

LOIMAAN SEUDUN liikennejärjestelmä- suunnitelma



Seudullinen yksityistieverkon kehittämissuunnitelma

Alastaro
Aura
Koski TL
Loimaa
Marttila
Mellilä
Oripää
Pöytyä
Tarvasjoki
Yläne
Turun tiepiiri
L-S lääninhallitus
Ratahallintokeskus

2004

ALKUSANAT

Loimaan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen aloitettiin helmikuussa 2004. Työn tavoitteena on tukea seutukunnan kehittämistavoitteita, laatia liikenteen hoitamista ja liikenneväylien kehittämistä koskeva suunnitelma sekä sitoutua aiesopimuksella sovittujen kehittämistavoitteiden ja -toimenpiteiden edistämiseen. Lisäksi työn on määrä tukea käynnistymässä olevaa maakuntakaavan laadintaa.

Suunnittelualueeseen kuuluu Loimaan seutukunnan 12 kuntaa: Alastaro, Aura, Karinainen, Koski, Loimaa, Loimaan kunta, Marttila, Mellilä, Oripää, Pöytyä, Tarvasjoki ja Yläne. Suunnittelutyön tilaajia ovat edellä mainitut Loimaan seudun kunnat, Varsinais-Suomen liitto, Turun tiepiiri, Länsi-Suomen lääninhallitus ja Ratahallintokeskus.

Osana liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on laadittu seuraavat laajemmat osaselvitykset:

1. Joukkoliikenteen ja matkaketjujen kehittäminen
- 2. Seudullinen yksityistieverkon kehittämissuunnitelma**
3. Liikennejärjestelmän maankäyttötarkastelu

Tässä raportissa on kuvattu Loimaan seutukunnan yksityisteiden nykytila ja kartoitettu yksityistienpidon keskeisimpiä kehittämistarpeita. Raportissa on lisäksi selvitetty ja kuvattu seudulliset toimintamahdollisuudet ja kuntien tärkeimmiksi katsotut yksityisteiden parantamishankkeet sekä kartoitettu eri mahdollisuudet rahoittaa näitä parantamishankkeita. Raportin loppuun on koottu yhteenvetolista toimenpide-ehdotuksista.

”Seudullinen yksityistieverkon kehittämissuunnitelma” -osaselvityksen ohjausryhmänä on toiminut koko liikennejärjestelmäsuunnitelmatyötä ohjaava projektiryhmä, jonka kokoonpano on seuraava:

Aimo Suikkanen, puh.joht.	Kosken kunta
Jorma Kopu	Loimaan kunta, Loimaan kaupunki
Tapio Mikkola	Loimaan kaupunki
Seija Niskala	Loimaan kaupunki
Kari Jokela	Pöytyän kunta
Sami Suikkanen	Seutu-hanke (1.9.2004 saakka)
Pasi Oksanen	Seutu-hanke (1.9.2004 alkaen)
Eero Löytönen	Varsinais-Suomen liitto
Janne Virtanen	Varsinais-Suomen liitto
Toivo Javanainen	Turun tiepiiri
Hanna Kari	Turun tiepiiri
Pertti Postinen	Länsi-Suomen lääninhallitus
Martti Sirkkaniemi	Länsi-Suomen lääninhallitus
Arja Aalto	Ratahallintokeskus
Peter Ulmanen	Linja-autoliitto

Osaselvityksen pääkonsulttina on toiminut Linea Konsultit Oy, jossa työstä ovat vastanneet HM Mikko Seila ja DI Sakari Somerpalo. Asiantuntijana selvityksessä on toiminut DI Esko Hämäläinen Suomen Tieyhdistyksestä.

SISÄLTÖ

1. TAUSTAA	5
1.1. YKSITYISTIEN MÄÄRITELMÄ.....	5
1.2. YKSITYISTEITÄ KOSKEVA LAINSÄÄDÄNTÖ	6
1.3. TIENPITÄJÄN VASTUU	7
1.4. YKSITYISEN TIEN KÄYTTÖOIKEUDEN RAJOITTAMINEN	7
2. LOIMAAN SEUDUN YKSITYISTIET	8
2.1. YKSITYISTEIDEN MÄÄRÄ	8
2.2. LOIMAAN SEUDUN YKSITYISTIEVERKON OMINAISPIIRTEITÄ.....	12
3. YKSITYISTEIDEN JA YKSITYISTEIDEN TIENPIDON ONGELMAT	16
4. KUNTIEN TEHTÄVÄT JA SEUDULLINEN YHTEISTYÖ.....	16
4.1. KUNTIEN ROOLI.....	16
4.2. YKSITYISTEIDEN KUNNANAVUSTUSJÄRJESTELMÄT	17
4.2.1. Kunnan yksityistieavustus.....	17
4.2.2. Loimaan seudun kuntien avustusjärjestelmät.....	17
4.3. MUUT SEUDULLISET TOIMINTAMAHDOLLISUUDET	20
5. YKSITYISTEIDEN TIENPIDON KEHITTÄMINEN	21
5.1. TIEOSUUSKUNNAT, TIEYHTYMÄT JA TIEKUNTIEN YHDISTÄMINEN	21
5.2. TIEISÄNNÖITSIJÄT	21
5.3. TIEKUNTIEN YHTEISTYÖ.....	22
6. TEIDEN PARANTAMISHANKKEIDEN RAHOITTAMINEN	23
6.1. VALTION AVUSTUS	23
6.2. TYÖLLISYYSLAIN MUKAISET AVUSTUKSET	25
6.3. METSÄTEIDEN AVUSTUKSET	25
6.4. EU-HANKERAHOITUS	26
6.5. KUNNAN AVUSTUS YKSITYISTIEN PARANTAMISEEN.....	26
6.6. MUUT RAHOITUSMAHDOLLISUUDET	26
7. LOIMAAN SEUDUN YKSITYISTEIDEN PARANTAMISHANKKEET	27
8. TEIDEN HALLINNOLLISEN LUOKAN MUUTOKSET.....	30
9. YKSITYISTEIDEN KÄYTTÖ KEVYEN LIIKENTEN YHTEYKSINÄ.....	31
10. YHTEENVETO TOIMENPIDE-EHDOTUKSISTA	32

LIITTEET

KUVALUETTELO

<i>Kuva 1. Loimaan seudun yleiset tiet ja yksityistiet.</i>	<i>8</i>
<i>Kuva 2. Yksityisteiden pituuksia eri lähteistä.</i>	<i>9</i>
<i>Kuva 3. Loimaan seudun kuntien avustamat yksityistiet 2002/2003.</i>	<i>10</i>
<i>Kuva 4. Tiekuntien hoitamien yksityisteiden pituus vuonna 2001.</i>	<i>10</i>
<i>Kuva 5. Loimaan seudun valtionavustuskelpoiset tiet.</i>	<i>11</i>
<i>Kuva 6. Loimaan seudun yksityisteiden pituus vuonna 2004.</i>	<i>11</i>
<i>Kuva 7. Loimaan seudun kuntien työpaikat toimialoittain.</i>	<i>12</i>
<i>Kuva 8. Loimaan seudulla sijaitsevat maatalousrakennukset.</i>	<i>13</i>
<i>Kuva 9. Loimaan seudulla sijaitsevat teollisuuden tuotantorakennukset ja varastorakennukset.</i>	<i>14</i>
<i>Kuva 10. Loimaan seudulla sijaitsevat maatalousmaat, suot ja metsät.</i>	<i>15</i>
<i>Kuva 11. Valtion yksityistieavustusten ja avustettujen hankkeiden määrä Turun tiepiirissä vuosina 1997-2003.</i>	<i>24</i>
<i>Kuva 12. Valtionavustuskelpoiset yksityistiet.</i>	<i>25</i>
<i>Kuva 13. Kuntien esittämät yksityisteiden parantamishankkeet.</i>	<i>29</i>

TAULUKKOLUETTELO

<i>Taulukko 1. Valtionavustuskelpoiset kunnossapitoluokan 1 yksityistiet talouksien määrän mukaan lajiteltuna.</i>	<i>24</i>
<i>Taulukko 2. Kuntien esittämät yksityisteiden parantamishankkeet.</i>	<i>29</i>

LIITELUETTELO

<i>Liite 1. Yksityisteiden pituuksia eri lähteistä.</i>	<i>33</i>
<i>Liite 2. Loimaan seudun kuntien yksityistieavustusten periaatteet ja kuntien jakamat yksityistieavustukset.</i>	<i>34</i>
<i>Liite 3. Kunnossapitoluokkaan 1 kuuluvat valtionavustuskelpoiset yksityistiet talouksien määrän mukaan lajiteltuna.</i>	<i>35</i>

1. Taustaa

1.1. Yksityistien määritelmä

Yksityistiet ovat nimensä mukaisesti yksityisten kiinteistönomistajien ja muiden tieosakkaiden ylläpitämiä yksityisiä teitä. Vastaavasti yleisiksi teiksi kutsutaan valtion (Tiehallinnon) toimesta ylläpidettäviä yleisiä teitä. Kunnat puolestaan vastaavat asemakaava-alueiden katujen tekemisestä ja ylläpidosta.

Yksityistiet voidaan jakaa kolmeen ryhmään: kiinteistöjen omat tiet, sopimustiet ja toimitustiet.

1. Kiinteistöjen omat tiet

- Yhden kiinteistön alueella kulkevia teitä, esim. tie isommalta tieltä talolle, viljelystie, tie järven rantaan jne.
- Vain yksityisessä käytössä eli käyttö on sallittu vain kiinteistön omistajalle tai haltijalle. Maanomistajan luvalla tai luvallisella asialla ollessaan tie voi olla myös muiden käytössä.
- Ylläpidosta vastaa kiinteistönomistaja itse.
- Eivät kuulu yksityistielain piiriin.

2. Sopimustiet

- Tien käyttäjinä ja ylläpitäjinä vain sopimuskumppanit. Sopimustie syntyy kirjallisella tai suullisella sopimuksella, jolla jollekin kiinteistölle myönnetään tienkäyttöoikeus (esim. tie venevalkamaan). Sopimus voi olla myös vastavuoroinen, esimerkkinä usean kiinteistön alueella kulkeva tie, jota käyttävät kaikki tienvarren kiinteistöt.
- Tällainen sopimus sitoo ainoastaan niitä, jotka ovat sen tehneet tai hyväksyneet sekä heidän perillisiään. Sopimukseen perustuva tienkäyttöoikeus voidaan muuttaa pysyväksi vain toimitusinsinöörin pitämässä toimituksessa (tierasite).
- Tiet eivät kuulu yksityistielain piiriin. Ainoastaan tien lakkauttaminen täytyy tapahtua yksityistielain mukaisesti.

3. Toimitustiet

- Ovat jossakin virallisessa toimituksessa perustettuja teitä, kuten esimerkiksi yksityistielain mukaisessa tietoimituksessa perustetut tiet, vanhan jakolain mukaisesti aikanaan perustetut rasiitetiet sekä yleisenä tienä lakkautetut ja tietoimituksessa yksityisiksi teiksi muutetut tiet.
- Ovat pääsääntöisesti vain tieosakkaiden käytössä, mutta käytännössä voivat palvella myös yleistä liikennettä (esim. tiet, jotka palvelevat läpikulkureittinä).
- Tieosakkaat vastaavat yhdessä ylläpidosta.
- Tiehallinto tai kunta ei voi olla tieosakas (paitsi jos omistaa tien varrella olevan alueen).

- Kuuluvat yksityistielain piiriin.
- Voidaan jakaa edelleen kahteen luokkaan:

3a. Järjestäytynyt toimitustie: Asioiden hoitamista varten voidaan perustaa tiekunta. Tällöin tiekunnan asioista päätetään tiekunnan kokouksessa.

3b. Järjestäytymätön toimitustie: Tiekuntaa ei ole perustettu. Tällöin tieosakkaiden on oltava yksimielisiä tehtävistä päätöksistä.

Yksityistielain mukainen yksityistie ei välttämättä edellytä, että se on maastossa olemassa, vaan oleellista on, että tieoikeudet ovat olemassa. Yksityistiehen voi siten kuulua myös osia, jotka eivät ole enää käytössä. Esimerkiksi vanha metsittynyt tienpohja voi olla osa yksityistietä.

Käyttötarkoitukseltaan yksityisteitä on monenlaisia. Usein ne palvelevat vakituista tai vapaa-ajan asutusta. Asuttuja yksityisteitä Suomessa on yli 100 000 km. Yksityisteistä on lisäksi sanottu yksityistielain 5 §:ssä, että yksityinen tie voi olla myös polkutie tai sellainen tie, jota käytetään ainoastaan talvisaikaan taikka pääasiassa metsätalouden edellyttämiä kuljetuksia varten rakennettu tie (metsäautotie) tai muu vain tietynlaisia liikennettä varten tarkoitettu tie. Rakennettuja metsäautoteitä maassa on noin 120 000 km. Vähäisempiä metsäteitä, viljelysteitä ja muita kiinteistöjen omia teitä on noin 130 000 km. (Selvitys yksityisteiden tienpidon erilaisista toimintamuodoista, luonnos, LVM 2003). Vertailun vuoksi todettakoon, että yleisiä teitä on noin 79 000 km ja katuja noin 25 000 km (Tilastokeskus 2003).

1.2. Yksityisteitä koskeva lainsäädäntö

Yksityisteitä on käsitelty mm. seuraavissa laeissa:

- Laki yksityisistä teistä 15.6.1962/358
Yksityistielaki (YTL) säätelee periaatteita, joiden nojalla yksityisiä teitä ylläpidetään, miten yksityistien osakkaiden oikeudet ja velvollisuudet määritellään ja muun muassa, miten osakkaiden päätöksenteko toteutuu. Laissa säädellään lisäksi esimerkiksi valitusmenettelystä, kuntien ja valtion tehtävistä yksityisasioiden, korvauksista ja tieoikeuden perustamisesta. (Fagerlund: Tiekuunta).
- Valtioneuvoston asetus yksityisistä teistä 21.12.2000/1267
Asetus säätelee mm. tietoimitusta sekä valtion osallistumista tienpidon kustannuksiin.
- Laki yleisistä teistä 21.5.1954/243
Laissa on säädetty yksityisen tien muuttamisesta yleiseksi tieksi samoin kuin yksityisen tien ottamisesta yleisen tien osaksi (esimerkiksi yksityistiejärjestelyjen yhteydessä) ja yksityisen tien liittymisestä yleiseen tiehen.
Parhaillaan on valmisteilla yleisistä teistä annetun lain korvaava uusi maantielaki. Se ei kuitenkaan ole tuomassa erityisiä muutoksia yksityisteihin liittyviin säännöksiin.
- Asetus yleisistä teistä 30.12.1957/482
Asetuksessa on säädetty yksityisen tien muuttamisesta yleiseksi tieksi.
- Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/132
Laissa on säädetty kunnan oikeudesta yksityisen tien alueeseen (92 §): ”Jos yleiskaava-alueella yksityisistä teistä annetun lain (358/1962), jäljempänä yksityistielaki, 1 §:n mukainen yksityinen tie tai tie, jonka maanomistaja on yhdyskuntarakentamisen yhteydessä varannut tiealueeksi, sijaitsee sellaisella alueella, joka kaavan mukaan on

tarkoitettu liikenneväyläksi, kunnalla on oikeus korvauksetta panna kuntoon tiealue siihen kuuluvine ojineen ja asettaa siihen johtoja sekä luovuttaa se yleiseen liikenteeseen.”

Asemakaava-alueella kunta saa omistukseensa katualueen, joka ei sille ennestään kuulu, kiinteistönmuodostamislain mukaisella kiinteistötoimituksella (94 §). Maanomistajalla ei ole oikeutta saada korvausta yksityistielain 1 §:n tarkoittamasta yksityistiestä, jos tie osoitetaan asemakaavassa katualueeksi (104 §).

- Tieliikennelaki 3.4.1981/267 ja tieliikenneasetus 5.3.1982/182

Tieliikennelaki ja –asetus säätelee mm. liikennemerkkien käyttöä. Tieliikenneasetuksessa on säädetty myös yksityistien tai yksityistien varrella olevan kohteen opastuksesta.

- Kiinteistönmuodostamislaki 12.4.1995/554

Yksityistielaisissa on useassa kohdassa viitattu kiinteistönmuodostamislakiin mm. rasitteiden ja tietöimituksen menettelyjen osalta.

