



# MATTI

Maaseututiestön teיסännöinnin tehostamisohjelma 2001-2004



## HANKKEEN LOPPURAPORTTI ELOKUU 2004

Pohjois-Pohjanmaan liitto – Pohjois-Pohjanmaan TE-keskus – Oulun tiepiiri  
Tieliikelaitos – Suomen Tieyhdistys – Suomen Yksityistiepalvelu



PORHON-POHJANMAAN LIITTO



Työvoima- ja  
elinkeinokeskus



TIEHALLINTO



Tieliikelaitos

SUOMEN  TIEYHDISTYS

# SISÄLLYSLUETTELO

<b>1. ALUKSI</b> .....	<b>3</b>
<b>2. TIIVISTELMÄ</b> .....	<b>4</b>
<b>3. HANKKEEN TULOKSET</b> .....	<b>6</b>
3.1. UUDET TOIMINTATAVAT, UUDET RATKAISUT .....	6
3.1.1. <i>Alueurakointi</i> .....	6
3.1.2. <i>Yhteisten urakoiden teettäminen</i> .....	7
3.1.3. <i>Kuntokartoitukset ja urakka-asiakirjat</i> .....	7
3.1.4. <i>Tieosuuskuntien perustaminen</i> .....	8
3.1.5. <i>Tiekuntien laajamittainen yhdistäminen</i> .....	8
3.1.6. <i>Muiden isännöintijärjestelmien kehittäminen</i> .....	9
3.1.7. <i>Tiekuntien yhteistyön kehittäminen</i> .....	10
3.1.8. <i>Tiekuntien koulutus</i> .....	10
3.2. MUUT MAAKUNNALLISET TOIMENPITEET JA NIIDEN VAIKUTUKSET .....	11
3.3. VALTAKUNNALLISET TOIMENPITEET JA NIIDEN VAIKUTUKSET .....	12
3.4. JATKUVA TIEDONVÄLITYS.....	12
3.5. YHTEENVETO JA ARVIOT .....	13
<b>4. SUOSITUKSET JA ESITYKSET</b> .....	<b>14</b>
4.1. MAAKUNNALLINEN TOIMINTA, SEUTUKUNTIEN JA KUNTIEN ROOLI .....	15
4.2. KYLIEN JA TIEKUNTIEN ROOLI JA MAHDOLLISUUDET .....	15
<b>5. HANKKEEN TOTEUTTAMINEN</b> .....	<b>17</b>
5.1. HANKESUUNNITELMA, TAVOITTEET JA TOIMENPITEET .....	17
5.2. HANKEOSAPUOLET, HANKKEEN KUSTANNUSARVIO JA RAHOITUS .....	18
5.3. TYÖN KÄYNNISTÄMINEN KOHDEKUNNISSA JA -KYLISSÄ .....	19
5.4. KEHITTÄMISTOIMET KUUSAMOSSA .....	21
5.5. KEHITTÄMISTOIMET PYHÄJÄRVELLÄ.....	21
5.6. KEHITTÄMISTOIMET RAAHESSA.....	22
5.7. KOULUTUSTILAISUUDET JA NEUVONTA .....	23
5.8. KYSELYT.....	24
5.9. KUNTOINVENTOINNIT .....	25
5.10. TOIMITUKSET .....	25
5.11. KUUSAMON YHTEISALUEURAKKA.....	26
5.12. ALMA-RAHOITUS .....	27
5.13. HANKINTA-ASIAKIRJAT.....	28
5.14. MALLISÄÄNNÖT.....	28
5.15. TIEISÄNNÖITSIJÄKOULUTUS.....	28
5.16. KEHITYS- JA ARVIOINTIRYHMÄ .....	29
5.17. OHJAUSRYHMÄ JA HANKERYHMÄ .....	30
5.18. TIEDOTTAMINEN .....	30
5.19. SEMINAARIT.....	31
5.20. ESITYKSET .....	31
<b>LIITTEET</b> .....	<b>32</b>



## 1. ALUKSI

Maaseututiestön ylläpidossa ja hoidossa on runsaasti ongelmia. Rahoituksen riittämättömyys koskee sekä yleistä tieverkkoa että yksityisteitä. Pientieverkon kunto on selvässä laskussa. Uusia rahoitusratkaisuja ja toiminnan edelleen tehostamista tarvitaan.

Pientiestöllä toimii useita tienpitäjiä – tiepiiri, kunnat ja yksityistiekunnat. Erityisesti yksityistieverkolla tienpito on hajanaista. Yksittäisten tiekuntien vastuulla on yleensä vain muutamien kilometrien pituinen tieosuus. Yksitystieverkolla ongelmaksi on alkanut muodostua myös tiekuntien vastuuhenkilöiden ikääntyminen ja tieosakkaiden kiinnostuksen puute.

Kaikki tämä hajanaisuus on monin paikoin jo johtanut urakoitsija- ja kalustovajeeseen. Pienet urakat eivät ole kiinnostavia eivätkä mahdollista riittäviä kalustoinvestointeja.

Pohjois-Pohjanmaan liitto käynnisti keväällä 2001 näistä lähtökohdista Maaseututiestön tieisännöinnin tehostamisohjelman eli MATTI –hankkeen. Hankkeessa on kehitetty uudenlaisia pientiestön hallinnointi-, isännöinti- ja rahoitustapoja Kuusamon, Pyhäjärven ja Raahen alueella.

Hankkeen osapuolina ovat olleet Pohjois-Pohjanmaan liitto, Tiehallinnon Oulun tiepiiri, Tieliikelaitos sekä asianomaiset kunnat, kylät ja tiekunnat. Hankkeen päärahoitus on saatu Pohjois-Pohjanmaan TE-keskuksen kautta Pohjois-Suomen tavoite 1 –ohjelmasta ja ALMA -ohjelmasta (EMOTR). Hankkeen konsultteina ovat toimineet Suomen Tieyhdistys ja Suomen Yksityistiepalvelu.

Tähän hankkeen loppuraporttiin on koottu hankkeen tuloksia ja käytännön toimintamuotoja hyödynnettäväksi vastaavassa maakunnallisessa ja valtakunnallisessa kehitystyössä. Hallinnollisesti on ollut kysymys kahdesta erillisestä hankkeesta, mutta tässä raportissa niitä käsitellään yhtenä kokonaisuutena.

### **Lukuohje**

Loppuraportti etenee tiivistelmästä yleiskatsausten kautta yksityiskohtiin. Kiireinen selaaja vilkaisee hankkeen keskeisimmät tavoitteet ja tulokset luvusta 2. Tienpidon asiantuntijat ja muut kiinnostuneet käyvät läpi vielä lukujen 3 ja 4 yksityiskohtaisemmat tiedot. Käytännön kehittämistyössä mukana olevat tai työtä suunnittelevat löytävät luvusta 5 kuvauksen tämän hankkeen käytännön toteuttamisesta.

## 2. TIIVISTELMÄ

Hankkeessa on kehitetty pientiestön ylläpitoon uusia, entistä tehokkaampia toimintatapoja. Eri tienpitäjien yhteisiä urakoita on saatu käyntiin. Tiekuntien yhteistyötä ja yhteistyömuotoja on kehitetty. Tieisännöinnistä on saatu kokemuksia uudenlaisena yritystoimintana.

Kuusamossa saatiin aikaan yhteisalueurakka yleisten teiden, katujen ja yksityisteiden hoidosta. Tiepiirin ja kaupungin teiden hoidon kustannukset laskivat 10-15 % aikaisempaan verrattuna. Nyt saadaan tutkittua tietoa siitä, onko pientiestön hoito, ylläpito ja perusparantaminen kannattavinta toteuttaa tällaisten alueurakoiden kautta.

Tiekuntien yhteisiä urakoita on toteutettu Pyhäjärvellä ja Raahessa. Tiekuntien kustannussäästöt ovat yhteisurakoissa olleet yleensä 0-20 %. Tärkeintä kuitenkin on urakoitsijoiden ja erityiskaluston saatavuuden varmistaminen.

Hankkeessa luotiin yksinkertainen ja toimiva menetelmä yksityisteiden rakenteellisen kunnon inventointiin. Inventointimenetelmää ja tulosten esitystapaa voidaan sellaisenaan käyttää kaikissa vastaavatyypisissä kehittämishankkeissa. Tiekuntien parantamishankkeita ja hoitourakoita varten kehitettiin urakka-asiakirjat.

Raahessa perustettiin koko kaupungin alueen kattava tietoilmoitus, joka on valtakunnallistikin ainutlaatuinen tiekuntien yhteistyömuoto. Hankkeessa laadittiin tieosuuskunnan mallisäännöt lähinnä Raahen tietoilmoituksen ja Kuusamon kylien käyttöön. Mallisääntöjä voidaan hyödyntää myös valtakunnallisesti. Tieosuuskuntien, tieyhtymien ja muiden tiekuntien yhteenliittymien toiminnasta tehtiin hankkeen aloitteesta vertailuselvitys.

Alueellinen yksityistietoilmoitus toteutettiin Kuusamossa ja Pyhäjärvellä. Toimitus on hyvä työväline sekä tieoikeuskysymysten alueelliseen tarkasteluun että teiden hallinnon kehittämiseen esim. tiekuntia yhdistämällä. Tiekuntien yhdistämistarpeita ei näissä toimituksissa kuitenkaan tullut esille. Tiekuntien yhdistämisiä laitettiin muutoin vireille Pyhäjärvellä ja Raahessa.

Pyhäjärvellä laajennettiin hankkeen aikana siellä jo aiemmin ollutta yksityistä tieisännöitsijätoimintaa. Tieisännöitsijälle tuli hankkeen aikana lukuisia uusia asiakkaita. Suomen Tieyhdistyksen TIKO -tieisännöitsijäkoulutus käynnistyi hankkeen aloitteesta ja osin hankkeen kokemusten perusteella vuonna 2002. Tavoitteena on kouluttaa koko maahan 150-200 sivutoimista tieisännöitsijää.

Kaikilla kohdealueilla kehitettiin tiekuntien yhteistyötä. Yhteistyöneuvotteluja varten laadittiin yleisempäänkin käyttöön sopivia tiekuntayhteistyön kehittämishankkeita. Tehdyssä kyselyssä peräti puolet tiekunnista sanoo tien kunnan parantuneen joko varsinaisen parantamishankkeen tai tiekuntien virinneen ja tehostuneen yhteistyön ansiosta. Tiekunnille toimitettiin hankkeen aikana runsaasti kirjallista materiaalia ja järjestettiin lukuisia koulutustilaisuuksia.

Merkittävä uusi maakunnallinen ja jopa valtakunnallinen avaus tehtiin pientiehankkeiden rahoitukseen liittyen. Yhteistyössä Pohjois-Pohjanmaan TE-keskuksen ja Oulun tiepiirin kanssa laadittiin menettelytavat pientiestön kehittämishankkeiden rahoittamiseksi ALMA -ohjelman ja myöhemmin Tavoite 1 -ohjelman mukaisesti.

Hanke on saavuttanut hankesuunnitelmassa asetetut tavoitteet erittäin hyvin. Pientiestön ylläpitoon on kehitetty uusia tehokkaampia toimintatapoja. Hankkeeseen viitataan lähes kaikessa yksityistienpitoon liittyvässä kehitystyössä. Hankkeen tulokset ja kehitetyt menetelmät ovat siirrettävissä maakunnan muihin kuntiin ja myös muualle maahan.

Hankkeen valtakunnallista tunnettavuutta kuvaa, että MATTI -hanke mainittiin useampana vuonna eduskunnan valtiovarainvaliokunnan mietinnössä. Myös liikenne- ja viestintäministeriön teiden tavoitteellista peruspalvelua määritellyt työryhmä viittaa MATTI -hankkeeseen mietinnössään.

Raportissa ja sen pohjalta tehdään lukuisia kehittämissesityksiä eduskunnalle, liikenne- ja viestintäministeriölle, Tiehallinnolle, maanmittauslaitokselle ja Suomen Tieyhdistykselle. Pohjois-Pohjanmaan kuntia, kyliä ja tiekuntia kannustetaan vastaavantyyppiseen kehittämissuorityöhön.

Raportti saatetaan myös maa- ja metsätalousministeriön, metsäkeskusten, maakuntien liittojen, Suomen Kuntaliiton ja Suomen Kylätoiminta ry:n tietoon, edelleen tiedotettavaksi sekä otettavaksi huomioon maaseudun, kylien ja pientien tienpidon kehittämistoiminnassa.

Hanke on osoittanut, että yksityisteiden rakenteellisen kunnan ja hoitotason säilyttäminen edellyttää jatkossakin valtion, kuntien ja tieosakkaiden yhteistä kolmikantaista rahoitusjärjestelmää. Valtion vuosittaisen kunnossapitoavustuksen tarve on tullut selvästi esille. Rahoituksen järjestäminen ei kuitenkaan yksin riitä, vaan lisäksi tarvitaan hankkeessa kehitettyjä ja käytettyjä tienpidon käytännön tehostamistoimia.

