

YKSITYISTIEAVUSTUSTEN PÄIVITTÄMINEN



RANTASALMI



pieni kylä - suuri sydän

SISÄLLYS

YKSITYISTIEAVUSTUSTEN PÄIVITTÄMINEN	I
1. LÄHTÖKOHTIA	1
2. LAINSÄÄDÄNNÖLLINEN TAUSTA.....	2
3. KUNTIEN ERILAISET AVUSTUSJÄRJESTELMÄT.....	4
3.1 Jaettu avustus	5
3.2 Jakotavat	6
4. KYSELYN TULOKSET	8
4.1 Numeerisesti kuvattavat vastaukset	8
4.2 Sanalliset vastaukset	10
4.2.1 Mitä mieltä olet nykyisistä yksityisavustusten jakoperusteista?.....	10
4.2.2 Minkälaisia havaintoja olet tehnyt yksityisteiden kunnossapidosta viime aikoina?.....	10
4.2.3 Pitäisikö kunnan avustaa myös tilapäisen asutuksen piirissä olevia teitä kuten esimerkiksi mökkiteitä?.....	11
5. TULEVAISUUDEN KUVIA	12
6. YHTEENVETO	14
LIITTEET	15

LÄHTEET

VIRANOMAISLÄHTEET

HE 147/2017 vp, Hallituksen esitys eduskunnalle yksityistieläksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö, Yksityistielain uudistamistarpeet, selvitysmiehen arviot ja ehdotukset, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 30/2014.

INTERNETLÄHTEET

Digiroad [<https://vayla.fi/vaylista/aineistot/digiroad>] (2.9.2024)

1. LÄHTÖKOHTIA

Rantasalmen kunnan yksityistieavustusperusteet ovat viimeksi päivitetty vuonna 2001, mutta avustusperusteiden ikä ei ole ainut syy tarkastella jakoperusteita uudestaan. Rantasalmen ympäristölautakunnalle on tehty oikaisuvaatimus yksityistieavustusten jakamisesta päätöksellä YMPÄLTK 25.10.2023 § 6. Oikaisuvaatimuksen mukaan avustukset on laskettu väärin, koska käytetty laskukaava perustui virheellisiin tietoihin. Virhe johtui siitä, ettei avustusperusteissa ollut selkeästi määritelty käytettävien taulukkojen perusteita, eikä niitä voitu yhdistää viimeisimpään YTA 13 §:ään.

Yksityistieavustukset on laskettu perustuen vuoden 1995 kustannustasoon, vaikka YTA 13 § olisi edellyttänyt vuosittain tarkistettujen maarakennuskustannusindeksien käyttöä. Jos indeksiä olisi sovellettu oikein, vuonna 2022 hyväksytyt kustannukset kilometriä kohden olisivat olleet noin 1526 euroa, kun nykyinen käytäntö oli sitonut kustannustason pysyvästi vuoden 1995 tasolle. Tällä ei kuitenkaan ollut negatiivisia vaikutuksia avustuksien saajiin, sillä avustuksiin osoitettu määräraha on kasvanut sekä kokonaiskustannuksiin perustuva avustusprosentti.

Avustusperusteista ei tullut ilmi tarpeeksi selkeästi mihin seikkoihin käytössä olleet teiden kunnossapitoluokat ovat sidottu ja toisaalta minkälaisiin laskentaperusteisiin myönnettyt summat ovat perustuneet.¹ Tämä epäselvyys on ollut myös kuntalaisille ongelmallinen. Lisäksi Rantasalmen kunnalle on tehty aloite avustuksen ulottamiseksi koskemaan myös vapaa-ajan asukkaita.

Tämän selvityksen tarkoitus on kartoittaa hyviä käytänteitä, jotka on otettava huomioon avustuksia jaettaessa ja toisaalta selvittää mahdollisuuksia ulottaa avustuksen jakamista vapaa-ajan asukkaiden käytössä oleville teille.

¹ Teiden kunnossapitoluokat ovat perustuneet kumotun yksityistieasetuksen kunnossapitoluokkiin, joka on ollut valtiolla käytössä heidän avustuskäytännöissään.

2. LAINSÄÄDÄNNÖLLINEN TAUSTA

Vuonna 2019 astui voimaan uusi yksityistielaki, joka korvasi yksityisistä teistä annetun lain (358/1962). Suurin muutos kunnille oli tielautakuntien² lakkauttaminen ja valtion tiekunnille myöntämien avustussäännösten yksinkertaistaminen, sillä useat kunnat omissa avustusehdoissaan ovat noudattaneet valtion kriteeristöjä. Kunnilla oli kuitenkin jo silloin suuri vapaus päättää *sen varoista yksityisen tien tienpitoon myönnettävistä avustuksista, avustuksen ehdoista ja käytön valvonnasta samoin kuin yksityisen tien tekemisen tai kunnossapidon ottamisesta kokonaan tai osaksi kunnan suoritettavaksi*.³ Kuntien itsehallintoa asiassa rajoittaa kuitenkin hallinnon oikeusperiaatteet, joihin kuuluvat mm. yhdenvertaisuusperiaate.

Voimassa olevan yksityistielain 84 §:ssä säädetään seuraavaa: *Kunta päättää sen varoista yksityisten tienpitoon myönnettävistä avustuksista, avustuksen ehdoista ja käytön valvonnasta samoin kuin tien tekemisen tai kunnossapidon ottamisesta kokonaan tai osaksi kunnan suoritettavaksi. Edellytyksenä avustuksen myöntämiselle tienpitoon on, että tietä koskevien asioiden hoitamista varten on perustettu tiekunta ja että tiekuntaa ja yksityistietä koskevat tiedot yksityistierekisterissä sekä tie- ja katuverkon tietojärjestelmässä ovat ajantasaiset niin kuin 50 §:ssä edellytetään.*

Säännös on käytännössä lähes samankaltainen kuin aiemminkin. Lisäyksenä on kuitenkin kaksi ehtoa. Ensinnäkin tiekunta pitää olla perustettuna. Tätä lisäkriteriä on perusteltu lain esitöissä sillä, että se tehostaisi ja ammattimaistaisi tienpitoa.⁴ Toisena ehtona on ajantasaisten tietojen ylläpitäminen tie- ja katuverkon tietojärjestelmässä sekä yksityistierekisterissä. Yksityistierekisteri⁵ on Maanmittauslaitoksen ylläpitämä rekisteri ja se on osa KTJ-lain 3 §:n (Laki kiinteistötietojärjestelmästä ja siitä tuotettavasta tietopalvelusta, 453/2002) mukaista kiinteistötietojärjestelmää. Sen ensisijaisena tarkoituksena on hallituksen esityksen mukaan *olisi edellytysten luonti kiinteistöön ja muihin rekisteriyksiköihin kohdistuvien tieoikeuksien, rasiteoikeuksien ja muiden käyttöoikeuksien kirjaamiselle oikeuksien vahvistamiseksi ja sivullisten etujen turvaamiseksi. Rekisterin tietoja tarvitaan myös yksityistielaisissa tarkoitettujen yksityistietoimitusten, kiinteistötoimitusten ja tieasioiden käsittelyn edistämiseksi ja tietojen saatavuuden varmistamiseksi. Momenttiin lisättäisiin maininta siitä, että yksityistierekisterillä edistettäisiin myös erilaisten tietojärjestelmien kehittymistä. Kehittyvät tietojärjestelmät hyödyttävät erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksia*.⁶

Yksityistielain 50 §:ssä on edellytetty painorajoitusten sekä ajokieltojen ja -rajoitusten pitämistä ajantasaisena tie- ja katuverkontietojärjestelmässä.⁷ Kyseisten tietojen korostaminen kuvastaakin

² Tielautakuntien tehtävistä säädettiin kumotun lain 52 §:ssä. Näihin kuuluivat erinäisten ristiriitojen ja epäselvyyksien ratkaisemiset, oikeuksien myöntämiset, korvauksista sekä yleisesti hallinnosta päättäminen.

³ Laki yksityisistä teistä 95 § kuvastaa hyvin kuntien itsehallinnon mahdollisuuksia.

⁴ HE 147/2017 vp, s. 92–93.

⁵ Yksityistierekisterin tietosisällöstä ja tarkoituksesta säädetään tarkemmin yksityistielain 89 §:ssä.

⁶ HE 147/2017 vp, s. 94.