1.3. Tienpitäjän vastuu

Tienpitäjän vastuulla tarkoitetaan vastuuta tien pitämisestä liikenteen edellyttämässä kunnossa sekä vastuuta mahdollisesta vahingonkorvauksesta tapauksessa, jossa tiellä kulkijalle on sattunut tieolosuhteista aiheutunut vahinko. Sekä vastuu yksityistien kunnosta että vahingonkorvausvastuu perustuvat alla olevaan lainkohtaan. Vahingon sattuessa mahdollinen vahingonkorvausvelvollisuus on tapauskohtaisesti harkittava; lainsäädäntö ei yksiselitteisiä normeja tien kunnolle aseta.

Yksityisteitä koskevan lain 7 §:ssä sanotaan, että ”Tie on pidettävä sellaisessa kunnossa kuin sen tarkoitus ja siitä tuleva hyöty edellyttävät ottamalla kuitenkin huomioon, ettei kunnossapidosta aiheudu tieosakkaalle kohtuuttomia kustannuksia.” Yksityistielaki ei koske kiinteistöjen omia teitä eikä sopimusteitä vaan ainoastaan toimitusteitä.

Tienpitäjän vastuu ei ole sopimuksin siirrettävissä. Myös silloin, jos tien kunnossapito on sovittu jonkin toisen tahon hoidettavaksi, tienpitovastuu säilyy tieosakkailla.

1.4. Yksityisen tien käyttöoikeuden rajoittaminen

Yksityistielaisissa on määritelty tien pitäjän oikeudet säädellä liikkumista tiellä. Lain perusteella toimitustien pitäjä saa kieltää moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ja hevosajoneuvolla tapahtuvan liikenteen ulkopuolisilta. Yksityistien pitäjä ei kuitenkaan voi yksityistielakiin nojautuen kieltää tiellä kävelyä, ratsastusta, pyöräilyä tai hiihtämistä. Sen sijaan esimerkiksi mopolla ajon voisi yksityistien pitäjä yksityistiellä kieltää. Tiekuunnalla ei kuitenkaan ole ilman kunnan suostumusta em. kieltämisoikeutta, jos tiekunta saa valtion tai kunnan kunnossapitoavustusta tai jos tie on hoitosopimuksella kunnan hoidossa.

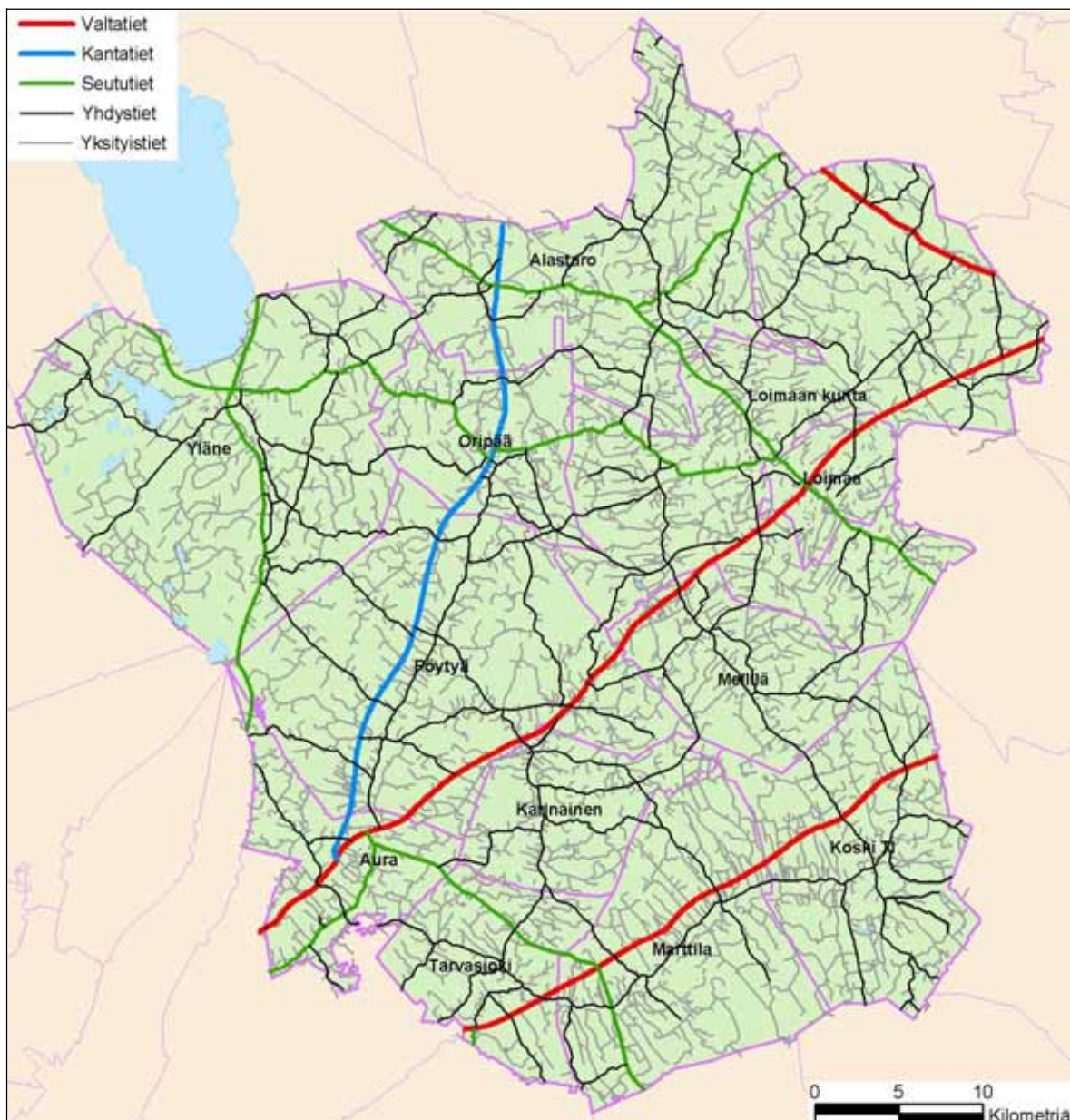
2. Loimaan seudun yksityistiet

2.1. Yksityisteiden määrä

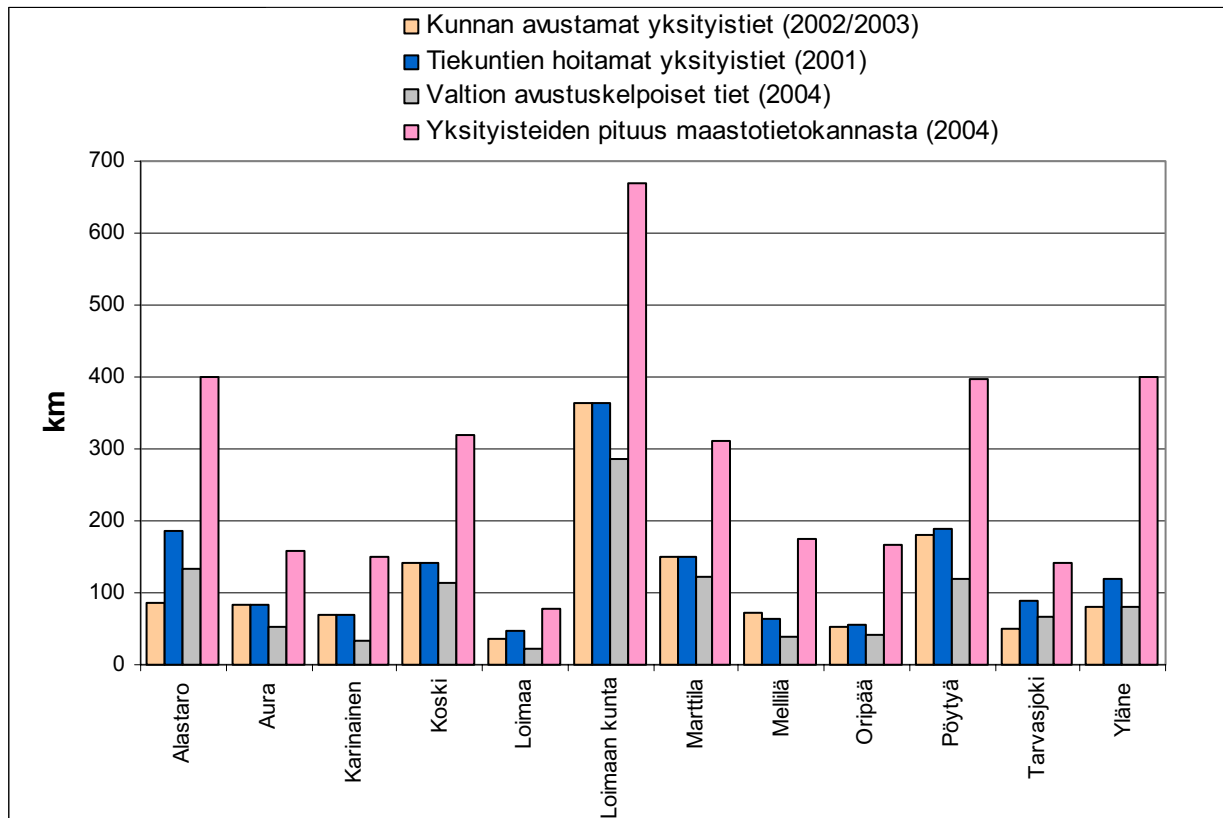
Loimaan seudun yksityisteiden määrää ei ole mahdollista määrittää yksiselitteisesti, koska tulos riippuu siitä, mitkä tiet lasketaan yksityisteiksi: vain järjestäytyneet yksityistiet, vakituisen asutuksen käyttämät tiet, myös metsäautotiet, kaikki karttaan merkityt polut jne.

Seuraavassa Loimaan seudun yksityistieverkon pituuksia onkin tarkasteltu neljästä eri lähteestä saatujen tietojen perusteella. Tarkastelussa ovat:

- kunnilta suoraan saadut tiedot avustettujen yksityisteiden määrästä (lähde: kunnat),
- tiekuntien hoitamat yksityistiet (lähde: Kuntaliitto),
- valtion avustuskelpoiset yksityistiet (lähde: Tiehallinto) sekä
- yksityistiet maastotietokannasta (lähde: Varsinais-Suomen liiton maastotietokanta).



Kuva 1. Loimaan seudun yleiset tiet ja yksityistiet (Yksityisteiden lähde: Varsinais-Suomen liiton maastotietokanta).



Kuva 2. Yksityisteiden pituuksia eri lähteistä. Kuntakohtaiset kilometrimäärät on esitetty tarkemmin kuvissa 3–6 sekä liitteessä 1.

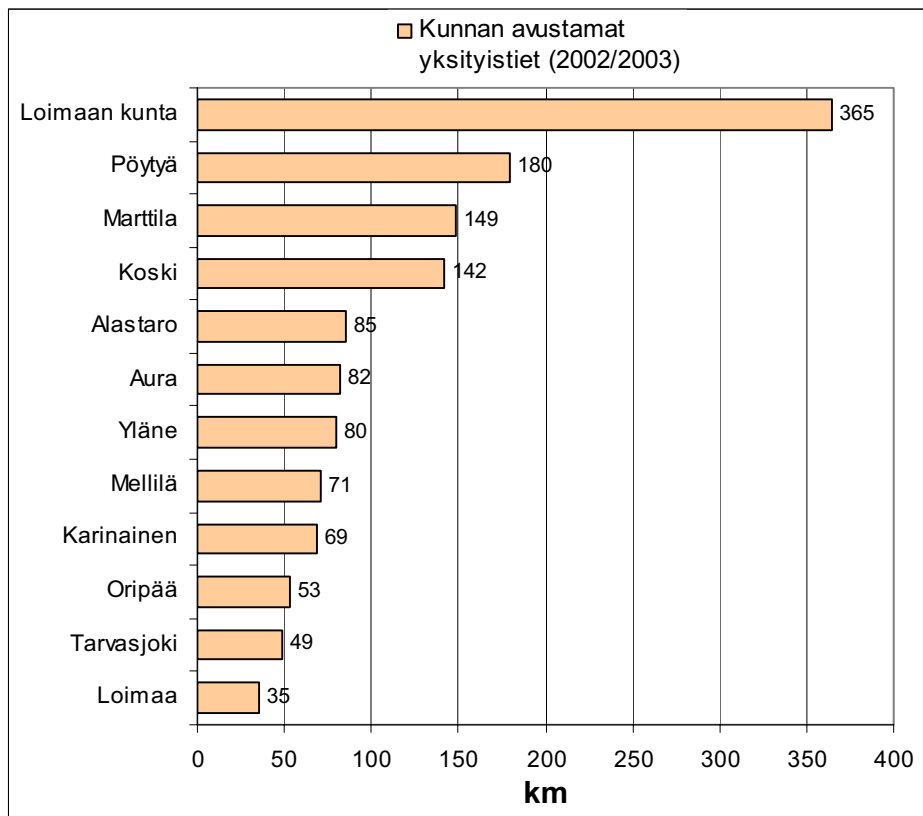
Kunnan avustamia yksityisteitä on kunnilta saatujen tietojen perusteella Loimaan seutukunnassa yhteensä lähes 1 400 kilometriä. Eniten kunnan avustamia yksityisteitä on Loimaan kunnassa, 365 kilometriä. Vähiten kunnan avustamia yksityisteitä on Loimaalla, 35 kilometriä. Keskimäärin Loimaan seutukunnassa on kunnan avustamia yksityisteitä 113 kilometriä kuntaa kohden.

Tiekuntien hoitamia yksityisteitä on Kuntaliiton tietojen mukaan seutukunnan alueella noin 1 500 kilometriä. Eniten niitä on Loimaan kunnassa, 365 kilometriä ja vähiten Loimaan kaupungissa, 46 kilometriä. Keskimäärin tiekuntien hoitamia yksityisteitä on 130 kilometriä kuntaa kohden.

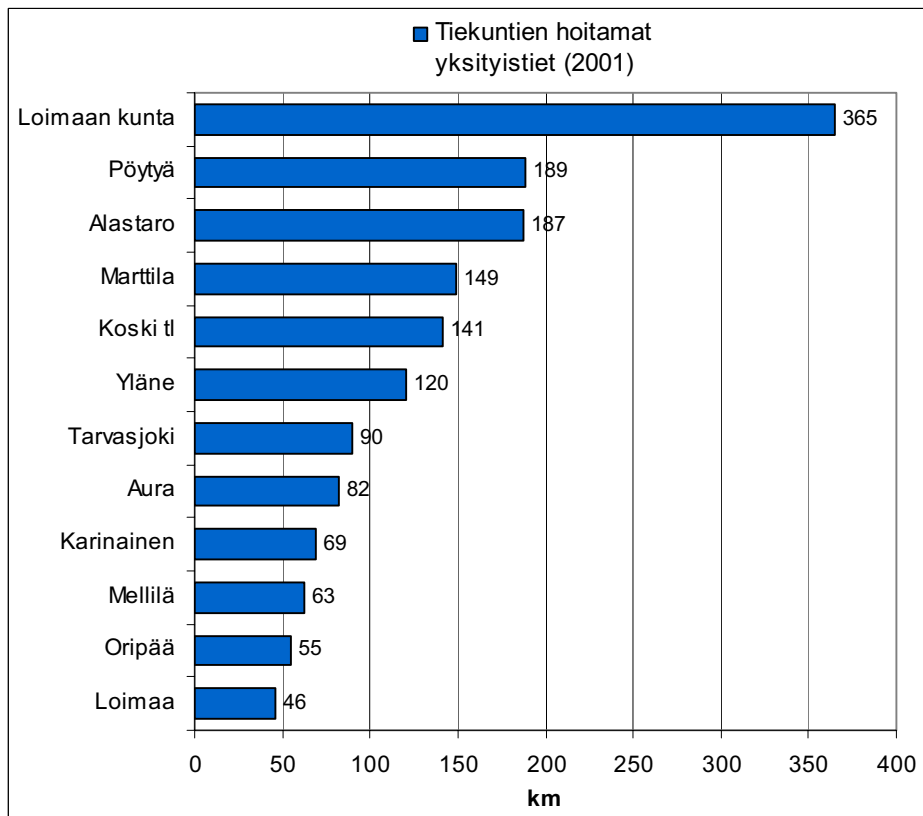
Valtionavustuskelpoisia teitä Loimaan seutukunnan alueella on Turun tiepiirin rekisterin mukaan yhteensä runsaat 1 100 kilometriä. Eniten avustuskelpoisia teitä on Loimaan kunnassa, 226 km, ja vähiten Loimaalla, 22 km. Keskimäärin valtionavustuskelpoisia teitä on 93 kilometriä kuntaa kohden.