Hankkeen internetsivu on [www.tieyhdistys.fi](http://www.tieyhdistys.fi), josta on linkki MATTI -hankkeen sivulle. Sivuja ja niiltä saatavissa olevaa materiaalia ylläpidetään niin kauan kuin niillä oleva tieto on ajan tasaista.



*Tienpidossa tarvitaan rahan lisäksi tietoa ja taitoa.*

### 3. HANKKEEN TULOKSET

Hankkeen päätavoitteena oli kehittää pientiestön ylläpitoon uusia, entistä tehokkaampia toimintatapoja. Erityisesti oli tavoitteena kehittää tiekuntien yhteistyötä ja pyrkiä muodostamaan tiekunnista suurempia kokonaisuuksia. Eri tienpitäjien yhteisiä urakoita oli tarkoitus saada käyntiin. Tieisännöinnistä oli tarkoitus luoda uutta yritystoimintaa.

Seuraavassa on arvioitu hankesuunnitelmassa esitettyjen tavoitteiden toteutumista ja hankkeen tuloksia. Tekstilainaukset ovat hankesuunnitelman liitteenä olleesta kehitettävien menetelmien ja toimenpiteitten kuvauksesta. Kaikkia toimenpiteitä ei ollut tarkoitus kokeilla ja kehittää eikä varsinkaan kaikkia samoja kaikilla alueilla, mutta useimmista oli eri kohdekuunnissa ja –kylissä tavoitteena saada kokemuksia.

Hankkeen käytännön toimenpiteitä on tarkemmin kuvattu luvussa 6.

#### 3.1. Uudet toimintatavat, uudet ratkaisut

##### 3.1.1. Alueurakointi

*”Alueurakoinnilla tarkoitetaan yleensä tietyn alueen tien- ja kadunpidon kokonaisurakointia. Maaseudulla alueurakka voi koostua yleisten teiden, kunnan katujen ja yksityisteiden kunnossapidosta. Alueurakka voi kattaa kaikki hoitotyöt tai esim. ainoastaan talvihoidon. Osa hoitotöistä voidaan teettää aliurakkana edelleen nykyisillä urakoitsijoilla. Huomattavimmat hinta- ja laatuvedut syntyvät suurempien urakkakokonaisuuksien kautta kunnossapitolakuston parantumisen, kaluston käytön tehostumisen sekä töiden parantuneen ajoittamisen myötä. Pientiestöllä voi tavoitteena pitää teiden kunnan ja hoidon tason parantumista nykykustannuksin.”*

Alueurakka saatiin hankkeen aikana suunnitteluun ja tarjouskilpailuun Kuusamossa. Urakka käsittää yleisten teiden kesä- ja talvihoidon sekä katujen ja kaupungin hoidossa olevien yksityisteiden talviaurauksen. Katujen ja yksityisteiden kesähoito ja liukkaudentorjunta talvella jätettiin alueurakan ulkopuolelle. Urakka-aika alkaa 1.10.2004 ja kestää kolme vuotta plus mahdollinen kahden vuoden optio. Tarjoajia oli seitsemän. Tarjouskilpailun voitti kuusamolainen yritys Traktoriurakointi Velj. Määttä Ay.

Molempien tilaajien eli tiepiirin ja kaupungin teiden hoidon kustannukset laskivat 10-15 % aikaisempaan verrattuna. Tiestön laatutason odotetaan olevan erityisesti talvihoidon osalta olevan aiempaa homogeenisempää.

Kuusamon mallin mukainen yhteisalueurakka on todella merkittävä uusi ratkaisu eri tienpitäjien yhteistyön kehittämisessä. Sen perusteella saadaan tutkittua tietoa siitä, onko pientiestön hoito, ylläpito ja perusparantaminen kannattavinta toteuttaa tällaisten alueurakoiden kautta. Kuntien osalta tällainen alueurakka helpottaa yksityisteiden hoitosopimusjärjestelmän ylläpitämistä jatkossakin. Edellytyksenä on valtion rahoitusosuuden palauttaminen yksityisille.

Alueurakointia koskevat tavoitteet täyttyivät jopa yli odotusten. Hankkeessa luotiin uusia valtakunnallisia toimintatapoja.

### 3.1.2. Yhteisten urakoiden teettäminen

*”Pientiestöllä yhteiset urakat voivat olla esim. tiekuntien yhteisiä keväthoitourakoita höyläyksineen ja suo-  
lauksineen. Tienpidon laatu paranee, kun tärkeät työt voidaan ajoittaa oikein ja tehdä kunnan kalustolla ja  
materiaaleilla. Tiekunnat voivat teettää muitakin töitä yhteisellä urakalla. Esimerkiksi talviauraus ja hiekoitus  
ovat sopivia koota laajemmaksi urakkakokonaisuudeksi.”*

Yhteisiä urakoita saatiin toteutettua Pyhäjärvellä ja suunnitteluasteelle myös Raahessa. Tie-  
kuntien kustannussäästöt ovat yhteisurakoissa olleet yleensä 0-20 %. Tilastotietoja ei tässä  
hankkeessa ole lähtötietojen puutteen takia voitu kuitenkaan koota. Tärkeintä kuitenkin on  
urakoitsijoiden ja erityiskaluston saatavuuden varmistaminen. Yhteiset urakat ja tiekuntien  
yhteistyö yleensäkin edellyttävät aktiivisen tiekuntien ”koonjuoksijan” olemassa oloa.  
Pyhäjärvellä toimijana oli yksityinen tieisännöitsijä, Raahessa palkattu hankevetäjä.

Hankkeessa laadittiin yhteisten urakoiden toiminnasuunnittelua varten lomakkeisto, jota  
koekäytettiin Pyhäjärvellä. Lomakkeistoa voidaan käyttää jatkossa muussa maakunnallisessa  
ja valtakunnallisessakin kehitystyössä.

Yhteisiä urakoita koskevat tavoitteet on saavutettu.

### 3.1.3. Kuntokartoitukset ja urakka-asiakirjat

*”Käytännössä osahankkeiden käynnistäminen edellyttää laajan kirjon toimenpiteitä. Aiesopimukset, aluekoh-  
taiset tienpidon palvelusitoumukset ja tiekohtaiset palvelutasomäärittelyt tähtäävät kehittämistyön suunnitel-  
malliseen toteuttamiseen. Yksityiskohtainen työsuunnittelu kussakin pilottikohteessa edellyttää tiekohtaista  
palvelutasomäärittelyä sekä yksityiskohtaisia urakka- ja aliorakkasopimuksia. Niiden kehittämisessä voidaan  
käyttää Tiehallinnon ja Tieliikelaitoksen asiantuntijuutta.”*

Hankkeessa luotiin yksinkertainen ja toimiva menetelmä yksityisteiden rakenteellisen kun-  
non inventointiin. Kuntokartoitukset olivat hankkeen tiekuntakohtaisen käytännön toimin-  
nan keskeisin osa. Niiden tulosten ja havainnollisten karttaesitysten perusteella voitiin käyn-  
nistää yksittäisten hankkeiden suunnittelun lisäksi laajemman alueen tiekuntien yhteistyön  
kehittäminen. Inventointimenetelmää ja tulosten esitystapaa voidaan sellaisenaan käyttää  
kaikissa vastaavatyypisissä kehittämishankkeissa, kaikissa kunnissa ja kaikilla yksityis-  
teillä.



*Kuntokartoitus toi teiden paran-  
tamistarpeet konkreettisesti esille.*



Lähinnä parantamishankkeiden mutta myös laajempien hoitourakoiden hankintoja varten kehitettiin erityiset urakka-asiakirjat. Ne kattavat urakkamuodot pienestä yksikköhintaura-kasta laajaan toimintavastuulliseen perushintaurakkaan. Asiakirjoja on hyödynnetty koulu-tuksessa ja Kuusamon alueurakan valmistelussa.

Tiekohtaisten palvelutasomäärittelyjen ja kuntokartoitusten sekä hankinta-asiakirjojen osalta tavoitteet täyttyivät yli odotusten. Hankkeessa luotiin uusia valtakunnallisia toimintatapoja.

#### 3.1.4. Tieosuuskuntien perustaminen

*”Osuuskunnan tarkoituksena on harjoittaa jäsentensä taloudenpidon tai elinkeinon tukemiseksi taloudellista toimintaa siten, että jäsenet osallistuvat siihen käyttämällä hyväkseen yhteisön palveluksia. Osuuskunnan jäse-ninä voivat olla sekä yksityiset henkilöt että yhteisöt ja säätiöt. Tiekunnat voivat siten perustaa tieosuuskun-nan. Tieosuuskunta on yksi tiekuntien yhteistyön muoto. Yksityistielain tarkoittamina tienpitäjinä toimisivat edelleen tiekunnat. Tieosuuskunta voisi olla pelkästään tieisännöintitehtäviä hoitava, jolloin se hoitaisi palk-kiota tai osuusmaksua vastaan jäsentiekuntiensa hoitokunta- tai toimitsijamiestehtävät. Tieosuuskunnalla voisi olla myös omaa konekantaa, jolla se voisi hoitaa osan kunnossapitotöistä ja tarjota palvelujaan myös ulkopuo-lisille.”*

Hankkeen aikana ei perustettu yhtään tieosuuskuntaa. Raahen tietoimikunnan jäsentiekunnat voisivat jatkossa helpostikin toimia tieosuuskuntamuodossa. Myös Kuusamossa keskustel-tiin kyläkohtaisista tieosuuskunnista. Näitä ja muita tulevia tarpeita ja tieosuuskuntia varten laadittiin hankkeessa tieosuuskunnan mallisäännöt.

Tieosuuskuntien, tieyhtymien ja muiden tiekuntien yhteenliittymien toiminnasta todettiin tarvittavan vertailutietoa. Tästä syystä liikenne- ja viestintäministeriölle tehtiin esitys erityi-sen vertailuselvityksen tekemisestä. Ministeriö teettikin selvityksen, ja sitä tullaan käyttä-mään tulevassa yksityistielainsäädännön uudistamistyössä.

Tieosuuskuntia koskevat tavoitteet eivät täyttyneet. Tiekuntien yhteenliittymistä saatiin ta-voitteen mukaisia tuloksia. Valtakunnallisen vertailuselvityksen osalta tavoitteet täyttyivät yli odotusten.

#### 3.1.5. Tiekuntien laajamittainen yhdistäminen

*”Tiekuntia voidaan yksityistielain mukaan yhdistää, jos se on tienpidon tarkoituksenmukaisen hoitamisen kan-nalta tarpeen. Yhdistäminen voidaan tehdä kunnan tielautakunnan toimituksessa tai tietoimituksessa. Alueelli-sessa tietoimituksessa voidaan samalla saattaa kaikki tieoikeuskysymykset ajan tasalle. Useampienkin toisiinsa fyysisesti liittyvien teiden tiekuntien yhdistämisestä on lukuisia esimerkkejä. Vähintäänkin kokeilemisen arvoi-nen tienpitojärjestely on yhdistää jonkin alueen esim. kylän kaikki tiekunnat, vaikka niitä jossain tapauksessa erottaisikin esim. yleinen tie. Tiekuntien yhdistämisellä voidaan tehostaa tienpitoa muodostamalla suurempia työkokonaisuuksia ja urakoita. Myös tiekuntien hallinto yksinkertaistuu.”*

Alueellinen yksityistietoimitus toteutettiin Kuusamossa ja Pyhäjärvellä. Kummassakin toi-mituksessa pääpaino oli tieoikeuskysymysten ratkaisemisessa, tieyksiköinnissä ja tiekuntien perustamisissa. Tiekuntien yhdistämistarpeita ei toimituksissa tullut esille.

Tiekuntien yhdistämisä laitettiin muutoin vireille Pyhäjärvellä ja Raahessa.

Tiekuntien laajamittaisesta yhdistämisestä ei näissä kohdekunnissa saatu kokemuksia, koska tarvetta yhdistämisille ei ilmennyt. Muutoin tiekuntien yhdistämisiä saatiin vireille odotettua enemmän.

### 3.1.6. Muiden isännöintijärjestelmien kehittäminen

*”Kohdekunnista ja –alueista riippuen voidaan kokeilla pientiestön tienpidon hoitamista kunnan tehtävänä. Tällaiseksi kunnaksi voisi valikoitua jokin jo nyt yksityisteitä hoitosopimuksilla ylläpitävä kunta. Erilaiset kyläyhdistykset ja kyläkehittämissuuskunnat voisivat myös ottaa vastuulleen kylän tiestön hoitamisen järjestämisen. Tieisännöintiin voi myöhemmässä vaiheessa syntyä yritystoimintaa. Jos valmiutta ilmenee jo hankkeen käynnistyessä, voidaan jollakin alueella kokeilla myös yksityistä mallia.”*

Kuusamossa kehitettiin alueurakan kautta kunnan roolia yksityisteiden tieisännöitsijänä. Kaupungin toimintamahdollisuudet paranivat, mutta ajateltua hankkeen laajennusta rinnakkaishankkeella koko kaupungin alueelle ei vielä saatu toteutettua.

