

Asia: VN/10627/2022

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi yksityisteistä annetun valtioneuvoston asetuksen (1069/2018) muuttamisesta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

1. Valtioneuvoston asetusluonnos on ajankohtainen ja tärkeä yksityisteiden ja yksityisteiden siltojen kunnossapitoa silmällä pitäen.

Kustannusten nopea nousu on ajanut osan tiekunnista siihen tilanteeseen, että tietä pidetään vain välttämättömässä kunnossa, eli pakollinen talviauraus suoritetaan ja mahdollinen kevätlanaus, muita kunnossapitotöitä tehdään vain pakon edessä.

Yksityisteiden varrella on lukuisia maatilayrityksiä, jotka ovat lähes aina suurimpia maksajia tiekunnassa. Kustannusten nousu on ajanut myös nämä yrittäjät ahtaalle ja maksuhalukkuus tiekunnalle päin on vähentynyt, vaikka kalusto ja liikennemäärät ovat kasvaneet huomattavasti.

Asutuskeskusten läheisyydessä sijaitsevien yksityisteiden liikennemäärät saattavat olla paikon hyvinkin suuret, sillä kaupunkien kasvaessa asutus leviää myös taajamien ulkopuolelle. Tämä on muuttanut alueen infraa.

Metsäkuljetusten ajoneuvojen kokojen kasvaminen ja muuttuminen ympärivuotiseksi liikennöinniksi on lisännyt alemman tieverkon rasituksia merkittävästi.

Suurin osa yksityisteistä on kuitenkin muodostunut ajan saatossa kärripolkujen pohjilta, eikä niitä ole varsinaisesti rakennettu, vaan tien kuntoa on lisätty pikkuhiljaa liikennemäärien kasvaessa. Näin ollen teiden rungot eivät kestä nykyisiä ajoneuvojen maksimipainoja, vaan runko antaa periksi ja sen korjaaminen on hankalaa ja kallista, koska siitä ei tule hyvä vain mursketta lisäämällä.

Kasvanut lomaliikenne vaatii teiden parempaa kuntoa, sillä autot ovat nykyisin pääasiassa suunniteltu kuitenkin vain hyvälle päteille ja niiden alustarakenne ja rengastus ei kestä huonoilla teillä ajamista, vaan vaurioita syntyy routavaurioiden ja teiden kuoppaisuuden vuoksi huomattavasti.

Yksityisteiden varsilla on huomattava määrä heikkokuntoisia siltoja, jotka vaativat pikaista korjausta tai uusimista, näiden korjaus- ja uusimiskustannukset ovat niin korkeita, että tiekunta pyrkii välttämään niiden tekemistä viimeiseen saakka.

Nykyisen trendin mukainen mm. sähkökaapeleiden ja valokuitujen sijoittaminen tiealueelle tulee jatkossa nostamaan teiden kunnossapitokuluja, sillä kaapeleita pitää varoa kunnossapitotöitä tehdessä ja tämä näkyy varmasti myös perusparannushankkeiden kustannuksissa.

Kuntien heikentyneet taloustilanteet ovat ajaneet kunnat karsimaan kustannuksia kaikesta mahdollisesta. Myös yksityistieavustukset ovat olleet leikkurin kohteena, niin kunnossapito- kuin perusparannushankkeiden avustustenkin osalta.

Osa kunnista ei avusta enää ollenkaan yksityisteitä.

Avustusten yleinen nostaminen kannustaa varmasti tiekuntia jatkossa kunnostamaan teitä ja siltoja hankkeiden kautta, sekä ylläpitämään jätteitä ja yksityisteiden losseja paremmassa kunnossa.

2. Tärkeimpinä kohteina olisivat varmaankin tavanomaiset tien parantamiskohteet ja merkittävimmät siltakohteet. Nämä ovat kuitenkin ne suurimmat ja kiireisemmin kunnostusta tarvitsevat kohteet.

Lauttapaikka ja vuosittainen purettava silta ovat niin ikään tärkeitä kohteita ylläpitokustannusten huomattavan nousun vuoksi.

Luonnonolosuhteiden aiheuttamat yllättävät korjauskohteet tulevat varmasti tulevaisuudessa lisääntymään luonnon ääri-ilmiöiden vuoksi, jolloin näiden avustushakemusten määrä tulee lisääntymään myös.

Talviteiden ylläpito voi olla myös merkittävästi lisääntyvää, jotta kaikki energiahuollon ja metsäteollisuuden tarvitsemat raaka-aineet saadaan kuljetettua metsistä pois.

3. Priorisoinnissa tulisi ensisijaisiksi määritellä merkittävimmät siltakohteet, sillä ilman siltaa tielläkään ei kuljeta ja lisäksi niissä voi olla tulevaisuudessa yhä suureneva liikenneturvallisuusuhka sillan pettäessä.

Tavanomaiset tien parantamiskohteet ovat tärkeitä, jolloin turvataan tulevaisuuden lisääntyvät kuljetustarpeet, niin kotimaisen ruoantuotannon, kuin metsätaloudenkin osalta. Yksityisteiden varsilla on lisäksi myös paljon metalliteollisuutta, maa-ainesten ottopaikkoja, ym. raskasta liikennettä sisältävää yritystoimintaa.

4. Hankkeiden määrä tulee selvästi lisääntymään avustusehtojen parannuttua, sillä painetta tiekunnilla korjaamiseen on. Tällä saadaan korjausvelka pitkällä tähtäimellä kääntymään parempaan

suuntaan. Hetkessä ei tapahdu, siksi riittävän pitkälle suunniteltu määrärahojen kasvattaminen ja varaaminen hankkeita varten on erityisen tärkeää.

Myös kuntien kannattaisi olla asian tiimoilta hereillä, sillä hankkeiden myötä lisääntyy alueella tapahtuva urakointi ja sillä on yleensä työllistävä vaikutus myös paikallisesti. Näin ollen kuntienkin kannattaa olla ainakin jollain tasolla mukana avustamassa näitä hankkeita.

5. Suomessa toimii tällä hetkellä noin 200 koulutettua TIKO tieisännöitsijää, heillä on tiekuntia hoidossa tuhansia ympäri maata. Keskitetty kysely heille heidän hallinnoimista teistä ja samalla heidän alueella muidenkin yksityisteiden kunnosta ja teiden tärkeellisyydestä yhteiskunnallisten kuljetusten osalta toisi jo jonkinlaista pohjaa asian tiimoilta.

Kunnilla on luokiteltu kunnan avustettavat tiet kunnossapitoavustuksia silmällä pitäen kunnossapitoluokkiin ja liikenteellisesti tärkeisiin teihin, tämä tieto on varmaakin kohtuudella saatavissa kunnista. Tästä tietysti puuttuu kaikki metsätiet, jotka saattavat olla myös merkittävässä asemassa.

Lisäksi ainakin Suomen Metsäkeskus ja Metsänhoitoyhdistykset ovat tehneet erilaisia kartoituksia jo vuosien ajan teiden kunnosta ja kunnostuskohteista. Nämä on tehty pääasiassa jo yhteiskunnan varoilla, eli silloinhan niiden tulosten käyttö tämänkin tutkimiseen kannattaa ottaa huomioon, jolloin ei tarvitse aloittaa taas uutta hanketta, johonka menee varoja, jotka ovat sitten pois varsinaisesta korjauksesta.

Suomen Tieisännöitsijät ry

Paunonen Timo  
Suomen Tieisännöitsijät Ry