Varsinais-Suomen liiton maastotietokannan perusteella yksityisteitä (luokat 12132/Autotie IIIb ja 12141/Ajotie) on seutukunnan alueella yhteensä noin 3 350 kilometriä. Eniten eli 670 kilometriä sijaitsee Loimaan kunnassa ja vähiten eli 77 kilometriä Loimaalla. Keskimäärin yksityisteitä on 281 kilometriä kuntaa kohti. Maastotietokannan yksityistiet näkyvät kuvassa 1.

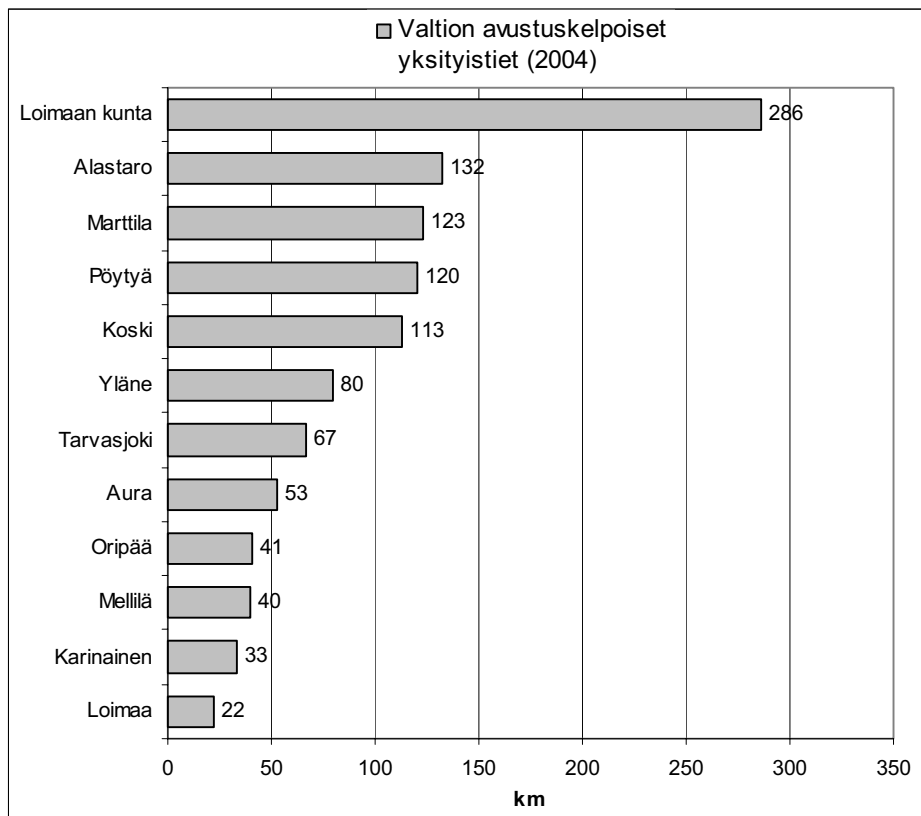
Vertailun vuoksi todettakoon, että Loimaan seutukunnan alueen yleisen tieverkon yhteispituus on 1 107 km (2004) ja seudun kuntien katuverkon yhteenlaskettu pituus 209 km (2001).



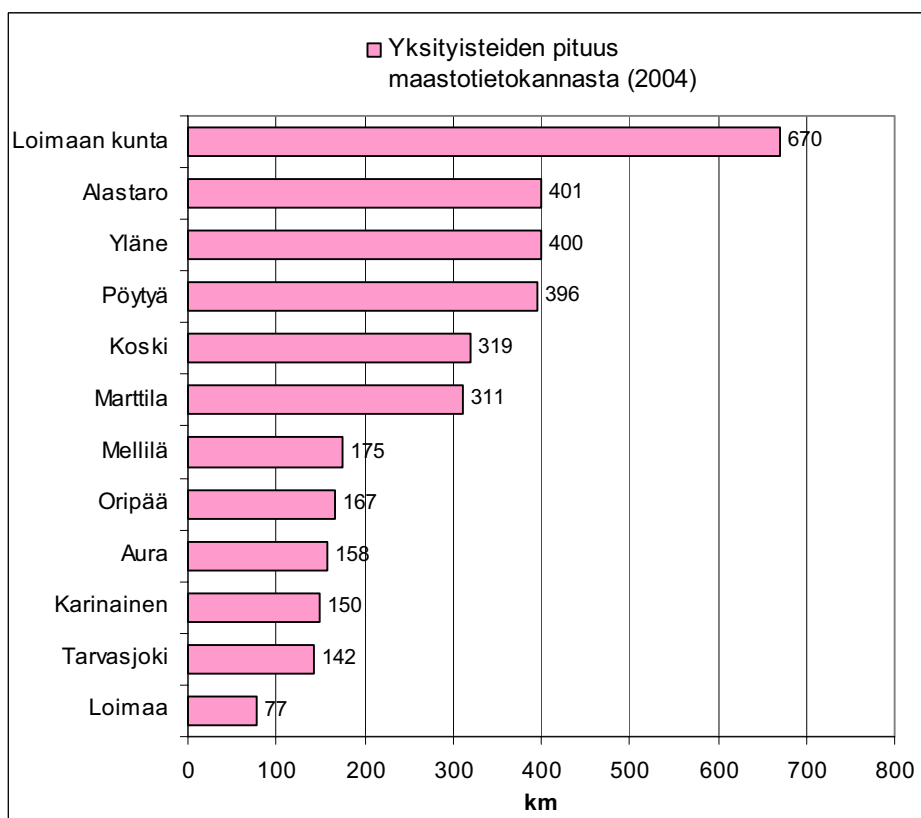
Kuva 3. Loimaan seudun kuntien avustamat yksityistiet 2002/2003 (Lähde: kunnat).



Kuva 4. Tie kuntien hoitamien yksityisteiden pituus vuonna 2001 (Lähde: Kuntaliitto).



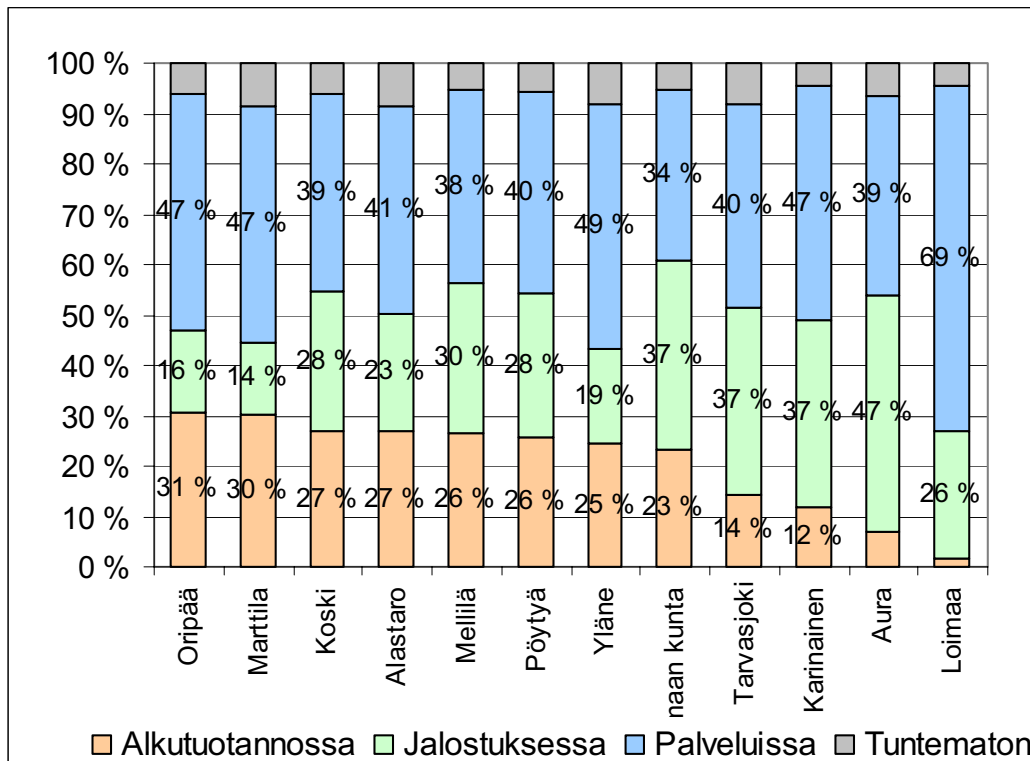
Kuva 5. Loimaan seudun valtionavustuskelpoiset tiet (Lähde: Tiehallinnon rekisteri valtionavustuskelpoisista yksityisteistä).



Kuva 6. Loimaan seudun yksityisteiden pituus vuonna 2004 (Lähde: Varsinais-Suomen liiton maastotietokanta).

2.2. Loimaan seudun yksityistieverkon ominaispiirteitä

Yksityistieverkon merkitys on tärkeä erityisesti alkutuotannolle. Maa- ja metsätalouden tuotteiden ja tuotantopanosten kuljetukset käyttävät lähes aina yksityistieltä. Alkutuotannon asema on keskimääräistä merkittävämpi useimpien Loimaan seutukunnan kuntien elinkeinorakenteessa. Loimaata, Auraa, Karinaista ja Tarvasjokea lukuun ottamatta kunnan työpaikoista neljäs-kolmasosa on juuri alkutuotannossa. Suurin alkutuotannon osuus on Oripäässä (31 %).



Kuva 7. Loimaan seudun kuntien työpaikat toimialoittain.

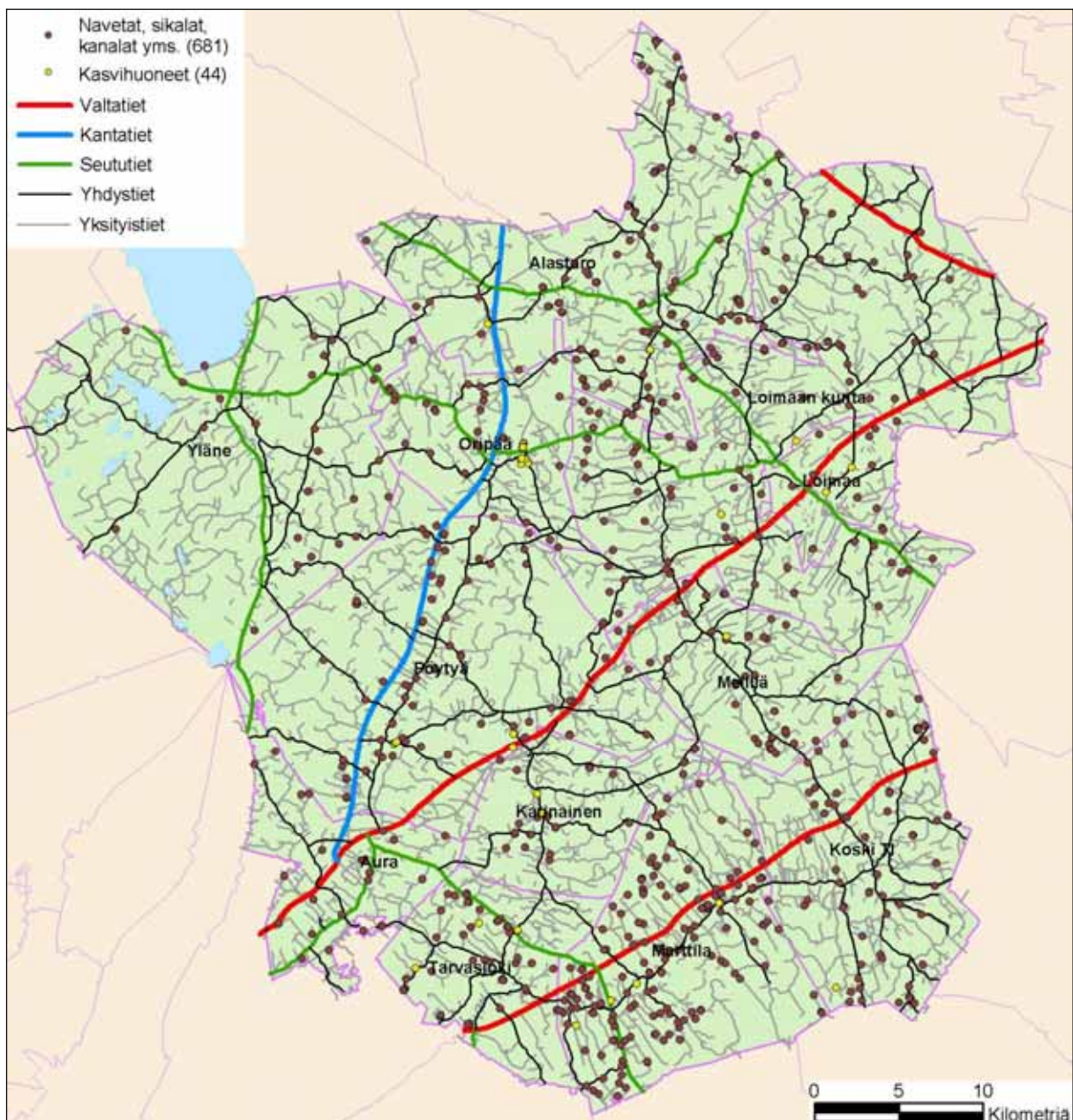
Tyypillistä Loimaan seudun maataloudelle on viljanviljely sekä sika-, kana-, broilerituotanto. Seutukunnan alueella on myös maitotuotantoa, mutta sen osuus on pienempi. Sikatuotantoa on runsaammin Alastarossa, Pöytyällä, Loimaan kunnassa, Koskella, Tarvasjoella ja Yläneellä. Kanatuotantoa on puolestaan Alastarossa, Loimaan kunnassa ja Tarvasjoella. Pöytyällä ja Tarvasjoella on lisäksi broileri- ja kalkkunatuotantoa. Maitotuotantoa on Yläneellä, Alastarossa, Pöytyällä, Marttilassa ja Oripäässä.

Loimaan seutukunnan maatalousrakennukset (navetat, sikalat, kanalat ja kasvihuoneet) on esitetty kuvassa 8. Tietolähteenä on käytetty Tiehallinnon käytössä olevaa Tilastokeskuksen rakennus- ja huoneistorekisteriä. Kuvasta on poistettu rekisterin mukaan tyhjillään olevat ja ränsistymisen vuoksi hylätyt rakennukset.