Pyhäjärvellä kokeiltiin kyläyhdistyksen toimintaa tieisännöitsijänä. Kyläyhdistykseen perustettiin yksityistiejaos edistämään tiekuntien yhteistyötä. Ajatus ei saanut tiekunnissa kannatusta. Yksityistiejaos koettiin vieraaksi. Toisaalta kyläyhdistys ei voi ainakaan merkittävässä mitassa toimia pelkästään talkoopohjalla ilman rahallista korvausta.

Pyhäjärvellä laajennettiin hankkeen aikana siellä jo aiemmin ollutta yksityistä tieisännöitsijätoimintaa. Tieisännöitsijälle tuli hankkeen aikana lukuisia uusia asiakkaita. Hänellä on jo yli 20 asiakastiekuntaa.

Raahessa perustettiin koko kaupungin alueen kattava tietoisuuskunta, joka on valtakunnallistekin ainutlaatuinen tiekuntien yhteistyömuoto. Tietoisuuskunnan johdolla pidettiin useampiakin yhteistyöneuvotteluja. Raahessa käynnistettiin toimintaresurssien lisäämiseksi rinnakkaishanke, jolle palkattiin puolipäivätoiminen vetäjä. Rinnakkaishankkeen toiminta on käynnistynyt hyvin. Tietoisuuskunnasta voidaan jatkossa kehittää tieisäsuuskunta.

Muiden tieisännöintijärjestelmien kehittämistä koskevat tavoitteet täyttyivät erittäin hyvin. Kokemuksia saatiin useammanlaisesta toiminnasta. Erityisesti yksityinen tieisännöintitoiminta osoittautui toimivaksi ratkaisuksi. Sen osalta käynnistettiin hankkeen aloitteesta jopa valtakunnallinen koulutusohjelma.



*Tieisännöitsijä hallitsee vaativatkin tehtävät ja rakenteet.*

### 3.1.7. Tiekuntien yhteistyön kehittäminen

*”Niilläkin alueilla, joilla ei tehdä mitään suurempia järjestelyjä, on tienpitoa mahdollista olennaisestikin tehostaa kehittämällä tiekuntien yhteistyötä. Edellä on jo kuvattu mahdollisuuksia yhteisten urakoiden järjestämiseen. Sen lisäksi on mahdollista ryhtyä pitämään tiekuntien kokoukset yhteisinä ja kaikille avoimina tienpidon kehittämiskokouksina. Töiden ajoittaminen mahdollisimman samanaikaisiksi, osallistumisen ja talkootyön lisääminen, tieympäristön hoito sekä laatutason yhtenäistäminen ovat esimerkkejä uudeltaisesta kylälähtöisestä tienpidosta.”*

Kaikilla kohdealueilla kehitettiin laajempien isännöintiratkaisujen osana tiekuntien yhteistyötä. Yhteistyöneuvotteluja varten laadittiin yleisempäänkin käyttöön sopivia tiekuntayhteistyön kehittämisohjeita.

Hankkeella oli yllättävänkin paljon tiekuntakohtaisia vaikutuksia, vaikka toiminta ennen kaikkea tapahtui laajemmalla, kuntakohtaisella tieisännöintijärjestelmien kehittämisen tasolla. Tehdyssä kyselyssä peräti puolet tiekunnista sanoo tien kunnan parantuneen joko varsinaisen parantamishankkeen tai tiekuntien virinneen ja tehostuneen yhteistyön ansiosta.

Tiekuntien kokousten yhteensovittamistakin kokeiltiin Pyhäjärvellä. Kokemukset eivät olleet pelkästään myönteisiä, eikä tapaa välttämättä voi suositella ilman tiekuntien yhdistämissuunnitelmia ja –tavoitteita.

Tiekuntien yhteistyön kehittämistä koskevat tavoitteet täyttyivät odotusten mukaisesti.

### 3.1.8. Tiekuntien koulutus

*”Riippumatta toteutettavista ratkaisuista, järjestetään kohdekuntien ja –kylien tiekunnille yhteistä koulutusta heti hankkeen alusta lähtien. Alkuvaiheessa koulutuksella tähdätään myös hankkeen tavoitteisiin sitoutumisen parantamiseen. Koulutus on tiekuntalähtöistä, tiekuntien hallinnointiin, tienpidon rahoitusmahdollisuuksiin ja teiden kunnossapitoon liittyvää.”*

Tiekunnille järjestettiin vuosina 2001 ja 2002 kaksi vuosittaista koulutus- ja informaatiotilaisuutta. Vuonna 2003 tilaisuuksia oli vain yksi. Sen lisäksi kaikille tiekunnille varattiin mahdollisuus osallistua Suomen Tieyhdistyksen Alueellisille Yksityistiepäiville. Vuonna 2004 koulutustilaisuuksia ei järjestetty, mutta tiekunnille toimitettiin tiekuntien hallinnointiin, tienpidon rahoitusmahdollisuuksiin ja teiden kunnossapitoon liittyvää kirjallista materiaalia.

Raahen rinnakkaishankkeessa on vuoden 2004 aikana järjestetty useampiakin tiekuntien neuvottelutilaisuuksia. MATTI –hankeryhmä on tukenut tilaisuuksien järjestämistä.

Tiekuntien koulutusta koskevat tavoitteet täyttyivät odotusten mukaisesti.

### 3.2. Muut maakunnalliset toimenpiteet ja niiden vaikutukset

Kaikilta Pohjois-Pohjanmaan kyliltä pyydettiin keväällä 2001 arvioita kylän tieolojen kehittämistarpeista. Kysely lähetettiin noin 300 kyläkehittäjälle. Vastauksia saatiin 77. Kyselyllä samalla tiedotettiin MATTI –hankkeesta ja aktivoitiin kyliä omaehtoiseen kehittämistyöhön. Kaikille kiinnostuneille kylille lähetettiin hankkeen materiaalia.

Yksittäisistä MATTI –hankkeesta kehitettävistä toimenpiteistä herättivät maakunnan kylissä eniten kiinnostusta tiekuntien yhteistyön kehittäminen sekä erilaisten alue- ja yhteistyöurakoiden kehittäminen.

Hankkeen loppuvaiheessa laadittiin kuntia ja kyliä sekä tiekuntia varten vielä yksityisteiden kunnossapitoa ja kunnostusta käsittelevä koulutusaineisto, jota voidaan hyödyntää vastaavatyypisessä hanketoiminnassa sekä kuntien ja tiekuntien päivittäisessä tienpidossa.

Merkittävä uusi maakunnallinen ja jopa valtakunnallinen avaus tehtiin pientiehankkeiden rahoitukseen liittyen. Hankeryhmä laati vuonna 2002 yhteistyössä Pohjois-Pohjanmaan TE-keskuksen ja Oulun tiepiirin kanssa kriteeristön ja käsittelyprosessin, joita käyttäen voidaan rahoittaa maaseudun pientiestön kehittämishankkeita ALMA -ohjelman ja myöhemmin Taivoite 1 -ohjelman mukaisesti. Ensimmäiset pientiehankkeet saivat TE-keskukselta rahoituksen vuoden 2003 aikana.

MATTI –hankkeen maakunnallisessa sidosryhmäseminaarissa vuonna 2003 nousi esille tarve jatkaa ja laajentaa maakunnallista kehitystyötä uudella kehittämisohjelmalla. MATTI –hankkeen osapuolet osallistuivat kehittämisohjelman ja sen hankkeiden valmistelutyöhön.



*Myös pienteiden rahoitukseen luotiin uusia ratkaisuja.*

### 3.3. Valtakunnalliset toimenpiteet ja niiden vaikutukset

Hankkeen nimissä tehtiin esitys eduskunnalle ja liikenne- ja viestintäministeriölle yksityisteiden valtionavustusjärjestelmän kehittämistä. Valtionavustusmäärärahaa ei ole korotettu, mutta avustuksen käyttötarkoitusta on laajennettu osittain esityksen mukaisella tavalla siten, että määrärahaa voidaan käyttää tieisännöitsijöiden valtakunnalliseen koulutukseen.

Yksityisteiden rakenteellisen kunnan ja hoitotason säilyttäminen edellyttää jatkossakin valtion, kuntien ja tieosakkaiden yhteistä kolmikantaista rahoitusjärjestelmää. Valtion vuosittaisen kunnossapitoavustuksen tarve on hankkeen aikana tullut entistä selvemmin esille.

Suomen Tieyhdistyksen TIKO -tieisännöitsijäkoulutus käynnistyi pilottihankkeella Itä-Suomessa vuonna 2002. Valtakunnallinen koulutus käynnistyi vuonna 2004. Aloite koulutukseen on tullut MATTI -hankkeelta. Koulutuksen päärahoittajat ovat liikenne- ja viestintäministeriö ja maa- ja metsätalousministeriö. Tavoitteena on kouluttaa koko maahan 150-200 sivutoimista tieisännöitsijää.

Liikenne- ja viestintäministeriö teetti MATTI -hankkeen aloitteesta vertailuselvityksen yksityisteiden ja tiekuntien eri toimintamuodoista. Selvitys esiteltiin ministeriön seminaarissa syyskuussa 2003. Selvitystä ja hankkeen tuloksia muutoinkin tullaan käyttämään taustamateriaalina tulevassa yksityistielain uudistamisessa.

Hankkeen yleisaineistoa ja arviointi- ja kehitysryhmän seminaariaineistoa on hyödynnetty Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän neljännen maaseutupoliittisen ohjelman tieosuuden ja maaseutusopimusosuuden valmistelussa.

Tieliikelaitos laati hankkeen osana laajat ja seikkaperäiset yksityisteiden urakka-asiakirjat. Yksittäisiä tiekuntia ja niiden hankintoja varten laadittiin kevennetyt asiakirjaversiot. Asiakirjoja on tarkistettu maaliskuussa 2003.

Muissa maakunnissa ja muiden toimijoiden hankkeissa on käytetty hyväksi MATTI -hankkeessa kehitettyjä ratkaisuja ja aineistoa.

Hankkeen valtakunnallista tunnettavuutta kuvaa, että MATTI -hanke mainittiin useampana vuonna eduskunnan valtiovarainvaliokunnan mietinnössä. Myös liikenne- ja viestintäministeriön teiden tavoitteellista peruspalvelua määritellyt työryhmä viittaa MATTI -hankkeeseen mietinnössään.

### 3.4. Jatkuva tiedonvälitys

Maakunnan kuntiin ja kyliin kohdistuva tiedonvälitys hankkeen tuloksista tapahtuu jatkossa erityisesti Pohjois-Pohjanmaan liiton ja Pohjois-Pohjanmaan Kylät ry:n kautta. Suoraan tiekuntiin tapahtuvaa tiedottamista tehdään alueellisten koulutustilaisuuksien, valtakunnallisten tiedotuskanavien sekä tiepiirin tiedotteiden avulla.

Hankkeen alkuvaiheessa laadittu MATTI –kansio hankekortteineen ja vuosiraportteineen on edelleen käyttökelpoista materiaalia vastaavatyypisessä kehitystyössä ja käytännön toiminnassa. Myös laadituista hankinta-asiakirjoista on hyötyä kunnille ja tiekunnille. Aineisto on saatavissa myös hankkeen nettisivulta.

Hankkeen internetsivu on [www.tieyhdistys.fi](http://www.tieyhdistys.fi), josta on linkki MATTI -hankkeen sivulle. Sivuja ylläpidetään hankkeen jälkeen niin kauan kuin niillä oleva tieto on ajan tasaista.

### 3.5. Yhteenveto ja arviot

Hanke on saavuttanut hankesuunnitelmassa asetetut tavoitteet erittäin hyvin. Pientiestön ylläpitoon on kehitetty uusia tehokkaampia toimintatapoja. Hankkeeseen viitataan lähes kaikessa yksityistienpitoon liittyvässä kehitystyössä. Hankkeen tulokset ja kehitetyt menetelmät ovat siirrettävissä maakunnan muihin kuntiin ja myös muualle maahan.

Hankehakemuksessa ja tukipäätöksessä arvioitiin uusia työpaikkoja kokopäivätoimiseksi muutettuna syntyvän sekä ALMA –alueella että Tavoite 1 –alueella kaksi. Kussakin kohde-kunnassa ajateltiin syntyvän yhteensä laskien yksi tieisännöintiin liittyvä työpaikka. ALMA –alueella tavoite ei toteudu kuntamäärän muutoksen takia. Myöskään Tavoite 1 –alueella tavoite ei toteudu.