⁷ Tie- ja katuverkon tietojärjestelmä on perustettu vuonna 2004 ja se on nimeltään [Digiroad](#).

tietojärjestelmien merkitystä elinkeinoelämällä, jotka hyötyvät myös kattavasta ja hyvin hoidetusta yksityisverkosta. Ajantasaisuudesta hyötyvät myös pelastuslaitokset.

Avustusjärjestelmä on rakennettu niin, että kunnilla sekä valtion viranomaisilla on epäsuora valvontavastuu. Avustuksia ei saisi myöntää, ellei tiedot ole ajantasaiset. Todellisuudessa kunnat valvovat teitä pistokokein eikä tietojen ajankohtaisuutta välttämättä selvitetä jokaisen avustushakemuksen kohdalla. Jos avustusta ei haeta, tietojen ajankohtaisuus ei tule koskaan arvioitavaksi. Tiekunnilla on kuitenkin lähtökohtainen vastuu huolehtia omien tietojen välittämisestä Maanmittauslaitokselle. Systemi on sinänsä järkevä, koska aktiivinen valvonta on resurssi-intensiivistä eikä siltikään takaa täydellistä tulosta. On parempi johdatella tiekunnat tekemään itsenäisesti tarvittavat päivitykset taloudellisen porkkanan toivossa.

3. KUNTIEN ERILAISET AVUSTUSJÄRJESTELMÄT

85 % Suomen kunnista jakaa rahallista avustusta yksityistiekunnille.⁸ Noin 200 kunnassa yksityisteiden avustukset kohdistuvat ensisijaisesti teille, joilla on vakituista asutusta⁹ tai merkittävä liikenteellinen rooli¹⁰. Vakituinen asutus on tarkistettu yleensä sähköisistä järjestelmistä ja rahallista avustusta on myönnetty vain sille osalle, joka palvelee kyseisen asukkaan kulkua muulle väylälle. Erikseen ovat ne yksityiset tiet, jotka toimivat läpikulkutienä kahden muun kulkureitin välillä. Vanhimmat käytössä edelleen olevat avustusperusteet olivat vuodelta 1987, mutta suurin osa on päivitetty viimeisen 10 vuoden aikana.¹¹

Rahalliset avustukset myönnetään useimmiten siis teille, jotka palvelevat kuntalaisia tai kuntataloudelle tärkeitä yrityksiä ja virkistyspaikkoja. Muutamat kunnat ovat ulottaneet rahallisen avustuksen myös vapaa-ajanasukkaille tai metsäteille, mutta yleensä huomattavasti alemmalla summalla.¹² Selityksenä kyseiselle menettelylle on, että näiden teiden kunto on kriittinen paikallisille asukkaille, mutta myös elinkeinoelämälle ja matkailulle. Hyvät kulkuyhteydet ovat välttämättömiä liiketoiminnan ja palveluiden saavutettavuuden kannalta. Lähikunnista Puumala on profiloitunut tukemaan teitä, jotka tukevat matkailua.

Kuntien avustukset ovat keskeisiä myös siinä, että ne varmistavat yksityisteiden ylläpidon ja kehittämisen, erityisesti tilanteissa, joissa yksityistieosuuskunnat eivät yksinään kykene kattamaan kasvavia kunnossapitokustannuksia. Kustannusten noustessa ja teiden käyttöasteen kasvaessa, etenkin mökkiläisten ja muun tilapäisen liikenteen myötä, avustusten riittävyys on yhä kriittisempi kysymys. Tähän liittyy myös uuden yksityistielain mukainen vaatimus tiekunnan perustamisesta, jotta yksityistiet voivat saada kunnallisia tai valtion avustuksia.

3.1 Jaettu avustus

Kun kuntien avustusjärjestelmiä tarkastelee, avustusmäärissä on havaittavissa merkittäviä kuntakohtaisia poikkeamia. Suurimmat avustukset asukasta kohden jakavat kunnat, kuten Merijärvi (Pohjois-Pohjanmaa) 94,79 eurolla ja Kuhmo (Kainuu) 85,07 eurolla, osoittavat, että tietyissä kunnissa avustukset ovat huomattavasti korkeampia kuin keskimäärin. Myös Sulkava (Etelä-Savo), jossa avustus on 65,46 euroa per asukas, kuuluu merkittävästi korkeiden avustusten jakajiin. Toisaalta kunnat, kuten Helsinki (Uusimaa) ja Espoo (Uusimaa), jakavat huomattavan vähän avustuksia asukasta kohden, vastaavasti vain 0,03 euroa ja

⁸ Niistäkin, jotka eivät tuo rahallisesti, on huomattava osa sitoutunut hoitosopimuksiin.

⁹ Vakituisen asukkaan määritelmä on kaikissa kunnissa lähes sama ja sillä tarkoitetaan, että ainakin yksi asukas on ilmoittanut Digi- ja väestövirastolle rakennuksen pääasialliseksi asuinpaikakseen.

¹⁰ Merkittävä liikenteellinen rooli pitää tässä selvityksessä sisällään esimerkiksi alueen yrityksiä palvelevia väyliä, teitä, jotka vievät ulkoilualueille ja läpikulkuteitä. Joissakin tapauksissa kunta on itse määritellyt nämä ehdoissaan merkittäviksi ja osassa tapauksissa samankaltaiset määritelmät ovat kirjattu toisella tavalla, mutta tämän selvityksen yhteydessä nämä on niputettu saman kattotermin alle tilanteen kuvaamisen helpottamiseksi.

¹¹ Avustusperusteet, jotka ovat tarpeeksi joustavat ja mukautuvat, kestävät verrattain hyvin ajan hammasta, joten yksinään iän tarkastelu ei kerro päivittämistarpeesta.

¹² Näistä esimerkkinä Karkkila, joka määrittelee ensin hyväksytyt kustannukset kilometriä kohden ja tästä tasosta myöntää avustusta 30 prosenttia vapaa-ajan asukkaita palveleville teille. Läpiajoteille hyväksytyt kustannukset katetaan 60 prosenttisesti. Muita on mm. Humppila ja osittain Inkoo.

0,10 euroa. Toki alueina näissä on paljon asukkaita ja lisäksi suurin osa tiestöstä on joko valtion tai kunnan kunnossapitovastuun piirissä.¹³ Kuntien välinen vaihtelu kuvastaa paikallisten olosuhteiden ja budjettiprioriteettien vaikutusta avustusten jakamiseen.¹⁴ Lukuja vääristää osaltaan myös sekamallit, joissa kunta on tehnyt osittain hoitosopimuksia ja osittain jakaa rahallista avustusta.¹⁵

Rantasalmi sijoittuu avustusten jakajissa keskimääräistä korkeammalle, sillä se jakaa noin 33,36 euroa asukasta kohden, mikä on enemmän kuin Etelä-Savon muiden kuntien keskiarvo (29,84 euroa).¹⁶ Toisaalta tällä hetkellä on valtakunnallinen paine leikata kustannuksia kuntataloudesta, joka johtaa todennäköisesti tieavustusten määrälliseen vähentymiseen Rantasalmella sekä muualla.

¹³ Helsingissä jaettu summa on 20 000 € ja tuettuja kilometrejä n. 16, joten tieavustukset ovat marginaalinen ilmiö.

¹⁴ Lisäksi pelkästään eurojen ja asukkaiden vertailu ei ole hedelmällistä, sillä asiaan vaikuttaa myös avustetut kilometrit.

¹⁵ Muutamissa tapauksissa talvikunnossapito hoidettiin kunnan puolesta ja kesäkunnossapitoon oli mahdollista hakea kunnan rahallista avustusta. Joitakin kuntia oli myös missä haettiin kahdesti vuodessa; kesä- ja talvikunnossapitoon erikseen.

¹⁶ Keskiarvo on saatu kaikkien Etelä-Savon kuntien keskiarvoja tarkastelemalla.