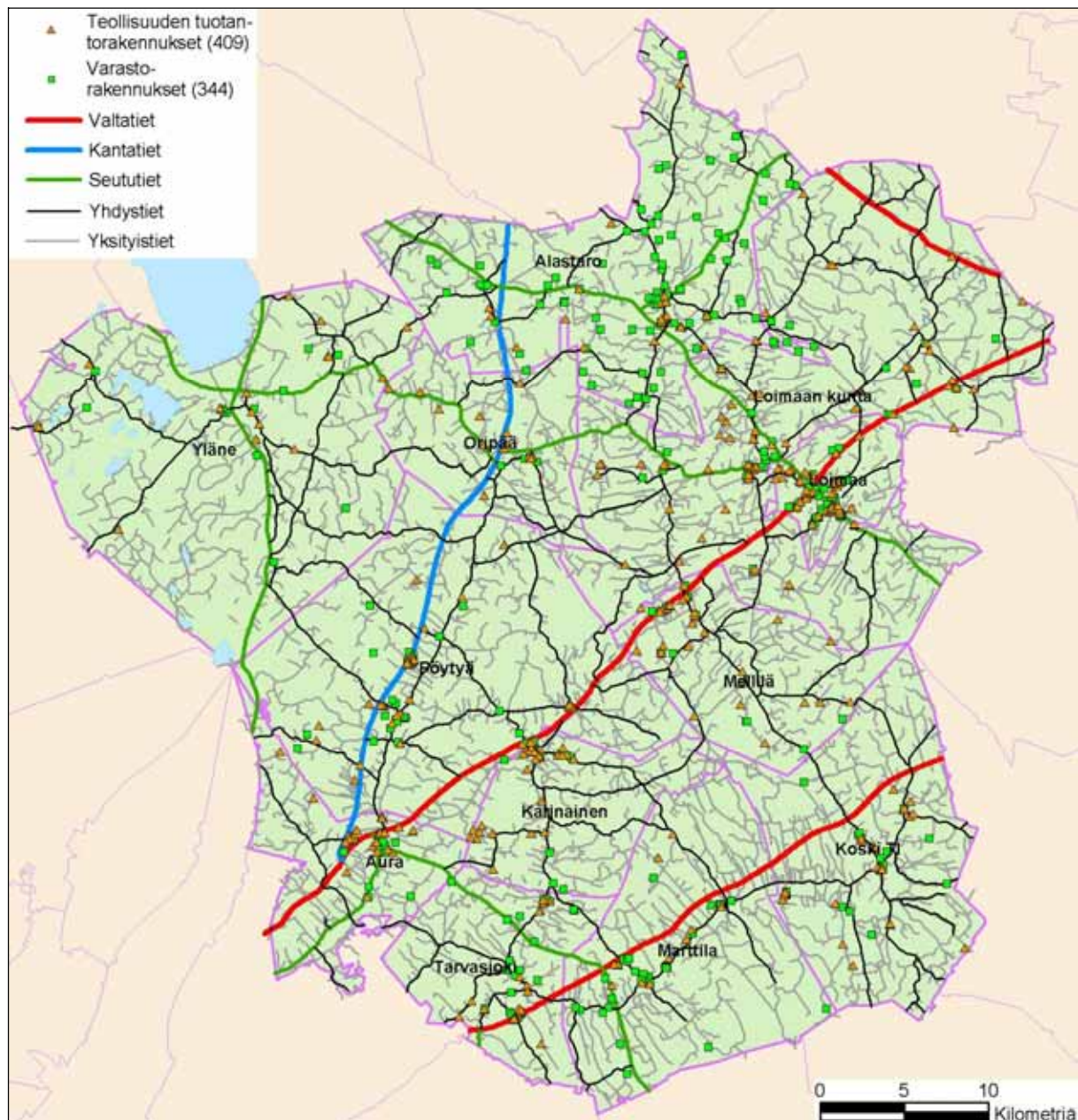
Maatalousrakennukset sijoittuvat seudun alueelle melko tasaisesti. Ainoastaan Vaskijärven ja Kuhankuonon metsä- ja suoalueet Yläneellä ja Pöytyällä erottuvat laajempaan alueena, jossa ei juurikaan ole maatalousrakennuksia. Erityisen paljon pitkän yksityistieosuuden päässä olevia maatalousrakennuksia on Marttilassa valtatie 10 pohjoispuolella. Kasvihuoneita on selvästi eniten Oripäässä. Jonkin verran kasvihuonetuotantoa on kuitenkin Yläneellä ja Auraa lukuun ottamatta kaikissa muissakin seudun kunnissa.

Teollisuuden tuotantorakennukset (teollisuushallit, teollisuus- ja pienteollisuustalot ja muut teollisuuden tuotantorakennukset) sekä varastorakennukset (teollisuusvarastot ja kauppavarastot) on esitetty kuvassa 9. Lähteenä on käytetty Tilastokeskuksen rakennus- ja huoneistorekisteriä ja kuvasta on poistettu rekisterin mukaan tyhjiällään olevat ja ränsistymisen vuoksi hylätyt rakennukset.

Tarkasteltaessa tuotantorakennusten sijoittumista yksityisteiden läheisyyteen kasautumakoh-
tina nousee esiin Heikinsuon alue Karinaisissa ja Seppälänkylän alue Loimaan kunnassa.
Varastorakennuksia yksityisteiden varsilla on eniten seudun pohjoisosissa Alastarossa, Loi-
maan kunnassa ja Loimaalla. Myös Pöytyällä, Aurassa, Tarvasjoella ja Marttilassa on paljon
varastorakennuksia, mutta ne sijoittuvat lähemmäs yleistä tieverkkoa.



Kuva 8. Loimaan seudulla sijaitsevat maatalousrakennukset.

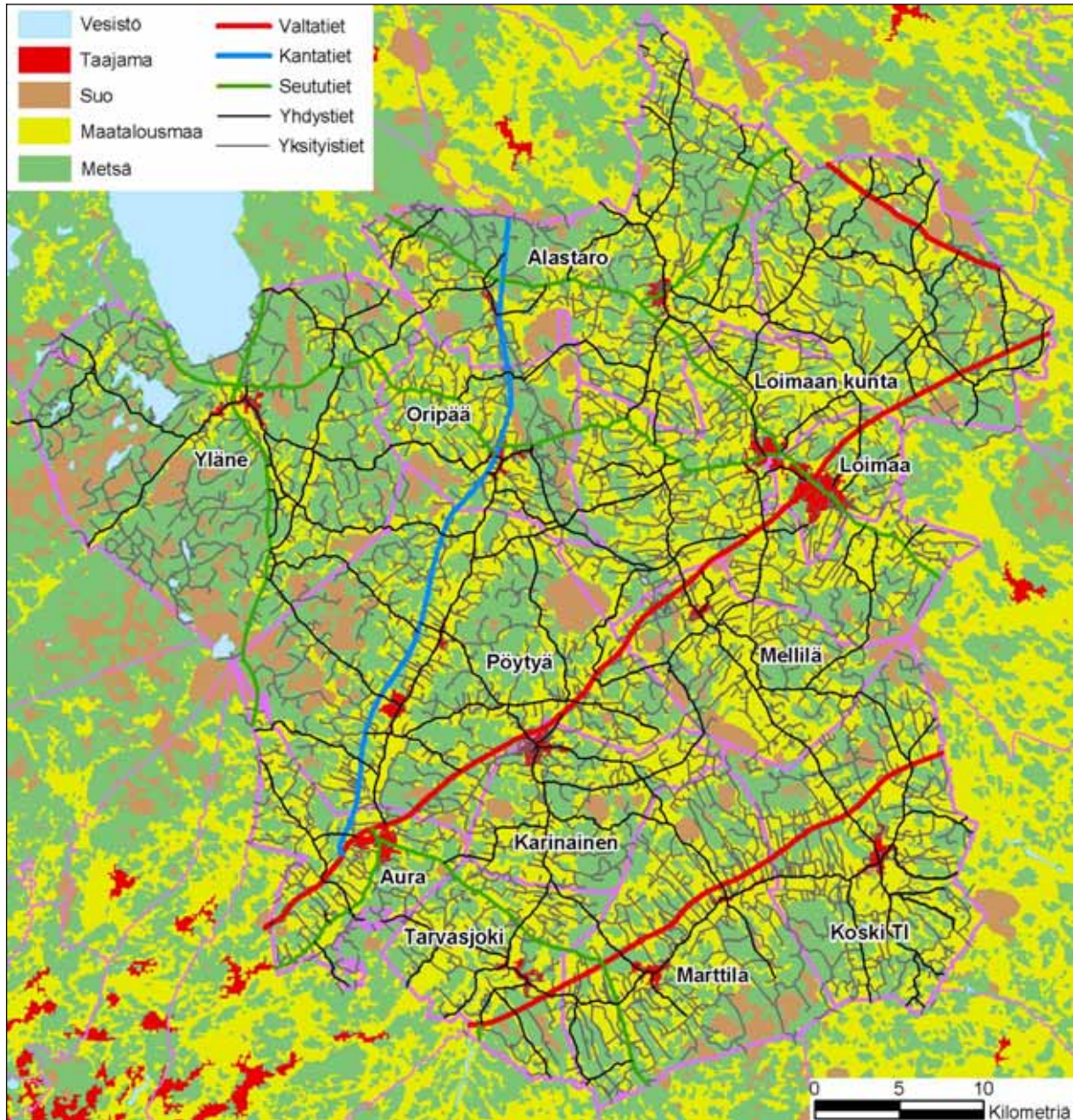


Kuva 9. Loimaan seudulla sijaitsevat teollisuuden tuotantorakennukset ja varastorakennukset.

Kuvassa 10 on tarkasteltu maatalousmaiden, soiden ja metsien sijoittumista Loimaan seudun yksityisteiden näkökulmasta. Maatalousmaiden ja soiden osalta lähteenä on käytetty Varsinais-Suomen liiton maastotietokantaa. Karttakuvaan on lisäksi merkitty vesistöt ja taajamat. Metsänä on esitetty alueet, jotka jäävät edellä mainittujen teemojen ulkopuolelle.

Maatalousmaata on luonnollisesti kaikissa seudun kunnissa, mutta laajimmat peltoalueet sijoittuvat Aurajoki-, Paimionjoki-, Niinijoki- ja Loimijokilaaksoissa. Pienin peltoalan osuus on Yläneellä. Yläneellä ja Pöytyällä sijaitsee runsaasti laajoja suoalueita, erityisesti seudun länsiosassa Kuhankuonon retkeilyalueen, Kurjenrahkan kansallispuiston ja Vaskijärven luonnonpuiston tuntumassa. Pienempiä suoalueita on myös muissa kunnissa. Nykyisiä ja suunniteltuja turvetuotantoalueita on Mellilässä Huovintien varrella Linturahkalla ja Vihtonkulmassa, Karinaisissa kirkonkylän itäpuolella, Tarvasjoen eteläosassa, Oripään Suonkulmalla ja Loimaan kunnan Keinusuolla.

Suoalueiden ohella laajimmat yhtenäiset metsäalueet sijaitsevat Yläneellä ja Pöytyällä. Suuria metsäalueita on kuitenkin myös seudun muissa kunnissa.



Kuva 10. Loimaan seudulla sijaitsevat maatalousmaat, suot ja metsät.

3. Yksityisteiden ja yksityisteiden tienpidon ongelmat

Merkittävimmät ongelmat ja kehittämistarpeet yksityisteillä liittyvät tehtyjen valtakunnallisten selvitysten mukaan yleensä – ja myös Loimaan seudulla – rahoitukseen eli toisaalta osakkaiden kiinnostuksen ja maksuvalmiuden puutteeseen sekä toisaalta tiekuntien kokemaan valtion ja kunnan avustusten vähäisyyteen.

Tiet ovat yleisesti kelirikkoisia, ojat ja rummut ovat huonossa kunnossa. Myös kulutuskerroksen kunnossa, materiaalin määrässä ja laadussa esiintyy yleisesti puutteita. Kesä- ja talvihoidon tasossa ei ole merkittäviä puutteita. Tiekuunnat ja tieosakkaat siis huolehtivat päivittäiseen liikkumiseen liittyvästä palvelutasosta, mutta tinkivät kalliimmista, tien rakenteellisen kunnan kannalta olennaisen tärkeistä töistä.

Yksityistienpito on yleensä ottaen hajanaista. Kullakin tiekuunnalla on keskimäärin vain 2–3 kilometrin mittainen tie hoidettavanaan. Tiekuuntien yhteistyö on edelleen melko vähäistä. Jo tavanomaisissa kunnossapitotöissä, esimerkiksi talviaurauksessa ja hiekoituksessa alkaa olla ongelmia urakoitsijoiden ja kaluston saatavuudessa. Muutaman kilometrin mittaiset urakat eivät ole kiinnostavia eivätkä mahdollista riittäviä kalustoinvestointeja. Erikoiskaluston, esim. tiehöylän hankinta on yhdelle tiekuunnalle erikseen hankittuna kallista.

Osakkaiden kiinnostuksen puute näkyy myös vaikeutena löytää henkilöitä teiden hallinnollisten tehtävien hoitamiseen. Hoitokuntien jäsenet ja toimitsijamiehet ikääntyvät, eikä nuoremalla polvella ole aikaa eikä kiinnostusta jatkamiseen.

Yhteistyö urakoissa, hankinnoissa ja myös hallinnossa yleensä kiinnostaa tiekuntia, mutta yhteistyön käynnistäminen on ongelmallista. Aktiivinen toimija, yhteistyön kokoonjuoksija tarvitaan. Tiekuunnat ovat yleisesti myös hyvin kiinnostuneita lainsäädäntöön, rahoitusjärjestelmään, tieyksiköintiin ja teknisiin ratkaisuihin liittyvästä koulutuksesta.

Loimaan seudulla em. ongelmia ei erikseen ole esim. kyselyjen avulla selvitetty. Voidaan kuitenkin päätellä, etteivät ongelmat ole niin suuria kuin maassa keskimäärin. Loimaan seudun sisälläkin on alueellisia eroja: tilanne on parempi niillä alueilla, joilla haja-asutusalueen väestön väheneminen on hitaampaa ja toimivien tilojen määrä on suuri. Tienpidon tason lisäksi teiden kuntoon vaikuttavat luonnollisesti myös maaperäolosuhteet ja teiden kuormitus. Kehittämistarpeet voidaan tarkemmin selvittää kuntakohtaisissa yksityistieverkon kehittämissuunnitelmissa.

Edellä mainittuja ongelmia voidaan suurelta osin hoitaa kokoamalla tiestöä suurempiin kokonaisuuksiin ja varmistamalla näin syntyvien hoitokokonaisuuksien ammattimainen teiäsennöinti. Osin kysymys on uudenlaisista yhteistyömuodoista Tiehallinnon, kuntien ja yksityistiekuntien välillä, osin yhteisten urakoiden teettämisestä sekä yksityisteillä myös uudenlaisten tieyhtymien ja tieosuuskuntien perustamisesta. Näitä kysymyksiä käsitellään tarkemmin seuraavissa luvuissa.

4. Kuntien tehtävät ja seudullinen yhteistyö

4.1. Kuntien rooli

Eri puolilla maata useat kunnat hoitavat tiekuntien kanssa tekemiensä hoitosopimuksien kautta yksityisteiden kunnossapitoa omilla ja urakoitsijoiden kalustolla. Järjestelmä ei kuitenkaan ole yleistymässä, vaan kuntatalouden ongelmien takia useat hoitosopimuskunnat suunnittelevat vastuun siirtämistä takaisin tiekuunnille. Loimaan seudullakaan kuntien hoitovuonon lisäämistä ei nähdä tavoiteltavana kehityssuuntana.

Kunnat voivat kuitenkin ilman hoitosopimusjärjestelmääkin yhdessä tai erikseen ottaa tiettyjen toimenpiteiden osalta koordinaattorin roolin. Tällaisia tehtäviä ovat mm. tiekuntien koulu- ja niiden yhteistyön edistäminen, keskitettyjen hankintojen järjestäminen ja urakoitsijoiden keskitetty kilpailuttaminen. Tässäkään suhteessa kuntien tehtäväkentän laajentamista siirtämällä tieosakkaille kuuluvia tehtäviä kunnan hoitoon ei Loimaan seudulla nähdä tavoiteltavaksi. Kuntien roolina on siten lakisääteisten tehtävien (ks. luvut 4.2 ja 4.3) ohella juuri tiekuntien yhteistyön edistäminen ja koulutuksen järjestäminen.

4.2. Yksityisteiden kunnanavustusjärjestelmät

4.2.1. Kunnan yksityistieavustus

Yksityistielain 95 §:n mukaan kunta päättää sen varoista yksityisen tien tienpitoon myönnettävistä avustuksista, avustusten ehdoista ja käytön valvonnasta samoin kuin yksityisen tien tekemisen tai kunnossapidon ottamisesta kokonaan tai osaksi kunnan suoritettavaksi. Yksityistielain nojalla kunnan avustusta voidaan myöntää ainoastaan lain piirissä oleville toimitusteille. Pelkästään yksityistielain perusteella ei kunta siten voi avustaa esimerkiksi sopimusteitä ja kiinteistöjen omia teitä. Kunnat voivat kuitenkin halutessaan avustaa myös viimeksi mainittuja teitä, jos avustusperusteet ovat kuntalain mukaan hyväksyttävät. Sama tie voi saada sekä kunnan että valtion avustusta.

Kukin kunta päättää itse avustusperusteista, jakotavasta sekä avustuksen tarkemmista ehdoista. Kunnan avustusperiaatteet ovat varsin väljät, mutta niiden tulee kuitenkin olla sellaiset, että eri teiden ja tiekuntien yhdenvertaisuus toteutuu. Useissa kunnissa avustusten tehokkuus ja tasapuolisuus on varmistettu teiden pisteytykseen ja kunnossapitoluokitukseen ja avustusten määräytymiseen ja jakamiseen kunnossapitoluokittain. Yleinen ehto avustukselle on, että yksityistielle on perustettu tiekunta. Useimmiten vaaditaan yksi pysyvästi asuttu talous ja kunnanavustus myönnetään vain pysyvän asutuksen käyttämälle tiepituudelle.

Kunta voi avustaa tienpitoa paitsi rahavaroin myös ottamalla yksityistien tekemisen tai kunnossapidon kokonaan tai osaksi kunnan suoritettavaksi. Hoitosopimuksia käytetään usein kaava-alueilla tai sen lievealueilla, jolloin teiden hoitaminen kunnan kalustolla tai muutoin kunnan toimesta saattaa olla tarkoituksenmukaisempaa kuin rahallisen avustuksen antaminen.