Hankkeella on kuitenkin kokonaisuutena huomattavasti suuremmat ja laajemmat suoranaiset ja välilliset vaikutukset yrittäjyyteen ja työllistävyyteen. Kuusamon alueurakka varmistaa paikallisten urakoitsijoiden ja –aliurakoitsijoiden työllisyyden. Pyhäjärvellä yksityisen tieisännöitsijän tehtävä- ja asiakaskunta on merkittävästi laajentunut. Useat perusparannus-hankkeet ovat lisänneet paikallisten koneyritysten ja tavarantoimittajien liikevaihtoa. Raahessa hanke on luonut rinnakkaishankkeen ja työllistänyt sen kautta hankevetäjän.

Hanke on ostopalvelujensa myötä työllistänyt jossain määrin myös mm. maanmittaustoimistoja, konsulttitoimistoja ja kirjapainoja.

Hankesuunnitelman mukaan maakunnan pientiestön tienpitojärjestelmän kehittämisen avulla on myös valtakunnallista kiinnostavuutta ja merkitystä. Hankkeen yhtenä tavoitteena on ollut siirrettävissä olevan kehittämisen prosessin luominen ja valtakunnallisen kehittämistyön käynnistäminen.

Hankkeen alkuunsaattama tieisännöitsijäkoulutus on jo tuottanut 22 sivutoimista tieisännöitsijää ja tulee tuottamaan heitä yhteensä 150-200.

Hallitusneuvos Kaisa Leena Välipirtti liikenne- ja viestintäministeriöstä esittää hankearviossaan 2.5.2004, että ”MATTI -hanke on tehnyt yksityisten teiden tienpitoon liittyviä asioita tunnetuiksi ja konkreettisiksi. Maaseututiestön kehittäminen on saanut huomiota valtakunnan tason poliittisessa päätöksenteossa. TIKO –koulutuksen kautta hankkeen vaikutukset leviävät yksityisteiden tienpitoon koko maan alueella.”

## 4. SUOSITUKSET JA ESITYKSET

Tämä raportti saatetaan eduskunnan liikennevaliokunnan ja valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston tiedoksi. Samalla tehdään perusteltu esitys yksityisteiden valtionavustusmäärärahojen lisäämisestä. Liikenne- ja viestintäministeriölle esitetään määrärahaesityksen lisäksi tieosuuskuntien ja muiden tieyhteenliittymien sisällyttämistä tulevaan uuteen yksityistielaikiin ja yksityisteiden valtionavustusjärjestelmään.

Liikenne- ja viestintäministeriön toivotaan jatkavan MATTI –hankkeen aikana käynnistynyttä valtakunnallisten toimijoiden seminaarien sarjaa, joissa laajalti ja monesta näkökulmasta on käsitelty pientieasioita.

Tiehallinnon toivotaan Kuusamon alueurakan kokemuksen perusteella jatkavan vastaavien alueurakoiden valmistelua muillakin hoitoalueilla. Tiehallinto valmistelee omia pienteitä koskevien tehtäviensä järjestämistä. Näihin kuuluvat mm. avustusasioden hoitaminen, yksityisteitä koskevien tietojen keruun ja rekisteröinnin kehittäminen sekä tiekuntien toiminnan ohjeistaminen ja neuvonnan järjestäminen. Tiehallinnon toivotaan tässä sisäisessä kehitystyössään ottavan huomioon hankkeessa esille tulleet tarpeet ja kehittämismahdollisuudet.

Maanmittauslaitokselle esitetään alueellisten yksityistietoimituksien edelleen kehittämistä niin, että toimituksissa voitaisiin säännönmukaisesti ottaa käsiteltäväksi myös tiekuntien määrään, yhteistoimintaan ja tieisännöintiin liittyvät kysymykset.

Raportti saatetaan myös maa- ja metsätalousministeriön, metsäkeskusten, maakuntien liittojen, Suomen Kuntaliiton ja Suomen Kylätoiminta ry:n tietoon, edelleen tiedotettavaksi sekä otettavaksi huomioon maaseudun, kylien ja pientieiden tienpidon kehittämistoiminnassa.

Suomen Tieyhdistys MATTI –hankkeessa toimineena konsulttina ottaa hankkeen tulokset huomioon yksityisteiden edunvalvontatyössään, muissa kehittämishankkeissaan, neuvontapalveluissaan, julkaisuissaan ja ennen kaikkea koulutustoiminnassaan.

Suoraan tiekuntiin kohdistuvaa Suomen Tieyhdistyksen omaa koulutusta ovat mm. Alueelliset Yksityistiepäivät sekä seutukunta- ja kuntakohtaiset tilauskoulutukset. Lisäksi yhdistys osallistuu muiden toimijoiden koulutustilaisuuksiin.

Valtakunnallinen tieisännöitsijäkoulutus TIKO on syntynyt MATTI –hankkeen ajatusten pohjalta, ja siinä luonnollisesti käsitellään ja esitellään kaikki keskeiset hankkeen tulokset. TIKO –koulutuksen rahoitus on periaatteessa sovittu vuosille 2004-2006, käytännön rahoituspäätökset tehdään vuosittain. Koulutuksen myöhemmästä jatkamisesta ja laajentamisesta päätetään erikseen.

Raportin tähän lukuun on koottu keskeiset MATTI –hankkeen suositukset käytännön kehittämistoiminnan ja uusien kehittämishankkeiden käynnistämiseksi ja toteuttamiseksi. Kehittämistyössä voidaan hyödyntää MATTI –hankkeessa kehitettyjä ratkaisuja ja menetelmiä sekä laadittua aineistoa.

Aineisto on hankkeen päättymisen jälkeen saatavissa Pohjois-Pohjanmaan liitosta ja myös Pohjois-Pohjanmaan kylien kotisivulta [www.ppkylat.fi](http://www.ppkylat.fi) sekä ainakin jonkin aikaa hankkeen kotisivulta [www.tieyhdistys.fi](http://www.tieyhdistys.fi). Keskeisintä tietoa on koottu tähän raporttiin, lisää tietoa on saatavissa myös hankeosapuolien edustajia haastatteleamalla.

#### 4.1. Maakunnallinen toiminta, seutukuntien ja kuntien rooli

Pohjois-Pohjanmaalla maakunnallisella tasolla vastaavan tyyppistä pientiestön kehittämistyötä jatkavat mm. Pohjois-Pohjanmaan liitto, Oulun tiepiiri ja Pohjois-Pohjanmaan metsäkeskus. Näihin kehittämishankkeisiin osallistuvat seutukunnat ja kunnat. Niillä on myös omia alueellisia kehittämishankkeitaan.

MATTI –hanke ehdottaa, että

- Pohjois-Pohjanmaan liitto, Oulun tiepiiri ja Pohjois-Pohjanmaan metsäkeskus täydennettynä muilla maakunnallisilla toimijoilla pitävät säännönmukaisesti – ei välttämättä määrämuotoisesti - yhteyttä maakunnan pientieasioiden kehittämiseksi. Alkuvaiheessa yhteydenpito tapahtuu maakunnallisten kehittämishankkeiden yhteydessä.
- Pohjois-Pohjanmaan liitto jatkaa käynnistettyä maakunnallisten pientiepäivien järjestämistä. Neuvottelupäivätyyppisistä pientiepäivistä muodostuu maakunnallisille sidosryhmille, seutukunnille, kunnille ja kyläkehittäjille tarkoitettu säännöllinen informaatio-kanava.
- Seutukunnat ja niiden eri tiimit käsittelevät MATTI –hankkeen raportti- ym. aineiston ja pyrkivät käynnistämään tai osallistumaan seudullisiin kehittämishankkeisiin. Teknisen hallinnon ja palvelutuotannon seudullisen kehittämistyön osana otetaan huomioon myös pientieiden hoito-, avustus- ja hallinnollisten tehtävien järjestäminen. Esimerkiksi seudun tielautakunnan toimitukset voitaisiin hoitaa yhteisessä seudullisessa tielautakunnassa. Seudullinen tielautakunta voisi huolehtia myös kuntien yksityistieavustuksien jakamisesta.
- Kunnat säilyttävät seudullisen toiminnan kehittämisen ohella tärkeän roolinsa pientieiden ylläpidossa. Myös kaikki kunnat käsittelevät MATTI –hankkeen raportti- ym. aineiston. Kuntien yksityistieverkon kehittämissuunnitelmia päivitetään. Hoitosopimusjärjestelmät säilytetään. Tiekuntien toiminnalle ja rahoitusosuudelle voidaan asettaa uusia ehtoja. Myös kuntien avustusjärjestelmiä kehitetään tiekuntien toimintaa ja yhteistyötä tukevaan suuntaan. Kylien ja tiekuntien kiinnostus ja aktiivisuus on erittäin tärkeää selvittää jo kehittämistoiminnan aloittamisvaiheessa.
- Seutukunnat ja kunnat järjestävät tiekunnille tarkoitettua koulutusta ja informoivat alueensa tiekuntia tarjolla olevasta koulutuksesta.

Muissa maakunnissa ja muissa kunnissa on toteutettu, käynnissä tai suunnitteilla vastaavaa kehittämistyötä ja vastaavia kehittämishankkeita. MATTI –hankkeen toimintaa ja tuloksia on esitelty jo usealle muulle toimijalle. Tiedonvälitystä jatketaan hankeosapuolien toimesta hankkeen päättymisen jälkeenkin.

#### 4.2. Kylien ja tiekuntien rooli ja mahdollisuudet

Pohjois-Pohjanmaan kyläohjelmassa 2004-2007 todetaan, että infrastruktuurin kehittäminen näkyy voimakkaasti kylätoiminnassa. Toimenpiteissä mainitaan mm. kunnossa oleva tiestö. Kyläohjelmassa asetetaan tavoitteeksi tiekuntien yhteistyön edistäminen sekä useamman tiekunnan kattavien tieisännöintijärjestelmien ja tieosuuskuntien muodostuminen.



Pohjois-Pohjanmaan kyläohjelmassa kylien pientiestön tason turvaamiseksi etsitään ja luodaan käytäntöjä, joilla kylien asukkaat itse osallistuvat suunnitteluun ja mahdollisuuksien mukaan käytännön kehittämistyöhön. Myös yhteistyön ja yhteishankintojen mahdollisuudet otetaan kyläohjelman mukaan käyttöön. Tässä työssä voidaan hyödyntää MATTI –hankkeen tuloksia.

MATTI –hanke ehdottaa ja toteaa, että

- Kyläyhdistykset ja vastaavat voivat toimia tieasioiden kehittämisen ja tiekuntien yhteistyön vetäjänä. MATTI –hankkeen kokemusten mukaan kyläyhdistys ei kuitenkaan yleensä sovi tiekuntien tieisännöitsijäksi.
- MATTI –hankkeen raportti toimitetaan maakunnan kaikkien kylien käyttöön. Kylissä järjestetään tiekuntien yhteistyöneuvotteluja hankkeessa laaditun materiaalin pohjalta. Koolle kutsujana toimii ainakin ensimmäisellä kerralla kyläyhdistys.
- Tiekuntia kannustetaan omaehtoiseen yhteistyön kehittämiseen. Tiekungille tiedotetaan suositeltavista yhteistoimintatavoista yleisen tiedottamisen, koulutustilaisuuksissa tapahtuvan informaation sekä kyläyhdistysten ja muiden toimijoiden järjestämien neuvottelutilaisuuksien lisäksi myös suoraan. Tämä voidaan hoitaa tiepiirin tai kuntien kautta. Valtakunnallinen yksityistielehti on myöhemmin myös käytettävissä.
- Kylien ja tiekuntien toimintamahdollisuudet pidetään aina esillä kaikissa muidenkin toimijoiden kehittämistyössä ja –hankkeissa sekä niiden yhteydessä toteutettavassa paikallisessa koulutuksessa ja informoinnissa.
- Aktiivisimmilla kylillä ja tiekungilla on mahdollisuus saada yhteenliittymiensä toimihenkilöille tai kyläyrittäjälle tieisännöitsijäkoulutusta maakunnallisten hankkeiden yhteydessä tai valtakunnallisessa tieisännöitsijäkoulutuksessa.
- Pohjois-Pohjanmaan kyläohjelman seurantaan ja tulevaan uusimiseen liittyen seurataan myös pientieasioiden kehittämistä ja kehittymistä kylissä ja tiekuntien piirissä. Pientieasiat voidaan pitää jatkuvasti esillä maakunnallisilla kyläpäivillä ja vastaavissa tilaisuuksissa.



*Hyväkuntoinen tie on asumisen ja elinkeinotoiminnan perusedellytys..*

## 5. HANKKEEN TOTEUTTAMINEN

### 5.1. Hankesuunnitelma, tavoitteet ja toimenpiteet

Maaseudun pientiestö koostuu Tiehallinnon vastuulla olevista yhdysteistä sekä tiekuntien ja tieosakkaiden vastuulla olevista yksityisteistä. Tämä tienpitovastuun jako luotiin 1950 ja 1960-luvuilla maatalousyhteiskunnan tarpeisiin ja olosuhteisiin. Yksityisteiden osakkaina oli pääasiassa maatiloja, joilla yleensä kaikilla oli kalustoa teiden kunnossapitotöiden tekemiseen. Yksityistielainsäädäntöön otettiin tähän perustuen ajatus tienjaon periaatteesta, jolloin jokainen tieosakas vastaa tietyn tienosan kunnossapidosta. Tämä järjestelmä ei kuitenkaan koskaan yleistynyt.