Kunta	Asukas- luku	Rahallinen avustus	Summa	Ka.	Kenelle jaetaan
Enonkoski	1320	Kyllä	50 000,00 €	37,88 €	Vakituinen
Hirvensalmi	2062	Kyllä	80 000,00 €	38,80 €	Vakituinen
Juva	5734	Kyllä	168 000,00 €	29,30 €	Vakituinen
Kangasniemi	5114	Kyllä	60 000,00 €	11,73 €	Vakituinen (2 ja 500 m)
Mikkeli	51919	Kyllä	960 000,00 €	18,49 €	Vakituinen / Huomattava liikenteellinen merkitys
Mäntyharju	5522	Kyllä	130 000,00 €	23,54 €	Vakituinen (1 ja 500 m) / Huomattava liikenteellinen merkitys
Pertunmaa	1577	Ei tietoa / Ei			
Pieksämäki	17050	Kyllä	220 000,00 €	12,90 €	Vakituinen (1 ja 300 m) / Huomattava liikenteellinen merkitys
Puumala	2108	Kyllä	80 000,00 €	37,95 €	Vakituinen (1 ja 500 m)
Rantasalmi	3297	Kyllä	110 000,00 €	33,36 €	Vakituinen (1)
Savonlinna	31843	Kyllä	600 000,00 €	18,84 €	Vakituinen (1)
Sulkava	2368	Kyllä	155 000,00 €	65,46 €	Vakituinen

3.2 Jakotavat

Jakotavat yksityisteiden avustuksissa ovat huomattavan moninaisia ja riippuvat kunnan tai muun viranomaisen määrittelemistä kriteereistä sekä paikallisista tarpeista. Yleisimpiä käytettyjä kriteereitä on esitelty seuraavaksi.

Tieluokat: Monissa kunnissa tiet on jaettu luokkiin niiden merkityksen ja käytön perusteella.¹⁷ Tieluokat voivat määrittää, kuinka paljon avustusta tietyllä tiellä voidaan saada, ja jakotapa perustuu siihen, kuinka suuri osuus kunnossapitokuluista katetaan avustuksella. Tieluokkien perusteella voidaan määritellä myös kiinteitä summia tai prosenttiosuuksia kuluista.

Kiinteä summa kilometriä kohden: Yksi yleinen tapa jakaa avustuksia on määrittää kiinteä summa per kilometrin mittainen tieosuus. Kuntien jakamat summat vaihtelivat 500–2000 euroa per kilometri välillä. Jonkin verran vaikutusta oli myös tieluokalla, jolloin tärkeämmän prioriteetin tiet saivat suuremman summan. Vuositasolla vaihtelua syntyy kunnan osoittaman määrärahan puitteissa tai ne voidaan tarkistaa määräajoin vastaamaan yleistä.

Lainsäädännölliset kriteerit: Joissakin tapauksissa avustukset määräytyvät suoraan lainsäädännön perusteella ja ainoana varsinaisena lisäehtona on ollut esimerkiksi vakituinen asutus tai tien pituus. Avustussumma on ollut riippuvainen kunnan määrärahoista.

Pisteytys: Joissakin kunnissa käytetään pisteytystä avustusten jakoperusteena. Tiet voivat saada pisteitä eri kriteereiden, kuten liikenteellisen merkityksen, vakituisen asutuksen määrän tai tien

¹⁷ Rantasalmella tieluokat perustuvat vanhaan yksityistielakiin.

kunnossapitotarpeiden mukaan. Pisteytyksen perusteella määräytyy, kuinka paljon avustusta tiekunta saa.

Suhteellinen osuus kustannuksista: Eräs tapa on jakaa avustukset suhteessa tienhoitokustannuksiin. Tämä tarkoittaa, että tiekunta voi saada avustusta tietyn prosenttiosuuden syntyneistä kunnossapitokustannuksista. Yleisesti vaihteluväli on 50–85 % syntyneistä kuluista. Niissä kunnissa, joissa avustusta on annettu tilapäisen asutuksen kohteille, prosenttiosuus on ollut huomattavasti alhaisempi.

Omavastuu: Joissakin tapauksissa tiekunnille asetetaan omavastuuosuus, esimerkiksi tietyn matkan tai kustannuksen verran. Tässä tapauksessa tiekunta vastaa ensimmäisestä 50–500 metristä tien kunnossapidosta tai maksaa tietyn osuuden kustannuksista, minkä jälkeen kunta avustaa jäljelle jääviä kuluja.

Talvi- ja kesäkunnossapito: Joissakin jakomalleissa avustukset jaetaan erikseen talvi- ja kesäkunnossapitoon. Esimerkiksi talvihoitoon (auraus ja hiekoitus) saatetaan antaa kiinteä summa per talvikausi, kun taas kesäkunnossapitoon (sorastus ja lanaus) voi olla erilaiset tukiehdot.

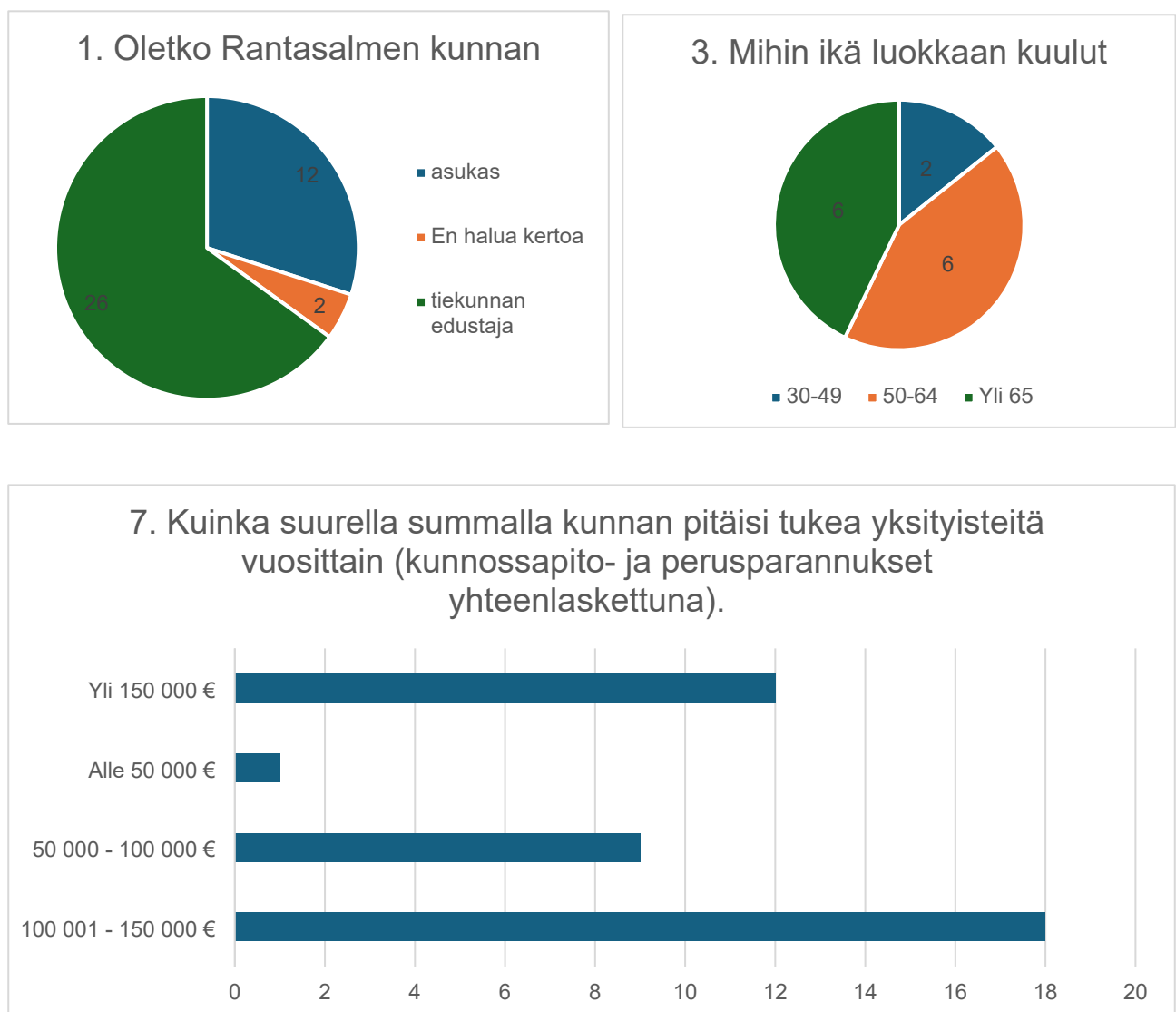
Kiinteä summa: Tämä tarkoittaa, että tiekunta saa tietyn kiinteän summan, joka ei ole riippuvainen syntyneistä kustannuksista. Tämä summa voidaan myöntää joko kunnossapitoon tai perusparannukseen.

Erilliset määrärahat: Joissain tapauksissa kunnossapito- ja perusparannusavustuksien määrärahat erotetaan toisistaan.

