtävät että kunnossapitotyöt. Jääviysoongelmilta tämä toimintamalli myös säästyy, sillä tiekunta ostaa tieisännöitsijältä kokonaispalvelun, jolloin tieisännöitsijä ei osta kunnossapitotöitä itseltään.

Tieisännöitsijän tärkeimpiin tehtäviin kuuluvat kunnossapitotöiden järjestäminen, kilpailuttaminen ja ostaminen. Tämän vuoksi tieisännöintitoiminta onkin hyvin perusteltua, sillä samalla seudulla useamman tiekunnan asioita hoitava tieisännöitsijä pystyy helposti saamaan kokoon entistä suurempia urakkakokonaisuuksia ja tienhoitotarvikkeiden yhteishankintoja. (Hämäläinen 2013, 47.)

Urakkakokojen kasvaessa urakoiden yksikkökustannukset laskevat etenkin logististen kulujen laskiessa. Suurempien urakoiden ollessa kyseessä, urakoitsijat ovat kiinnostuneempia tekemään tarjouksia, jolloin myös kilpailutuksen avulla voidaan tavoitella merkittäviä kustannussäästöjä. Yksittäisen tiekunnan säästöt voivat käytännössä olla jopa 10 - 20 %, suurempiinkin säästöihin on mahdollisuus päästä esimerkiksi aurasurakoissa. (Hämäläinen 2013, 47.)

2.8 Yksityisteiden hoitosopimukset

Tiekunta ja kunta voivat yhdessä tehdä yksityistielain 95 §:n mukaisen ja yksityistieasetuksen 21 §:ssä tarkemmin määritellyn sopimuksen tienpidosta. Yleensä tällaisia sopimuksia on tehty vain kunnossapitoon liittyen. Joissakin tilanteissa voi olla avustus- ja arvonlisäverosyistä sekä tiekunnan että kunnan kannalta edullista tehdä tämänkaltainen tienpitosopimus myös tien tai sillan parantamishankkeesta. Sopimuksen ja sen ehtojen hyväksymisestä kuten tiekunnan tehtäväksi jäävistä töistä ja tiekunnan rahallisesta omavastuusta päätetään tiekunnan pitämässä kokouksessa. (Hämäläinen 2013, 28.)



2.9 Avustukset ja rahoitukset yksityistiekunnissa

Yksityisteiden tienpidon kustannukset ovat suurimmaksi osaksi tieosakkaiden vastuulla. Jonkin verran tienpidon kustannuksia hankitaan myös ulkopuolisilta tienkäyttäjiltä käyttömaksuja perimällä. Yksityisteiden yhteiskunnallinen merkitys on yleisellä tasolla ollut aina todella korkea. Tämän ansiosta myös yhteiskunta on jo vuosikausien ajan tukenut yksityisteitä osallistumalla yksityistienpidon kustannuksiin merkittäväällä panoksella. Myös yksityistiejärjestelmän kehittämisessä on yhteiskunnalla ollut aikanaan suuri rooli. (Hämäläinen 2013, 49.)

2.9.1 Kunnanavustukset

Lähes jokaisessa kunnassa on jo pitkät perinteet yksityistiekuntien avustamiselle. Kunnan tarjoamalla avustuksilla on ollut suuri merkitys kunnan hoitamien katujen ja yksityisteiden varrella asuvien välisen tierasituksen tasaamisessa. Yleisimmin kunnat ovat tukeneet yksityistiekuntia rahallisten avustusten muodossa, mutta tärkeimpiä yksityisteitä on otettu myös kokonaan kuntien hoidettavaksi. Yksityistielain 95 §:ssä on säädetty kunnan itse päättävän omista yksityistieavustuksista ja avustusten ehdoista. Kunnan velvollisuudesta yksityisteiden avustamiseen ei säännöksessä ole kuitenkaan mainittu. Tästä syystä jokaisella kunnalla on oma päätäntävalta yksityistienpidon avustusrahojen suhteen. Koska kunnanavustukset eivät ole lakisääteisiä, on yksityistiekuntien haettava avustuksia kunnallispolitiikan kautta kunnallishallinnon vaikutuskeinoin. (Hämäläinen 2013, 50.)

Yhteiskunnassamme yleisesti vallitsevan säästölinjauksen mukaisesti kunnat ovat etsineet säästöjä myös tienpidosta. Hoitosopimuksiakin on sanottu irti, yksityistieavustuksia on leikattu ja avustusehtoja on kiristetty. Tästä huolimatta kunnanavustuksia ei ole syytä vähätellä, sillä ne kattavat edelleen huomattavan osan yksityistienpidon kustannuksista. (Hämäläinen 2013, 49–50.)



2.9.2 Valtionavustukset

Kuluneiden vuosikymmenien aikana valtion rahoitukset yksityistienpitoon ovat vähentyneet merkittävästi. 1990-luvun puolivälissä valtion ylläpitämät yksityistieavustukset lähes lopetettiin. Valtionavustusta voidaan yksityistielain 93 §:n mukaan myöntää yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen, uusien yksityisteiden rakentamista ei valtion tuki kuitenkaan koske. Valtion tarjoaman avustuksen kohteet on tarkoin rajattu. Parantamisavustusta on mahdollista saada teiden tai siltojen perusparannuksiin, kunnossapidon avustuksia voidaan saada ainoastaan lauttapaikoille ja jäänteille.

Valtion avustusta saadakseen yksityistien on oltava kulkuväylä vähintään kolmelle pysyvästi asutulle taloudelle, joista ainakin yhden tulee käyttää tietä vähintään kilometrin matkalta. Joissakin tapauksissa valtio voi tukea muitakin liikenteelle hyvin merkityksellisiä teitä, vaikkei ne täyttäisivätkään edellä mainittuja ehtoja tuen saamiselle. Vapaa-ajan asunnoille johtavat tiet ja yksityistiekuntiin kuuluvat maa- ja metsätalouden harjoittamiseen tarkoitetut tien osat eivät kuitenkaan kuulu valtion avustusten piiriin. (Hämäläinen 2013, 50–51.)

2.9.3 Rahoitustuki metsäteille

Uuden metsätien tekemiseen ja metsätalouden kuljetusten edellyttämän yksityistien parantamiseen voidaan myöntää tukea Kestävän metsätalouden rahoituslain (KEMERA) perusteella. Jotta tukea myönnetään, on edellytyksenä uuden metsätien tai parannettavan yksityistien rakenteellinen soveltuvuus metsätalouden ympärivuotisiin kuljetuksiin.

Myös metsätien parantamiseen voidaan myöntää tukea tietyin ehdoin. Tiehankkeen tulee muun muassa täyttää metsätalouden kuljetusten minimiosuutta koskevat vaatimukset, joka käytännössä asettaa 40 % minimimäärän metsätalouden kuljetuksien osuudelle tien kokonaiskäytössä. Tuen saamiseksi ei hankkeeseen saa myöntää samanaikaisesti avustusta yksityistielain 93 §:n nojalla. Tärkeää on myös, ettei parannushankkeeseen tulevan tien kunnossapitoa ole aikaisemmin laiminlyöty. (Hämäläinen 2013, 42.)



2.9.4 Muut yksityistiekuntien rahoitusmahdollisuudet

Yksityistiehankkeita voidaan periaatteessa rahoittaa myös maaseutuelinkeinojen rahoituslain perusteella. Yksityistiehankkeille voidaan myöntää rahoitusavustuksia maaseudun kehittämishankkeissa osana olemisen kautta, sen sijaan pelkkiin pienimuotoisiin yksityistiehankkeisiin avustusta on vaikeaa saada. Periaatteessa ainakin työllisyysperusteisten varojen saaminen yksityisteiden rakentamis- ja parantamishankkeisiin on kuitenkin täysin mahdollista. Edellä mainittujen rahoitusmahdollisuuksien myöntämisestä päättää ELY -keskus. (Hämäläinen 2013, 53.)



3 METSÄTEIDEN LUOKITUKSET

Metsätiet ovat metsätalouden raskaita kuljetuksia varten suunniteltuja yksityisteitä, joten niiden hoito- ja ylläpitotyöt ovat erityisen tärkeässä asemassa. Metsäteiden rakenteelliseen kuntoon ja kantavuuteen, sekä kelirikkoisuuteen vaikuttavat ensisijaisesti niiden tyyppi, sijainti ja rakentamisajankohta. Lisäksi perustamisen jälkeen toteutetut mahdolliset parannushankkeet ja kunnossapidon määrällinen sekä laadullinen taso ovat tärkeitä tekijöitä metsäteiden käytettävyydelle. (Hämäläinen 2012, 77–78.)

Metsäteitä liikennöivän raskaan kuljetuskaluston vuoksi kantavuus on yksi tärkeimmistä vaatimuksista. Vaadittava kantavuus riippuu tiellä tehtävien kuljetusten ajankohdista ja kuljetusten määristä. Kantavuutta voidaan tarpeen mukaan parantaa kunnostustoimilla, kuten sorastuksella, ojien kunnostuksella tai rumpuputkien korjauksella. Joissakin tapauksissa tarvittavan kantavuuden aikaansaamiseksi on ryhdyttävä laajempaan parantamishankkeeseen. (Hämäläinen 2012, 78.)

3.1 Runkotiet

Runkotiet (Rt) ovat pääkulkuväyliä laajoille metsäalueille ja niiden kautta kulkee alue- ja varsiteiden liikenne. Runkotiet ovat rakennettu etupäässä metsätalouden tarpeisiin, mutta monesti myös yleinen liikenne käyttää niitä. Myös kevätkelirikon aikaiset raskaat kuljetukset kulkevat runkoteiden kautta, joka asettaa niiden kantavuuksille kovat kriteerit. Liikennemääristä riippuen runkotiet ovat joko yksi- tai kaksi ajokaistaisia. (Metsätehon metsätieohjeisto 2001, 13.)



3.2 Aluetiet

Aluetiet (At) ovat melko suurien metsäalueiden pääkulkuväyliä, ja niiden kautta kulkee varsiteiden liikenne. Aluetiet ovat usein välittömässä yhteydessä runkoteihin tai yleisiin teihin. Alueteiden suunnittelussa on otettava huomioon niiden kautta kulkeva metsätalousliikenne ja myös muut mahdolliset käyttötarkoitukset. Aluetiet rakennetaan normaalisti kestävämpään raskaat kuljetukset syyskelirikon aikana, tarpeen mukaan myös kevätkelirikon aikana. (Metsätehon metsätieohjeisto 2001, 13.)

3.3 Varsitiet

Varsitiet (Vt) ovat yleensä yhdelle metsätalolle tai yhdelle leimikolle suunniteltuja puutavaran kuljetusväyliä. Ne liittyvät yleensä joko alueteihin, yksityisiin teihin tai yleisiin teihin. Varsiteiden tulee olla tarpeeksi kantavia kestääkseen raskasta liikennettä kelirikon aikaa lukuun ottamatta. Joissakin tapauksissa myös rajoitettujen kelirikon aikaisten kuljetusten kestävyyttä on syytä harkita varsiteiden suunnittelussa.

(Metsätehon metsätieohjeisto 2001, 13.)



4 YKSITYISTEIDEN KUNNOSSAPITO

Metsätiet ovat metsätalouden tärkeimpiä investointeja ja niiden käyttökelpoisena pitäminen vaatii säännöllistä kunnossapitoa. Kunnossapitotöiden suorittaminen ajallaan tekee metsäteiden rungoista myös pitkäikäisempiä, jolloin suurilta ja äkkinäisiltä korjausrakoilta, kuten tukkeutuneiden rumpujen aiheuttamilta teiden katkeamisilta vältytään. Säännöllisen kunnossapidon avulla tiekunnat säästävät pidemmällä aikavälillä teidensä kokonaishoitokustannuksissa, joka tuo säästöjä myös tieosakkaille. (Hämäläinen 2013.)