Periaatteessa kunta voi siis sopia yksityisteiden, myös yksityistielain ulkopuolella olevien kiinteistöjen omien teiden ja sopimusteiden, kanssa tien tekemisen tai kunnossapidon avustamisesta haluamallaan tavalla. Lähtökohtana tulee kuitenkin olla yksityisteiden tasapuolinen ja yhtäläinen käsittely sekä kunnan yhteisen edun ottaminen huomioon.

4.2.2. Loimaan seudun kuntien avustusjärjestelmät

Seudun kuntien kunnanavustusjärjestelmät eroavat toisistaan yksityiskohdiltaan, mutta eivät peruseriaatteeltaan. Kaikki kunnat käyttävät rahallisia avustuksia. Loimaan kaupungilla on ollut käytäntö, jonka mukaan kaupunki auraa yksityistiet, mutta kuntaliitoksen myötä tilanne tulee muuttumaan. Tarvasjoella kunnan hoidossa on ollut noin kaksi kilometriä yksityisteitä. Muutoin avustuksia ei anneta työn muodossa.

Seuraavassa Loimaan seudun kuntien yksityistieavustusten jakoperiaatteet ja kuntien jakamat yksityistieavustukset on käyty läpi yksityiskohtaisesti.

Tiekuntavaatimus on Koskea, Loimaata, Mellilää ja Pöytyää lukuun ottamatta seudun kunnissa olemassa. Yläneellä tiekuntavaatimus on olemassa, mutta lautakunta voi erityisperusteilla myöntää avustuksia myös muille teille.

KRITTEERI	KUNTA											
	Alastaro	Aura	Karinainen	Koski	Loimaa	Loimaan kunta	Marttila	Mellilä	Oripää	Pöytyä	Tarvasjoki	Yläne
Tiekunta-vaatimus	Kyllä	Kyllä	Periaatteessa kyllä	Ei	Ei	1-4 lk. kyllä, 5 lk. ei	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä, lautakunta voi myöntää avustuksia erityispe- rusteilla

Talousvaatimus on jokaisessa seudun kunnassa pääsääntöisesti yksi pysyvä talous. Karinaisissa vaaditaan pysyvän talouden lisäksi jokin muu osakas. Alastarossa vaatimuksena on 2 pysyvää taloutta ja Marttilassa ja Yläneellä 3 pysyvää taloutta.

KRITTEERI	KUNTA											
	Alastaro	Aura	Karinainen	Koski	Loimaa	Loimaan kunta	Marttila	Mellilä	Oripää	Pöytyä	Tarvasjoki	Yläne
Talous-vaatimus	2 taloutta	1 talous	1 talous + muu osakas	1 talous	1 talous	1 talous	3 taloutta	1 talous	1 talous	1 talous	1 talous	3 taloutta

Pituusvaatimuksen osalta periaatteet vaihtelevat selvästi. Aurassa, Karinaisissa ja Loimaalla pituusvaatimusta ei ole olemassa. Myöskään Pöytyällä pituusvaatimus ei ole voimassa kunnossapitoluokissa 1 ja 2, mutta kunnossapitoluokan 3 osalta vaatimus on. Muiden seudun kuntien osalta vaatimus vaihtelee 100 ja 500 metrin välillä.

KRITTEERI	KUNTA											
	Alastaro	Aura	Karinainen	Koski	Loimaa	Loimaan kunta	Marttila	Mellilä	Oripää	Pöytyä	Tarvasjoki	Yläne
Pituus-vaatimus	100 m	Ei	Ei, lautakunnan päätettävissä	200 m	Ei	350 m	500 m	300 m	300 m	1-2 lk. ei, 3 lk. kyllä	400 m	500 m

Myös **avustusluokkien lukumäärän** osalta kuntien välinen vaihtelu on huomattavaa. Aurassa, Karinaisissa, Koskella ja Yläneellä avustusluokkia ei ole jaettu moneen eri luokkaan. Muissa seudun kunnissa avustusluokkien määrä vaihtelee Mellilän kahdesta Loimaan kuuteen.

KRITTEERI	KUNTA											
	Alastaro	Aura	Karinainen	Koski	Loimaa	Loimaan kunta	Marttila	Mellilä	Oripää	Pöytyä	Tarvasjoki	Yläne
Avustus- luokkien lukumäärä	3	Ei	Ei	Ei	6	5	4	2	3	3	4	Ei

Omvastuun prosentiosuus kustannuksista vaihtelee Auran ja Loimaan 0 %:sta Yläneen 50-55 %:iin. Loimaan kunnassa avustusluokille 1-4 omavastuu osuus on pienempi kuin avustusluokalle 5.

KRITTEERI	KUNTA											
	Alastaro	Aura	Karinainen	Koski	Loimaa	Loimaan kunta	Marttila	Mellilä	Oripää	Pöytyä	Tarvasjoki	Yläne
Omavastuu (vähintään %)	10 %	Ei (määrätty summa, joka jaetaan tiekuntien kesken)	10 % menoista	25 %	Ei	Luokille 1-4 20 %, 5 luokalle enintään 50 % 4. luokan kustannuksista	20 %	10 %	15 %	20 %	10 %	Omavastuu osuus vaihtelee, tällä hetkellä 50-55 %

Avustuksen hakuaika ajoittuu Koskea ja Mellilää lukuun ottamatta kevääseen (maaliskuuhuu). Koskella hakuaika on heinäkuussa ja Mellilässä syyskuussa.

KRITTEERI	KUNTA											
	Alastaro	Aura	Karinainen	Koski	Loimaa	Loimaan kunta	Marttila	Mellilä	Oripää	Pöytyä	Tarvasjoki	Yläne
Hakuaika (kuukausi)	Maaliskuu	Maaliskuu	Huhtikuukuu	Heinäkuu	Maaliskuu	Huhtikuu	Huhtikuu	Syyskuu	Huhtikuu	Maaliskuu	Maaliskuu	Toukokuu

Kunta maksaa avustukset yleensä kuukauden-kahden kuukauden päästä hakuajan päätymisen jälkeen. Loimaalla ja Pöytyällä maksukuukausi ajoittuu viiden kuukauden päähän hakuajasta.

KRITTEERI	KUNTA											
	Alastaro	Aura	Karinainen	Koski	Loimaa	Loimaan kunta	Marttila	Mellilä	Oripää	Pöytyä	Tarvasjoki	Yläne
Maksuaika (kuukausi)	Kesä-heinäkuu	Kesäkuu	Kesäkuu	Elokuu	Elokuu	Elokuu	Kesäkuu	Marraskuu	Kesäkuu	Elo-syyskuu	Huhtikuu	Syys-lokakuu

Avustetun tieverkon pituus vaihtelee Loimaan 35 kilometristä Loimaan kunnan 365 kilometriin.

KRITTEERI	KUNTA											
	Alastaro	Aura	Karinainen	Koski	Loimaa	Loimaan kunta	Marttila	Mellilä	Oripää	Pöytyä	Tarvasjoki	Yläne
Avustettujen teiden pituus	85 km	82 km	69 km	142 km	35 km	365 km	149 km	71 km	53 km	180 km	49 km	80 km

Kunnan yksityistieavustuksen kokonaismäärä vaihtelee Loimaan 12 000 eurosta Loimaan kunnan 113 000 euroon:

KRITTEERI	KUNTA											
	Alastaro	Aura	Karinainen	Koski	Loimaa	Loimaan kunta	Marttila	Mellilä	Oripää	Pöytyä	Tarvasjoki	Yläne
Kunnan yksityistieavustukset (vuosi)	85 000 € (2003)	33 000 € (2003)	50 000 € (2003)	62 000 € (2002)	12 000 € (2003)	113 000 € (2003)	56 000 € (2002)	20 000 € (2004)	16 000 € (2003)	61 000 € (2002)	32 000 € (2002)	26 000 € (2003)

Kunnan avustusmäärä avustettua yksityistiekilometriä kohden on suurin Alastarossa, missä avustus on keskimäärin 1 000 euroa yksityistiekilometriä kohti. Alhaisin avustustaso on Mellilässä, missä avustus on keskimäärin 282 euroa yksityistiekilometriä kohti.

KRITEERI	KUNTA											
	Alastaro	Aura	Karinainen	Koski	Loimaa	Loimaan kunta	Marttila	Mellilä	Oripää	Pöytyä	Tarvasjoki	Yläne
Kunnan avustus / avustettujen teiden pituus	1 000 € / km	402 € / km	725 € / km	437 € / km	343 € / km	310 € / km	377 € / km	282 € / km	300 € / km	339 € / km	653 € / km	325 € / km

Yhdenmukaisen avustusjärjestelmän luominen seudulle edellyttäisi joko yhden kunnan järjestelmän hyväksymistä kaikissa kunnissa käyttöön otettavaksi tai kaikkien kuntien järjestelmien muuttamista mahdollisimman keskimääräisen mukaiseksi. Keskimääräinen seudullinen avustusjärjestelmä olisi sellainen, jossa

- on tiekuntavaatimus, mutta erityisistä syistä avustus voitaisiin myöntää myös järjestäytymättömälle tielle
- vaaditaan vähintään 1 pysyvästi asuttu talous
- vaaditaan vähintään 300 metrin pysyvän asutuksen käyttöpituus
- avustusluokkia on 3 tai 4
- omavastuuprosentti on 10-15 % (yksinkertaisempi on kuitenkin Aurassa ja Loimaalla käytössä oleva järjestelmä, jossa omavastuuta ei ole, vaan käytettävissä oleva avustussumma jaetaan avustuskelpoisten teiden kesken)
- haku tapahtuu maaliskuussa ja avustukset jaetaan touko-kesäkuussa

Lähellä keskimääräistä ovat tällä hetkellä Oripään, Tarvasjoen ja Loimaan kunnan järjestelmät.

Avustustasoltaan yhtenäiseen järjestelmään siirtyminen ei välttämättä ole tavoiteltavaa. On perusteita ajatella, että kussakin kunnassa osataan paremmin arvioida avustuksen tarve sekä avustusmahdollisuudet suhteessa kunnan muihin menoihin kuin sovittaessa tasosta seudullisesti. Käytännössä ongelmana on myös se, että avustustasoa on vaikea laskea. Tällöin yhdenmukaiseen järjestelmään siirtyminen merkitsisi kaikkien kuntien avustustason korottamista parhaan kunnan tasolle.

Vuoden 2005 alussa yhdistyvissä Loimaan kunnassa ja kaupungissa sekä Pöytyän ja Karinaisten kunnissa avustusjärjestelmät joudutaan kuitenkin yhtenäistämään. Loimaalla on lähinnä kysymys tiekuntavaatimuksen ja omavastuusuuden yhtenäistämisestä, sillä avustustaso yksityistiekilometriä kohti on keskimäärin samalla tasolla. Sen sijaan Karinaisissa keskimääräinen avustustaso yksityistiekilometriä kohti on lähes kaksikertainen Pöytyään verrattuna. Jos yhdistyvissä kunnassa otetaan käyttöön Karinaisten avustusjärjestelmä, kunnan kustannukset kasvavat tuntuvasti, sillä Pöytyällä avustettavan tieverkon pituus on lähes kolminkertainen (180 km) Karinaiisiin verrattuna (69 km). Eroja on myös muissa avustusten ja kopperiaatteissa.

4.3. Muut seudulliset toimintamahdollisuudet

Kuntien tekninen hallinto ja palvelutuotanto ovat yleisesti seutuistumassa. Seudulliset jätehuolto- ja vesihuolto-yhtiöt yleistyvät. Tähän kehitykseen voi sopia myös seudullinen kiinteistö- ja tiehuolto-yhtiö. Se voisi maksua vastaan ottaa vastatakseen maaseututiestön tieisännöintitehtäviä. Se voisi tarjota palveluitaan myös Tiehallinnolle.

Loimaankin seudulla kaikissa kunnissa on tielautakunta tai jokin muu sen tehtäviä hoitava luottamushenkilöelin. Koko seudun tielautakunnan toimitukset voitaisiin hoitaa yhteisessä seudullisessa tielautakunnassa. Tällä tavoin lisättäisiin samalla toimitusten vaatiman erityisosaamisen kehittymistä ja ylläpitämistä.

Seudullinen tielautakunta voisi huolehtia myös kuntien yksityistieavustuksien jakamisesta. Tätä tehtävää yksinkertaistaisi entisestään kuntien avustusjärjestelmien mahdollinen yhdenmukaistaminen.

Tiehallinnossa on parhaillaan käynnissä nelivuotinen (2002-2006) ”Väyläomaisuuden tutkimusohjelma”. Tutkimusohjelman tavoitteena on luoda systemaattinen ja kokonaisvaltainen toimintatapa Tiehallinnon vastuulla olevan väyläomaisuuden hallintaan. Yhtenä aihealueena tutkimusohjelmassa on yksityisteiden ominaisuus- ja kuntotietojen keruun kehittäminen. Ta-voitetilassa Tiehallinto rakentaisi ja koordinoisi yleistä yksityistierekisteriä. Tässä rekisterissä myös kunnilla olisi mahdollisuus olla jollain tapaa mukana ja saada alueen yksityisteistä erilaisia tarvitsemiaan tietoja. Tiehallinto ottaa lähiaikoina kantaa siihen, lähteekö se mukaan kaikille avoimen rekisterin rakentamiseen ja ylläpitoon. Vaihtoehtona Tiehallinnon rakentamalle ja ylläpitämälle yksityistierekisterille voisi olla vastaava seudullinen rekisteri. Rekisteriä hyödyntäisivät ne kunnat, jotka sitä tarvitsisivat.

5. Yksityisteiden tienpidon kehittäminen

5.1. Tieosuuskunnat, tieyhtymät ja tiekuntien yhdistäminen

Tiekuntahallinnon kokoaminen suurempiin kokonaisuuksiin ja sitä kautta tehokkaamman tieisännöinnin järjestäminen voi tapahtua kunta- ja kylätasolla usealla muullakin tavalla. Kylän tai jopa koko kunnan tiekunnat ja tieosakkaat voivat perustaa tieosuuskunnan, tieosakaskunnan tai tieyhtymän hoitamaan yhteisiä hallinto- ja isännöintitehtäviä. Mahdollista on, että tällainen yhteenliittymä toimii itsekin myös urakoitsijana.

Tiekuntien yhdistäminen yksityistielain mukaisesti suuremmiksi tiekunniksi on myös mahdollista. Tässäkin tapauksessa hallinto helpottuu. Urakka-alueen kasvaessa myös urakoitsijat kiinnostuvat. Erityiskaluston saatavuus paranee. Yksittäisten tiekuntien kannalta yksikköhinnat alenevat. Samaan tulokseen päästään myös tiekuntien aktiivisella yhteistyöllä.

5.2. Tieisännöitsijät

Yksityisiä tieisäntiä, joilla on vastuullaan useampia tiekuntia, löytyy eri puolilta maata jo nyt lukuisia. Enimmäkseen kysymys on pienimuotoisesta lisäansion hankkimisesta. Toimintaa voitaisiin kehittää kohti vielä laajempia kokonaisuuksia ja päätoimisuutta. Nykyiset maaseutu-tiestöllä toimivat urakoitsijat voivat tarjota myös isännöintipalveluja osana kokonaispalvelua, joka kattaa sekä isännöinnin että urakoinnin.

Tieisännöitsijä hoitaa teiden hallinnolliset tehtävät, tilaa ja valvoo työt, seuraa teiden kuntoa, jne. Hän toimii joko hoitokuntien apuna tai teiden toimitsijamiehenä. Myös Loimaan seudun kunnat voisivat käyttää tieisännöitsijän palveluita mm. toimitusten ja avustuspäätösten valmistelussa.

Suomen Tieyhdistys on käynnistänyt valtakunnallisen TIKO -tieisännöitsijöiden koulutusohjelman, jossa koko maahan koulutetaan 150-200 tieisännöitsijää. Loimaan seudulla koulutus on suunnitelmien mukaan vuorossa syksyllä 2005. TIKO -koulutusohjelman pääasiallisenä tavoitteena on kehittää nykyisestä talkootyötyyppisestä yksityistieasioiden hoidosta maaseu-

dulle uusi ammatti ja sivuelinkeino. Koulutusohjelman päärahoittajat ovat maa- ja metsätalousministeriö sekä liikenne- ja viestintäministeriö ja Tiehallinto.