4. KYSELYN TULOKSET

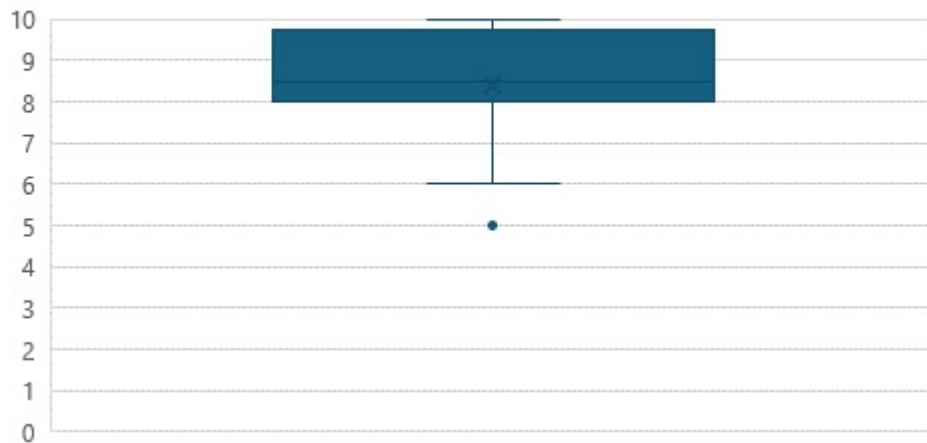
Osana päivitysprosessia laadittiin kysely kartoittamaan käsityksiä tämän hetken yksityisteiden kunnossapidosta sekä ajatuksia tulevaisuuden osalta. Kysely oli vastattavissa 17.4–17.5 ja se oli kaikille avoin. Kyselystä oli ilmoitus kunnan verkkosivuilla, fyysisesti usealla ilmoitustauluilla sekä kunnan sosiaalisessa mediassa. Lisäksi kutsu kyselyyn lähetettiin suoraan tiekunnan edustajille, joiden yhteystiedot olivat Rantasalmen kunnan tiedossa. Vastauksia saatiin 40 kappaletta. Kysymykset ja vastaukset ovat vielä erillisellä dokumentilla.¹⁸

4.1 Numeerisesti kuvattavat vastaukset



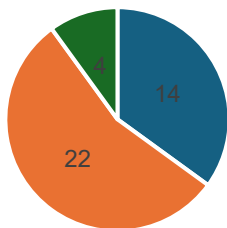
¹⁸ Kaikkia kysymyksiä ei ole käsitelty tässä yhteydessä mm. vähäisen vastausmäärän vuoksi. Vastaukset perusteluineen kuitenkin löytyvät omana liitteenään.

Kuinka tärkeänä pidät kunnan resurssien kohdentamista yksityisteiden ylläpitoon verrattuna muihin palveluihin?



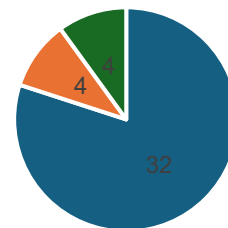
Vastaajat pystyivät antamaan arvoja välillä 0–10, joista 0 on ei lainkaan tärkeä ja 10 erittäin tärkeänä. Keskiarvo on noin 8,4.

12. Pitäisikö kunnan avustaa myös tilapäisen asutuksen piirissä olevia teitä kuten esimerkiksi mökkiteitä?



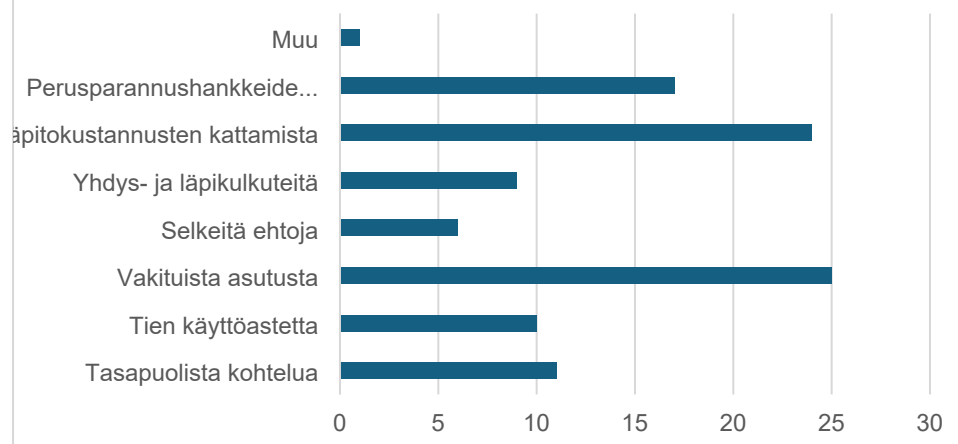
■ Kyllä ■ Ei ■ En osaa sanoa

8. Pitäisikö perusparannukseen ja kunnossapitokustannuksiin osoittaa erilliset määrärahat?



■ Kyllä ■ Ei ■ En osaa sanoa

14. Minkä kaltaisia asioita avustusten jakamisessa pitäisi priorisoida?



4.2 Sanalliset vastaukset

4.2.1 Mitä mieltä olet nykyisistä yksityisavustusten jakoperusteista?

Vastaajien mielipiteet Rantasalmen yksityisteiden avustusperusteista jakautuvat pääosin positiivisiin arvioihin, mutta mukana on myös merkittäviä parannusehdotuksia. Useat vastaajat pitivät nykyisiä avustusperusteita toimivina ja oikeudenmukaisina, ja he mainitsivat, että järjestelmä on toiminut hyvin tähän asti. Avustusten jakoperusteet koettiin pääasiassa tasapuolisiksi, ja niiden koettiin vastaavan tiekuntien tarpeita, erityisesti silloin, kun tiestöä käytetään vakituisesti. Toisaalta useat vastaajat toivoivat avustusten määrän korottamista vastaamaan nousevia kustannuksia, erityisesti tiestön kunnossapitoon liittyviä kuluja, jotka ovat merkittävästi kasvaneet. Varsinkin nousseet polttoainekustannukset ja tienhoitokustannukset mainittiin toistuvasti. Lisäksi vastaajat toivat esiin tarpeen huomioida paremmin vapaa-ajan asunnot ja kakkoskodit, joiden osalta nykyiset avustusperusteet eivät heidän mukaansa ota riittävästi huomioon kasvavaa ympärivuotista käyttöä. Monet ympärivuotisesti mökillä oleskelevat vapaa-ajan asukkaat korostivat, että heidän käyttämänsä tiet ovat tärkeitä kunnalle, ja heidän katsotaan tuovan lisäarvoa paikallistaloudelle.

Yhteenvedon voidaan todeta, että vaikka nykyisiä avustusperusteita pidetään laajalti toimivina, vastaajat ehdottivat huomioitavaksi niin kustannusten nousun vaikutukset kuin vapaa-ajan asukkaiden lisääntyvän läsnäolon.

4.2.2 Minkälaisia havaintoja olet tehnyt yksityisteiden kunnossapidosta viime aikoina?

Vastaajien havainnot yksityisteiden kunnossapidosta viime aikoina osoittavat sekä myönteisiä että kielteisiä kehityssuuntia. Osa vastaajista toteaa, että peruskunnostuksia läpikäyneet tiet ovat säilyneet hyvässä kunnossa, ja että yksityistiet ovat yleisesti ottaen paremmassa kunnossa kuin valtion ylläpitämät tiet. Toisaalta merkittävä osa vastaajista on huomannut kunnossapidon tason heikentyneen, erityisesti kustannusten nousun myötä. Useat vastaajat mainitsevat, että kunnossapidon resurssit ovat tiukentuneet, mikä näkyy muun muassa ojien huollon puutteena ja teiden huonontuneena yleiskuntona.

Monet vastaajat tuovat esiin yksityisteiden kasvavan käytön, erityisesti mökkiläisten ja raskaan kaluston aiheuttaman liikenteen kasvun, joka rasittaa teitä entistä enemmän. Talvihoitoon, kuten auraukseen ja hiekoitukseen, ei koeta olevan riittävästi varoja, mikä johtaa teiden huonoon kuntoon erityisesti talvi- ja kelirikkoaikoina. Lisäksi ilmastonmuutoksen myötä äärisääliöt, kuten voimakkaat lumisateet ja kelirikko, asettavat uusia haasteita kunnossapidolle.