Jotta teiden toimintakyky pysyy yllä, on liikennemerkkien sekä kääntymis- ja kohtaamispaikkojen kunnosta huolehdittava. Kunnossapito on tärkeässä roolissa myös teiden liikenneturvallisuuden ylläpitämisessä. Säännöllinen piennarten raivaus ylläpitää teillä liikkumiseen tarvittavaa näkyvyyttä ja ehkäisee liikenneonnettomuuksia. Myös routa-aikaan syntyvien monttujen ja nousemakivien korjaus ehkäisee niiden vuoksi tehtävistä väistöliikkeistä tapahtuvia kolareita ja ulosajoja. Tiekuunnat voivat joutua korvaamaan kunnossapidon laiminlyönnin takia tapahtuvat ajoneuvojen vaurioitumiset. (Hämäläinen 2013.)





KUVA 2. Nousemakivet aiheuttavat tienkäyttäjille ajoneuvojen vaurioitumisia: Kuvassa kiveen osuminen rikkonut auton pakoputkiston. (Kuva: Juha Ruuska 2012.)

Kunnossapitotöiden kustannustasoon vaikuttavat useat tieosakkaiden päätettävissä olevat asiat. Kustannuksiin eniten vaikuttavia tekijöitä ovat teillä kulkeva liikennemäärä ja liikenteen tarkoitus sekä vuodenaikoihin painottuminen. Teillä kulkeminen kuluttaa aina niiden päällysteitä ja joinakin vuodenaikoina myös teiden perustukset ovat lujilla raskeampien ajoneuvojen aiheuttaman paineen vuoksi. Myös sovittu ja tavoiteltu laatutaso vaikuttaa kunnossapidon kustannuksiin: talvihoitoa vaativissa yksityistiekunnissa lumen auraus voi viedä taajaan tehtynä jopa puolet tiekunnan vuotuisesta kunnossapidon budjetista. Kuten talvihoidon kustannuksiin, myös muina vuodenaikoina tehtäviin kunnossapidon kustannuksiin vaikuttavat tietenkin vuotuiset sademäärät ja muut ilmastolliset olosuhteet. (Hämäläinen 2013.)

4.1 Yksityisteiden tärkeimmät kunnossapitotyöt

Tärkeimpiä yksityisteiden kunnossapitotöitä ovat säännöllisesti tapahtuvat lanaukset ja höyläykset, joiden ansiosta tien pinta pysyy tasaisena ja piennarojiin viettävänä. Näin tie pysyy kuivana ja kantavana sade- ja sulamisvesien valuessa pois tierungosta. Kuivatuk-
selle tärkeää on myös rumpuputkien kunnossapito ja piennar- sekä laskuojien perkaa-



minen veden virtaaman ylläpitämiseksi. Kunnossapitotöihin lasketaan myös soran ja murskeen ajaminen tiepäällysteeksi. Yksityisteiden talviaikaiseen kunnossapitoon riittää useimmiten pelkkä lumimassojen poistaminen auraamalla tai linkoamalla, mutta joskus myös hiekoitukselle ilmaantuu tarvetta. (Greis 2008, 412.)

4.2 Normaali lanaus eli tasaus

Sorapinnoitteisilla teillä päällimmäisen kerroksen eli kulutuskerroksen tasaisuus on yksi tärkeimmistä laatusikoista. Tasauksen yhtenä tarkoituksena on tien kulutuskerroksen sekoittaminen pölynsitomiseksi. Tasauksen avulla voidaan poistaa pienet kuopat tienpinnasta ja ajoradasta saadaan tasainen. Tasainen tien pinta nopeuttaa myös sen kuivumista pintakelirikon aikaan. (Hämäläinen 2012, 24.)

4.3 Soran- tai murskeenajo eli sorastus

Tien sorastus on tärkeä kunnossapitotyö tien uloimman kerroksen, eli kulutuskerroksen määrän ja laadun ylläpitämiseksi. Kulutuskerros vähenee käytön seurauksena painautumalla tiepohjaan ja pölyyämänä tien pientareille. Sorastus tehdään ajamalla joko siivilöityä luonnonsoraa tai kalliosta louhittua mursketta tielle. Sorastus voidaan tehdä pelkästään kuluneille tien pinnoille, joissa kulutuskerros on heikentynyt, tai koko tien matkalle. Kulutuskerroksen tulisi olla paksuudeltaan vähintään 50 mm, suositeltava kerroksen paksuus olisi 60 – 70 mm. (Hämäläinen 2012, 54.)

Tien sorastustarve määräytyy liikennemäärien ja liikenteen kuluttavuuden mukaan. Myös tien rakenne, kulutuskerroksen materiaalin laatu ja hoidon taso vaikuttavat siihen oleellisesti. Vilkasliikenteisillä teillä sorastukselle on tarvetta joka vuosi, kun taas harvoin käytettävillä tiellä tarvetta on harvemmin. Tärkeintä sorastuksessa on tien hoidon kannalta riittävän kulutuskerroksen ylläpito, sillä tien kulutuskerrosta on pystyttävä muotoilemaan ja tasaamaan. (Hämäläinen 2012, 54.)



4.4 Ojien kunnostus

Tien sivuojat ja laskuojat ovat helposti tukkeutuvia niihin tieltä ja maaston puolelta valuvien maa- ja kiviaineksien vuoksi. Ojilla on usein riesana heinittyminen ja vesakoituminen ja ojien luiskat voivat myös painua tai sortua. Lisäksi puutavaran kuljetuksista voi jäädä materiaalia ojien pohjiin niiden ylitysten seurauksena. (Hämäläinen 2012, 34.)

Ojien kunnostuksen ajankohtana paras on kesä ojaluiskien nurmettumisen varmistamiseksi ennen talvea. Nurmettuminen sitoo maata ja ehkäisee liuskien sortumista seuraavana keväänä. Ojien kunnostukseen käytetään yleisimmin luiskakauhalla varustettua kaivinkonetta sivuojien kunnostamiseen ja muotoilukauhalla varustettua traktorikaivuria laskuojien kunnostamiseen. Ojan tarvittava syvyys riippuu siinä kulkevasta vesimäärästä, yleensä ojan syvyyden tulisi olla ainakin 40 cm ajoradan pinnan alapuolella. Täytyy kuitenkin muistaa, ettei turhan syväksi kaivamalla ojituksen laatu enää parane. (Hämäläinen 2012, 35–36.)

Ojien kunnostustarve eli ojituskierto on keskimäärin noin 10 – 15 vuotta. Ojituskiertoon vaikuttavat maaperän laadun ja tietä ympäröivien pinnanmuotojen kaltevuuksien lisäksi myös ojaluiskien kaltevuudet ja tien sivukaltevuudet. Ojien kunnostustarpeet on tapana selvittää kuivatussuunnitelmien pohjalta. Ojien perkaushanke on tehokkainta kilpailuttaa urakoitsijoiden kesken suunnittelemalla se yksityistiekuntayhteistyön kautta ensin riittävän suureksi ja kiinnostavaksi. (Hämäläinen 2012, 35.)

4.5 Rumpuputkien kunnostus

Rumpuputkilla on suuri merkitys tiepohjan kuivatukselle. Tierumpuputket eli poikki-tierummut johtavat vesiä teiden ali. Liittymien rumpuputket eli sivuojarummut johtavat vesiä sivuojista kiinteistöliittymien tai toisten teiden ali. Säännöllisellä hoidolla rumpujen kunnostustarvetta on mahdollista vähentää, mutta joskus rumpuputkia joudutaan kuitenkin uusimaan useista eri syistä. Rumpuputket voivat painua tai mennä kasaan liikenteen painon, virheellisen perustamis- tai täyttötavan tai väärän rumpumateriaalin vuoksi. Rumpuputki voi olla liettynyt tukkoon vuosien saatossa ja myös routa voi siirrellä ja rikkoa ojien rumpuja.

(Hämäläinen 2012, 37.)



Kuten ojien, myös rumpujen kunnostustarpeen arvioinnissa käytetään apuna kuivatussuunnitelmaa. Jokaisen rummun materiaalit ja vauriot selvitetään mahdollisen kunnostustarpeen kartoittamiseksi. Rummut voidaan korjata tai uusia kokonaan ja niitä voidaan myös lisätä tarvittaessa. Rumpuputkien kunnostukseen paras ajankohta on kesä kuivimpaan aikaan, jolloin veden virtaus on vähäisintä. Rumpuputkien hankinta on järkevää tehdä yhteistyössä muiden yksityistiekuntien kesken. (Hämäläinen 2012, 37.)

4.6 Tienvarsien raivaus ja niitto

Tienpienareet vesakoituvat puiden kanto- ja juurivesojen kasvamisen ja pensaskasvillisuuden syntymisen vuoksi. Vesakko estää ojien veden virtausta, haittaa talviaurausta ja kerää lunta kinoksille. Vesakko muodostaa turvallisuusriskin vähentämällä näkyvyyttä teiden liittymissä ja se saattaa myös peittää liikennemerkkejä estäen niiden havaittavuuden. Näiden seikkojen johdosta tienvarsien säännölliset raivaukset ja niitot ovat tärkeitä yksityisteiden kunnostustöitä. (Hämäläinen 2012, 32.)

Vesakonraivaukselle paras ajankohta on keskikesä, jolloin lehdet ovat täysikokoisia. Tällöin juurien kasvuvoima on pienimmillään ja uuden vesakon kasvaminen hidastuu. Yleisimmin raivausurakka suoritetaan traktoriin kiinnitettävän hydraulisen vesakkoleikkurin avulla. Pienet vesakonraivausurakat voidaan hoitaa myös metsurityönä raivaussahan avulla. Tienvarsien niiton tarkoituksena on poistaa pienareille ja liittymien ympäristöön syntyneet heinät, pienet vesat ja puun taimet. Niitto on kerran vuodessa suoritettava kunnostustyö, mutta tienvarsien raivaus hoitaa yleensä myös niittotarpeen. Tästä syystä niitto on järkevintä suorittaa tienvarsien raivauksen välivuosina kesäheinäkuussa, joka on raivauksen lisäksi myös niitolle paras ajankohta. (Hämäläinen 2012, 32–33.)

4.7 Kevätkunnostus

Kevätkunnostuksen tärkeimpiä töitä ovat yleisimmin tiehöylällä, eli tiekarhulla tehtävät tien muotoilut ja kulutuskerroksen suolaukset kalsiumkloridilla. Muotoilun tarkoituksena on palauttaa teihin oikeat sivukaltevuuskulmat veden ojiin valumisen edistämiseksi ja kulutuskerrosateriaalin ojiin valumisen estämiseksi. Muokkauksen ansiosta myös



tien reunaan siirtynyt kulutuskerrosmateriaali ja samalla veden poistumista estävät reunalpaletit tulevat poistetuksi. Muotoilun tarpeellisuus määräytyy tien liikennemäärästä, ja kovassa käytössä olevissa yksityisteissä tarvetta on yleensä joka toinen kevät. (Hämäläinen 2012, 23–27.)

Tien suolauksella saadaan tehostettua pölynsidontaa ja näin vähennettyä kulutuskerrosmateriaalin menekkiä, sekä kunnossapitotöiden määrää. Useimmiten pölynsidontaan käytetään kalsiumkloridia, joka levitetään rakeisessa muodossa esimerkiksi traktorin tai kuorma-auton perään kiinnitettävällä levittimellä. Tämän jälkeen se sekoitetaan kostean kulutuskerroksen joukkoon muotoilun tai tasauksen aikana. Suolan käyttömäärät ovat pölytyvillä ja aurinkoisilla tiealueilla keskimäärin 0,5 – 1,0 tonnia kilometriä kohden, asutuksen läheisyydessä suolauksen tarve voi olla suurempikin. (Hämäläinen 2012, 26.)