Suurin ongelma tällä pientiestöllä on rahoituksen riittämättömyys. Yhdysteillä peruseronhankkeisiin rahaa on käytettävissä rajallisesti. Yksityisteiden valtionavustukset on pääosin lakkautettu eikä kuntien taloustilanne ole mahdollistanut tämän rahoitusvajeen paikkaamista.

Pohjois-Pohjanmaalle on tyypillistä kuntien vahva rooli yksityistienpidossa. Lähes 40 % maakunnan tärkeimmistä, pysyvän asutuksen käyttämistä yksityisteistä on sopimusperusteisesti kuntien hoidossa. Kuntien taloustilanne heijastuu myös hoitosopimisjärjestelmään. Osassa kuntia on tienpito jopa siirretty takaisin tiekunnille.

Sekä tiekunnat että kunnat ovat joutuneet tinkimään raskaimmista ja kalleimmista tienpito-toimenpiteistä. Valitettavasti ne useimmiten ovat teiden rakenteellisen kunnan kannalta juuri tärkeimpiä töitä. Yksityisteistä on koko maassa hyväkuntoisia enää alle 30 %, kun hyväkuntoisten teiden osuus 1990-luvun alussa oli yli 70 %.

Tiekuntien itsensä hoidossa olevalla yksityistieverkolla tienpito on hajanaista. Yksittäisten tiekuntien vastuulla on yleensä vain muutaman kilometrin pituinen tieosuus. Hajanaisuus on monin paikoin jo johtanut urakoitsija- ja kalustovajeeseen. Muutaman kilometrin mittaiset urakat eivät ole kiinnostavia eivätkä mahdollista riittäviä kalustoinvestointeja.

Yksityistieverkolla ongelmaksi on alkanut muodostua myös tiekuntien vastuuhenkilöiden ikääntyminen ja tieosakkaiden kiinnostuksen puute.

Pohjois-Pohjanmaan liiton hallinnoima kylien työohjelma käynnistyi elokuussa 2000. Työohjelma toteuttaa Pohjois-Pohjanmaan kyläohjelmaa yhteistyössä kylien ja eri viranomaisten kanssa. Yksi työohjelman toimintamuodoista on erityisten kärkihankkeiden muodostaminen kyläohjelman laadinnassa tärkeimmiksi osoittautuneille aloille. Kylien pientiestö ja sen kunto oli yksi näitä keskeisiä kyläohjelman kysymyksiä.

Keskustelut eri tahojen kanssa johtivat hankevalmistelun käynnistämiseen lokakuussa 2000. Valmistelutyöstä vastasi Suomen Yksityistiepalvelu. Ensimmäinen neuvottelu asian tiimoilta pidettiin marraskuun alussa 2000. Rahoitushakemus jätettiin Pohjois-Pohjanmaan TE-keskukselle jo 21.12.2000.

Hankkeen pääasiallisin tavoite on maaseudun ja kylien vetovoimaisuuden ja kilpailukyvyyn parantaminen varmistamalla pienteiden kunnan säilyminen asumisen, yrittämisen ja metsäteollisuuden tarpeita vastaavalla tavalla. Tavoite saavutetaan luomalla pientiestön ylläpitoon

uusia, tehokkaampia toimintatapoja. Samalla hankkeella turvataan ja osin kehitetään maaseudun olevaa ja uutta yritystoimintaa.

Hankesuunnitelmassa hankkeen tavoitteiksi asetettiin

- uusia ennakkoluulottomia, kylien omaehtoisuuteen perustuvia tienpidon palveluratkaisuja
- tutkittuja ja testattuja, nykyisiä tehokkaampia pientiestön hallinnointi-, isännöinti-, hoito- ja rahoitusjärjestelmiä
- osaavampia, koulutettuja tienpitäjiä ja tienpitoyrittäjiä
- dokumentoitu ja siirrettävissä oleva kehittämisprosessi
- maakunnallisen ja valtakunnallisen kehittämistyön käynnistäminen

Hankkeen kokonaisaikataulu on ollut 1.1.2001-31.8.2004. Väliraportit laadittiin loppuvuodesta 2001, 2002 ja 2003. Hankkeen loppuraportti valmistui suunnitelman mukaisesti 31.8.2004 mennessä. Käytännön kokeilutoiminta ja sen jatkuva kehittäminen sekä osahankkeiden seuranta kestivät loppuvuodesta 2001 kevääseen 2004.

## 5.2. Hankeosapuolet, hankkeen kustannusarvio ja rahoitus

Hankkeen hakijana ja hallinnoijana on toiminut Pohjois-Pohjanmaan liitto. Hankeosapuolina ovat olleet Tiehallinnon Oulun tiepiiri, Tieliikelaitoksen Pohjois-Suomen tuotantoalue sekä asianomaiset kunnat, kylät ja tiekunnat.

Hankkeen konsultteina ovat toimineet Suomen Tiejyhdistys ja sen alikonsultti Suomen Yksityistiepalvelu. Ulkopuolisia palveluita on lisäksi ostettu mm. maanmittaustoimistoilta ja konsulttitoimistoilta.

Hankkeen kokonaiskustannukset ovat hankesuunnitelman mukaan noin 320 000 euroa. Hankkeen päärahoitus saatiin Pohjois-Pohjanmaan TE-keskukselta Pohjois-Pohjanmaan tavoite 1 –ohjelmasta ja ALMA-ohjelmasta (EMOTR), yhteensä noin 220 000 euroa. Muu rahoitus koostui Tiehallinnon rahoitusosuudesta noin 20 000 euroa, paikallisten hankeosapuolien omarahoituksesta noin 50 000 euroa, joka puolestaan koostui osapuolien omasta työpästä sekä Tieliikelaitoksen hankkeen hyväksi tehdystä noin 30 000 euron arvoisesta työstä.



*Tienpidon kehittäminen on koko maaseudun asia.*

### 5.3. Työn käynnistäminen kohdekunnissa ja -kylissä

Pohjois-Pohjanmaan TE-keskus ilmoitti maaliskuussa 2001, että hanke on hyväksytty ja se tullaan rahoittamaan. Lopullista rahoituspäätöstä odottamatta hanke päätettiin käynnistää 12.3.2001. Hankkeen ohjausryhmä piti järjestäytymiskokouksensa 4.4.2001. Lopullinen rahoituspäätös saatiin 3.5.2001.

Pohjois-Pohjanmaan liitto oli käymiensä neuvottelujen perusteella alustavasti valinnut hankkeen kohdekunnat – Kuusamo, Pyhäjärvi, Raahe ja Pyhäjoki - jo hankesuunnitteluvaiheessa. Hankkeen käynnistysvaiheessa huhtikuussa 2001 käytiin ensimmäinen kuntakierros tavoitteiden ja toimenpiteiden sekä kohdekylien valitsemiseksi. Toukokuussa 2001 järjestettiin toinen kierros, jossa mukana olivat myös kylien ja tiekuntien edustajat.

Kaikissa tilaisuuksissa oli havaittavissa sama ongelma. Kun ollaan käynnistämässä aivan uudenlaista toimintamallia, ei ole käytettävissä riittävästi käytännön esittelymateriaalia. Esittely tapahtuu pakostakin liian yleisellä tasolla. Osallistujien on vaikea hahmottaa uusien toimintatapojen sisältöä. Kun keskustelu tilaisuuksissa eteni ja saavutti yhteisymmärryksen tason, pidettiin hankkeen tavoitteita ja käytännön toimenpiteitä yleisesti onnistuneina. Toeuttamisongelmia todettiin, mutta niitä ei pidetty ylittämättöminä.

Kiinnostavimmalta hankkeesta tuntuvat kaikki mahdolliset taloudelliset hyödyt. Nykyisten rahoitusmahdollisuuksien täysimääräinen hyödyntäminen ja uusien rahoitusmahdollisuuksien etsiminen ovat tärkeitä. Kylien ja kyläyrittäjyyden kehittämisen näkökulma oli alkuvaiheessa vielä melko heikko.

Tiehallinnon edustajien kannustavat puheenvuorot olivat tärkeitä. Lisäksi Tieliikelaitoksen puheenvuoro satoi hankkeen hyvin käytäntöön. Uudenlaisia kuntoarvio- ja täsmäparantamistapoja on syytä päästä toteuttamaan kohdekyllillä. Paikallaan olisi ollut tilaisuuksissa käsitellä enemmän myös metsäteiden ja metsätalouden kannalta merkittävien muiden teiden rahoitusmahdollisuuksia. Nyt metsätiet jäivät hieman irralliseksi, vaikka niiden mukanaolo tarkasteltavassa tieverkossa on selvää.

Yksi havaittu ongelma liittyy päätöksentekoon. Tilaisuuksiin osallistuneista vain harva kylän tai tiekunnan edustaja saattoi sitovasti ilmoittaa osallistumisesta. Päätös on tehtävä kyläyhdistyksen tai –toimikunnan hallituksessa tai tiekunnassa vähintäänkin hoitokuntatasolla. Tästä syytä kaikissa tilaisuuksissa annettiin pari viikkoa lisäaikaa keskustelulle ja päätöksenteolle.

Kaikissa tilaisuuksissa ilmapiiri oli kriittinen, mikä tämänytyyppisissä hankkeissa on tyypillistä. Samalla ilmapiiri kuitenkin oli avoin ja kehittämishenkinen. Hankkeen kannalta kaikki kunnat ja suurin osa etukäteen esitetyistä kylistä ovat sopivia kohdealueita.

Tilaisuuksien perusteella kehitettäväksi toimintatavoiksi valikoituivat tieosuuskunnat, tieyhdytymät, kyläyhdistys tieisännöitsijänä, tieisännöinti yritystoimintana ja tavanomainen yhteisten urakoiden teettäminen. Kaikkiin näihin liittyy tiekuntien yhteistyön kehittäminen. Hankkeessa oli sovittu järjestettäväksi mahdollisimman laaja koulutus kylille, tiekunnille ja yrittäjille. Koulutus herätti runsaasti kiinnostusta varsinkin tiekunnissa.

Tiehallinnon hoitourakoiden ja kylätiestön urakoiden yhteensovittaminen on kokeiltavista asioista vaikein. Eniten mahdollisuuksia todettiin olevan siellä, missä suunnitteluun ja kil-

pailuttamiseen on vielä aikaa eli Kuusamossa. Yhteistyömahdollisuuksia on kaikilla alueilla tietenkin Tiehallinnon urakoita hoitavien urakoitsijoiden ja aliorakoitsijoiden kanssa.

Jokaiselle kohdekylälle laadittiin touko-kesäkuun 2001 aikana yksityiskohtaisen työohjelman runko. Sen jatkokehittäminen ja itse kehittämistyö olivat kylien ja niissä nimettyjen vastuuhenkilöiden vastuulla. Hankeryhmä on tukenut kehitystyötä.

Pyhäjoella ilmeni hankkeen käynnistysvaiheen jälkeen, etteivät kylien tiekunnat olleet riittävässä määrin kiinnostuneita osallistumaan hankkeeseen. Pyhäjoki korvattiinkin hankkeen ohjausryhmässä Pattijoella lisäperusteena yhdistyminen hankkeessa jo mukana olevan Raahen kanssa.

Kaikilta Pohjois-Pohjanmaan kyliltä pyydettiin keväällä 2001 arvioita kylän tieolojen kehittämistarpeista. Kysely lähetettiin noin 300 kyläkehittäjälle. Vastauksia saatiin 77. Eniten MATTI –hankkeessa kehitettävät toimenpiteet herättivät kiinnostusta Kalajoen ja Utajärven kylissä. Kaikille kiinnostuneille lähetettiin hankkeen materiaalia. Kohdealueita ei tuossa vaiheessa ollut tarpeen lisätä.

Hankkeen ohjausryhmässä keskusteltiin kesällä 2002 yhden uuden kylän mukaan ottamisesta Tavoite 1 -alueelta esimerkiksi Siikalatvan seutukunnasta. Hankeryhmä valmisti kriteerit hankkeen laajentamisesta uuteen kylään. Valinta edellyttää ennen kaikkea kylän omaa aktiivisuutta ja innostusta tieolojen kehittämiseen, tiekuntien ja tieosakkaiden laajaa sitoutumista hankkeeseen, tavoitteiden realistisuutta sekä käytännön kehittämistyön selkeää vastuutusta. Kohdekuntia ja -kyliä ei kuitenkaan missään vaiheessa lisätty. Valintakriteeristö siinänsä on käyttökelpoinen vastaavissa muissa hankkeissa.