Vaikka osalla teistä kunnossapito toimii edelleen kohtuullisesti, useat vastaajat toivovat lisää rahoitusta ja resursseja teiden kunnostamiseen sekä tehokkaampia ratkaisuja talvikunnossapitoon.

4.2.3 Pitäisikö kunnan avustaa myös tilapäisen asutuksen piirissä olevia teitä kuten esimerkiksi mökkiteitä?

Vastaajien mielipiteet siitä, pitäisikö kunnan avustaa myös tilapäisen asutuksen, kuten mökkiteiden, kunnossapitoa, ovat jakautuneita. Moni vastaaja katsoo, että avustukset tulisi kohdentaa ensisijaisesti vakituisen asutuksen teille. Tämä perustuu ajatukseen, että vakituisesti asuvat käyttävät teitä päivittäin, kun taas mökkiläiset voivat valita, milloin ja kuinka paljon teitä käyttävät. Useat vastaajat korostivat, että mökkiläisten tulisi kustantaa itse tiensä kunnossapito, etenkin kun he käyttävät teitä vain tilapäisesti. Lisäksi avustusten laajentaminen mökkiteille koetaan mahdollisena vain, jos avustusmäärärahaa huomattavasti korotetaan.

Toisaalta osa vastaajista kannattaa avustusten ulottamista myös mökkiteille, perustellen sen tärkeyttä paikallistaloudelle ja mökkiläisten roolia yhteisön elinvoimaisuuden ylläpitäjänä. Näiden vastaajien mukaan mökkiläiset käyttävät paikallisia palveluita ja tukevat elinkeinoelämää. He myös nostivat esiin, että mökkiteiden kunnossapito on tärkeää turvallisuussyistä, kuten pelastustoimen pääsyn varmistamiseksi. Lisäksi mökkien ympärivuotinen käyttö on lisääntynyt, ja monet mökkiläiset tekevät etätöitä, mikä korostaa näiden teiden merkitystä.

Yhteenvetona voidaan todeta, että mökkiteiden avustaminen saa tukea erityisesti niiltä, jotka näkevät mökkiläisten positiivisen vaikutuksen paikallistalouteen ja yhteisöön, kun taas vastustajat korostavat vakituisen asutuksen teiden priorisointia ja riittämättömiä määrärahoja.

5. TULEVAISUUDEN KUVIA

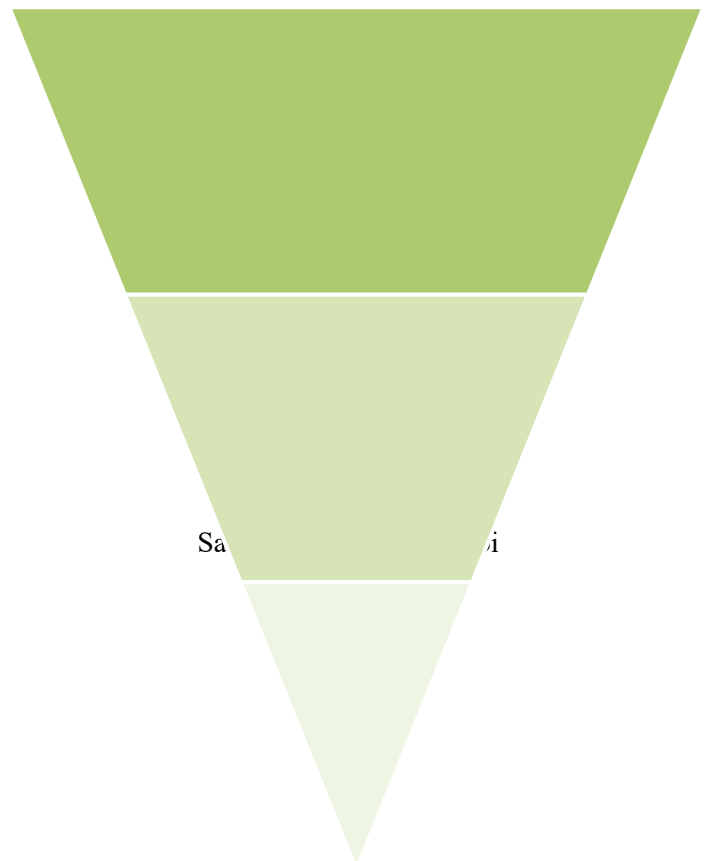
Maaseudun kehitys on entistä eriytyneempää: kaupunkien läheinen maaseutu kasvaa ja taajamoituu, ydinmaaseutu säilyttää asemansa, kun taas harvaan asutulla maaseudulla väestö vähenee ja osa alueista tyhjenee kokonaan. Yksityisteiden rooli vaihtelee alueittain. Kaupunkien läheisyydessä korostuvat asumisen tarpeet ja hyvä päivittäinen hoitotaso sekä tiestön rakenteellinen kunto raskaan liikenteen vuoksi. Ydinmaaseudulla tiestön kantavuus on tärkeä viljelyn takia, mutta hoitotasoon ei kohdistu yhtä paljon odotuksia. Harvaan asutulla maaseudulla metsätalous ja vapaa-ajan käyttö lisäävät tiestön kantavuusvaatimuksia, vaikka päivittäinen hoitotaso voi olla alhaisempi. Tärkeänä huomiona kuitenkin, että kaikki luonnonvarat sijaitsevat maaseudulla.¹⁹

On perusteltua, kun valtion ja kuntien resurssit panostaa yksityisteiden kunnossapitoon vähenevät, että avustus suuntautuisi mahdollisimman tehokkaasti.

Tieluokka

- Elinkeinotoiminnan, asutuksen tai palvelujen kannalta merkittävä tie
- Tieverkollisen asemansa kannalta merkittävä läpikulkutie tai rinnakkaistie
- Vapaa-ajan elinkeinotoimintaa tai ulkoilu- ja virkistystoimintaa palveleva merkittävä tie
- Pysyvän asutuksen pääsytie tai läpikulkutie
- Metsätie, alue- ja varsitiet
- Vapaa-ajan asutuksen pääsytie
- Viljelystie
- Muu vähäinen tie

Yhteiskunnan tavoitetaso



Kaavio

¹⁹ Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 30/2014 s. 12–13

²⁰ Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 30/2014 s. 20

Rantasalmen kunnan mahdollisuus tukea yksityisteitä tulevaisuudessa on haasteellista ja rahoitusta tullaan leikkaamaan huomattavasti. Näin ollen vapaa-ajan asukkaiden teiden tukeminen ei ole vähänevien resurssien kohdistamista järkevästi, vaikka sillä olisikin positiivisia vaikutuksia. Tärkeämpää on ylläpitää elinvoimaa ja tukea paikallisten mahdollisuuksia asua kodeissaan.

6. YHTEENVETO

Rantasalmen yksityistieavustusjärjestelmän päivitys on ajankohtainen, koska nykyiset perusteet ovat vuodelta 2001 ja niiden soveltamisessa on ilmennyt ongelmia. Oikaisuvaatimus nosti esiin, että avustuksia on laskettu virheellisesti vanhentuneiden kustannustietojen ja epäselvien avustusperusteiden takia. Lain mukaan avustukset pitäisi perustua ajantasaiseen kustannusindeksiin, mutta nykyjärjestelmä on sidottu vuoden 1995 kustannustasoon. Lisäksi avustukset ovat keskittyneet vakituisten asukkaiden teille, vaikka on esitetty toiveita laajentaa avustukset myös vapaa-ajan asukkaiden teille.

Vuoden 2019 yksityistielaki pysytti kuntien laajan vapauden päättää yksityistieavustuksista, kunhan tiekunta on perustettu ja tiedot pidetään ajantasaisina. Avustuksia myöntävät useimmat kunnat, ja niiden kriteerit vaihtelevat paikallisten tarpeiden ja budjetin mukaan. Avustukset kohdistuvat yleensä teille, jotka palvelevat vakituista asutusta tai merkittävää liikennettä. Vapaa-ajan asukkaiden teille myönnetään avustuksia harvemmin ja usein huomattavasti pienemmillä summilla.

Rantasalmen avustusperusteiden päivittämiseksi järjestettiin kysely, jonka vastaajat olivat pääosin tyytyväisiä nykyjärjestelmään, mutta toivoivat avustusten korottamista nousseiden kunnossapitokustannusten vuoksi. Lisäksi esitettiin toiveita, että vapaa-ajan asukkaiden käyttämät tiet otettaisiin paremmin huomioon. Kunnossapidon tasosta oli vaihtelevia näkemyksiä: osa piti teitä hyvässä kunnossa, kun taas toiset olivat huolissaan resurssipulasta ja teiden huonontuneesta tilasta.