Koulutusohjelma toteutetaan kahden tai kolmen vierekkäisen maakunnan alueella kerrallaan. Alueelliset erityispiirteet voidaan parhaiten ottaa huomioon koulutuksessa. Toisilleen tutuiksi tulevat tieisännöitsijät voivat verkottua keskenään tehokkaasti.

Kuhunkin alueelliseen koulutukseen valitaan noin 25 osallistujaa. Hakijoina voivat olla mm. tiekuntien erilaisten yhteenliittymien vastuuhenkilöt, useamman tien asioita jo nyt hoitavat toimitsijamiehet ja muut tieasioiden hoitoon halukkaat henkilöt. Koulutus koostuu yhdestä kolmipäiväisestä ja kahdesta kaksipäiväisestä tiiviistä kurssijaksosta, niiden välillä tehtävistä selvityksistä ja suunnitelmista sekä muusta ohjatusta etäopiskelusta.

5.3. Tie kuntien yhteistyö

Suomen Tieyhdistys on laatinut tie kuntien kehittämis- ja koulutustarkoituksiin seuraavanlaisen tie kuntien yhteistyöneuvottelujen asialistan. Sen perusteella voidaan havaita, että tie kunnilla on hyvin laajat yhteistyömahdollisuudet hallinnossa ja itse tienpidossa.

Myös Loimaan seudulla asialistaa voidaan käyttää tie kuntien koulutustilaisuuksissa. Tuloksellisinta on, jos tie kunnat saadaan kokoon kylittäin tai ainakin kunnittain käymään asialista yhdessä läpi.

1. Tie kuntien ja tienosien yhdistämistarpeet ja -mahdollisuudet
2. Tieisännöintiratkaisut; yhteiset hoitokunnat tai toimitsijamiehet, tieisännöintipalvelujen osto- ja muut järjestämismahdollisuudet (esim. kyläryittäjä, kyläyhdistys)
3. Kylän/alueen yhteisen tieosuuskunnan/tieyhtymän perustaminen; tarpeet ja mahdollisuudet, jatkotoimenpiteet
4. Kylän/alueen yhteisen tietoimikunnan perustaminen; jäsenten ja varajäsenten valinta
5. Tie kuntien kokousten samanaikaistaminen, tarpeet ja mahdollisuudet, ajankohdasta sopiminen
6. Yhteiset kirja-, lomake-, koulutus- ym. hallinnolliset hankinnat
7. Yhteiset materiaali- ym. hankinnat (esim. sorastus, suola, aurausviitat, rumpuputket); laatu, määrät, kilpailuttaminen
8. Yhteiset urakat (esim. ojien kunnostus, höyläys, lanaus, pölynsidonta, auraus, hiekoitus); laatu, toimenpideajat, kilpailuttaminen, neuvottelut Tiehallinnon ja/tai sen urakoitsijan (esim. Tieliikelaitos) kanssa
9. Itse tehtävien töiden ajoittaminen; laatutason yhtenäistäminen, tieympäristön laadun parantaminen, yhteiset talkoot (esim. raivaus, niitto, aurausviitoitus)
10. Yhteistyömahdollisuudet kiinteistöjen (omat tiet, pihat, ym.) kanssa
11. Kylän/alueen tiestön parantamistarpeiden kartoitus, hankkeistus, avustushakemukset
12. Tie kuntien muut toiminta- ja yhteistyömahdollisuudet (esim. jätehuolto, pysäköintialueet, urakointi)

6. Teiden parantamishankkeiden rahoittaminen

Yksitystien parantamiseen on mahdollista saada avustusta useammastakin lähteestä. Kaikissa avustusjärjestelmissä on omat avustusehtonsa ja omat hakumenettelynsä. Seuraavassa on luettelo avustusjärjestelmistä ja niiden vastuuviranomaisista, joilta saa lisätietoja rahoitusmahdollisuuksista:

- yksityistielain mukaiset valtionavustukset	tiepiiri
- työllisyyslain mukaiset valtionavustukset	TE-keskus
- yksityistielain mukaiset kunnanavustukset	kunta
- muut kunnanavustukset	kunta
- metsätien perusparannusavustukset	metsäkeskus
- maaseutuelinkeinojen avustukset	TE-keskus
- EU-ohjelmien hankerahoitus	TE-keskus, maakunnan liitto
- aluekehitysohjelmien hankerahoitus	maakunnan liitto
- ympäristöhallinnon hankerahoitus	ympäristökeskus
- maanmittaustoimituksissa toteutettavat hankkeet	maanmittaustoimisto
- yksityinen rahoitus	yrietykset, yhteisöt, yksityiset

6.1. Valtion avustus

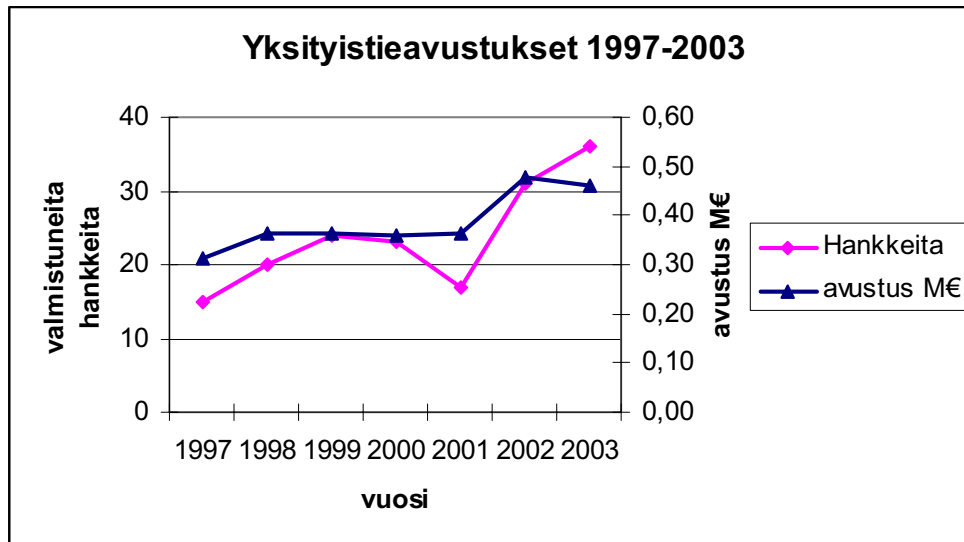
Yksitystien kunnossapitoon ja parantamiseen voidaan yksityistielain mukaan myöntää valtionavustusta sellaiselle järjestäytyneelle yksityistielle, jonka vaikutusalueella on vähintään kolme pysyvästi asuttua taloutta, jotka käyttävät tietä vähintään yhden kilometrin matkalla. Tie voi saada avustusta myös koko paikkakuntaa ajatellen huomattavan liikenteellisen merkityksensä perusteella. Tiekunnan tiestä on avustuskelpoista vain pysyvän asutuksen käyttämä tai läpikulkuun käytettävä tieosuus. Avustuksen suuruus määräytyy tien kunnossapitoluokan perusteella. Avustuksen saaminen edellyttää tiekunnan perustamista.

Vuoden 2004 budjetin mukaan määrärahaa yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen saa käyttää yksityisistä teistä annetun lain (358/1962) ja asetuksen (1267/2000) mukaisten valtionapujen maksamiseen, yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen. Budjetissa on lisäksi määritelty, että määrärahaa on tarkoitus käyttää haja-asutusalueiden teiden kunnossapidon ja parantamisen tukemiseen. Määrärahaa käytetään tasa-arvoisen liikunnan turvaamiseen ja pysyvän asutuksen sekä perustuotantotoiminnan tarvitsemien teiden avustamiseen niiden merkityksen suhteessa. (http://budjetti.vm.fi/indox/tae/2004/he_2004.html). Viime vuosina, vuosi 2004 mukaan lukien, valtion budjetissa ei kuitenkaan ole ollut riittävästi määrärahoja yksityisteiden kunnossapitoavustusten maksamiseen, vaan määrärahat ovat kuluneet parantamishankkeiden rahoittamiseen.

Koko maassa valtionapuun oikeutettuja yksityisteitä on noin 60 000 km, avustettavia kohteita on vuosittain noin 630 ja keskimääräinen avustus on 13 250 euroa. Tuen enimmäisosuus voi olla 75 % todellisista hyväksytyistä kustannuksista. Määräraha on mahdollistanut noin 60 prosentin mukaisen tuen. Samanaikaisesti kuntien tuki kyseisiin kohteisiin on ollut noin 20 %. Valtion tuki kohdistuu ensisijassa teiden parantamiseen sekä yksityistiellosseihin. (http://budjetti.vm.fi/indox/tae/2004/he_2004.html)

Parantamisavustukset jakaa tiepiiri hakemusten perusteella. Siten parantamisavustusten kohdentamisesta päättää viime kädessä tiepiiri. Parantamishankkeissa etusijalle asetetaan huonokuntoiset sillat ja rummut, routavauriot, liikenneturvallisuuskohteet ja tien kantavuuden parantaminen. Yksityistein päälylytämiseen avustusta ei saa. Tiekunnan kannattaa heti hankkeen käynnistysvaiheessa jo ennen suunnitelman ja hakemuksen tekemistä neuvotella avustumahdollisuuksista kunnan ja tiepiirin kanssa. Tiepiiri antaa suunnittelu- ja hakuohjeita. Avustushakemus tehdään Tiehallinnon lomakkeella, jonka saa internetsivulta www.tiehallinto.fi/yksitystiet.

Vuonna 2003 Turun tiepiiri myönsi yksityisteiden parantamishankkeisiin (36 hanketta) 460 000 euroa. Lisäksi yksityistielossien käyttö- ja kunnossapitoon maksettiin avustuksia 781 000 €. Parantamishankkeista yksi, Kotosuon yksityistie, sijaitsi Loimaan kunnassa ja siihen tiepiiri myönsi 7 000 euroa tien siirtoon.

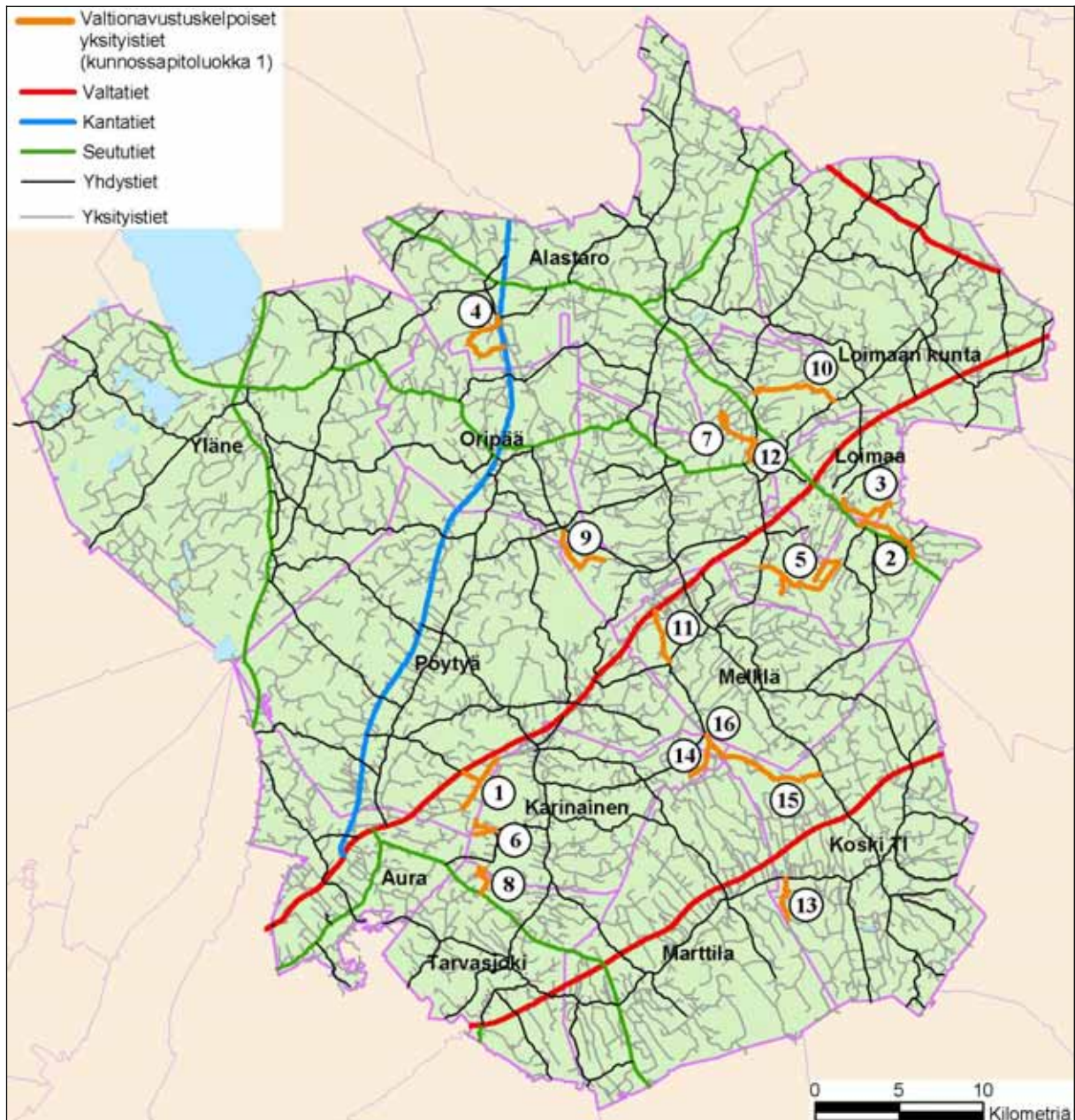


Kuva 11. Valtion yksityistieavustusten ja avustettujen hankkeiden määrä Turun tiepiirissä vuosina 1997-2003.

Taulukossa 1 ja kuvassa 12 on esitetty Loimaan seudun valtionapukelpoiset kunnossapitoluokan 1 yksityistiet, joita on suunnittelualueella runsaat 76 kilometriä.

Taulukko 1. Valtionavustuskelpoiset kunnossapitoluokan 1 yksityistiet talouksien määrän mukaan lajiteltuna.

Nro	Kunta	Tiekunta	Avustus- kelp. pituus (m)	Talouksien määrä	Nro	Kunta	Tiekunta	Avustus- kelp. pituus (m)	Talouksien määrä
1	Pöytyä	Hirvisuon	6 870	70	9	Loimaan kunta	Virkasuon	5 300	24
2	Loimaan kunta	Vanha- Hämeentien	4 200	50	10	Loimaan kunta	Kurittulan- Onkijoen	6 530	15
3	Loimaa	Mäenpää- Sieppalan	5 357	37	11	Mellilä	Huovintien	3 345	12
4	Alastaro	Pureman	9 600	36	12	Loimaan kunta	Vanhankir- kon	1 360	12
5	Loimaan kunta	Alhonkedon- Petäjoen	9 665	36	13	Koski TI	Myllykylän	3 000	11
6	Karinainen	Heikinsuon	3 500	35	14	Marttila	Rahkion	3 110	11
7	Loimaan kunta	Seppälänkylän	4 100	30	15	Koski TI	Huovintien	6 460	7
8	Tarvasjoki	Uiton	2 950	27	16	Marttila	Huovintien	1 140	6
									76 487 m



Kuva 12. Valtionavustuskelpoiset yksityistiet (kunnossapitoluokka 1).

6.2. Työllisyyslain mukaiset avustukset

Myös työllisyyslain perusteella voidaan pahimmilla työttömyysalueilla myöntää avustuksia työllistäviin yksityisteiden parantamishankkeisiin. Tällaista avustusmahdollisuutta tiekunnan kannattaa tiedustella kunnan kautta, koska avustettavien hankkeiden tulee yleensä olla kunnan hankkeita. Mahdollisuuksia voi toki tiedustella suoraan myös TE-keskuksen työvoimaosastolta tai tiepiiristä.

6.3. Metsäteiden avustukset

Metsätien perusparantamiseen on tieosakkaiden mahdollista saada kestävän metsätalouden rahoituksesta annetun lain mukaista ns. Kemera-rahoitusta. Metsäliikenteen osuuden tulee olla vähintään 40 %. Tietä ei välttämättä ole tarvinnut tehdä metsänparannusvaroin. Tätä rahoitusta voi siten saada pysyvänsä asutuksen tai loma-asutuksen käytössä oleva tie.