Hankeryhmässä laadittiin kriteeristö myös aivan uusien MATTI -kylien valintaa varten. Hanketta ei kuitenkaan laajennettu, mutta hanke osallistui vastaavanlaisen kehitystyön käynnistämiseen mm. Ylivieskassa.



*Tienpito voi koostua pienistäkin jyväsistä.*

## 5.4. Kehittämistoimet Kuusamossa

Kuusamossa tavoitteeksi asetettiin alueurakoinnin kehittäminen, tiekuntien toiminnan tehostaminen sekä kyläkohtaiset tieosuuskunnat tai tieyhtymät Käylän, Vasaraperän ja Määttä-länvaaran kylissä.

Työ käynnistyi aloitusneuvottelulla kaupungin edustajien kanssa 6.4.2001. Ensimmäinen tilaisuus kylien ja tiekuntien edustajille pidettiin 10.5.2001. Kylien ja varsinkin tiekuntien sitoutumisessa oli alussa ongelmia. Kuusamon osalta todettiin kuitenkin mahdollisuudet kehittää uudenlaisia ratkaisuja hoitosopimuskuntia varten.

Kainuun-Koillismaan maanmittaustoimisto laati kohdetiekuntien ajantasaiset osakasluettelot. Informaatiotilaisuudessa kylille ja tiekunnille 18.10.2001 sovittiin, että teiden kuntokartoitus tehdään teillä, jotka ovat pitäneet kokouksensa helmikuun 2002 loppuun mennessä. Kaikki mukana olevat noin 20 tietä pitivät vähintäänkin hoitokunnan kokouksen. Teiden kuntokartoitukset tehtiin kesällä 2002.

Maanmittaustoimiston kanssa sovittiin alueellisen yksityistietoimituksen kehittämiseen liittyvästä pilottihankkeesta Vasaraperän kylässä.

Yhteisurakkaneuvottelut kaupungin ja Tiehallinnon kanssa käynnistettiin alkuvuonna 2003.

Kuusamossa suunniteltiin myös rinnakkaishanketta, jolla saataisiin lisäresursseja MATTI – hankkeessa esitettyjen ratkaisujen ulottamiseksi kaupungin koko yksityistieverkolle. Rinnakkaishankkeesta laadittiin hankesuunnitelmaluonnos, mutta rahoitushakemusta ei kuitenkaan jätetty.

## 5.5. Kehittämistoimet Pyhäjärvellä

Pyhäjärvellä tavoitteeksi asetettiin tiekuntien yhteistyön kehittäminen, kyläyhdistyksen toiminta tieisännöitsijänä Lamminahossa sekä tieisännöinti yksityisenä yritystoimintana Jokikylällä.

Työ käynnistyi aloitusneuvottelulla kaupungin edustajien kanssa 5.4.2001. Ensimmäinen tilaisuus kylien ja tiekuntien edustajille pidettiin 9.5.2001. Kylien ja tiekuntien sitoutumisessa ei todettu ongelmia. Kyläkohtaiset yhteistyöneuvottelut kylien vastuuhenkilöiden johdolla aloitettiin välittömästi.

Tieliikelaitos teki noin 30 mukana olevan tien kuntokartoitukset lokakuussa 2001. Niiden perusteella pidettiin informaatiotilaisuus kylille ja tiekunnille 17.10.2001. Tulokset olivat hyviä, tiekuntien käytännön yhteistyö käynnistyi hyvin. Yhteistyöneuvotteluja varten tuotettiin materiaalia, jonka perusteella myöhemmin laadittiin yleisempäänkin käyttöön tiekuntayhteistyön kehittämisohjeita (liite 2).

Lamminahon kyläyhdistykseen perustettiin yksityistiejaos. Sen käytännön toimintaa suunniteltiin yhdessä tiekuntien kanssa. Toiminta ei kuitenkaan koskaan käynnistynyt ajatellulla tavalla. Yhdistyksen ja sen yksityistiejaoksen vastuuhenkilöillä ei ollut resursseja tieisännöinnin hoitamiseen. Arviona voidaan todeta, ettei kyläyhdistysmalli ilman rahaa toimi; yh-

distys ei käytännössä voi toimia talkooperiaatteella eivätkä tiekunnat ole halukkaita maksamaan ainakaan yhdistystyyppiselle toimijalle.

Jokikylän alueella jo toimivalle kylän yksityiselle tieisännöitsijälle - tie-emännälle – tuli hankkeen aikana lukuisia uusia asiakkaita ja myös Lamminahon kylän alueelta. MATTI – hankkeen toiminnan päättyessä hänellä oli yli 20 asiakastiekuntaa.

Jokikylällä kokeiltiin myös tiekuntien yhteiskokouksia. Ne eivät saadun palautteen mukaan kuitenkaan toimi. Tiekuunnilla ja tieosakkailta ei juurikaan ole kiinnostusta edes saman kylän alueella toimivien naapuritiekuntien asioihin. Yhteiskokoukset voivat kuitenkin toimia askeleena tiekuntien yhdistämiseen.

Tieisännöitsijän aktiivisen toiminnan, kaupungin myötämielisen suhtautumisen ja panostuksen sekä tiepiirin nopean päätöksentekokyvyn ansiosta Pyhäjärvellä saatiin hankkeen aikana toteutettua kolme parantamishanketta. Sen lisäksi kaksi hanketta sai hankkeen aikana rahoituspäätöksen. Kaksi hanketta on suunnitteluvaiheessa.

Lamminahon kylässä toteutettiin alueellinen yksityistietoimitus, johon hanke rahallisesti myös osallistui.

## 5.6. Kehittämistoimet Raahessa

Raahessa tavoitteeksi asetettiin koko kaupungin kattava tieosuuskunta tai tieyhtymä ja sen avulla tiekuntien toiminnan tehostaminen.

Työ käynnistyi aloitusneuvottelulla kaupungin edustajien kanssa 5.4.2001. Ensimmäinen tilaisuus kylien ja tiekuntien edustajille pidettiin 3.5.2001. Kylien ja tiekuntien sitoutumisessa ei todettu suuria ongelmia.

Tieliikelaitos teki noin 25 mukana olevan tien kuntokartoituksen/parantamistarveselvityksen lokakuussa 2001. Sen perusteella pidettiin informaatiotilaisuus kylille ja tiekuunnille 31.10.2001. Tilaisuudessa perustettiin koko kaupungin alueen kattava tietuimikunta, joka on valtakunnallisestikin ainutlaatuinen tiekuntien yhteistyömuoto. Tietuimikunnan johdolla pidettiin useampiakin yhteistyöneuvotteluja.

Hanke laajentui kuntien yhdistymisen myötä myös Pattijoen puolelle. Pattijoen teiden kuntokartoitukset tehtiin kesällä 2002.

Raahessa suunniteltiin toimintaresurssien lisäämiseksi rinnakkaishanke – Kylätiet kuntoon – hanke. Sen ensimmäinen hankesuunnitelmaluonnos laadittiin jo huhtikuussa 2002. Hanke sai TE-keskuksen rahoituspäätöksen 27.10.2003. Hanke päättyy 31.12.2005, mutta sille on mahdollista hakea lisääaikaa 28.2.2006 saakka. Hankkeelle palkattiin vuoden 2004 alussa puolipäivätoiminen vetäjä. MATTI –hankkeen käytännön toiminta Raahessa päättyi uuden hankkeen myötä. Hankeryhmä on kuitenkin tukenut uutta hanketta erityisesti sen käynnistysvaiheessa.

MATTI –hankkeen aikana ei rinnakkaishankkeen käynnistymisen viivästymisen takia ehditty saada kovinkaan paljon kokemuksia hankevetäjällä täydennetyin tiekuntien muodostaman

tietoimikunnan toiminnasta ja tuloksista. Merkit kuitenkin ovat positiiviset. Rinnakkaishanke on lähtenyt hyvin käyntiin. Toimintamalli vaikuttaa onnistuneelta.

## 5.7. Koulutustilaisuudet ja neuvonta

Kohdekylien tiekunnille järjestettiin hankesuunnitelman mukaisesti vuosittain kaksi neuvottelu- ja koulutustilaisuutta. Niissä oli aina myös kuntien ja kyläyhdistysten edustus. Tilaisuuksien osallistujamäärät vaihtelivat 10-30 välillä.

Tilaisuuksissa esiteltiin tehtyjen kuntoinventointien tuloksia ja selvitettiin erilaisia parannushankkeiden ja kunnossapidon rahoitusmahdollisuuksia. Lisäksi tilaisuuksissa paneuduttiin tiekuntien yksityistielain mukaiseen toimintaan. Tiekuunnilla oli mahdollisuus saada vastauksia omiin yksityiskohtaisiin kysymyksiinsä paitsi tilaisuuksissa myös henkilökohtaisena neuvontana kirjallisesti, paikan päällä ja puhelimitse. Myös kylien vastuuhenkilöihin pidettiin yhteyttä kirjeitse ja puhelimitse.

Kaikille hankkeen tiekunnille varattiin lisäksi mahdollisuus osallistua Suomen Tieyhdistyksen Alueellisille Yksityistiepäiville helmikuussa 2003. MATTI –tiekuntien edustajia päiville osallistui 18 kpl.



*Kunnossapitoasioista puhuttaessa koulutuksessa korostetaan aina näkemäalueiden raivauksen tärkeyttä.*



## 5.8. Kyselyt

MATTI -kylien tiekunnille tehtiin lokakuussa 2002 välikysely hankkeen alkuvaiheen vaikutuksista. Kyselyvastausten mukaan eniten kehitystä oli siihen mennessä tapahtunut tiekuntien hallinnossa, hoitokuntien toiminnassa ja hankkeen toteuttaman säännöllisen koulutuksen kautta osaamisessa. Myös teiden kunnossa alkoi jo näkyä vaikutuksia toteutettujen ja suunnitteilla olevien perusparannushankkeiden sekä kunnossapitoyhteistyön kehittymisen kautta.

Kuntakohtaisesti vaikutukset tuossa vaiheessa erosivat odotetusti niin, että käytännön kunnossapitoyhteistyö ja parantamishankkeet painoutuivat Pyhäjärvellä. Kuusamossa näkyi eniten tiekuntien hallinnon tehostuminen. Raahessa näkyivät parhaiten hankkeen kuntokartoitusten esille nostamat perusparannustarpeet, joihin ryhdyttiin etsimään ratkaisuja.

Hankkeen loppuvaiheessa toukokuussa 2004 lähetettiin tiekunnille toinen kysely, jossa tiedusteltiin koko hankkeen aikaisia vaikutuksia. Kysymykset olivat konkreettisia – onko tietä parannettu, onko kunnossapito tehostunut, ovatko kustannukset laskeneet vai nousseet, onko tiekunnan hallinto tehostunut, jne.

Kokonaisuutena MATTI –hankkeella oli yllättävänkin paljon tiekuntakohtaisia vaikutuksia, vaikka toiminta ennen kaikkea tapahtui laajemmalla, kuntakohtaisella tieisännöintijärjestelmien kehittämisen tasolla. Peräti puolet tiekunnista sanoo tien kunnan parantuneen joko varsinaisen parantamishankkeen tai tiekuntien virinneen ja tehostuneen yhteistyön ansiosta. Tie kuntien kustannukset eivät vastausten mukaan kuitenkaan ole kasvaneet.

Alueellisten yksityistietoimituksien ansiosta jopa yli kolmannes tiekunnista on hankkeen aikana ollut osallisena jossakin yksityistietoimituksessa. Tie kuntien kokousmenettelyt ovat muuttuneet ja tehostuneet myös kolmanneksessa tiekuntia.

Kuusamossa tiekuntakohtaiset vaikutukset ovat vähäisimmät, koska Kuusamossa keskityttiin alueellisen yksityistietoimituksen ohella vain Tiehallinnon yhteistyöurakan valmisteluun. Vaikutukset tulevat myöhemmin. Kaksi seitsemästä tiekunnasta sanoo kuitenkin tien kunnan hankkeen ansiosta parantuneen. Tie kunnan näkökulmaa hankkeeseen kuvaa vastaus ”hyvä hanke, vähän toimenpiteitä”.

Pyhäjärvellä yli 60 % tiekunnista sanoo tien kunnan parantuneen. Pyhäjärvellä saatiinkin hankkeen aikana toteutettua valtionavustuksen turvin 3 hanketta. Samoin yli 60 % tiekunnista sanoo tiekuntien yhteistyön tehostuneen. Tieisännöintiin hankkeella on ollut vaikutus niissä tiekunnissa, jotka hankkeen aikana ovat siirtyneet talkootyötyyppisestä toiminnasta isännöintipalveluiden ostamiseen tai muutoin hyötyneet tieisännöitsijän toiminnasta alueella. Tällaisia tiekuntia on vastanneista yli 40 %.