Mökkiteiden avustamista koskevat mielipiteet jakoutuivat. Osa piti tärkeänä priorisoida vakituisen asutuksen teitä, kun taas toiset korostivat mökkiläisten taloudellista merkitystä ja teiden kunnossapidon tärkeyttä myös heidän osaltaan.

LIITTEET

1. Oletko

Tiekunnan edustaja	26
Asukas	12
En halua kertoa	2

2. Oletko Rantasalmen kunnan

Vakituinen asukas	9
tilapäinen asukas	5

3. Mihin ikäluokkaan kuulut

Alle 18 vuotta	0
18–29	0
30–49	2
50–64 ²¹	6
Yli 64 vuotta	6

4. Mitä mieltä olet nykyisistä yksityisavustusten jakoperusteista?

Nykyisellä tullaan toimeen

Kohtuullisen toimiva, määräraha voisi toki olla hieman suurempi.

Avustaa voisi myös pientareiden niitosta.

Asialliset

Jakoperusteet ovat pääasiassa ihan ok, kunhan päivitetään markkatiedot euroiksi. Jos yksityistietä käyttävät säännöllisesti myös muut kuin varsinaiset osakkaat eli esim. kuntalaiset ja kunnassa vierailevat turistit sekä paikkakunnalla huolto-, kuljetus ym. toimintaa palvelevat yritykset, niin tämä tulisi ottaa huomioon kunnan avustuksen määrää lisäävänä tekijänä kyseiselle yksityistielle.

Avustu ei kovaa edes alv:tä

Perusteet on tehty varmaan yli kolmekymmentä vuotta sitten, kustannus kehitystä ei ole huomioitu aikojen kuluessa.

Jakoperusteet ok. Mutta jaettavaa rahaa saisi olla enemmän.

Jakoperusteet ovat oikùeudenmukaisia ja kohtelevat tiekuntia tasapuolisesti.

On ok

Toimiva systeemi.

Sopivat ja toimivat

Nykyisiä jakoperustetasoja kannattaisi ehkä tarkastella ylöspäin, sillä tienhoidon kustannukset

ovat nousseet tuntuvasti viime vuosien aikana. Avustusmäärä nykyiselläkin tasolla auttaa osaltaan kunnossapitokulujen hoidossa, sillä määrärahat ovat rajalliset.

Ihan hyvä tietysti joihinkin kohteisiin olisi hyvä saada rahaa reilummin jotta tiestö saataisiin joka puolella Rantasalmea hyvään kuntoon

IHAN OK

Tien pituus suhteessa asukkaiden määrään (tiemaksuja maksavien osakkaiden määrä) ei oteta huomioon perusteissa. Jos on pitkä tie ja vähän maksajia, kustannukset nousevat osakasta kohti.

²¹ Kyselyssä on ollut virhe. Tasan 65 vuotiaat ovat teoreettisesti suljettu ulos vastausvaihtoehdoista.

Kohtuu hyvä.

Jos kukaan ei asu pysyvästi, mutta tien varrella on vapaa-ajan asutusta ympärivuotisessa käytössä, ei nykysääntöjen mukaan maksusta avustusta. Silloin vapaa-ajan asunnon asukkaan omat hoitokustannukset kohoavat rajusti ja kiinteistöjen arvo romahtaa esim. myyntitilanteessa.

Kun se on kuluperusteinen, niin pienillä kuluilla ei juukaan saa mitään avustusta.

Ei tasa puoliset kuluista avustus eikä teoriasta

Lienevät päivittämisen tarpeessa.

Avustus voisi olla suurempi prosentin määrältään

Liian vähäiset avustukset teille jonka varrella ulkopaikkakuntalaiset asuvat koko vuoden, ns. mökkiläiset

En ole huomannut mitään epäkohtia.

Riittävät, voisi toki saada enemmänkin

Avustusten jakoperusteita olisi hyvä päivittää, sillä nykyisin ne henkilöt joilla on niin sanottu

kakkoskoti (mökki) esim. Rantasalmella, pyrkivät viettämään enemmän aikaa kyseisellä paikkakunnalla.

Tämä varmaan myös näkyy positiivisena asiana paikallisten yritysten toiminnassa.

Ympäri- ja vuotisena aktiivisena mökkiläisenä toivoisin avustusten jatkossa kohdistuvan myös yksityisteihin, joiden varrella ei ole vakituista asutusta. Useampi mökkiläinen viettää nykyään etätöissä kuitenkin erittäin paljon aikaa mökillä vaikka ei virallisesti asukaan kunnassa.

Ymmärtääkseni perusteet ovat tyyliin "mennään niinkuin ennenkin". Olisikohan aika päivittää ne nykyhetkeen. Yhteisvastuullisestihan tätä hoidellaan, käyttäjät maksavat ja kunta avustaa kohtuudella kun ehdot täyttyvät. Vähintään yhden vakituisen asujan vaatimus tai siitä luopuminen avustuskelpoisuuden ehtona pitää harkita perusteellisesti. Ehkä pitäisin sen kuitenkin ennallaan.

Tukea pitäisi pystyä hakemaan myös sellaisille teille, missä on pelkästään vapaa-ajan asuntoja, mutta niitä käytetään myös talvisin. Eli mökkiläiset hoitavat tien kesä- ja talvihoidon omasta rahapussistaan.

Nyt näiden teiden hoidossa käytetään pääsääntöisesti sellaisia yrittäjiä, jotka tekevät työn ilman kuittia, eli pimeästi ja niitä on saatavilla todella paljon.

ok

Tammenlahdentie ei ole koskaan kunnossa, se kaipaa avustuksia, että voidaan pitää se kunnossa pysyvästi asuville asukkaille. Kesällä tätä tietä käyttää 500+ kesävieraita.

Sen hyvä että avustuksia jaetaan ja toivottavasti myös jatkossa. Esim. Tuusmäessä on läpiajotie Peltueentie. Jossa kulkee kohtuullisen paljon raskasta kalustoa niin metsätalouden, kun maanviljelyksen osalta. Tämä tie on nyt hyvässä kunnossa ja toivottavasti pysyykin. Samalla tavalla on muitakin läpiajoteitä raskaalla kalustolla.

Hyvät jako perusteet ollut tähän asti

Saisi olla suurempi avustus, koska kustannukset ovat nousseet hurjasti.

Muuten ok mutta lisääntyvä vapaa-ajan/kakkoskodin asuminen tulisi huomioida ja sen myötä avustuksia voisi jakaa myös sellaisille teille.

Ei hyvä eikä huono

Kohtuullisia kylästä riippuen.

Nykyinen järjestelmä on pääosin toimiva, mutta indeksitarkistus olisi kuitenkin kenties syytä toteuttaa. Nykyiset jakoperusteet kuitenkin pohjautuvat Tielaitoksen asiantuntijuuteen, eikä yksittäisessä kunnassa ole välttämättä parempaa kyvykkyyttä yhdenvertaisten jakoperusteiden luomiseksi. Nykyisissä jakoperusteissa on myös avustustasoa ja kustannuksia hillitsevä elementti, jollainen tulisi joka tapauksessa olla jatkossakin, eli että hyväksytyt kustannustaso olisi jokin tieluokan keskiluku.

5. Minkälaisia havaintoja olet tehnyt yksityisteiden kunnossapidosta viime aikoina?

Yksityistiet yleensä paremmin hoidettu kuin valtion

Pääosin paremmassa kunnossa, kuin valtion tiet. Haasteita tuleville vuosille tekee kasvavat konekoot ja massat, 10v sitten hyvä, huolehdittu tie alkaa olla ääri rajoilla kasvavien massojen kanssa...

Onko yksityisteiden sorstaminen avustus kohde.

Yksityistiet ovat pidetty tieosakkaiden voimin ja rahoituksella paremmassa kunnossa kuin valtion ylläpitämät tiet.

Yleisen kustannustason nousun myötä teiden kunnostukseen käytetyllä rahalla saa entistä vähemmän palveluja ja tarvikkeita. Tien osakkaiden kulut nousee, jotta teiden taso voidaan säilyttää.

Yksityisteidenkin kunto on heikentynyt jossain määrin, tiukkenevan talous tilanteen takia. Teiden käyttöä rasittaa korkeammat ajokalusrojen painot.