4.8 Talvihoito

Talvihoidon yleisin urakka yksityisteillä on lumen poistaminen ajoradalta joko auroamalla tai linkoamalla. Niiden avulla pystytään ennen kaikkea ylläpitämään teiden kulkukelpoisuus lumisateiden aikana ja niiden jälkeen. Säännöllisen aurauksen avulla säästetään myös liikenneturvallisuuden säilyttäminen ja lumipolanteiden, eli tien pinnan urautumien ja epätasaisuuksien ehkäisy. Aoraus ja linkoaminen ovat työmääriltään ja kustannuksiltaan merkittävimpiä hoitotöitä yksityistiekunnille. Niiden tarve kuitenkin vaihtelee suuresti teiden liikennemäärien ja käyttötarkoitusten mukaan. (Hämäläinen 2012, 57–63.)

Liukkaudentorjunta on myös yleisesti talvihoidossa käytetty työlaji. Yksityisteillä se suoritetaan yleisimmin hiekoittamalla tai polanteita karhentamalla. Liukkaudentorjunta on tärkeää liikenneturvallisuuden näkökulmista ja se vähentää myös mahdollisten vahinkotapauksien sattuessa tiekuntien vastuuta. Lisäksi raskaille kuljetuksille, kuten linja-autoille ja tukkirekoille liukkaudentorjunnalla on suurta hyötyä. Hiekoituksen tarve on suurin asutuilla tai tiheästi liikennöidyillä teillä ja se vaihtelee suuresti myös vuositasolla eri tiekunnissa. Talvihoitoon kuuluviin urakoihin voidaan laskea myös talvihöyläykset eli polanteen poistot, aorausvallien madaltamiset, lumen poiskuljetukset, lumiaitojen ja kinostimien perustaminen sekä rumpuputkien sulatukset. (Hämäläinen 2012, 60–66.)



4.9 Yleisimmät tienpitotarvikkeet

Rumpuputket ovat tiepohjan kuivatuksen kannalta tärkeimpiä tienpitotarvikkeita. Rumpujen uusimisessa käytetään nykyään yleisimmin muovi- tai teräsrumpuputkia. Betonista valmistetut rumpuputket ovat lähes kokonaan poistuneet uusimiskäytöstä. Rumpujen materiaalit ja koot valitaan niiden sijoituskohteilla olevien maaperän laatujen ja veden virtaamien, rumpuputkien peitesyvyyksien ja kestävyysvaatimusten mukaan. (Hämäläinen 2012, 37–38.)

Liikennemerkkit ovat tiekunnissa tärkeitä liikenteen ohjaamisen, rajoittamisen ja varoitamisen välineitä. Niitä käytetään metsäteillä olosuhteiden, esimerkiksi kelirikon asettamien tarpeiden mukaan. Merkit on asennettava Tielaitoksen piirustusten mukaisesti. Yleiselle tielle johtavaan liittymään tarvittavat merkit voidaan tarkistaa liittymäluvasta. Tielaitos, eli nykyinen Destia hoitaa niiden pystytykset. (Metsätehon metsätieohjeisto 2001, 57.)

Suodatinkangas eli kuitukangas estää pohjamaata sekoittumasta tielle rakennettuun päällysrakenteeseen. Se on erityisen tarpeellinen routiville pohjamaille käytettäväksi. Suodatinkankaan tarvetta lisää myös tien käyttäminen kelirikon aikana raskaisiin kuljetuksiin. Kankaan käyttö lisää myös tierakenteen jäykkyyttä maapohjiltaan pehmeillä yksityisteillä. (Metsätehon metsätieohjeisto 2001, 63.)

Aurausviitat ovat tärkeitä tien leveyden osoittajia aurausta suorittaville urakoitsijoille. Aurausviittojen puutteellisuuden vuoksi saattaa tapahtua yliaurausta ojan päälle, joka voi johtaa auran rikkoontumiseen ja tiekunnan korvausvastuuseen. (Hämäläinen 2013, 80.)



Tiesuolaa käytetään yleisesti sekä pölynsidontaan, että myös liukkaudentorjuntaan. Pölynsidonnassa voidaan käyttää joko rakeisessa muodossa, eli hiutaleina olevaa suolaa, tai liuksena olevaa suolaa. Näiden olomuodollisten laatuojen lisäksi on olemassa myös kokonaan erilaisia suoloja. Yleisin suola pölynsidontaan on kalsiumkloridi (CaCl_2), mutta myös magnesiumkloridia (MgCl_2) käytetään jonkin verran. (Hämäläinen 2012, 26–27.)

Liukkaudentorjunnassa suolan levitys on yksityistiekunnissa harvinaisempaa ja suolausta käytetään vain satunnaisesti kuntien hoidossa olevilla päällystettyjen taajamien yksityisteillä. (Hämäläinen 2012, 62–63.)



5 YKSITYISTEIDEN PARANTAMINEN

Suomen metsätieverkosto on suurimmaksi osaksi 1970–80 -luvulla rakennettua. Vanhasta mitoituksesta ja vuosikymmeniä jatkuneesta kovasta käytöstä johtuen se on pääosin jo peruskunnostuksen tarpeessa. Tällä vuosituhannella vanhojen metsäteiden perusparannus on yleistynyt voimakkaasti uusien metsäteiden rakentamiseen käytettävien voimavarojen kustannuksella. (Greis 2008, 410.)

Metsäteiden perusparannus on käsitteenä pidettävä erillään kunnossapidosta. Kunnossapito on tien kunnon jatkuvaa ylläpitämistä, joka määräytyy siinä kulkevan liikenteen asettamista vaatimuksista. Säännöllisellä kunnossapidolla pyritään ennaltaehkäisemään tiestöön syntyviä suurempia vaurioita. Huolimatta oikealla tavalla ja oikeaan aikaan tehdyistä kunnossapitotöistä, saattaa vuosien saatossa ilmetä tarvetta parantaa tietä myös astetta järeämmillä tavoilla. Tiellä kulkeva liikenne on saattanut kasvaa, jonka vuoksi tien kantavuutta on parannettava ja tietä voi olla myös aiheellista leventää. Routimisen johdosta tien runko on voinut painua tai siltarumpu olla uusimisen tarpeessa. Joskus liikenneturvallisuuksista esimerkiksi tiessä olevia vaarallisia mutkia on myös syytä oikaista. (Hämäläinen 2013.)

Parantamishankkeeseen ryhdyttäessä on aina lähdettävä liikkeelle hallinnollisesta käsittelystä ja rahoitussuunnitelmien laadinnasta. Toteutusvaiheeseen päästään vasta sen jälkeen kun hanke on suunniteltu ja tarpeelliset mittaukset siihen suoritettu. Tietyissä yksityistien parannushankkeissa, kuten isojen rumpujen vaihdossa on usein tarpeellista käyttää myös ammattisuunnittelijan apua varmistaakseen rumpuputkien kokojen riittävyydet niiden läpi kulkeville vesimassoille. (Hämäläinen 2013.)



6 TUTKIMUKSEN TEHTÄVÄ JA TYÖN ESITTELY

6.1 Haastattelu tutkimusmenetelmänä

Haastattelututkimus ja kyselytutkimus ovat tutkimustapoina melko lähellä toisiaan, englanninkielessäkin molemmista käytetään samaa ”survey” -termiä. Haastattelussa kysymykset esitetään useimmiten puhelimitse tai kasvotusten suoraan vastaajalle. Kyselytutkimuksessa kysymykset välitetään haastateltavalle kysymyslomakkeen avulla. Haastattelulomakkeella ja kyselylomakkeella ei ole juurikaan muuta eroa kuin se, että kyselylomake tulee avautua sellaisenaan kyselyn kohteena olevalle henkilölle. Haastattelulomakkeessa kysymykset puolestaan avautuvat haastattelijan suullisesti avustamana. (Vehkalahti 2008.)

Koska tutkimukseen valittavan tiedonkeruumenetelmän tulee soveltua tutkimusongelman ratkaisemiseen, ei haastattelua pidä valita menetelmäksi ilman perusteita sen soveltuvuuteen. Haastattelu on suoran ja suullisen vuorovaikutustavan suhteen ainutlaatuinen tiedonkeruumenetelmä. Tällaista haastattelijan ja haastateltavan välistä vuorovaikutustilannetta voidaan pitää niin hyvänä, kuin myös huonona asiana. (Hirsjärvi, Remes & Hurme 2007.)

Haastattelun etuna voidaan pitää aineiston hankinnan joustavuutta muihin tiedonkeruumuotoihin verrattuna. Haastattelutilanteessa voidaan edetä vastaajien kannalta parhaaksi katsotulla tavalla kysymysten tai aiheiden käsittelyjärjestyistä muutellen. Kysymyksiä ja vastauksia voidaan haastattelun aikana myös tulkita huomattavasti paremmin esimerkiksi postikyselyyn verrattuna. (Hirsjärvi, Remes & Hurme 2007.)

Yksi suoran vuorovaikutuksen haittapuoli on haastattelutilanteen luoma psyykinen paine. Haastateltava saattaa kokea pelon tai uhan tuntemuksia, jotka voivat vaikuttaa vastauksien laatuun. Haastateltava voi helposti sortua myös sosiaalisesti hyväksyttävien mutta virheellisten vastauksien antamiseen, jotka heikentävät tulosten luotettavuutta. (Hirsjärvi, Remes & Hurme 2007.)



Tutkimusaineiston kerääminen haastattelemalla on yleinen ja paljon käytetty menetelmä. Haastattelun avulla on mahdollista saada tutkimukseen tarvittavaa tietoa suoraan haastateltavan kertomana. Haastattelut voidaan erotella ainakin neljään pääryhmään joita ovat avoimet haastattelut, teemahaastattelut, ryhmähaastattelut ja lomakehaastattelut. Jälkimmäisistä käytetään myös termiä strukturoidut haastattelut. Nämä haastattelun tyypit eroavat toisistaan rakenteellisella tavalla. (Hirsjärvi & Hurme 2001.)

Avoimissa haastatteluissa käsitellään keskustelumaisesti tiettyjä aiheita: niihin kuuluu olennaisena avoimet kysymykset, joiden vastausvaihtoehdot ei ole muotoiltu etukäteen. Teemahaastatteluissa edetään vapaamuotoisesti ilman valmiita kysymyksiä aihepiireittäin eli teemoittain, jotka haastattelija on etukäteen määritellyt. Lomakehaastatteluissa haastattelijalla on valmiiksi luotu eli strukturoitu kysymysluettelo, josta kysymykset esitetään haastateltaville. Yleensä myös vastausvaihtoehdot ovat valmiiksi kyselyssä esitettynä. Ryhmähaastatteluita ovat sellaiset, joissa haastatellaan yhden haastateltavan sijaan laajempaa joukkoa kerralla. (Hirsjärvi & Hurme 2001.)

Ennen haastatteluun ryhtymistä on haastattelun aihepiiriin syytä perehtyä kunnolla. Tämä korostuu etenkin avoimissa haastatteluissa, joissa keskustelutilanteet voivat johtaa monenlaisiin puheenaiheisiin. Lomakehaastatteluiden suunnitteluvaiheessa on syytä olla tarkkana kysymysten asettelussa, sillä kysymyksiä ja vastausvaihtoehdot ei voi enää haastattelutilanteessa muuttaa. (Hirsjärvi & Hurme 2001.)

Haastatteluihin sisältyy vahvuuksien lisäksi myös paljon haasteita. Suorat vuorovaikutustilanteet ja joustavuus ovat haastatteluiden vahvuuksia, haasteet taas liittyvät haastattelijan aihepiirin hallitsemiseen ja haastattelukysymysten esittämistilanteiden onnistumisiin. Haastatteluihin on myös syytä varata riittävästi aikaa, sillä ne ovat yleensä suuri-
töisiä prosesseja toteuttaa. (Hirsjärvi & Hurme 2001.)