6.4. EU-hankerahoitus

EU-rahoitusta ei voi saada tavanomaiseen yksityistien parantamishankkeeseen. Tien parantamisen on liityttävä johonkin rahoituskelpoiseen yritystoiminnan tai matkailun kehittämishankkeeseen. Jokin erityispiirre parantamishankkeessa, esimerkiksi historiallisesti arvokkaan sillan säilyttäminen, saattaa ainakin osaksi tuoda hankkeeseen myös EU-rahoitusta.

Tiehallinnon ja kunnan kautta on saatu EU-rahoitusta myös yksityisteihin, mm. paikallistieksi muutettavan yksityistien kuntoonpanoon ja yksityisteiden liittymäjärjestelyihin. Yleisten teiden ja yksityisteiden tieympäristön parantamiseen on myös saatu työllistävää EU-rahoitusta.

Kaikissa tällaisissa EU-hankeissa on syytä olla yhteydessä maakunnan liittoon, josta saa tietoja myös muista, esim. kansallisista aluekehitysohjelmista ja niiden rahoituksesta. Maakunnan liitto osaa ohjata myös oikean rahoittajaviranomaisen puheille.

Myös erilaisiin ympäristöhankkeisiin on mahdollista saada EU-rahoitusta ja/tai kansallista rahoitusta. Kulttuurihistoriallisesti merkittävien tieympäristöjen kehittämissuunnittelu ja myös parantamistöiden toteutus ovat näistä esimerkkejä. Tien siltoja ja rumpuja voidaan joissakin tapauksissa parantaa osana laajempien kuivatusjärjestelmien toteuttamista.

6.5. Kunnan avustus yksityistien parantamiseen

Kunta yleensä osallistuu valtion avustamiin parantamishankkeisiin omalla rahoitusosuudellaan. Kunta voi rahoittaa jotakin pienempää hanketta myös yksin. Lisäksi kunta voi antaa avustusta sellaisenkin tien parantamiseen, joka ei täytä valtionavustusehtoja. Näin myös tiekunnattomat tiet voivat saada avustusta. Tällainen mahdollisuus on Loimaan seudun kunnista Loimaalla, Koskella, Mellilässä ja Pöytyällä sekä harkinnanvaraisesti myös Yläneellä ja Karinaisissa.

6.6. Muut rahoitusmahdollisuudet

Rahoitettaviin maatilan tuotannollisiin investointeihin kuuluvat myös viljelys- ja tilustiet ja niiden parantaminen. Porotalouden ja luontaiselinkeinon harjoittajien investointituki kattaa myös tieinvestoinnit.

Tietä koskevan maanmittaustoimituksen ollessa vireillä, kannattaa toimitusmiehiltä tiedustella erilaisia rahoitusmahdollisuuksia. Joissakin maanmittaustoimituksissa, esimerkiksi uusjaossa, toteutetaan tienparannustöitä myös valtion varoin.

Tieosakkaat osallistuvat parantamishankkeiden kustannuksiin tieyksiköittensä suhteessa. Suurimpien tienkäyttäjien, esim. teollisuusyrityksien ja liikennöitsijöiden erityisrahoitus saattaa joissakin tapauksissa tulla kyseeseen.

7. Loimaan seudun yksityisteiden parantamishankkeet

Seudullisella liikennejärjestelmätasolla tarkasteltuna on tarpeen nostaa esiin parantamishankkeet, jotka koskevat sellaisia merkittävimpiä yksityisteitä ja niiden siltoja, joiden huono kunto välittömästi heikentää elinkeinoelämän kuljetusmahdollisuuksia tai vaikeuttaa laajasti asukkaiden kulkuyhteyksiä.

Parantamishankkeiden tarvetta voi lähestyä kahdesta suunnasta. Ensinnäkin yksityisteiden joukosta on mahdollista poimia liikenteelliseltä merkitykseltään tärkeimmät tiet, joiden kunnossa pysyminen on erityisen tärkeää. Ainakin luvussa 6.1 esitetyt kunnossapitoluokkaan 1 sisältyviä valtionavustuskelpoisia yksityisteitä voidaan perustellusti pitää liikenteellisestä merkitykseltään kärkipäähän kuuluvina. Vaikka kunnossapitoluokka kuvaakin ensisijaisesti tien kunnossapitotarvetta, se samalla indikoi tien merkitystä, koska kunnossapitoluokan määräytymiseen vaikuttavat eri painoarvoilla pysyvästi asuttujen talouksien määrä, läpikulkuliikenne, säännöllinen linjaliikenne, pelto- ja metsäpinta-ala, vapaa-ajan asutuksen määrä sekä erityisliikenne.

Eritisperusteilla liikenteellisesti merkittäviksi yksityisteiksi voidaan ostaa muitakin yksityisteitä. Tässä yhteydessä on noussut esiin Savojärven rantaan johtava Kuhankuonon yksityistie Yläneellä, joka palvelee Kuhankuonon retkeilyalueen liikennettä.

Tien parantamistarpeeseen vaikuttaa tien merkityksen lisäksi luonnollisesti myös tien kunto. Tässä yhteydessä koottu lista parantamishankkeista sisältää kuntien Loimaan seudun liikennejärjestelmätyön kuntakierrosten yhteydessä esiin nostamia, kuntien tärkeinä kokemia hankkeita sekä vuonna 1993 laaditun Auranmaan yksityistieverkon kehittämissuunnitelman sisältämät hankkeet, joiden toteutumisesta ei kuitenkaan ole ollut käytettävissä tietoa. Kattava tieto kunnostustarpeista on mahdollista saada kartoittamalla kaikkien yksityisteiden kunto ja arvioimalla niiden kunnostustarve.

Koko kunnan yksityistieverkon kattavan kuntoinventoinnin tarve on harkittava mahdollisten kuntakohtaisten yksityistieverkkosuunnitelmien yhteydessä. Kuntotieto on kuitenkin vähitellen vanhentuvaa. Kuntoinventointien täysimittainen hyödyntäminen edellyttää määrääjain uusitavaa inventointia sekä tiedon tallentamista soveltuvaan, jonkun tahon ylläpitämään tietojärjestelmään. (Silmämääräisen kuntoarvioinnin kustannus on suuruusluokaltaan noin 50 €/km ja siltojen silmämääräinen kuntoarviointi noin 200 €/silta.)

Kunnat ovat tämän työn yhteydessä nostaneet esille seuraavien yksityisteiden parantamistarpeen:

- Loimijoen Rantatie (Loimaan kunta)

Loimijoen Rantatiellä Loimaan kunnassa on runsaasti läpikulkuliikennettä. Tielle mm. kaivataan päällystettä. Hirvikosken taajaman laidalla sijaitseva muuttuu kaavoituksen myötä kaduksi.

- Heikinsuon yksityistie (Karinainen)

Heikinsuon yksityistien varrella on useita teollisuusyrityksiä (ks. luku 2.2). Tämän johdosta tien hyvä kunto on tärkeää varmistamaan yritysten tarvitsemat kuljetukset.

- Seppälänkylän yksityistie (Loimaan kunta)

Myös Seppälänkylän yksityistien varrelle sijoittuu merkittävä teollisuusyrityksiä (ks. luku 2.2).

- Huovintie (Koski, Marttila)
Huovintien parantamista on perusteltu elinkeinoelämän näkökulmasta, sillä tiellä on runsaasti sora- ja turvekuljetuksia. Koska Huovintie sijaitsee pohjavesialueella, on sorapin-
taisella tiellä pölyn sidontaan käytetty suola noussut ongelmaksi. Ongelman poistaisi tien
päällystäminen.
- Tauselan yksityistie (Koski)
Tauselan yksityistien varrella on merkittäviä teollisuusyrityksiä.
- Rasun yksityistie (Tarvasjoki)
Perusteena tieyhteyden merkitys läpikulkuliikenteelle.
- Heinijoen yksityistie (Yläne)
Yksityistietä käytetään kelirikosta kärsivän Heinijoelle johtavan Honkalahden paikallisten
12541 korvaavana tienä. Heinijoella sijaitsee mm. saha. Parantamistarve kohdistuukin
enemmän paikallistiehen kuin Heinijoen yksityistiehen.

Kuntien esiin nostamista parantamishankkeista neljä ensimmäistä kuuluvat liikenteellisesti
merkittävimpään kunnossapitoluokkaan 1. Lisäksi 3 865 metriä Rasun yksityistiestä kuuluu
kunnossapitoluokkaan 1, loput 1 580 metriä kunnossapitoluokkaan 2. Parantamishankkeet
on esitetty taulukossa 2 ja kuvassa 13.

Auranmaan yksityistieverkon kehittämissuunnitelmassa vuonna 1993 on mainittu seuraavat
yksityistiet ja huonokuntoiset tai painorajoitteiset sillat:

Tiet

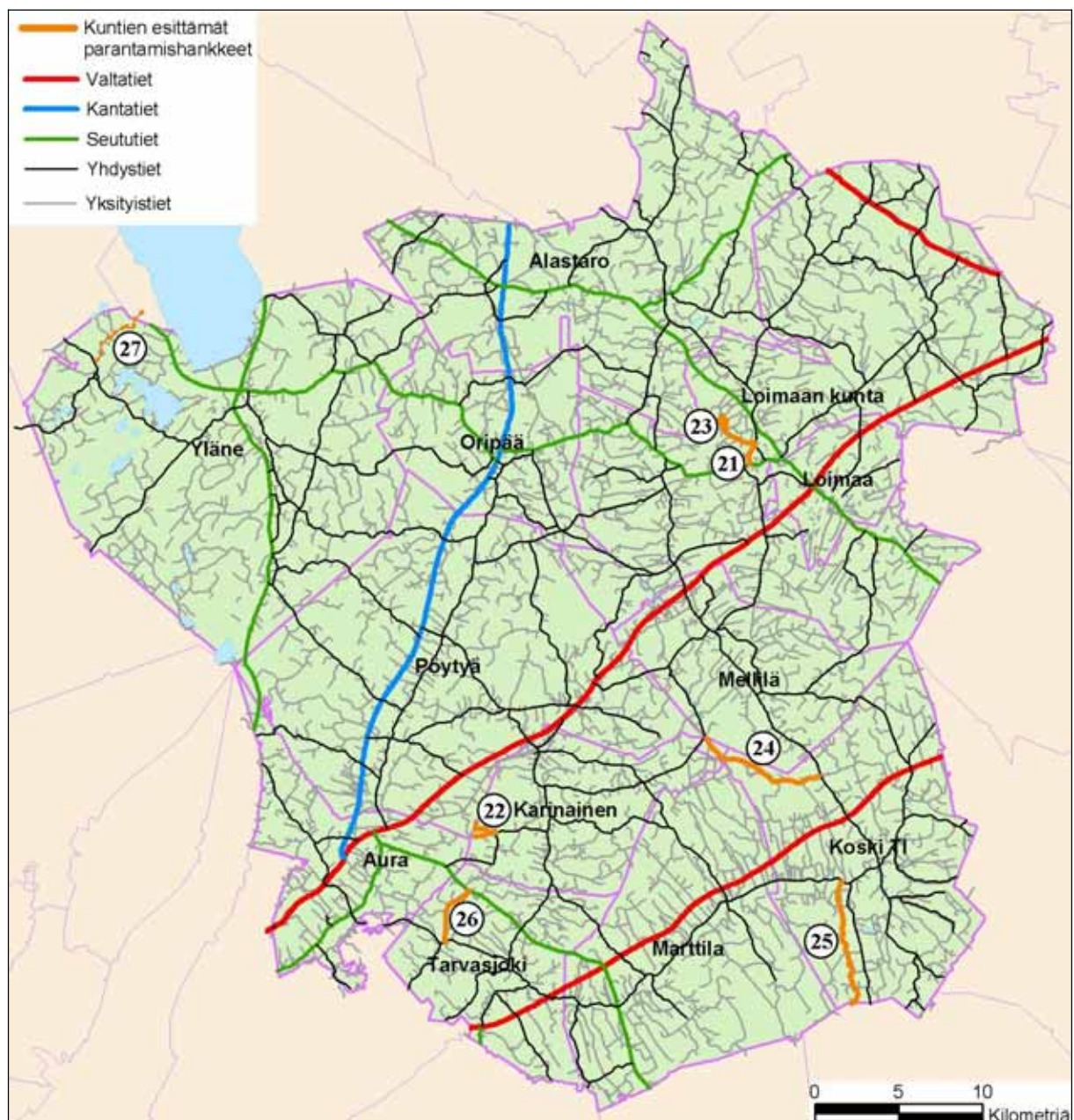
Kunta	Tien nimi	Pituus (m)
Karinainen	Kaidonkulman yks.tie	1 980
Karinainen	Suutarlan yks.tie	1 800
Karinainen	Rintalan yks.tie	1 860
Pöytyä	Aittamäen yks.tie	1 450
Pöytyä	Keulan-Tuohisaaren yks.tie	2 000
Pöytyä	Hirvisuon yks.tie	6 870
Pöytyä	Vainionportti-Karinaisten yks.tie	2 000
Pöytyä	Karhunojan-Niittykulman yks.tie	3 300
Pöytyä	Kirkkopulun mt.	3 240
Yläne	Kruunun-Lepänmaan yks.tie	8 735
Yläne	Taipaleen yks.tie	8 350
Yläne	Kikarkosken yks.tie	3 134
Yläne	Ali-Toivion yks.tie	1 800
Yläne	Toivion yks.tie	1 850

Sillat

Kunta	Silta
Karinainen	Tarvasjoen ja Myllyjoen sillat
Karinainen	Kurvion yks.tien silta
Oripää	Peräjoensilta
Pöytyä	Puhon yks.tien silta
Pöytyä	Santerin yks.tien silta

Taulukko 2. Kuntien esittämät yksityisteiden parantamishankkeet.

Nro	Kunta	Yksityistie
21	Loimaan kunta	Loimijoen rantatie
22	Karinainen	Heikinsuon yksityistie
23	Loimaan kunta	Seppälänkylän yksityistie
24	Koski, Marttila	Huovintie
25	Koski	Tauselan yksityistie
26	Tarvasjoki	Rasun yksityistie
27	Yläne	Heinijoen yksityistie



Kuva 13. Kuntien esittämät yksityisteiden parantamishankkeet.

Edellä mainittujen parantamishankkeiden lisäksi on työn yhteydessä noussut tarve rakentaa erillisiä yksityisteitä yhdistäviä yksityistiejaksoja. Nämä tiet helpottaisivat esimerkiksi posti-, maatalous- ja koululaiskuljetuksia. Yksityisteitä yhdistävät tiet tarjoaisivat myös uusia yhteyksiä asukkaille ja loisivat mahdollisuuden tiekuntien yhdistymiselle ja mahdollisuuden entistä tehokkaampaan tienpitoon. Uusien yksityistiejaksojen rakentamiseen ei kuitenkaan ole mahdollista saada valtionavustusta.

8. Teiden hallinnollisen luokan muutokset

Yksitystien ottaminen yleiseksi tieksi vahvistetaan Tiehallinnon esityksen pohjalta liikenne- ja viestintäministeriössä. Hallinnollisen luokan muutos sisältää aina tien kuntoonpanon yleiseltä tieltä edellytettävälle tasolle. Tiehallinto on määritellyt ohjeelliset kriteerit, joiden perusteella muutoksen tarvetta arvioidaan tien vaikutusalueen asutuksen, tien pituuden ja liikennemäärän mukaan (Tie- ja vesirakennushallitus 1989).

1. Pistotiet ja sellaiset rengas- ja rinnakkaistiet, joiden läpikulkuliikenne on vähäistä:

- Tien tulee olla yli 6 km pitkä ja lisäksi
 - harvaan asutuilla alueilla (enintään 7 as./km²) tien vaikutusalueella tulee olla vähintään 80 (poikkeuksellisesti 60) asukasta
 - keskimääräisen asukastiheyden alueilla (7-15 as./km²) tien vaikutusalueella tulee olla vähintään 120 (100) asukasta
 - tiheän asutuksen alueilla (enemmän kuin 15 as./km²) tien vaikutusalueella tulee olla vähintään 150 (130) asukasta.

2. Läpikulkutiet sekä sellaiset rengas- ja rinnakkaistiet, joiden läpikulkuliikenne on merkittävää:

- Tien tulee yleensä olla yli 4 km pitkä ja lisäksi
 - kun läpikulkuliikenne on yli 50 autoa/vrk, tien vaikutusalueella tulee olla vähintään 10 asukasta
 - kun läpikulkuliikenne on 50-25 autoa/vrk, tien vaikutusalueella tulee olla 10-50 asukasta
 - kun läpikulkuliikenne on 24-10 autoa/vrk, tien vaikutusalueella tulee olla 51-100 asukasta.
- Jos tien pituus on alle 4 km, läpikulkuliikennettä on oltava vähintään 50 autoa/vrk.