Vaihtelee suuresti mutta yksityisteitä monesti pidetään paremmasaa kunnossa kuin valtioneitää. Asioita tehdään pienin resurssein, niin hyvin, kuin on mahdollista.

Yksityistiet ovat yleensä paremmassa kunnossa ympäri vuoden, valtion teihin verrattuna.

Kaikki yksityistiet ovat pääosin paremmassa kunnossa, kuin valtion vastaavat tiet.

Teiden kunnossapito on siirtynyt Matti meikäläiseltä urakoitsijoille esim , talvi kunnossapito, kesälanaukset , yms . Mikä on hyvä asia että työllistää sellaisia jotka ovat siihen panostaneet.

YKSITYISTIET OVAT AJETTAVASSA KUNNOSSA ,TOSIN TÄNÄKEVÄÄNÄ HUOMAA ETTÄ KORJAUSTARVETTA ON

Tiet ovat huonommassa kunnossa kuin ennen. Kustannukset ovat nousseet, joten tiehoitokunnilla ei ole varaa hoitaa tietä tarpeeksi hyvin.

Huonontunut.

Yleisesti ottaen teitä hoidetaan kohtuullisen hyvin.

Tiet ovat huonossa kunnossa, ei ole rahaa pitää teitä hyvässä kunnossa.

Aika hyvin hoidettu

Huono kunnossapito on vaikeuttanut liikkumista ja pakottanut nelivetoisen auton hankintaan.

Teitä on hoidettu osakkaiden kustannuksella hyvin

Aivan järkyttävän huonoon kuntoon menee liikenteen kasvaessa ns. mökkiläisten toimesta. Jopa 2cm lumi pitää aurata pois, eipä raha riitä hiekoitukseen sitten saati muuhun.

Ainakin oman tien kunnossapito parantunut.

Kalliimpaa

Yksityisteiden kunnolliseen ylläpitämiseen ei tunnu olevan koskaan riittävästi rahaa tai kalustoa.

Syyt teiden heikkoon kuntoon, johtuvat yksityisteidän lisääntynyt käyttö, esim. talviaikaan, sekä ylläpito kustannukset ovat nouseet viime vuosina.

Ilmaston muutos edellyttää aktiivista teiden kunnossapitoa. Lunta tulee välillä hurjasti ja kelirikon aikaan ei ole ilman nelivetoa asiaa mökille.

Osalle yksityisteistä voisi selvittää myös miten kunnan ostama auraus voitaisiin toteuttaa.

Kunnossa pito on todella huonoa keväällä syksyllä ja talvella.

Yksityistiet ovat pääsääntöisesti paremmin hoidetut, kuin yleiset tiet. Tosi iso vaikutus on vakituisten asukkaiden omalla toiminnalla. Puututaan havaittuun ongelmaan pikaisesti.

Todella vaihteleva, riippuen panostetusta rahamäärästä.

Pääosin ok.

Koska tie on huonosti hoidettu jatkuvasti en voi sanoa mitään yksittäistä havaintoa.

Tiet missä on viimevuosina peruskunnostuksia tehty ovat kestäneet pääosin hyvässä kunnossa.

Hiekkateiden kunto laskenut selkeästi viimeisen 5 vuoden aikana

Kunnossapito on selkeästi huonontunut kustannusten kasvaessa. Ojia ei huolleta. Tie pidetään sellaisessa kunnossa, että siinä just pääsee ajamaan. Pitkässä juoksussa tämä tuottaa suurempia kustannuksia.

Teiden kunto on huonompi kuin ennen mutta siihen vaikuttaa myös sään muutos.

Hoidetaan huonosti, ei ajeta mursketta, aina vaan lanataan nyt lanataan jo kankaita. Ei välitetä painorajoituksista kelirikkoaikaan. Tie on syvillä montuilla ja osittain pahoja kuohuntakohteita

Osa erittäin huonossa kunnossa. Kouluautoilla/maitoautolla ktku on välillä kyseenalaista.

Katkenneita vanhoja rumpuja (?) Ym.

Kustannustaso on noussut, osin yleisen hintatason nousun myötä osin toimijoiden vähyydestä johtuen, eikä isohkotkaan kilometrikohtaiset kustannukset takaa kunnossapidon hyvää tasoa.

6. Kuinka tärkeänä pidät kunnan resurssien kohdentamista yksityisteiden ylläpitoon verrattuna muihin palveluihin? (0-10)

Vastauksen numeerinen arvo	Vastausten lukumäärä	
5	1	
6	2	
7	4	
8	16	
9	8	
10	9	
Keskiarvo		8,375

7. Kuinka suurella summalla kunnan pitäisi tukea yksityisteitä vuosittain (kunnossapito- ja perusparannukset yhteenlaskettuna).

Alle 50 000 €	1
50 000–100 000 €	9
100 001–150 000 €	18
Yli 150 000 €	12

8. Pitäisikö perusparannukseen ja kunnossapitokustannuksiin osoittaa erilliset määrärahat?

Kyllä	32
Ei	4
En osaa sanoa	4

Voit vielä sanallisesti perustella edellistä vastausta

Kysymyksessä selvästi kaksi eri toiminta aluetta.

Perusparannusprojektit vievät muutoin merkittävän osan yhteisestä määrärahasta, ja kunnan perusparannusavustukset kohdistuvat toistuvasti yleensä vielä samoille yksityisteille. Muut yksityistiet ovat tavallaan silloin avustuksen maksajina. Erilliset määrärahat lieventäisivät tätä epäkohtaa.

Koska tällä tiellä kulkee koulukuljetus, maatalous kuljetukset myös yksityisten asukkaiden käyttäjät, on tärkeää, että tiet ovat aina kunnossa. Näitä syrjäseutujen teitä pitää pitää kunnossa.

Kumpaakin tarvitaan rahaa

Kunnossapito kulut pysyvät suurinpiirtein samana vuodesta toiseen, perusparannukset ovat asia erikseen.

Perusparannus kohteita ei ole vuosittain lukumääräisesti kovin monta.

Jos kuntaan halutaan houkuttaa kesäasukkaita ja matkailijoita, tulee myös sivuteiden olla ajettavassa kunnossa, ettei tarvitse pelätä auton rikkoutumista.

Se selkeyttäisi rahankäyttöä. Silloin olisi oma budjetti sekä kunnossapidolle että perusparannuksille.

Isoilla tiekunnilla on enemmän rahaa käyttää tien kunnostukseen kuin pienillä.

Ne ovat monesti eri hintaista työtä

Ne olisivat selkeästi eritelty

Muuten perusparannukset jäävät hoitamatta tai ei tehdä kunnolla.

Perusparannukset ovat kertaluonteisia ja etukäteen suunniteltavissa.

Jos tietä ei edellisen kunnostuksen jäljiltä ole hoidettu, ei uuteen perusparannukseenkaan myönnettäisi rahaa. Pitäisi seurata teiden kuntoa ja lopettaa avustus jos tietä ei hoideta.

Perusparannukset ei söisi kunnossapidon avustusta ja taas vuosittain pystyisi ennakoimaan perusparannukseen jaettavana olevan summan...

Perusparannukset pitää suunnitella tiekohtaisesti ja niitä ei pidä sitoa kaikille yksityisteiden kunnossapitoon määriteltyihin määrärahoihin.

Raha riittäisi varmemmin molempiin, eikä ne söisi toisiaan.

Kunnossapito avustus suurempana vähentäisi peruskunnostuksen tarvetta

Esim. Kupialan salmen silta hajoaa hetkenä minä hyvänsä ja kaiteet ovat mädäntyneet jo ajat sitten. Tiemaksuina hyvin suuret kulut osakkaille. Mökkiläisiä paljon ja asukkaitakin on. Avustusten jälkeenkin jää iso summa maksettavaksi

Kunnossapito on kaikille teille pakollista vuosittain ja helpommin budjetoitava edellisten vuosien perusteella. Perusparannukset ovat aina tapauskohtaisia ja vaikeammin ennakoitavissa.

Perusparannusten todellinen tarve tulisi arvioida aina tapauskohtaisesti, kun määrärahoja myönnetään.

Sellaisiin perusparannuksiin jotka rasittavat tietä kohtuuttoman paljon. Esimerkiksi elinkeinonharjoittavat isotmaatilat jotka kuormittavat tietä tarpeettoman paljon. Muuten yksikkö maksut nousevat kohtuuttomasti.