6.2 Tutkimusongelman lähtökohta

Tämän tutkimuksen suurimpana tavoitteena oli selvittää haastatteluiden avulla yksityistiekuntien halukkuudet ja tarpeet kunnostustöiden sekä alueurakoiden toteuttamiseen yhteistyössä muiden tiekuntien kanssa. Samalla oli tarkoitus kartoittaa tutkimuksessa mukana olleiden tiekuntien halukkuudet yhdistyä suuremmiksi kokonaisuuksiksi toistensa kesken.

6.3 Puhelimella suoritettavan lomakehaastattelun valinta tutkimuksen toteutustavaksi

Aika oli yksi suurimmista rajoitteista opinnäytteeni aineiston keruussa, joten suljin pois pitkistä vastausajasta tunnetun postikyselyn tutkimusmenetelmänä. Myös sähköisesti lähetettävä kysely oli mielestäni huono vaihtoehto kyselyn suorittamiseen vähäisten tiedossa olevien sähköpostiosoitteiden vuoksi. Haastateltavat henkilöt olivat keskimääräisesti varsin iäkkäitä, joten päätin sähköpostin käyttämisen olevan vähäistä useimmille heistä. Henkilökohtaiset haastattelut oli unohdettava, sillä haastateltavat asuivat useilla eri paikkakunnilla ympäri Suomea.

Tutkimusmenetelmäksi valitsin pitkien pohdintojen jälkeen puhelimella suoritettavan haastattelun. Ennen haastattelukysymysten luomisvaihetta ajattelin nauhoittaa haastattelupuhelut muistikorteille, joista olisin jälkepäin käsitellyt tulokset. Opinnäytetyönohjaajan kanssa käydyssä opinnäytepalaverissa edellä mainittu puheluiden tallennus kuitenkin hylättiin sen mahdollistaman liian heterogeenisen vastausjoukon vuoksi.

Soveltuvimmaksi kyselymuodoksi valikoitui lopulta haastattelutulosten kerääminen suoraan ylös niin sanottua rasti ruutuun -periaatetta käyttäen. Siinä esittäisin kysymykset puhelinkeskustelussa haastateltavalle yksi kerrallaan. Etukäteen numeroiduista kysymyksen vastausvaihtoehdoista haastateltava valitsisi kulloinkin siihen sopivan vastauksen. Nämä vastaukset poimisin puhelun aikana haastattelulomakkeeseen talteen.



6.4 Haastattelukysymysten luominen

Lähtiessäni luomaan haastattelukysymyksiä oli koko opinnäytteen rajaaminen vielä varsin epäselvä. Rajauksessa minun oli otettava huomioon opinnäytetyön tilaajan kanssa sovitut tavoitteet unohtamatta omia, työlle asettamiani tavoitteitani. Itselleni tärkeintä opinnäytetyössä oli ennen kaikkea oppilaitoksesta määräajassa valmistuminen, mutta myös tulevassa työelämässä tarvittavan yksityistiekuntatietoisuuden lisääminen opinnäytetyötä tehdessä.

Metsäkeskuksen intressit opinnäytetyön tilaajana olivat alun perin aivan liian laajat. Ensimmäisessä palaverissa työn tilaaja esitti, että olisin vienyt opinnäytetyöni tutkimuksen teon ja tulosten analysoinnin jälkeen vielä käytännön kokeiluasteelle saakka tutkimuksen tuloksia hyödyntämällä. Tämä alun perin mielenkiintoiseksi kokemani idea kuitenkin paljastui liian laajaksi työksi jo itse tutkimusaineiston suuren koon vuoksi. Opinnäyte oli rajattava. Myös opinnäytetyön ohjaajan kanssa käymässämme palaverissa huomasimme opinnäytetyön varsinaisen aiheen olevan vielä täysin auki. Tarkempi raja-
us oli syytä tehdä mahdollisimman pian, jotta voisin päästä eteenpäin opinnäytteeni suunnittelussa. Niinpä aloin etsiä kuumeisesti opinnäytetyön keskeisintä tavoitetta.

Opinnäytetyössäni keskeisimpänä taustamateriaalina toimi Metsäkeskuksen Mutkat suoriksi -hankkeen kesällä 2012 suorittama Pirkanmaan kuntien alueella toimiville yksityistiekunnille tarkoitettu yksityistiekuntakysely vastauksineen. Vastauslomakkeita oli viiden Pirkanmaan kunnan alueelta yhteensä noin 300, ja jokaisessa lomakkeessa oli sama yhdeksän kysymystä sisältävä tiekuntatarvekysely (liite 1). Tämän kyselyn pohjalta saadun sekundaariaineiston pohjalta minun oli tarkoitus tehdä haastattelulomake jatkotutkimusta varten.

Jotta jatkotutkimuslomake oli mahdollista tehdä, oli ensin toteutettava vastauslomakkeiden analysointi. Analysoinnin apuna päätin käyttää Excel-tietojenkäsittelyohjelmaa. Taulukkomuotoon syötettyinä vastausjoukon käsittely helpottuisi merkittävästi, jolloin vastausten erot saataisiin parhaiten esiin. Excelistä olisi myös helppo esittää havainnollistavia kuvaajia ja näin parantaa opinnäytetyön luettavuutta. Analysoinnin jälkeen minun oli jo helpompi lähteä suunnittelemaan haastattelulomaketta jatkotutkimukseen.



Opinnäytetyön haastattelumateriaalille asettamani minimikoko 30 haastattelua asetti ensimmäisen vaatimuksen jatkotutkimuksen kohdistamiselle. Toinen vaatimus oli tutkimuksen tarkoitus ja ennen kaikkea sen hyödyllisyys työn tilaajalle. Omakohtaisen pohdinnan jälkeen esitin ideani mahdollisista jatkotutkimuksen aiheista ohjaavalle opettajalle sekä työn tilaajalle. Neuvottelujen jälkeen parhaimmaksi jatkotutkimuksen kohteeksi osoittautui Metsäkeskuksen suorittaman kyselyn kysymys numero yhdeksän: ”Olisitteko kiinnostunut tiekuntien yhteistyöstä tienpidon järjestämiseksi?” Kysymykseen oli kyllä-vastauksia riittävä määrä, 72 kappaletta, ja tiekuntien yhteistyön lisääminen oli yksi Metsäkeskuksen tavoitteista. Seuraavana tehtävänä oli suunnitella kysymyslomake puhelinhaastatteluille, joiden vastauksista oli tarkoitus koota tutkimukselle varsinainen primaariaineisto.

Kysymysten määrän halusin rajoittaa alle kymmeneen liian pitkien haastattelupuheluiden ehkäisemiseksi. Haastateltavia kuitenkin riitti, eikä monikaan välttämättä ehtisi ottaa osaa odottamattomaan puolen tunnin puhelinhaastatteluun. Haastattelukysymysten tekemiseen sain hyvää aineistoa Metsäkeskuksen Mutkat suoriksi -hankkeen projekti-päällikkö Mikko Oralta. Vuosina 2001–2004 toteutetussa Maaseututiestön tieisännöinnin tehostamisohjelmassa oli aiemmin kokeiltu erilaisia tiekuntien yhteistyötapoja ja erilaisia yhdistymismalleja. Kyseisestä hankkeesta oli olemassa jo paljon tutkimustietoa, ja sieltä löysin tärkeää tietoa erilaisten tiekuntien yhteistyötapojen ja yhdistymismallien toimivuudesta. Hankkeen tietoja sekä Yksityisteiden hallinto -kirjaa apuna käyttäen luonnostelin viisi kysymystä jatkotutkimukseen.

Alustavan jatkotutkimuksen haastattelulomakkeen lähetin Metsäkeskukselle arvioitavaksi. Palautetta tuli, ja myös kahta uutta kysymystä ehdotettiin mukaan. Otin palautteen vastaan ja luonnostelin uuden haastattelulomakkeen, jonka myös työn tilaaja hyväksyi (liite 2). Kysymysten lukumäärä vakiintui seitsemään, mikä oli vielä alkuperäisen määrärajukseni sisäpuolella. Seuraavaksi oli vuorossa puhelinhaastattelutapojen suunnittelu ja haastatteluihin valmistautuminen.



Puhelinhaastattelut olin suunnitellut tekeväni reippaasti ja jämäkän asiantuntevasti. Tämän vuoksi oli tärkeää osata esittäytyä puhelimesta uskottavasti tiekuntien edustajille, jotka olivat useimmiten tiekunnan puheenjohtajia, sihteereitä, toimitsijamiehiä tai tietisännöitsijöitä. Kirjoitin puhtaaksi eräänlaisen haastattelu-repliikkipohjan, jonka toivuutta testasin tekemällä koehaastattelun. Sain paljon palautetta ja kehitysehdotuksia kysymysten lukemis- ja esiintymistapoihini. Etenkin toinen koehaastateltava, joka ei tuntenut aihepiiriä, esitti hyödyllisiä tarkentavia lisäkysymyksiä. Jotta osaisin vastata haastateltavien mahdollisesti esittämiin kysymyksiin, valmistauduin haastatteluihin lukemalla yksityisteiden kunnossapitoon ja yksityistielakiin liittyviä oppaita. Oli tärkeää, että pystyisin perustelemaan kysymykseni vakuuttavasti.

6.5 Haastattelujen toteutus ja ajankohtaisuus

Haastatteluissa ensimmäisen puhelut olivat vaikeimpia. Alkujännityksen laannuttua huomasin kuitenkin, että tutkimus koettiin lähes pelkästään positiivisena ja pystyin ottamaan haastattelut rennommalla otteella. Rennon, mutta asiallisen puhetyylini huomasin vaikuttavan myös haastateltaviin ja välillä vanhemmilla tiekunnan edustajilla riitti juttua yli puoleksi tunniksikin. En kuitenkaan kokenut sitä huonoksi asiaksi, sillä reilun ajankäytön ansiosta kyselyn vastaukset tulivat varmasti selviksi. Näitä puolentunnin puheluita myös kompensoivat ajallisesti sellaiset tiekuntien edustajat, jotka pystyivät antamaan useamman tiekunnan haastattelut samassa puhelussa.

Haastattelut sain helposti listattua suoraan tietokoneen Excel-taulukoihin puhelun aikana. Tämä säästi ylimääräiseltä työltä ja ajankäytöltä haastatteluja tehdessäni. Jatkossa Excel-taulukoista tulisi olemaan helppoa vetää johtopäätöksiä tulosten tarkastelussa.

Kellonajoilla tuntui olevan suurta merkitystä puhelinhaastatteluiden tekemisessä. Alun perin suunnittelin tekeväni haastattelut aikavälillä 10.00–18.00. Huomasin kuitenkin, ettei perjantaina kannattanut enää klo 16.00 jälkeen soittaa, sillä kaikki olivat jo viikonloppukiireissään. Ruokatauko tuntui monella olevan aamupäivällä 11.30–12.30 aikoihin, jolloin puhelimiin ei kovin mielellään vastailtu.



Ajankohta haastatteluille oli mitä parhain. Huhtikuun lämpötilat olivat jo paljastaneet yksityistiestön pohjan lumimassojen alta. Talven aiheuttamat routavauriot ja epäkunnossa olevat rumpuputket olivat paljastuneet, ja haastattelutulosten saaminen onnistui hyvin, kun asioista oli varmaa tietoa myös tiekunnan edustajilla. Osuin puhelinhaastatteluvaiheessa mielestäni juuri oikeaan ajanjaksoon. Vastaukset olisivat voineet olla hyvinkin erilaisia, mikäli kysely olisi toteutettu toiseen vuodenaikaan.