Raahen vastauksissa näkyy jo osittain uuden rinnakkaishankkeen vaikutus. Parantamishankkeita ja toimituksia on saatu vireille ja kokousmenettelyjä tehostettu osin MATTI -hankkeen kuntokartoituksen ja koulutuksen kautta, osin uuden hankkeen käytännön toimenpiteiden kautta. Yhtä kaikki myös Raahessa tulokset ovat yllättävän myönteisiä. Lähes puolet tiekunnista sanoo tien kunnan parantuneen joko varsinaisen parantamishankkeen tai tiekuntien virinneen ja tehostuneen yhteistyön ansiosta. Tie kuntien oikeaan osuvaa turhautumista käytännön toimien odottamiseen kuvaa vastaus ”olisi pitänyt olla palkattu vetäjä alusta alkaen”.

## 5.9. Kuntoinventoinnit

Ensimmäiset teiden kuntokartoitukset ja parantamistarveselvitykset tehtiin alkusyksyn aikana Pyhäjärvellä ja Raahessa. Teiden parantamishankkeiden rahoitusmahdollisuuksista tehtiin suppea selvitys. Tämä aineisto esiteltiin kuntakohtaisissa tiekuntien neuvottelu/koulutustilaisuuksissa. Kartoitus ja rahoitusmahdollisuuksien selvittäminen osoittautuivat erityisen onnistuneiksi toimenpiteiksi.

Tiekuntien yhteistyölle ja erilaisille isännöintivaihtoehdoille syntyi konkreettinen pohja. Jatkossa vastaavanlaisten hankkeiden käynnistäminen on tämän aineiston pohjalta huomattavasti helpompaa kuin tämän hankkeen alkuvaiheessa.

MATTI -hankkeessa kuntoinventoinnin sisällönsuunnittelusta ja toteutuksesta vastasi Tie liikelaitoksen konsultointi. Kuntien kanssa sovitulta ja kartalle merkityltä tiestöltä inventoitiin teiden rakenteellisen kunnan puutteet. Inventointi perustui visuaaliseen havainnointiin. Käytännössä tien päällä oli liikkeellä tarkoitukseen varustetulla autolla kaksi inventoijaa.

Tiedot tallennettiin tiedonkeruujärjestelmään, ja puutekohtien paikannuksessa käytettiin gps-laitteistoa. Tiedot kerättiin Access-tietokantaan. Varajärjestelmänä kartoituksessa oli lomakepohjainen kirjaus ja tarkkuustrippimittari.

Inventoitavat tietolajit olivat pituus- ja poikkisuuntaiset kuivatuspuutteet, kulutuskerroksen paksuuspuutteet, maakivet ja tien muotopuutteet. Lisäksi inventoitiin päätien poikkirumpujen ja siltojen kunto. Päällystetyillä teillä inventoitiin myös päällysteen kunto.

Tulokset toimitettiin joko Access-tietokantana tai Excel-taulukkona. Havaitut puutteet esitettiin lisäksi kylittäisissä seinäkartoissa. Muutamasta tiestä tehtiin liitteenä 3 olevan esimerkin mukainen tiekohtainen esite.

## 5.10. Toimitukset

Hankesuunnitelman mukaisesti hankkeessa oli tarkoitus saada kokemuksia alueellisesta yksityistietoimituksesta. Toimituksessa voidaan käsitellä esim. yhden kylän alueen kaikkia yksityisteitä koskevat asiat samassa toimituksessa

Kuusamossa alueellinen yksityistietoimitus käynnistyi Vasaraperän kylässä kevättalvella 2002 esiselvityksen laatimisella. Toimituksen aloituskokous pidettiin 29.5.2002. Tarvittavat maastokäynnit ja -mittaukset suoritettiin kesän 2002 aikana. Järjestelysuunnitelma laadittiin talven 2002-03 aikana. Loppukokous pidettiin 14.5.2003. Toimituksessa ajantasaistettiin toimitusalueen kiinteistöjen tieoikeudet, perustettiin kuusi uutta tiekuntaa ja uusittiin yhden tien tieyksiköinti.

Kuusamon toimituksessa ei saavutettu kaikkia MATTI -hankkeen tavoitteita. Nykyisiä tiekuntia suurempia tienpitokokonaisuuksia ei toimituksessa edes suunniteltu perustettavan. Tärkeätä kuitenkin on, että tieoikeuskysymykset ja teiden hallinnointi nyt ovat ajan tasalla.

Pyhäjärvellä vastaavanlainen toimitus aloitettiin kesäkuussa 2003. Toimitusalueeseen kuului yli 10 tiekuntaa. Tiekuntien yhdistämisistä ei tässä toimituksessa toteutettu. Toimituksessa käsiteltiin tieoikeuskysymysten ohella yksi tien siirto ja perustettiin yksi uusi tiekunta.

Tieyksiköinnit tehtiin eri veloituksella. MATTI –hanke osallistui Pyhäjärven toimituksen kustannuksiin.

Alueellisten yksityistietoimitusten lisäksi maanmittaustoimistot ovat MATTI –hankkeen toimeksiannosta laatineet muutamia osakasluetteloja ja tehneet tiealuejärjityksiä Kuusamossa ja Pyhäjärvellä.

## 5.11. Kuusamon yhteisalueurakka

Yhtenä hankkeen alkuperäisenä tavoitteena oli saada aikaan yhteistyötä alueurakan tai muutoin yhteisten urakoiden muodossa myös yleisten teiden, katujen ja yksityisteiden tienpitäjien kesken. Tämän katsottiin parhaiten olevan mahdollista Kuusamossa, jossa Tiehallinnon hoitourakan valmistelu ja kilpailuttaminen oli aikataulutettu vuosille 2003-2004.

Kuusamon yhteisalueurakan valmistelu käynnistyi alkuvuodesta 2003 ja hankinta-asiakirjat valmistuivat pääosin vuoden 2003 aikana. Valmistelutyö on vaatinut mittavan työpanoksen Oulun tiepiirin ja Kuusamon kaupungin edustajilta. Työssä käytettiin ulkopuolista konsulttia. MATTI –hanke osallistui pienellä osuudella konsulttikustannuksiin.

Tiehallinnon osalta yhteisalueurakkaan kuuluvat yleisten teiden kesä- ja talvihoito, ylläpito- ja korvausinvestointeja sekä muita erillistehtäviä. Kuusamon kaupungin osalta urakkaan kuuluvat katujen ja yksityisteiden talvihoito. Kesähoitotöitä kaupunki ei voinut urakkaan sisällyttää talousarviosyistä ja toisaalta oman kaluston ja henkilöstön työllistämisen takia.

Urakka kilpailutettiin alkuvuonna 2004. Tarjouksia saatiin seitsemän. Tarjouskilpailun voitti kuusamolainen yritys Traktoriurakointi Velj. Määttä Ay. Molempien tilaajien eli tiepiirin ja kaupungin teiden hoidon kustannukset laskivat 10-15 % aikaisempaan verrattuna. Tiestön laatutason odotetaan olevan erityisesti talvihoidon osalta olevan aiempaa homogeenisempaa.

Tarjouspyyntöasiakirjat koettiin urakoitsijoiden taholta kohtuullisen selkeiksi, joskin parannettavaa niissä vielä on. Urakoitsijat toivovat urakan jatkossa kattavan myös kaikki kesähoitotyöt, koska ne urakoitsijan kannalta ovat tärkeitä koko vuoden resursseja tasaavia töitä.

Yleisiä teitä, yksityisteitä ja katuja koskeva yhteinen alueurakka on erittäin merkittävä uusi avaus koko tienpitojärjestelmässä. Urakkakokemuksia tullaan seuraamaan tarkasti niin Tiehallinnossa, kunnissa kuin tiekunnissakin.



*Hyvä talvihoito auttaa vaikkapa rallin järjestämisessä.*

## 5.12. Alma-rahoitus

Maaseudun pientiestön parantaminen on erityisesti mainittu tuettavana toimenpiteenä ALMA -ohjelmassa toimenpidetkokonaisuuden ”Kylien kunnostaminen ja kehittäminen sekä maaseutuperinnön suojeleminen ja säilyttäminen”.

Pohjois-Pohjanmaan Tavoite 1 -ohjelmassa todetaan, että ohjelman kaikilla toimintalinjoilla on mahdollista toteuttaa sellaisia infrastruktuurihankkeita, jotka tukevat elinkeinojen kehittymistä ja korkeatasoisen ympäristön aikaansaamista. Kylien osalta todetaan tarve erityisen huomion kiinnittämiseen kylien viihtyisyyteen ja palveluiden kehittämiseen.

MATTI -hankeryhmä laati vuonna 2002 yhteistyössä Pohjois-Pohjanmaan TE-keskuksen ja Oulun tiepiirin kanssa kriteeristön ja käsittelyprosessin, joita käyttäen voidaan rahoittaa maaseudun pientiestön kehittämishankkeita ALMA -ohjelman ja myöhemmin Tavoite 1 -ohjelman mukaisesti. Ensimmäiset pientiehankeet saivat TE-keskukselta rahoituksen vuoden 2003 aikana. Parantamishankkeiden on TE-keskuksen tulkinnan mukaan liityttävä jonkin kehittämishankkeen, tässä tapauksessa MATTI -hankkeen toteuttamiseen.

Lopullisessa päätöksenteossa ja sen valmistelussa käytetään niin yhteisessä hankearviointiprosessissa kuin viime kädessä TE-keskuksessa normaaleja kehittämis- ja investointihankkeiden rahoittamiseen liittyviä arviointi- ja päätöksentekokriteerejä.

Erityisesti pientiestön kehittämiseen ja parantamiseen liittyviksi hankearvioinnin erityiskriteereiksi määriteltiin:

- hanke parantaa asumisen ja yrittämisen olosuhteita ja lisää alueen vetovoimaisuutta; asukas-määrä, kesäasukkaiden määrä, yritysten määrä, kyläsuunnitelman tai muun vastaavan suunnitelman mukaiset määrälliset tavoitteet
- hankkeeseen on sitouduttu kylätasolla; kyläyhdistyksen, tiekuntien ja muiden osapuolien aiesopimus, pöytäkirja tai muu päätös
- hanke lisää alueen omaehtoista aktiivisuutta ja yhteistyötä; kuvaus uusista järjestelyistä ja yhteistyösopimuksista esim. viranomaisten kanssa
- hanke perustuu alueen tiestön kunnan riittävään inventointiin (vähintään Tiehallinnon Yksityisten teiden kunnossapito -ohjeen mukainen laaduntarkastus, parantamishankkeissa kantavuusmittaus) ja sen perusteella tehtyyn hankkeistukseen, alustaviin suunnitelmiin ja kustannusarvioihin; varsinainen hankekuvaus ja kustannusarvio
- hankkeen toteuttamiseen tarvittava muu rahoitus ja omarahoitus on järjestetty; rahoitusuunnitelma
- hankkeella on tarvittavat luvat ja/tai maanomistajien suostumukset; muu liiteaineisto
- hanke synnyttää uutta tienpitoon liittyvää yritystoimintaa tai parantaa olevan yritystoiminnan kilpailukykyä; kuvaus yritystoimintaan liittyvistä vaikutuksista
- hanke on innovatiivinen, uusia tienpitoon liittyviä toimintatapoja kehittävä; kuvaus uusista järjestelyistä
- hanke parantaa alueen luonnonympäristöä tai kulttuuriympäristöä tai hankkeella on muita positiivisia ympäristövaikutuksia; kuvaus vaikutuksista

### 5.13. Hankinta-asiakirjat

Tieliikelaitos laati hankkeen osana laajat ja seikkaperäiset yksityisteiden urakka-asiakirjat. Asiakirjat toimitettiin koekäyttöön kuntien vastuuhenkilöille kesäkuussa 2002. Yksittäisiä tiekuntia ja niiden hankintoja varten laadittiin kevennetyt asiakirjaversiot. Asiakirjoja on tarkistettu maaliskuussa 2003.

Asiakirjoja hyödynnettiin Kuusamon alueurakan valmistelussa. Lisäksi niitä käytettiin koulutusaineistona Suomen Tieyhdistyksen tieisännöitsijäkoulutuksessa.

Asiakirjat ovat toistaiseksi kaikkien saatavissa MATTI –hankkeen kotisivulla. Asiakirjojen päivittämisestä päätetään erikseen. Jos asiakirjat vanhenevat, ne poistetaan yleisestä jakelusta hankintavirheiden välttämiseksi.

### 5.14. Mallisäännöt

Hankeryhmä valmisteli hankkeen aikana mallisäännöt tiekuntien muodostamalle tieosuuskunnalle. Mallisääntöjä tarkennettiin yhteistyössä Pellervon Lakipalvelun kanssa keväällä 2004. Mallisäännöt pidetään myös toistaiseksi yleisessä jakelussa MATTI –hankkeen kotisivulla.