Kyse on suosituksista ja esimerkiksi verkollisten syiden vuoksi yksityistie voidaan ottaa yleiseksi tieksi, vaikka kriteerit eivät täytyisikään. Tiehallinnossa on parhaillaan työryhmä, joka pohtii yleisen ja yksityistien rajapintojen uudistamistarvetta.

Kuhankuonon retkeilyalueen kehittämisen yhteydessä on ollut esillä Yläneen Kuhankuonon yksityistien muuttaminen paikallistieksi. Asiasta on tehty muutoshakemus, mutta se kariutui aikoinaan Luontokapinetin mukana. Esillä on ollut myös Kosken ja Marttilan kuntien alueella sijaitsevan Huovintien muuttaminen paikallistieksi (tien pohjoispää Mellilään on paikallistietä 12459). Auranmaan yksityistieverkon kehittämissuunnitelmassa vuodelta 1993 on esitetty Pöytyän Vainionportti-Karinaisen ja Karinaisten Heikinsuon yksityisteiden muuttamista yleiseksi teiksi. Tiepiirin yksityistierekisterin perusteella arvioituna yleisen tien kriteerien täyttyminen on lähellä Pöytyän Hirvisuon yksityistiellä, joka on Kyröstä Auraan johtava valtatie 9:n vanha ratavartta seuraava rinnakkaistie.

Suuren läpikulkuliikenteen vuoksi yleisen tien kriteerit täyttäisi Hirvikoskella sijaitseva Vanhankirkon yksityistie, mutta kyseessä on tie, joka asemakaavoituksen ja alueen rakentamisen myötä muutetaan kaduksi.

9. Yksitysteiden käyttö kevyen liikenteen yhteyksinä

Kevyen liikenteen väylätarpeita on enemmän kuin mihin Tiehallinnon tai kuntien rahoituskehys hyökkäykset riittävät. Tilanne on johtanut siihen, että monia tarpeellisia kevyen liikenteen väylähankkeita on jäänyt toteuttamatta ja toteuttamista odottavat hankelistat pitenevät. Toisaalta uuden, rakentamiskustannuksiltaan kalliin jalankulku- ja pyörätien rakentamisen sijasta saat-taisi monessakin tapauksessa olla löydettävissä muita kyseiseen tilanteeseen paremmin soveltuvia ratkaisuja turvallisen kevyen liikenteen reitin aikaansaamiseksi.

Yksi uuden kevyen liikenteen väylän rakentamista edullisempi ratkaisu voi olla jalankulun ja pyöräilyn ohjaaminen käyttämään rinnakkaista yksityistietä. Yksitystien käytölle kevyen liikenteen reitin osana voi olla myös muita perusteita: se saattaa tarjota suuremman tai viihtyisemmän reitin tai sitä käyttämällä saatetaan välttää väylän rakentaminen tien vieressä oleville tonteille. Samalla voidaan välttää päällekkäisen infrastruktuurin rakentaminen. Myös yksityistien oman kevyen ja autoliikenteen olosuhteet voivat parantua tien mahdollisen kunnostamisen ja hoitotason noston myötä.

Vaikka jalankulku ja pyöräily onkin jokamiehen oikeuksien nojalla sallittua myös yksityistiellä, kevyen liikenteen opastaminen yksityisteille edellyttää sopimusta yksityistien omistajien kanssa. Vaikka sopimuksia yksitysteiden käytöstä yleisten teiden kevyen liikenteen reittien osana on eri tiepiireissä tehty paljonkin, sopimuskäytännöt ja itse sopimusten sisällöt ovat kuitenkin olleet hyvin kirjavia ja osin juridisesti epäselviä. Myös eri osapuolten mahdollisuudet ja toimintavapaudet osallistua sopimukseen ovat myös monelta osin huonosti tunnettuja.

Tiehallinnon, kunnan ja yksityistien omistajien tai osakkaiden yhteistyön kautta on mahdollista löytää ratkaisuja, jotka tarjoavat mahdollisimman suuren hyödyn kaikille osapuolille. Vaikka olisikin kysymys yleisen tien suuntaisen kevyen liikenteen ohjaamisesta yksityistielle, kunta on lähes aina keskeinen toimijataho ja sopimusosapuoli. Kunnalla on myös laajempi toiminta- ja sopimusvapaus kuin Tiehallinnolla, jonka toimintamahdollisuuksia kyseisessä tilanteessa rajaa sekä lainsäädäntö että valtion budjetin ohjeet perustienpitoon myönnetyn rahoituksen käytöstä.

Yksitystie, jota pitkin yleisen tien suuntainen kevyt liikenne on suunniteltu kulkeväksi, voidaan myös ottaa yleisen tien osaksi. Asemakaava-alueella tämä edellyttää kuitenkin, että yksityistie on kaavassa osoitettu liikennealueeksi. Muutos voidaan tehdä mahdollisen tie-suunnitelman yhteydessä tai erillisenä hallinnollisen luokan muutosasiana.

Mahdollisia toimintamalleja Tiehallinnon, kunnan ja yksityisen osapuolen välillä samoin kuin osapuolten välillä solmittavan sopimuksen sisältöä on käsitelty tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön julkaisussa Yksitystiet yleisten teiden kevyen liikenteen yhteyksinä – Opas Tiehallinnon ja kuntien käyttöön (LVM 2004).

Seuraavaan luetteloon on koottu ehdotuksia Loimaan seudun kohteista, joissa yksityistie voisi toimia osana kevyen liikenteen reittiä. Ehdotukset perustuvat liikennejärjestelmätyön yhteydessä esiin nousseisiin ajatuksiin sekä Turun tiepiirin tarveselvitykseen 1-6-luokkalaisten koulureittien väylätarpeista ja sen yhteydessä laadittuun koko tiepiirin väylähankekorin. Myös Loimaan seudulla on jo nykyisin hyviä esimerkkejä yksitysteiden käytöstä kevyen liikenteen reitteinä, esimerkiksi Loimaan kunnassa on toteutettu turvallinen kevyen liikenteen reitti maantien 213 varteen noin kuuden kilometrin etäisyydellä kaupungin keskustasta sijaitsevaan Kauhanojan kylään saakka hyödyntämällä maantien rinnalla kulkevaa Vanhaa Hämeentietä.

- Aura-Kyrö: Radanvartha seuraava valtatie 9 rinnakkaistie, Takalistontie, voisi toimia valtatie varren korvaavana kevyen liikenteen yhteytenä Auran keskustan ja Kyrön välillä. Reitti edellyttäisi kulkuyhteyden rakentamista Takalistontien eteläpäästä Harakkamäen kaava-alueen kautta keskustaan.
- Aura: Toijalan radan yksityistiejärjestelyjen toteuttaminen siten, että koko radanvarsi-alueelta järjestyvät turvalliset kevyen liikenteen yhteydet kouluun.

- Yläne: Keskustasta on jo olemassa maantien 204 suuntainen yksityisteitä (Tervasmäentie, Pehkurannantie, Jokisuuntie) pitkin kulkeva yhteys Pyhäjärven rannalla sijaitsevalle Kalikan asuntoalueelle. Yhteyden asema kevyen liikenteen reittinä tulisi selkeyttää ja opastaa.
- Pöytyä: Kroopinsuontien ja Äijänsadontien päiden yhdistäminen, jolloin syntyy reitti Kumilan suunnalta Kyrön keskusta (ennen valtatie varren väylän rakentamista).
- Loimaa: Kaunissaarentien ja Vääräkorventien päiden yhdistäminen, jolloin syntyy valtatie suuntainen reitti Suokulmalta Myllykylään.

10. Yhteenvedo toimenpide-ehdotuksista

1. Kunnat tiedottavat tiekunnille ja niiden vastuuhenkilöille vuoden 2005 tieisännöintikoulutuksesta ja muista koulutustilaisuuksista.
2. Kunnat järjestävät tiekunnille kuntaryhmittäin koulutus- ja neuvottelutilaisuuksien sarjan, jossa erityisesti keskitytään tiekuntien yhteistyön kehittämiseen.
3. Kunnat huolehtivat yhdessä tiekuntien kanssa seudullisesti merkittävimpien parantamishankkeiden suunnittelun ja rahoituksen etenemisestä.
4. Kunnat neuvottelevat kunnanavustusjärjestelmien yhteensovittamistarpeesta ja -mahdollisuuksista tämän työn yhteenvedon pohjalta. Yhteensovittamistarve on akuutti kuntaliitosten yhteydessä ao. kunnissa, mutta seudullisen yhteensovittamisen tarvetta on pohdittava.
5. Kunnat neuvottelevat seudullisen tielautakunnan perustamismahdollisuuksista. Samalla selvitetään mahdollisuudet perustaa seudullinen paikkatietoon pohjautuva yksityistierekisteri.
6. Kunnat laativat tarvittaessa kuntakohtaisen yksityistieverkkosuunnitelman, joka koostuu seuraavanlaisista yksityiskohtaisista selvityksistä ja toimenpiteistä:
 - nykytilan selvitys, kustannukset, rahoitus, teiden yleiskunto, ongelmat
 - vireillä olevat rakentamis- ja parantamishankkeet
 - yhdistävyyspuutteet ja rakentamistarpeet, kevyen liikenteen yhteydet
 - teiden kuntoinventointien tarve ja organisointi
 - parantamishankkeet ja niiden tärkeysjärjestys, toimenpideohjelma
 - kunnan avustusjärjestelmän kehittäminen seudullisen kokonaisratkaisun mukaisesti
 - mahdolliset aloitteet yksityisteiden muuttamiseksi yleisiksi teiksi
 - mahdolliset kunnan hoitoon otettavat yksityistiet, hoitosopimukset, kaavoituksen eteneminen
 - tiekuntien yhteistyön kehittäminen (kunnossapito, hankinnat, hallinto, ym)
 - alueellisten yksityistietoimituksien tarve ja mahdollisuudet
 - tiekuntien perustaminen ja yhdistäminen
 - tieisännöinti
 - koulutus
 - seuranta ja valvonta
 - tietorekisterit

LIITE 1. Yksityisteiden pituuksia eri lähteistä

	Kunnan avustamat yksityistiet (km) <i>Lähde: kunnat</i>	Tiekuntien hoitamien yksityistiet (km) <i>Lähde: Kuntaliitto</i>	Valtion avustuskelpoiset yksityistiet (km) <i>Lähde: Tiehallinto</i>	Yksityisteiden pituus maastotietokannasta (km) <i>Lähde: Varsinais-Suomen liiton maastotietokanta</i>
Alastaro	85	187	132	401
Aura	82	82	53	158
Karinainen	69	69	33	150
Koski	142	141	113	319
Loimaa	35	46	22	77
Loimaan kunta	365	365	286	670
Marttila	149	149	123	311
Mellilä	71	63	40	175
Oripää	53	55	41	167
Pöytyä	180	189	120	396
Tarvasjoki	49	90	67	142
Yläne	80	120	80	400
Yhteensä	1 360	1 556	1 110	3 366

LIITE 2. Loimaan seudun kuntien yksityistieavustusten periaatteet ja kuntien jakamat yksityistieavustukset (lähde: kunnat)

KUNTA												
KRITEERI	Alastaro	Aura	Karinainen	Koski	Loimaa	Loimaan kunta	Marttila	Melliä	Oripää	Pöytyä	Tarvasjoki	Yläne
Tiekuntavaatimus	Kyllä	Kyllä	Periaatteessa kyllä	Ei	Ei	1-4 lk. kyllä, 5 lk. ei	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä, mutta laita- kunta voi myöntää avustuk- sia erityisperusteilla
Talousvaatimus	2 taloutta	1 talous	1 talous + muu osakas	1 talous	1 talous	1 talous	3 taloutta	1 talous	1 talous	1 talous	1 talous	3 taloutta
Pituusvaatimus	100 m	Ei	Ei, lautakunnan päättävissä	200 m	Ei	350 m	500 m	300 m	300 m	1-2 lk. ei, 3 lk. kyllä	400 m	500 m
Avustusluokki- en lukumäärä	3	Ei	Ei	Ei	6	5	4	2	3	3	4	Ei
Omapastuu (%/vähintään)	10 %	Ei (määrätty summa, joka jaetaan tie- kuntien kes- ken)	10% menoista	25 %	Ei	tieluokille 1-4 vähin- tään 20 %, 5. luokalle enintään 50 % 4. luok- kan kustannuksista	20 %	10 %	15%	20 %	10 %	Omapastuu osuus vaihtelee ja se on tällä hetkellä 50 - 55 %
Hakuaika (kuu- kausi)	Maalis- kuu	Maaliskuu	Huhti-toukokuu	Heinä- kuu	Maalis- kuu	Huhtikuu	Huhtikuu	Syys- kuu	Huhti- kuu	Maalis- huhtikuu	Maalis- kuu	Toukokuu
Maksuaika (kuukausi)	Kesä- heinäkuu	Kesäkuu	Kesäkuu	Elokuu	Elokuu	Elokuu	Kesäkuu	Marras- kuu	Kesä- kuu	Elo- syyskuu	Huhti- kuu	Syys-lokakuu
Avustettujen teiden pituus	85 km	82 km	69 km	142 km	35 km	365 km	149 km	71 km	53 km	180 km	49 km	80 km
Kunnan yksi- tyistieavustuk- set (€)	85 000 (2003)	33 000 (2003)	50 000 (2003)	62 000 (2002)	12 000 (2003)	113 000 (2003)	56 000 (2002)	20 000 (2004)	16 000 (2003)	61 000 * (2003)	32 000 (2002)	26 000 (2003)
Kunnan avustus (€) / avustettu- jen teiden pi- tuus (km)	1 000	402	725	437	343	310	377	282	300	339	653	325

* Yksityistieavustusten lisäksi Pöytyän kunta on vuosina 2002 ja 2003 käyttänyt 20 000 €/v yksityisteiden päällystämiseen

LIITE 3. Kunnossapitoluokkaan 1 kuuluvat valtionavustuskelpoiset yksityistiet talouksien määrän mukaan lajiteltuna (lähde: Tiehallinto)

Kunta	Tiekunta	Avustuskelp. pituus (m)	Liikenteellisesti merkittävä	Kunn. pito-luokka	KVL	Läpikulkutie	Läpikulkuliikenne yhteensä	Metsää	Raskas liikenne	Talouksia
1	Pöytyä	Hirvisuon		1	140,43	X	10	500	14	70
2	Loimaan kunta	Vanha-Hämeentien	X	1	118,04	X	20	100	13	50
3	Loimaa	Mäenpää-Sieppalan		1	93,24		0	50	15	37
4	Alastaro	Pureman		1	76,77	X	2	270	14	36
5	Loimaan kunta	Alhonkedon-Petäjoen		1	97,71	X	30	0	11	36
6	Karinainen	Heikinsuon		1	94,97	X	10	150	4	35
7	Loimaan kunta	Seppälänkylän	X	1	112,02	X	30	250	22	30
8	Tarvasjoki	Uiton	X	1	92,54	X	30	90	14	27
9	Loimaan kunta	Virkasuon	X	1	68,48	X	7	100	40	24
10	Loimaan kunta	Kurittulan-Onkijoen	X	1	72,41	X	30	220	6	15
11	Mellilä	Huovintien	X	1	87,14	X	35	80	14	12
12	Loimaan kunta	Vanhankirkon	X	1	145,71	X	123	12	4	12
13	Koski TI	Myllykylän		1	58,36	X	10	488	5	11
14	Marttila	Rahkion		1	66,87	X	20	200	14	11
15	Koski TI	Huovintien	X	1	76,45	X	20	1 000	13	7
16	Marttila	Huovintien	X	1	74,14	X	45	300	2	0

Loimaan seudun liikennejärjestelmätyn osaselvitykset

- A. Joukkoliikenne ja matkaketjut
- B. Seudullinen yksityistieverkon kehittämissuunnitelma
- C. Liikennejärjestelmän maankäyttötarkastelu
- D. Nykytila, tulevaisuudennäkymät ja toimintalinjan lähtökohdat

Julkaisua saatavana:

Varsinais-Suomen liitto
Ratapihankatu 36, 20100 TURKU
puh. (02) 2100 900
www.varsinais-suomi.fi

Lisätiedot:

Varsinais-Suomen liitto
Janne Virtanen
Ratapihankatu 36, 20100 TURKU
puh. (02) 2100 953
janne.virtanen@varsinais-suomi.fi
tai Loimaan seudun kunnat