6.6 Haastatteluiden onnistuminen

Mielestäni haastattelut onnistuivat lopulta todella hyvin pienten alkukankeuksien jälkeen. Tärkeää haastattelutaktiikan luomisessa oli erityisesti ajankäytön tehostaminen. Päivän aikana ei olisi montaakaan puolen tunnin mittaista haastattelua kerinnyt teemmään, mutta mitä jämäkämmin ja yksityiskohtaisemmin perustelin kysymykseni, sitä nopeammin ja vähemmällä epäröinneillä sain myös vastaukset. Erityisesti vanhemmilla ihmisillä oli taipumus alkaa epäröidä vastauksissaan, jollei heille jo alkuun perustellut kysymyksiä riittävän hyvin.

Vastausprosentti oli todella korkea. Tutkimuksessa oli kaikkiaan mukana 72 yksityistiekuntaa. Sain yhteensä 56 vastausta, eli lopullinen vastausprosentti oli lähes 78 %. Suurin osa puhelimeen vastanneista henkilöistä suostui antamaan haastattelun viimeistään jonakin toisena sopimamme päivänä, mikäli juuri sillä hetkellä aikaa ei ollut riittävästi. Ainoastaan yksi tavoittamani tiekunnan edustaja jätti haastattelun kokonaan antamatta kiireisiin vedoten. Mielestäni lähes jokainen vastaaja tunsu kyselyn tärkeäksi myös omalta kannaltaan. Muutama vastaaja antoi lisäksi kehitysehdotuksia erilaisten tiekuntien yhteistyötapojen luomiseen. Joukossa oli ainoastaan muutamia poikkeuksia, jotka antoivat haastattelun ilman suurempaa mielenkiintoa.



7 HAASTATTELUTUTKIMUKSEN TULOKSET

56 vastaajan muodostaman primaariaineiston haastattelutulokset esitetään seuraavilla sivuilla kysymys kerrallaan. Haastattelulomakkeen kysymykset ovat selkeästi ymmärrettäviä ja myös vastaukset on pyritty esittämään mahdollisimman yksinkertaisessa muodossa. Tutkimuksen tuloksia on pyritty avaamaan lukijalle omakohtaisten huomioiden ja pohdinnan keinoin.

Haastatteluiden tulokset on pystytty esittämään myös taulukon ja kuvaajien avulla. Näitä silmäilemällä nopeakin lukija saa tutkimuksen oleelliset tulokset helposti selville. Parhaiten tutkimustulokset kuitenkin avautuvat sekä tekstiä, että taulukkoa ja kuvia yhdessä hyödyntämällä.

TAULUKKO 1. Haastatteluiden vastausmääriä kunnittain ja kysymyksittäin eriteltynä.

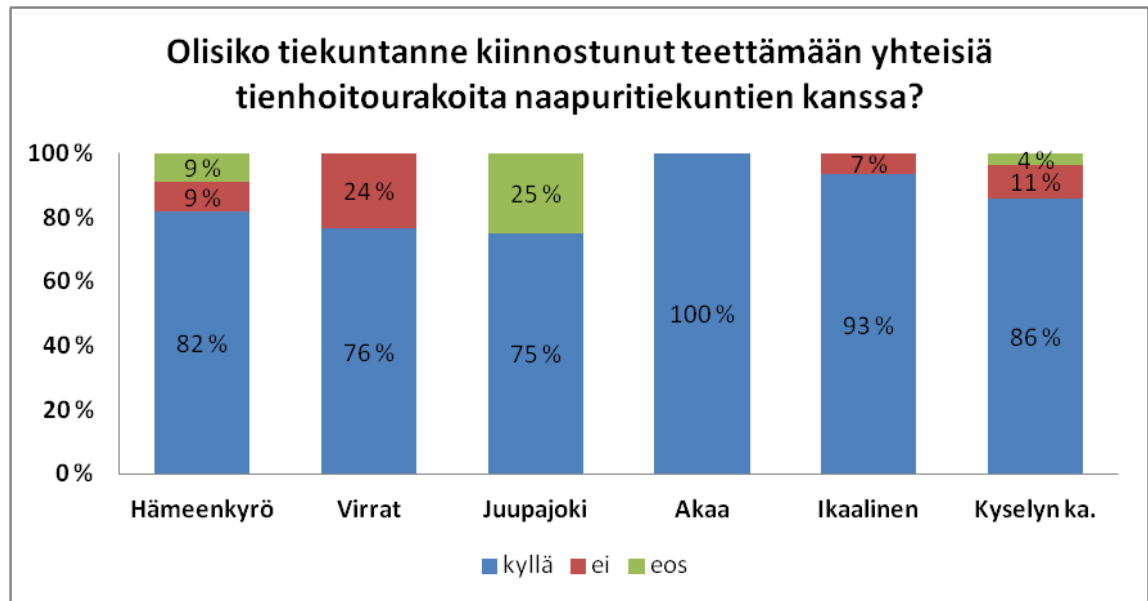
		Hämeenkyrö	Virrat	Juupajoki	Akaa	Ikaalinen	yht
Vastaajamäärä		11	17	4	9	15	56
Kysymys 1	kyllä	9	13	3	9	14	48
	ei	1	4	0	0	1	6
	eos	1	0	1	0	0	2
Kysymys 3	kyllä	6	7	1	4	10	28
	ei	4	10	3	5	5	27
	eos	1	0	0	0	0	1
Kysymys 5	kyllä	6	4	0	3	4	17
	ei	4	12	4	6	11	37
	eos	1	1	0	0	0	2
Kysymys 6	kyllä	7	9	2	9	10	37
	ei	2	7	1	0	5	15
	eos	2	1	1	0	0	4
Kysymys 7	kyllä	11	16	4	9	15	55
	ei	0	1	0	0	0	1
	eos	0	0	0	0	0	0

Kyseisessä taulukossa mainitut kysymykset löytyvät kokonaisuudessaan haastattelulomakkeesta. (Liite 2.)



7.1 Tiekuntien kiinnostus yhteisiin tienhoitourakoihin

Haastatteluiden ensimmäinen kysymys oli kokonaisuudessa melko positiivisesti vastaanotettu, ainakin yleisellä tasolla tarkasteltuna. Kuviosta 1 nähdään Akaan kaikkien tiekuntien vastausten olevan myönteisiä. Ainoastaan Virtain alueella oli useampia yhteisien tienhoitourakoiden tekoon negatiivisesti suhtautuvia yksityistiekuntia. (Taulukko 1.)



KUVIO 1. Kysymyksen numero 1 vastaukset prosenttiosuuksin

Naapuritiekuntien kanssa suoritettavien yhteisien tienhoitourakoiden tekoon oli halukkuutta 86 prosentilla vastanneista. 11 prosenttia oli kuitenkin aiheeseen kielteisesti suhtautuvia. Vain neljä prosenttia vastanneista yksityistiekunnista ei osannut sanoa tarkalleen omaa kantaansa asiaan. Tuloksesta voi päätellä kysymyksen olleen melko hyvin esitetty pienen *ei osaa sanoa* -vastausten määrän perusteella. (Kuvio 1.)



7.2 Tiekuntia kiinnostavat työläjit alueurakoinnissa

Tämä kysymys oli jatkoa edelliseen kysymykseen myönteisesti vastanneille tiekunnille, joita oli yhteensä 48 kappaletta. Liitteestä numero 3 nähdään tarkemmin kysymyksessä mukana olleiden kuntien vastausten jakautuminen eri vastausvaihtoehtoihin. Tulosten perusteella voidaan kunnostusurakoiden määrällisten ja laadullisten tarpeiden vaihdellen vain vähän kuntien välillä. (Liite 3.)



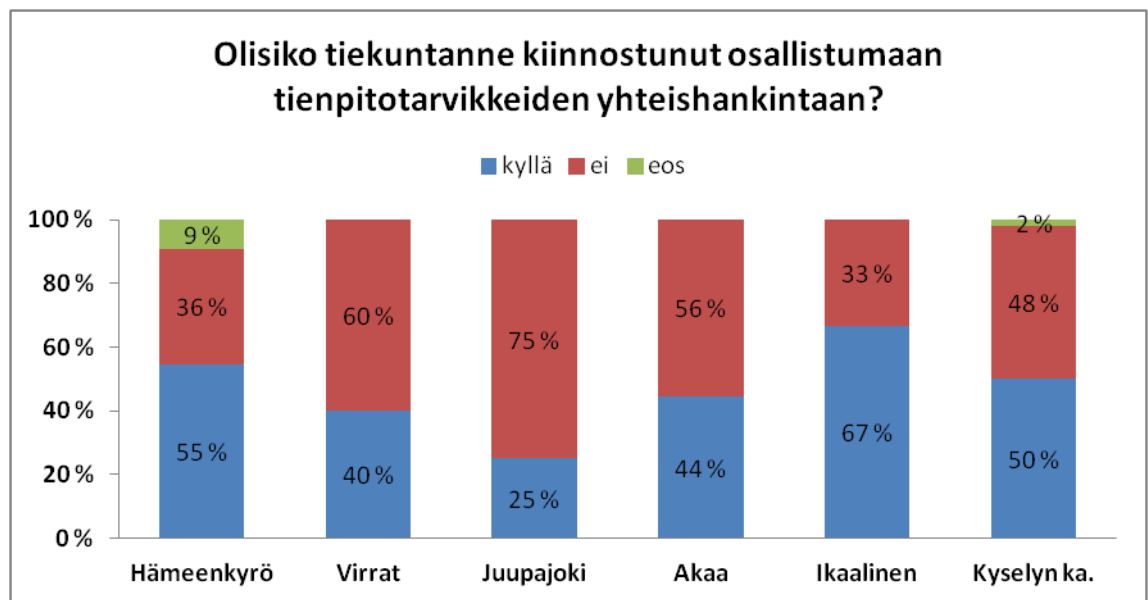
KUVIO 2. Kysymys numero 2. Tarpeet eri työläjeille prosenttiosuuksin

Kyseinen kuvaaja ilmaisee työläjien kannatusta kaikkien kuntien osalta. Tämän kysymyksen tulosten perusteella voidaan todeta etenkin normaalille lanaukselle olevan tarvetta lähes jokaisella tiekunnalla. Myös soranajolle ja piennarten niitolle on suurta tarvetta. Seuraavaksi eniten tarvetta ilmeni ojien perkaukselle ja rumpuputkien vaihdolle. Sen sijaan kevätkunnostus ja talvihoito olivat vähiten haluttuja alueurakoita naapuritiekuntien kanssa yhteistyössä toteutettaviksi. Kevätkunnostuksen vähäisen kiinnostuksen voidaan olettaa johtuvan sen korkeasta hinnasta. Talvihoidon alueurakoiden vähäiseen kiinnostukseen syynä on etupäässä yksityisteiden kesäpainotteinen käyttö, mutta myös talvihoidon toimimattomuuden pelko rankkojen lumipyryjen aikana. (Kuvio 2.)



7.3 Tienpitotarvikkeiden yhteishankinta kunnittain

Kysymyksen numero kolme tarkoituksena oli selvittää yksityistiekuntien alustavat halukkuudet tienpitotarvikkeiden yhteistilauksiin muiden yksityistiekuntien kesken. Kuvio 3 näyttää kysymyksessä mukana olleiden kuntien vastausten jakautuminen eri vastausvaihtoehtoihin. Vastauksia antoi 56 yksityistiekuntaa. Tulosten perusteella voidaan vastausten jakautumisesta nähdä melko suuria eroja kuntien välillä. Tienpitotarvikkeiden yhteishankinnasta kiinnostuneita tiekuntia oli suhteellisesti eniten Hämeenkyrön ja Ikaalisten kuntien alueella. Juupajoen ja Akaan kuntien alueilla vastausten pääpaino oli pääosin negatiivinen. (Taulukko 1.)