Kannustaa perusparannuksiin

Sama kohtelu kullekin yksityistielle, mukaan pitäis laskea kuitenkin liikennemäärä ko. tiellä.

Luulen että osa yksityistie yhdistyksistä pystyy vielä hoitamaan vuosittaiset ylläpito kustannukset, joihin kuuluu auraus, niitto, ehkä jopa soranajo.

Mikäli tiehen on kohdentumassa isompia remontteja vaikka puron tai ojarummun uusinta, niin sellaiseen kunnan tuki olisi hyvä kohdentaa.

Molemmat hakemukset olisi käsiteltävä ja perusteltava erikseen.

9. Avustukset on jaettu tähän mennessä tieluokkaan sekä hyväksytyihin kustannuksiin per kilometri perustuen. Pitäisikö määrärahojen puitteissa tulevaisuudessa

antaa avustusta kiinteä summa X jokaista kilometriä kohden.	6
En osaa sanoa	1
Määrittellä tieluokat uudelleen ja jakaa avustuksia eri asteisesti liikenteellisen merkityksen perusteella.	13
määrittää prosenttiosuus, jonka mukaan avustusta myönnetään syntyneiden kustannusten perusteella.	14
Muu	5
sitoo avustuksen määrä tilastokeskuksen vuosittain vahvistamaan maarakennuskustannusindeksiin.	1

Voit perustella vielä sanallisesti edellistä vastausta

Yksityistie ovat yhtä tärkeitä kaikille asukkaille.

Kuten todettua nykyjärjestelmä pääosin toimiva. Tieluokkien sisäiset kustannuserot tulisi myös huomioida jatkossakin, eikä tiekunnan itse ilmoittamia kustannuksia vain hyväksyä automaattisesti tietyllä prosentilla. Eli ei palkittaisi siitä, että rahoja käytetään tehottomasti. Yksityistielaisakin on ajatus siitä, että tienpito tulee järjestää kustannustehokkaasti.

Kaikki kunnan tiet ovat samassa jamassa. Kaikki tarvitsevat kunnan avustuksia.

Lyhyemmillä teillä on usein vähemmän asutusta tai metsänomistajia, jolloin kerätyt kohtuulliset tiehoitomaksut jäävät usein suhteellisen pieniksi. Jos rahat eivät riitä, joudutaan keräämään lisäavustusta osakkailta. Siksi kustannusperäinen avustusten myöntäminen tuntuisi oikeudenmukaiselta.

tasapuolinen kaikkien kannalta

Kyllä pitäisi. Koska on paljon liikennöityjä teitä ja sitten myös hyvin vähän kuljettuja. Onhan sillä nyt väliä ajaako tietä lähes päivittäin Traktorit ja esim. Maito-,rehu tai vaikkapa puutavara-autot, kuin että tietä kulkee Tojota Corolla ja toisen naapurin Nissani kerran viikkoon.

Tien käytön määrällä on merkitystä kuinka paljon tulee kuluja. Jos olisi voinut valita useamman kohdan, olisin valinnut myös prosenttiosuus - kohdan.

Näkemättä laskelmia, joko valitsemani vaihtoehto tai ensimmäinen indeksi vaihtoehto.

Tämän hetkisen avustusperusteen määrä perustuu sellaiseen tie hoidon kustannus pohjaan, joka on peräisin 1980-luvulta. Perusteissa ei ole huomioitu hoidon kustannusten jatkuvaa kohoamista.

Avustus tulisi todellisten kustannusten perusteella.

Läpikulku tiellä on paljon ulkopuolista käyttäjää

Eriyis hankkeet kuten sillan rakentaminen on perusedellytys liikkumiselle ja sillan takana asumiselle. Yksityisillä ei tuohon varaa

Esimerkiksi läpikulku liikenne, kahden valtietien välissä, joka lisää huomattavaa lisä liikennettä.

KOSKA KUSTANNUKSET PER KILOMETRI OVAT MONASTI KORKEAMMAT KUIN NYKYINEN LASKENNALLINEN KUSTANNUS

Yritys toiminta pitäisi ottaa huomioon. Mökki tiet voisi olla omavastuulla isommin

Mut ei ole oikein et rantasalmelaiset maksavat ns. mökkiläisten aiheuttamat kustannukset yksityistielle.

Järjestelmän pitäisi olla yksinkertainen ja mahdollisimman vähän työllistävä.

10. Pitäisikö kunnan avustaa myös tilapäisen asutuksen piirissä olevia teitä kuten esimerkiksi mökkiteitä?

Kyllä	14
Ei	22
En osaa sanoa	4

Voit vielä sanallisesti perustella vastaustasi

Yleensä mökkitie liittyy valinnaiseen ajan viettoon.

Pysyvä asuminen on joka päiväistä elämää, ei voi valita

Periaatteessa miksei, mutta se edellyttäisi avustusmäärä huomattavaa korottamista, luultavasti vähintään kaksinkertaistamista. Mökkiteiden käyttöaste ei myöskään ole välttämättä erityisen korkea, eikä niillä ole perustettua tiekuntaa, mikä ei myöskään ole järkevää parin osakkaan tiellä. Eli jos avustusmäärärahaa ei olla merkittävästi korottamassa, tulisi avustukset jatkossakin kohdistaa vakituista asutusta omaaville teille.

Monelle ne mökkiasukkaat ovat tärkeä tulon lähde, mutta vaikka mökit ovat hienot, tiet ovat kamalan huonot.

Rantasalmella paljon mökkejä ja kesäisin yksityisellä liikenne määrät moninkertaistuu

Kyllä, jos se voidaan ajomäärillä ja mökkien lukumäärällä hyvin perustella.

Katso kohta 2. Tämän lisäksi asiassa tulisi huomioida pelastustoimen perille pääsy (esim. tulipalot, ambulanssi yms.) Jos mökkiteitä ei pidetä riittävän hyvässä kunnossa, voi pelastustoimella olla vaikeuksia päästä suorittamaan tehtäviään.

Jos mökkitielle ei tule avustusta niin mökin käyttö tulee vähenemään > kulutus kunnassa vähenee.

Rantasalmella on paljon mökkiläisiä ja he tuovat myös rahaa kuntaan. Ja samoin he maksavat kiinteistövero, kuin vakituisetkin asukkaat.

Liika on liikaa,paitsi ehkä jos rakennetaan ihan uusia mökkiteitä ja rakennetaan uutta rakennuskantaa silloin voisi avustusta harkitsevasti käyttää.

Kakkoskoti vapaa-ajan asuntoja on yhä enemmän. Nämä asukkaat käyttävät mielellään paikkakunnan palveluita ja pitävät näin yllä osaltaan elinvoimaa. Lisäksi tiestöllä on merkitystä myös muille esim. marjastajille, metsästäjille ja metsien virkistyskäyttäjille sekä tietenkin metsätaloudelle.

Tai avustusprosentin pitäisi olla selkeästi pienempi.

Tärkeintä lienee kuitenkin pitää perusasukkaiden käytössä olevien teiden kunnosta.

On tärkeämpää pitää vakituisen asutuksen tieyhteydet kunnossa.

Mökkitie on yksityisen käytössä

Ainoastaan pysyvän asutuksen teitä. Siinä perustetta.

11. Minkä kaltaisia asioita avustusten jakamisessa pitäisi priorisoida?

En osaa sanoa	1
Vakituista asutusta	25
Ylläpitokustannusten kattamista	24
Tasapuolista kohtelua	11
Tien käyttöastetta	10
Perusparannusten tukemista	17
Selkeitä ehtoja	6
Yhdys- ja läpikulkuteitä	9

12. Onko jotain muuta, mitä haluaisit jakaa yksityisavustusten jakamiseen liittyen?

Yleisesti ottaen OK.

Kaikki on suhteellista kysymyksessä 4. Rantasalmella on paljon yksityisteitä kunnan asukaslukuun ja pinta-alaan verrattuna. Siksi yksityisteiden rahoitusta voisi kasvattaa muihin budjettimenoihin nähden.

Hyvä että tätä pohditaan. Toivottavasti mökkitiet ei tule rajattua pois. Mitenkähän suuren % - osuuden muodostavat kaikista tuettavista teistä.

Toivoisin, että teiden luokituksia tuotaisiin perustelut esiin julkisesti.
Tämä vielä halutaanko kylä pitää asututettuna, joka on tasapuolista kirkonkylässä palvelujen
ääressä asuvien kanssa.