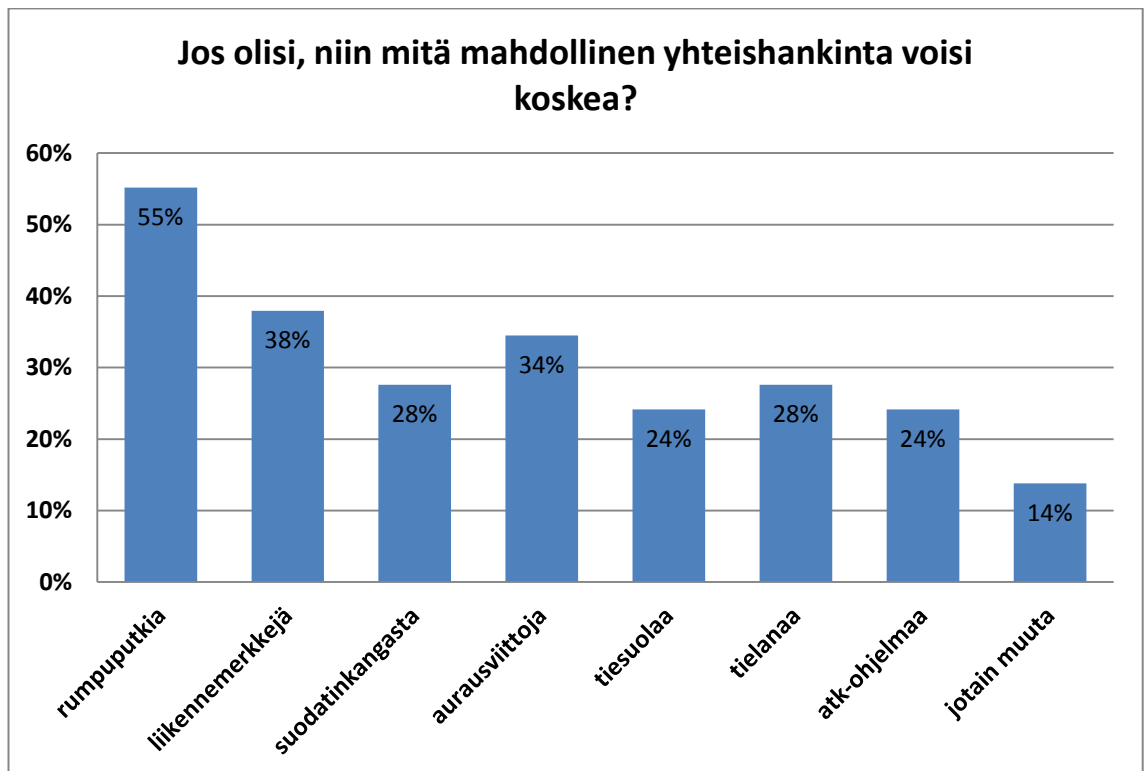
KUVIO 3. Kysymyksen numero 3 vastaukset prosenttiosuuksin

Tuloksista voidaan päätellä kysymyksen jakaneen vahvasti mielipiteitä: tasan puolet vastauksista oli myönteisiä ja 48 % kielteisiä. Vain 2 prosenttia vastanneista yksityistiekunnista ei osannut ilmaista kantaansa asiaa kohtaan. Tuloksesta voi päätellä kysytyn asian olleen selkeä ja kysymyksen olleen myös hyvin esitetty pienen *ei osaa sanoa* -vastausten määrän perusteella. (Kuvio 3.)



7.4 Tienpitotarvikkeiden yhteishankinta tarvikkeittain

Tämä kysymys on jatkoa edelliseen kysymykseen myöntävästi vastanneille: vastauksia antoivat 29 yksityistiekuntaa. Eniten tarvetta ilmeni rumpuputkille ja liikennemerkeille. Myös aurasviittoja ja suodatinkangasta ja tielanaa tarvittiin isossa osassa tiekuntia. Tiesuolaa ja ATK-ohjelmaa tiekuntien hallinnoimiseen tarvittiin kohtalaisen paljon. Liitteestä 4 nähdään kysymyksessä mukana olleiden kuntien vastausten jakautuminen eri vastausvaihtoehtoihin. Tulosten perusteella voidaan tienpitotarvikkeiden määrällisten ja laadullisten tarpeiden vaihdelleen voimakkaasti kuntien välillä. (Liite 4.)



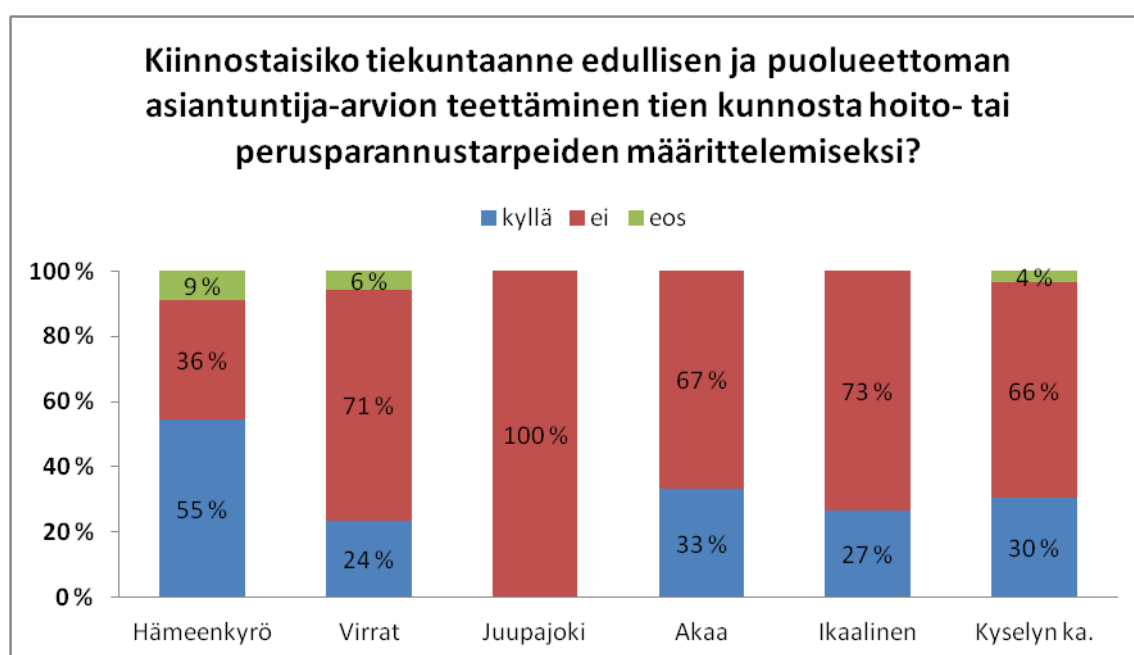
KUVIO 4. Kysymys numero 4. Tarpeet eri tienpitotarvikkeille prosenttiosuuksin

Kyseinen kuvaaja ilmaisee työlajien kannatusta kaikkien kuntien osalta. Kysymyksen laajuus oli tulosten perusteella riittävä, sillä ”Jotain muuta” -kohtaan antoi vastauksen ainoastaan neljä eri yksityistiekuntaa. ”Jotain muuta” -vastaukset kirjattiin erikseen muistiin, mutta ne on annettu vain työn tilaajan käyttöön. (Kuvio 4.)



7.5 Kiinnostus tien kuntoarviota kohtaan

Kuviosta 5 nähdään kysymyksessä mukana olleiden kuntien vastausten jakautuminen eri vastausvaihtoehtoihin. Vastauksen antoi 56 yksityistiekuntaa. Kysymys numero 5 oli kyselyn ainoana poikkeuksena melko negatiivisesti vastaanotettu, ainakin yleisellä tasolla tarkasteltuna. Kuviosta 5 nähdään Juupajoen kaikkien tiekuntien vastausten olevan kielteisiä. Ainoastaan Hämeenkyrön alueella valtaosa tiekunnista oli kiinnostunut asiantuntija-arvion teettämiseen. (Taulukko 1.)



KUVIO 5. Kysymyksen numero 5 vastaukset prosentiosuuksin

Kysymys numero 5 aiheena olleeseen asiantuntija-arvion teettämiseen oli halukkuutta vain 30 prosentilla vastanneista. 66 prosenttia oli aiheeseen kielteisesti suhtautuvia. Neljä prosenttia vastanneista yksityistiekunnista ei osannut sanoa tarkalleen omaa kantaansa asiaan. (Kuvio 5.)

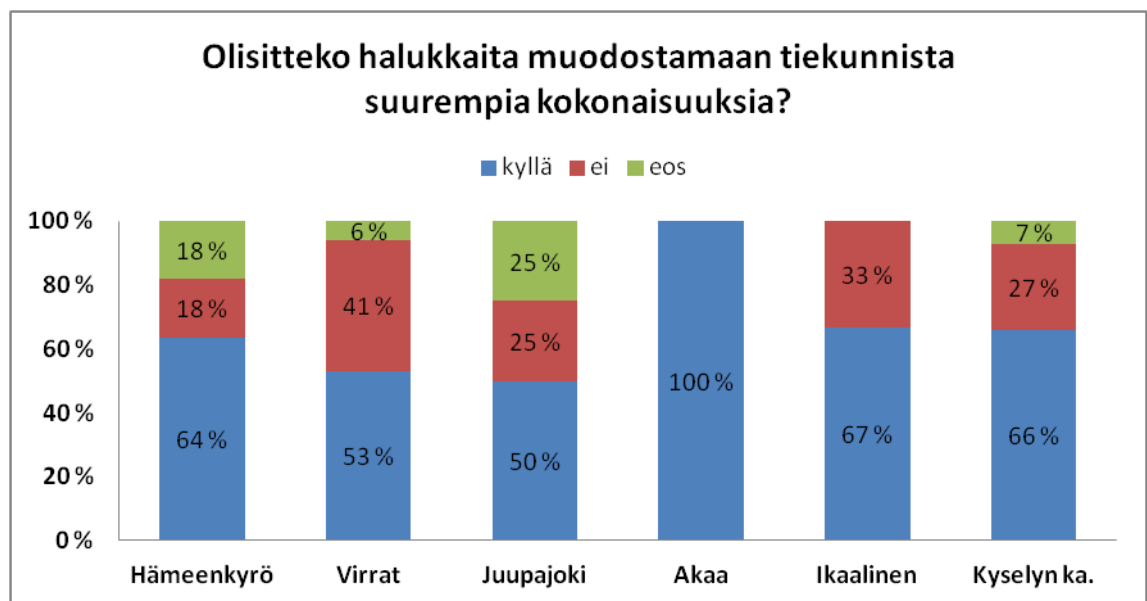
Suureen kielteisten vastausten määrän havaittiin johtuvan puhelinhaastattelussa käytyjen keskusteluiden perusteella erityisesti yksityistiekuntien rahan puutteesta. Rahavarojen puute sai monet kunnostuksen tarpeessa olevat tiekunnat epäröimään kuntoarvion ensisijaista tärkeyttä tiekunnalleen. Myös kysymyksessä mainitun asiantuntija-arvion tarkemman kustannuksen määrittämisen puute sai monen tiekunnan edustajan kiinnostuksen taantumaan.



Kuntoarviosta kiinnostuneet yksityistiekunnat olivat useassa tapauksessa tien kunnostustarpeen lisäksi myös perusparannuksen tarpeessa. Kiinnostus asiantuntija-arvion teettämiseen perusparannuksen määrittämiseksi tuntui olevan korkeampaa kuin kunnostustarpeen määrittämisessä.

7.6 Kiinnostus tiekuntien yhdistymisiin

Kysymyksen numero 6 tarkoitus oli selvittää yksityistiekuntien yhdistymishalukkuutta muiden yksityistiekuntien kesken. Taulukosta 1 nähdään kysymyksessä mukana olleiden tiekuntien vastausmäärät kunnittain ja niiden jakautuminen eri vastausvaihtoehtoihin. Vastauksia antoi 56 yksityistiekuntaa. Suurin osa vastauksista puoltaa suurempien tiekuntakokonaisuuksien muodostamishalukkuuteen. Vastauksista voidaan kuitenkin havaita myös suurta jakaumaa Virtain ja Ikaalisten kuntien alueilla sijaitsevien tiekuntien kesken. (Taulukko 1.)



KUVIO 6. Kysymyksen numero 6 vastaukset prosenttiosuuksin



Kysymys numero 6 oli haastatteluvaiheessa kaikista suuritöisin: kysymyksen tarkoitus kaipasi paljon lisäselvitystä haastateltaville. Kysymyksessä käsiteltiin halukkuutta yhdistyä toisten tiekuntien kanssa. Yhdistymistapoja on kuitenkin useampia pelkän hallinnon tai tieisännöinnin yhdistämisestä tiekuntien totaaliseen yhdistymiseen saakka. Kuten tuloksista nähdään, valtaosa vastasi myönteisesti yhdistymiselle. Kysymyksen voidaan päätellä olleen melko vaikea vastattava suuren *ei osaa sanoa* -vastausten määrän perusteella. (Kuvio 6.)

Monelle myönteisen vastauksen antaneelle oli kuitenkin tärkeää, ettei tiekunnan kunnossapidon laatu vaihtele mahdollisten yhdistymisen tuloksena syntyneiden suurien tiekuntien sisällä. Kunnossapitotöiden toteuttaminen vaatiikin suurissa tiekunnissa hyvää suunnittelua, jotta kaikki tiekunnan osakkaat pysyvät tyytyväisinä. Esimerkkinä suunnittelun tärkeydestä voidaan mainita talvihoidon kiireellisyys. Ilman riittävää kaluston reserviä voi yllättävä lumipyry sotkea kustannustehokkaaksi rakennetun suuren yksityistiekunnan kunnossapidon, mitä ei saa yhdistymisten jälkeen tapahtua.



7.7 Kiinnostus Metsäkeskuksen Mutkat Suoriksi -yksityistiestön kehittämishanketta kohtaan

Kysymyksessä numero 7: ”Metsäkeskuksen Mutkat Suoriksi -yksityistiestön kehittämishankkeessa avustetaan mahdollisesti jatkossa tiekuntia yhteistyömuotojen käytännön kokeiluissa. Saako teihin olla jatkossa yhteydessä asian tiimoilta?” haastateltavilta oli tarkoitus saada suostumus yhteydenottoihin myös jatkossa. Samalla saatiin selvitettyä tiekuntien edustajien kiinnostus Metsäkeskuksen Mutkat Suoriksi -hankkeeseen. Taulukosta 1 nähdään kysymyksessä mukana olleiden kuntien vastausmäärät ja niiden jakautuminen eri vastausvaihtoehtoihin. Vastauksen antoi 56 yksityistiekuntaa, joista ainoastaan yksi vastasi negatiivisesti. Tämän johdosta voidaan todeta vastausten olleen positiivisia kaikkien kuntien alueilla, joten Mutkat Suoriksi -hankkeen kautta tulevat yhteydenotot kiinnostavat jatkossakin lähes kaikkia yksityistiekuntia. (Taulukko 1.), (Liite 7.)

Tutkimuksen hyödyt ovat havaittavissa vasta kun tutkimustulokset viedään käytännön toteutusasteelle. Yksityistiekuntayhteistyön aikaansaaminen vaatii vielä useita eri työvaiheita. Olisikin erityisen tärkeää, että Mutkat Suoriksi -hankkeen tai sitä mahdollisesti seuraavan jatkohankkeen puitteissa voitaisiin testata ja toteuttaa yhteistyömalleja myös käytännössä. Tämän tutkimuksen mukaan kokeilut eivät kaatuisi ainakaan tiekuntien yhteistyöhalun puutteeseen, ja nyt saatuja tuloksia voitaisiin hyödyntää kokeilujen suunnittelussa. Viimeinen kysymys antoikin lähes kaikkien yksityistiekuntien edustajilta myöntävän vastauksen, ainoastaan yksi tiekunta Virroilta ei halunnut jatkossa yhteydenottoja kyseisen hankkeen toimesta (liite 6). Tutkimuksen tuloksista voidaan päätellä sen onnistuneen lähes täydellisesti aina vastaajakunnan rajaamisesta alkaen.



8 TYÖN TULOSTEN POHDINTAA

Työn tulokset antoivat varsin hyvän kuvan siitä, mitä jo valmiiksi yhteistyöhalukkaiden yksityistiekuntien kesken on yhteistyössä kannattavaa toteuttaa. Vaikka tämä tutkimus oli vielä alustava kartoitus, saatiin sen avulla runsaasti uutta tietoa haastateltavina olleiden yksityistiekuntien mieltymyksistä erilaisia yhteistyömuotoja ja -tapoja kohtaan. Kysely kartoitti laajalti myös tiekuntien kiinnostuksen tasoja erilaisia yhteistyössä tehtäviä kunnossapitotöitä ja tienpitotarviketilauksia kohtaan. Lisäksi siinä saatiin selvitettyä tiekuntien halukkuudet saada asiantuntija-apua kuntokartoituksiin teiden kunnostus- ja parannushankkeiden suunnittelemiseksi.

Mielestäni haastatteluvaiheen asetelma oli edullinen luotettavien tulosten saamisen kannalta. Vaikka opinnäyte oli Metsäkeskuksen tilaama, en itse ollut Metsäkeskuksen kanssa varsinaisessa työsuhteessa. Tein haastattelut opiskelijana sen tilanteen yrityksen toimeksiannosta. Tämä vaikutti olevan yksi syy haastatteluiden onnistumisiin ja korkeaan vastausprosenttiin.

Koska olin kolmas osapuoli Metsäkeskuksen ja tiekuntien välillä, antoivat haastateltavat tiekuntien edustajat vastauksensa puolueettomasti ennakkokäsitysten muovaamatta niitä. Olin tietojä tarvitseva opiskelija, en tuntipalkkaa nauttiva Metsäkeskuksen työntekijä. Vaikka en ollut palkkalistoilla, oli hyötysuhde haastatteluiden aikana molemminpuolinen, sillä autoin yksityistiekuntia ja yksityistiekuntien edustajat auttoivat minua. Yksityistiekuntien tarjoama apu minulle oli luotettavien haastattelutulosten saaminen opinnäytetyöhöni ja minun tarjoamani apu yksityistiekunnille oli tutkimuksen mahdollistama yksityistiekuntien kehitys.

Positiivisesti haastatteluiden tulokset yllättivät erityisesti taajaan asutuissa kunnissa, joissa yksityistiekunnat olivat lähellä toisiaan. Siellä yhteistyöhalukkuus tuntui jo puhe- linhaastatteluiden perusteella olevan korkeaa tasoa. Yhteistyön hyödyt vaikuttivat jo ennestään olevan useimpien vastaajien tietoisuudesta niitä sen enempää mainostamatta. Tämä on havaittavissa erityisesti haastattelun kuudennen kysymyksen vastauksissa Akaan kunnan osalta (kuvio 6). Yhteistyöhalukkuus on korkein tässä kunnassa, joka on asukastiheydeltään tutkimuksessa mukana olleista kunnista suurin (liite 5).



Kuitenkin myös yhteistyöhön liittyviä ongelmia ilmeni. Erityisesti harvaan asutuilla seuduilla, joissa yksityistiekunnat ovat pitkien välimatkojen päässä toisistaan, ei ollut läheskään yhtä suurta halukkuutta yhteistyöhön. Tämäkin on havaittavissa haastattelun ensimmäisen kysymyksen vastauksista Virtain kunnan osalta (kuvio 1). Yhteistyöhalukkuus tienhoitourakoihin naapuritiekuntien kanssa on matalin tässä kunnassa, joka on asukastiheydeltään tutkimuksessa mukana olleista kunnista pienin (liite 5). Tämä on helppoa ymmärtää jo logistisista syistä pelkkää maalaisjärkeä käyttäen. Esimerkiksi kaivurilla suoritettavaa ojien perkausta ei ole välttämättä kovin kannattavaa tehdä yhteistyössä muiden yksityistiekuntien kanssa, mikäli tiekuntien väliset kuljetusmatkat ovat liian pitkiä.

Työn tuloksien tarkastelun kannalta olisi ollut hyvä saada selville myös erot erityyppisten ja -kokoisten yksityistiekuntien vastauksissa. Erityisesti yksityisten tiekuntien yhdistymishalukkuuksien riippuminen tiekuntien kokojen ja käyttötarkoitusten suhteen olisi tuonut lisäarvoa opinnäytetyöni sisältöön. Tämä ei valitettavasti ollut mahdollista selvittää työssä käyttämilleni resursseilla Metsäkeskuksen alkuperäisen kyselylomakkeen puutteellisten tietojen vuoksi. Yksityistiekuntien fyysiset koot sekä tieosakkaiden määrät puhumattakaan tien käyttötarkoituksista vaihtelevat tiekunnittain melkoisesti.

Yhtenä tutkimuksen kohteena olisi voinut myös olla kyselyyn vastanneiden toimitsijoiden iän ja sukupuolen merkitys vastaustuloksiin. Tämä olisi ollut helppoa selvittää ja voinut tuoda lisäarvoa opinnäytteeseeni, mutta se ei olisi mielestäni millään lailla hyödyttänyt työn tilaajaa, Metsäkeskusta. Tämän vuoksi jätin kyselyssäni vastaajan iän ja sukupuolen kokonaan huomioimatta.

Vuodenaika olisi yksi tutkimisen arvoinen muuttuja. Muina vuodenaikoina tehtyjen kyselyiden tulokset eroaisivat varmasti paljon toisistaan kausiluontoisten kunnossapitotöiden ollessa erilaisilla esillä. Mielenkiintoista olisi kuulla myös muualla Suomessa tehtyjen vastaavien kyselyiden tuloksista ja verrata niitä keskenään. Ainakin saman asukastiheyden sisältävissä kunnissa olettaisin vastaavanlaisen tutkimuksen antavan samansuuntaisia tuloksia. Olisi kiinnostavaa nähdä, kuinka tiheämpään asutuilla seuduilla yhteistyöhalukkuus tulisi muuttumaan.



LÄHTEET

Fagerlund, M. 2001. Tiekunta. Helsinki: Suomen Kuntaliitto.

Greis, I. 2008. Metsätiet. Teoksessa Rantala, S. (toim.) Tapion taskukirja. Helsinki: Metsäkustannus, 409–414.

Hirsjärvi, S. & Hurme H. 2001. Tutkimushaastattelu – Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Yliopistopaino.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2007. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Hämäläinen, E. 2013. Yksityisteiden hallinto. Tiekunta ja tieosakas 2013. Helsinki: Suomen Tieyhdistys.

Hämäläinen, E. 2012. Yksityistien kunnossapito. Kunnossapitotöiden suunnittelun ja toteuttamisen perusteet. Helsinki: Suomen Tieyhdistys.

Hämäläinen, E. 2010. Yksityistien parantaminen. Suunnittelun ja toteuttamisen perusteet. Helsinki: Suomen Tieyhdistys.

Laki yksityisistä teistä. Luettu 23.5.2013.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1962/19620358>

MATTI - Maaseututiestön tieisännöinnin tehostamisohjelma 2001 – 2004. Hankkeen loppuraportti. 2004.

Metsätieohjeisto, Metsäteho Oy 2001. Luettu 29.5.2013.

http://www.metsateho.fi/files/metsateho/Opas/Tieohjeisto_osa_1_Tekstiosa.pdf

Pinta-alat ja asukastiheydet 2013.xlsx. Luettu 24.5.2013.

<http://www.kunnat.net/fi/tietopankit/tilastot/aluejaot/kuntien-pinta-alat-ja-asukastiheydet/Sivut/default.aspx>



Vehkalahti, K. 2008. Kyselytutkimuksen mittarit ja menetelmät. Helsinki: Kustannus-
osakeyhtiö Tammi.



LIITTEET

Liite 1. Metsäkeskuksen Mutkat Suoriksi -hankkeen palvelutarvelomake



PALVELUTARVELOMAKE

TIEKUNTA: _____ KUNTA: _____

1. Onko tiellänne mielestänne peruskorjaustarvetta lähivuosina? On. Ei. Korjaus on jo vireillä.
 2. Onko tiellänne siltoja (rumpuputkikin on silta jos sen aukko on halkaisijaltaan 2 m tai yli)? _____ kpl.
 3. Silloista korjausta/uusimista tarvitsisi seuraavan 5 vuoden aikana mielestänne _____ kpl.
 4. Tiekuntanne on kokoontunut joka vuosi 2-4 vuoden välein harvemmin.
 5. Onko tieyksikkölaskelmanne ajan tasalla? Hyvin. Tyydyttävästi. Olisi syytä uudistaa.
 6. Käytättekö ulkopuolisia hallinnointipalveluja (esim. tieisännöitsijää, tilitoimistoa tms.)? Kyllä. Ei.
Arveletteko, että tähän voisi olla tarvetta jatkossa/jatkossakin? Kyllä. Ei.
 7. Metsäkeskus on järjestänyt ja tulee järjestämään koulutusta tiekuntien asioita hoitaville. Oletteko kiinnostunut osallistumaan koulutustilaisuuksiin jatkossa? Ei tarvetta. Kyllä, arki-iltana järjestettäviin tilaisuuksiin Kyllä, päiväajan tilaisuuksiin. Kyllä, tienpidon työnäytöksiin.
 8. Kiinnostavimpia koulutusaiheita olisivat tiekunnan kokouskäytännöt, tieyksiköinti, kunnossapitotyöt, perusrantaminen, tiekunnan atk-ohjelmat, tienpidon urakointi ja kilpailutus siltahankkeet, avustukset ja rahoitukset, muut aiheet, mitkä?
-
9. Olisitteko kiinnostunut tiekuntien yhteistyöstä tienpidon järjestämiseksi, esim. osallistumisesta aurauksen tai vesakonniiton yhteiseen kilpailuttamiseen? Kyllä. Ei tarvetta.

Haluatteko suositella jotain tuntemaanne tienhoito tai –rakennustöitä tekevää urakoitsijaa Tienhoito.fi

– palveluun, ketä? _____

Vastaajan nimi: _____ asema tiekunnassa: _____

KIITOKSIA VASTAUKSISTA!

Niiden avulla saamme tärkeää tietoa tiekuntien tarpeista ja voimme suunnitella ja kehittää koulutus, tiedotus- ja neuvontapalvelujamme.



Euroopan maaseudun
kehittämisen maatalousrahasto:
Eurooppa investoi maaseutualueisiin



Metsäkeskuksen Mutkat suoriksi - hankkeen tiekuntakysely; jatkokysely yhteistyöhalukkaille tiekunnille

1. **Olisiko tiekuntanne kiinnostunut teettämään yhteisiä tienhoitourakoita naapuritiekuntien kanssa?**
 - a. kyllä
 - b. ei
 - c. eos

2. **Jos on, niin mitä työlajeja tällainen alueurakka voisi sisältää?**
 - a. normaali lanaus
 - b. soranajo
 - c. ojien perkaus
 - d. rumpuputkien vaihto
 - e. piennarten niitto/raivaus
 - f. kevätkunnostus (suolaus + tiekarhulla muokkaus)
 - g. talvihoito

3. **Olisiko tiekuntanne kiinnostunut osallistumaan tienpitotarvikkeiden yhteishankintaan?**
 - a. kyllä
 - b. ei
 - c. eos

4. **Jos olisi, niin mitä mahdollinen yhteishankinta voisi koskea**
 - a. rumpuputkia
 - b. liikennemerkkejä
 - c. suodatinkangasta
 - d. aurasviittoja
 - e. tiesuolaa
 - f. tielanaa
 - g. atk-ohjelma tiekuntien hallinnoimiseen
 - h. muuta, mitä?

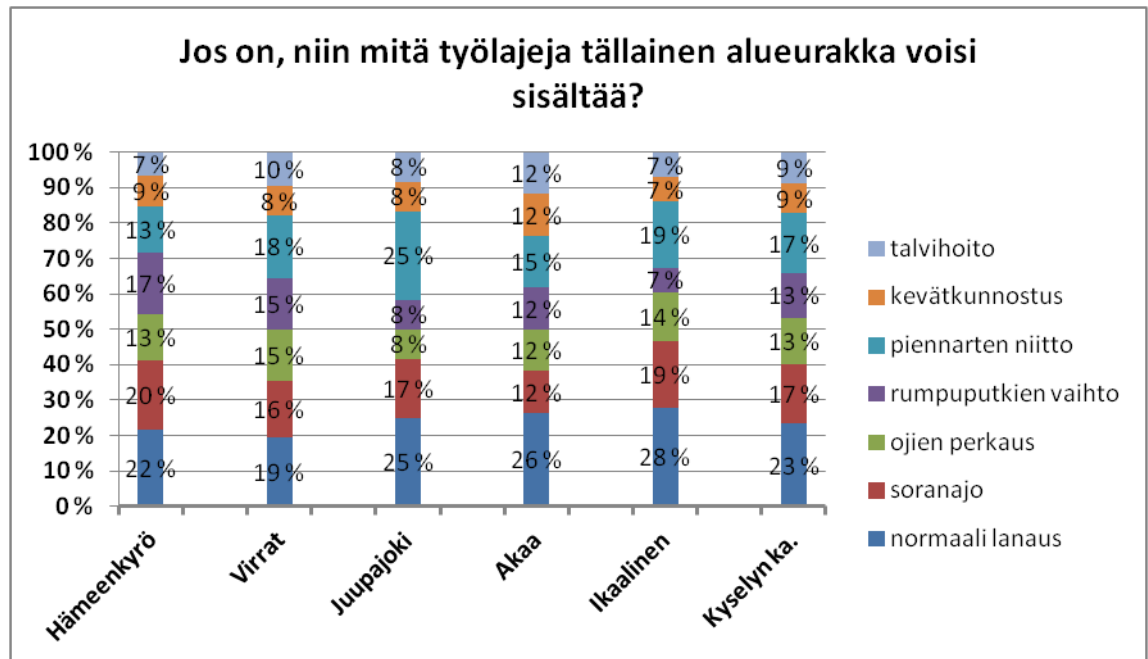


2(2)

5. **Kiinnostaisiko tiekuntaanne edullisen ja puolueettoman asiantuntija-arvion teettäminen tien kunnosta hoito- tai perusparannustarpeiden määrittelemiseksi (helpottaisi jatkossa mahdollisten yhteishankkeiden toteutusta)**
- a. kyllä
 - b. ei
 - c. eos
6. **Olisitteko halukkaita muodostamaan tiekunnista suurempia kokonaisuuksia? (tarkemmat selitykset)**
- a. kyllä
 - b. ei
 - c. eos
7. **Metsäkeskuksen Mutkat Suoriksi – yksityistiestön kehittämishankkeessa avustetaan mahdollisesti jatkossa tiekuntia yhteistyömuotojen käytännön ko-keiluissa. Saako Teihin olla jatkossa yhteydessä asian tiimoilta?**
- a. kyllä
 - b. ei
 - c. eos



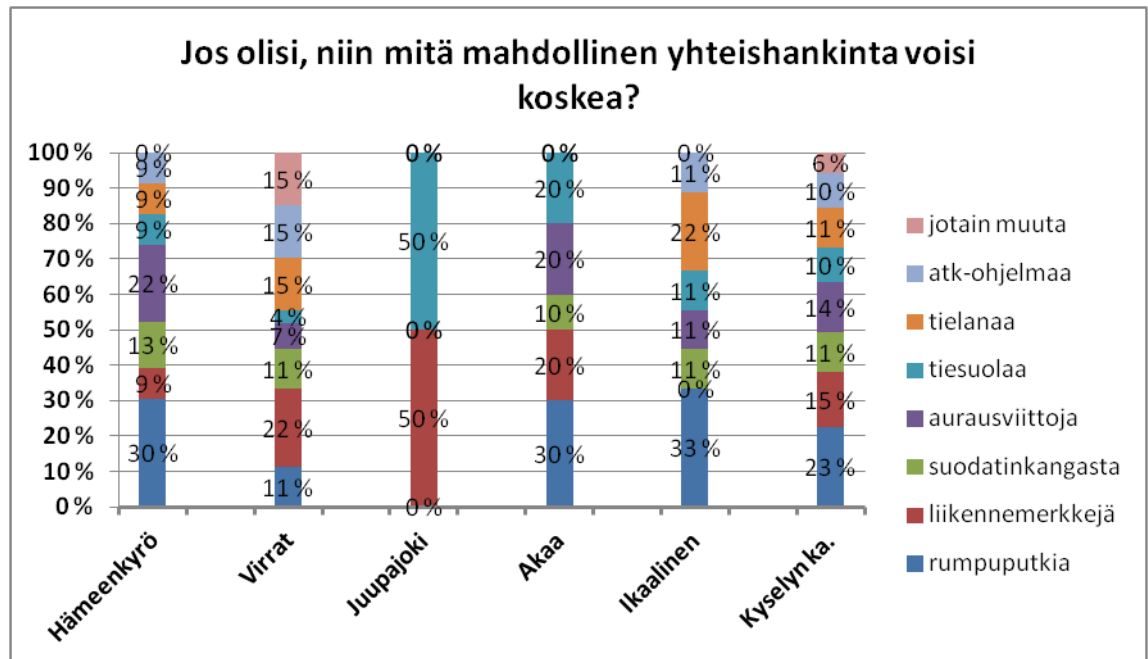
Liite 3. Kysymys 2. Erialaisten työläjien suhteelliset osuudet prosenttein



KUVIO 7. Kysymyksen numero 2 työläjien suhteelliset osuudet prosenttein



Liite 4. Kysymys 4. Erialaisten tienpitotarvikkeiden suhteelliset osuudet prosenttein



KUVIO 8. Kysymyksen numero 4 tienpitotarvikkeiden suhteelliset osuudet prosenttein



Liite 5. Tutkimuksessa käytettyjen kuntien pinta-alat

TAULUKKO 2. Tutkimuksessa käytettyjen kuntien pinta-alat

SUOMEN PINTA-ALA KUNNITTAIN 1.1.2013								
Kunta-numero	Kunta	Maata km ²	Makeaa vettä km ²	Merivettä km ²	Yhteensä km ²	Väkiluku 31.12.2012	Asukastiheys Asukkaita/ km ²	Asukastiheys Asukkaita/ maa-km ²
020	Akaa	293,14	21,24	0,00	314,38	17 134	54,5	58,4
108	Hämeenkyrö	463,77	41,34	0,00	505,11	10 500	20,8	22,6
143	Ikaalinen	750,30	93,15	0,00	843,45	7 346	8,7	9,8
177	Juupajoki	258,50	16,45	0,00	274,95	2 023	7,4	7,8
936	Virrat	1 162,31	136,78	0,00	1 299,09	7 384	5,7	6,4

(Pinta-alat ja asukastiheydet 2013.xlsx.)



Liite 6. Kysymys 7. Kysymyksen vastausmäärät kunnittain eriteltynä



KUVIO 9. Kysymyksen numero 7 vastausmäärät kunnittain eriteltynä



Liite 7. Kysymys 7. Kysymyksen vastausprosentit kunnittain eriteltyinä



KUVIO 10. Kysymyksen numero 7 vastaukset prosenttiosuuksin