Mallisääntöjen lisäksi Pellervon Lakipalvelulta saatiin arvioita osuuskuntamuodon soveltuvuudesta tieisännöintiin ja tiekuntien toimintaan. Tieosuuskunta sopii hyvin tieisännöinnin ja tiekuntien organisoitumismuodoksi. Osuuskunta on lainsäädännössä tarkoitettu juuri sellaiseksi yhtiömuodoksi, jonka tarkoituksena on tuottaa jäsenpalveluita, tiekuntien tapauksessa teiden ylläpito- ja hallintopalveluita.

Tieosuuskunnan mallisäännöt muistioineen toimivat myös tausta-aineistona lähiaikoina käynnistytävälle yksityistielain uudistustyölle.

### 5.15. Tieisännöitsijäkoulutus

Yksi MATTI –hankkeen suunnittelun ja käynnistämisen yhteydessä syntyneitä tuloksia on erityisen valtakunnallisen tieisännöitsijäkoulutuksen järjestäminen. Sysäyksen tieisännöitsijöiden koulutuksen yksityiskohtaiseen suunnitteluun antoivat Suomen Tieyhdistyksen Alueelliset yksityistiepäivät keväällä 2001. MATTI –hankkeen tavoitteista päivillä keskusteltaessa vahvistui osallistujien ja järjestäjien käsitys ammattimaisen tieisännöinnin välttämättömyydestä. Erityisesti Itä-Suomessa väen monin paikoin vähetessä ja vanhetessa oli havaittavissa yhä paheneva puute tieasioista kiinnostuneista tieosakkaista.

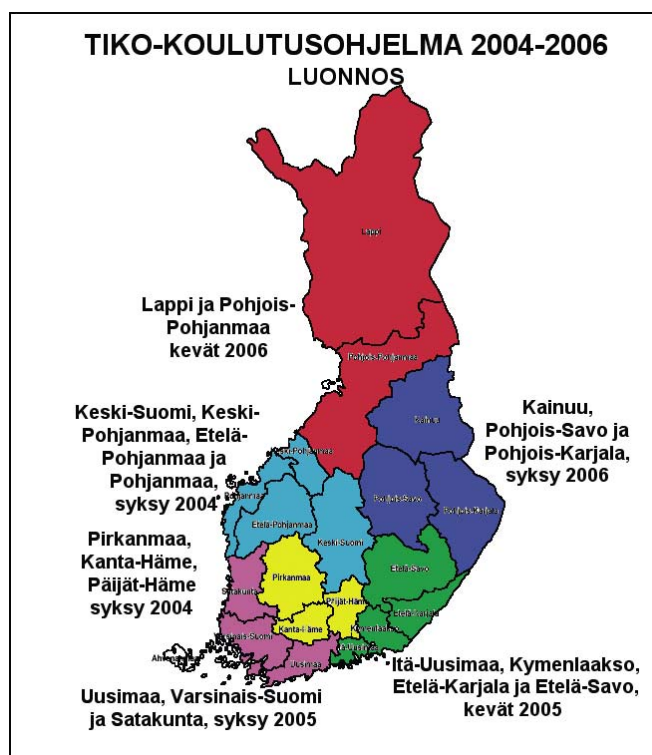
Suomen Tieyhdistys laati syksyllä 2001 hankesuunnitelman ja haki Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmältä rahoitusta tieisännöitsijöiden koulutusohjelman pilottihankkeeseen. Myönteinen rahoituspäätös saatiin huhtikuussa 2002. Rahoitukseen osallistuivat myös Savo-Karjalan tiepiiri, Kaakkois-Suomen tiepiiri, Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto, Pohjois-Savon liitto, Etelä-Savon maakuntaliitto ja Pohjois-Karjalan liitto.

TIKO –tieisännöitsijäkoulutuksen pilottihanke Itä-Suomessa em. maakuntien alueella käynnistyi elokuussa 2002. Varsinainen koulutus toteutettiin ajalla marraskuu 2002 – huhtikuu

2003. Hankkeen loppuraportti valmistui lokakuussa 2003. Koulutuksessa oli 22 henkilöä, joista valtaosa on aloittanut tämän sivuelinkeinon harjoittamisen. Enimmillään tieisännöitsijöillä on 30 asiakastiekuntaa.

Pilottihankkeen ja sen kokemusten pohjalle rakentuva valtakunnallinen tieisännöitsijöiden koulutusohjelma käynnistyy syksyllä 2004. Ohjelma kestää vuoteen 2006 saakka, ja siinä koulutetaan koko maahan noin 150-200 tieisännöitsijää. Koulutusohjelman päärahoittajat ovat maa- ja metsätalousministeriö sekä liikenne- ja viestintäministeriö ja Tiehallinto.

Pohjois-Pohjanmaalla valtakunnallinen tieisännöitsijäkoulutus on vuorossa suunnitelmien mukaan keväällä 2006. Sitä ennenkin saatetaan järjestää vastaaventyypistä koulutusta maakunnallisten kehittämishankkeiden osana.



*Tieisännöitsijäkoulutusta järjestetään koko maassa.*

## 5.16. Kehitys- ja arviointiryhmä

Hankkeen ohjausryhmä perusti jo marraskuussa 2001 hankkeelle erityisen kehitys- ja arviointiryhmän. Sen tarkoituksena oli arvioida ja analysoida maaseututiestön kehittämistarpeita ja –mahdollisuuksia tapahtuneen ja tulevan maaseudun kehityksen perusteella. Ryhmään kutsuttiin hallitusneuvos Kaisa Leena Välipirtti liikenne- ja viestintäministeriöstä, maaseutuneuvos Eero Uusitalo maa- ja metsätalousministeriöstä ja hankintajohtaja Markku Teppo Tiehallinnosta.

Kehitys- ja arviointiryhmä piti hankkeen aikana kaksi yhteisseminaaria hankkeen ohjausryhmän kanssa. Huhtikuussa 2002 pidetyn ensimmäisen seminaarin keskeisin tulos oli avaus uudenlaisten pientiestön parantamishankkeiden rahoitusmahdollisuuksien (ALMA) etsinnässä. Tämä johti edellä jo esitettyjen rahoituskriteereiden valmisteluun.

Toisessa seminaarissa huhtikuussa 2003 vauhditettiin Kuusamon alueurakan valmistelua. Myös ylimaakunnallista tai maakunnallisesta jatkohankkeesta esitettiin ensimmäiset kaavailut MATTI –hankkeessa saatujen kokemusten ja kehitettyjen ratkaisujen levittämiseksi laajemmalle.

Kehitys- ja arviointiryhmä teki hankkeen loppuvaiheessa kokonaisarvion hankkeen vaikutuksista. Arvion mukaan MATTI –hanke on paikallisen toimintansa ohella tehnyt yksityisteiden tienpitoon liittyviä asioita tunnetuiksi ja konkreettisiksi myös valtakunnallisella tasolla. Maaseututiestön kehittäminen on saanut huomiota myös poliittisessa päätöksenteossa. Mm. tieisännöitsijäkoulutuksen kautta hankkeen vaikutukset leviävät koko maahan.

### 5.17. Ohjausryhmä ja hankeryhmä

Hankkeen ohjausryhmään ovat kuuluneet:

- suunnittelujohtaja Tuomo Palokangas, Pohjois-Pohjanmaan liitto, puheenjohtaja
- kyläkoordinaattori Kaisa Uusioja, Pohjois-Pohjanmaan kylien työohjelma
- yritystutkija Kalevi Hiivala, myöhemmin ylitarkastaja Tiina Lämsä, Pohjois-Pohjanmaan TE-keskus
- esikuntapäällikkö Tuomo Kanniainen, myöhemmin liikenteen palvelupäällikkö Hannu Tolonen, Oulun tiepiiri
- asiakkuuspäällikkö Raimo Pelkonen, Tieliikelaitos
- toimitusjohtaja Jaakko Rahja, Suomen Tieyhdistys
- diplomi-insinööri Esko Hämäläinen, Suomen Yksityistiepalvelu, myöhemmin Suomen Tieyhdistys, sihteeri

Hankkeen ohjausryhmä kokoontui vuonna 2001 kolme kertaa ja vuosina 2002 – 2004 neljä kertaa kunakin vuonna.

Hankeryhmän muodostivat Uusioja, Rahja ja Hämäläinen. Hankeryhmä kokoontui neljä - viisi kertaa vuodessa toisaalta suunnittelemaan ja toteuttamaan hankkeen käytännön toimenpiteitä ja toisaalta valmistelemaan ohjausryhmän kokouksia.

### 5.18. Tiedottaminen

Hankkeen alkuvaiheessa huhti-toukokuussa 2001 koottiin hankkeen tavoitteet ja kehitettävät toimenpiteet erityiseksi MATTI –kansioksi, jonka liitteenä oli seitsemän hankekorttia. Kansiota käytettiin esittely- ja koulutusmateriaalina koko hankkeen ajan. Hankekortteja täydennettiin myöhemmin vielä kahdella uudella. Liitteenä 2 on esimerkki hankekorteista.

Hankkeen tilannekatsaus painettiin vuosiraportiksi maaliskuussa 2002 ja maaliskuussa 2003. Myös vuonna 2004 laadittiin vastaava raportti, mutta sitä ei painettu. raportteja käytettiin laajasti maakunnallisessa ja valtakunnallisessa tiedottamisessa.

Hanketta on esitelty mm. eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle ja liikenne- ja viestintäministeriölle. Hanketta on lisäksi esitelty useammassa alan seminaarissa ja tilaisuudessa, mm. kansainvälisillä Talvitiepäivillä keväällä 2002. Liikenne- ja viestintäministe-

riön seminaarissa MATTI –hanketta esiteltiin maaliskuussa 2003. Lisäksi hanketta on esitelty muiden maakuntien ja muiden toimijoiden edustajille, viimeksi Lapin Metsäkeskuksen väelle helmikuussa 2004.

Lehdistötiedotteita laadittiin erityisesti hankkeen alkuvaiheessa. Vuonna 2001 lähetettiin kolme yleistiedotetta, muina vuosina 1-2 tiedotetta. Tiedotteiden lisäksi laadittiin asiantuntija-artikkeleita tiealan lehtiin ja maaseudun kehittämisjulkaisuihin.

Hankkeen internetsivu on [www.tieyhdistys.fi](http://www.tieyhdistys.fi), josta on linkki MATTI -hankkeen sivulle. Sivuja ylläpidetään hankkeen jälkeen niin kauan kuin niillä oleva tieto on ajan tasaista.

## 5.19. Seminaarit

Hanke piti maakunnallisille sidosryhmille kesäkuussa 2001 erityisen MATTI -seminaarin. Hanke sai sidosryhmiltä merkittävää tukea. Seminaarissa keskusteltiin ja sovittiin erilaisista yhteistyömahdollisuuksista ja -muodoista hankkeen aikana.

Maakunnallisille sidosryhmille järjestettiin kesäkuussa 2003 uusi seminaari, jossa käynnistettiin koko maakuntaa koskevan pientien kehittämisyhdistyksen valmistelu.

Lähinnä kunnille tarkoitetut Pohjois-Pohjanmaan Pientiepäivät pidettiin huhtikuussa 2002. Seminaarissa oli yli 70 osallistujaa. Vastaavanlainen tilaisuus toukokuussa vuonna 2004 jouduttiin peruuttamaan yhteensattumien takia.

## 5.20. Esitykset

Hankkeen nimissä tehtiin jo kesällä 2001 eduskunnalle ja liikenne- ja viestintäministeriölle esitys yksityistien valtionavustusten lisäämisestä ja valtionavustusjärjestelmän kehittämisestä.

Erilaisista yksityistienpidon toimintamuodoista (osuuskunta, yhtiö, yhdistys, yhtymä, tiekunta) ja mahdollisesti tarvittavista lainsäädäntö- ja normimuutoksista tehtiin alustavaa tarkastelua. Liikenne- ja viestintäministeriölle tehtiin tammikuussa 2002 esitys selvityksen loppuunsaattamisesta konsultti- tai opinnäytetyönä. Ministeriö käynnistikin selvitystyön syksyllä 2002. Selvitystyö valmistui kesällä 2003 ja sen tuloksia esiteltiin liikenne- ja viestintäministeriön seminaarissa syyskuussa 2003. Selvitystä tullaan käyttämään taustamateriaalina tulevassa yksityistielain uudistamisessa.

Hankkeen valtakunnallista tunnettavuutta kuvaa, että MATTI -hanke mainittiin eduskunnan valtiovarainvaliokunnan mietinnössä vuosina 2002 ja 2003. Myös liikenne- ja viestintäministeriön teiden tavoitteellista peruspalvelua määritellyt työryhmä viittasi MATTI -hankkeeseen mietinnössään.

Hankkeen aineistoa yleensä ja arviointi- ja kehitysryhmän seminaariaineistoa on hyödynnetty Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän neljännen maaseutupoliittisen ohjelman tieosuuden ja maaseutusopimusosuuden valmistelussa.



## **LIITTEET**

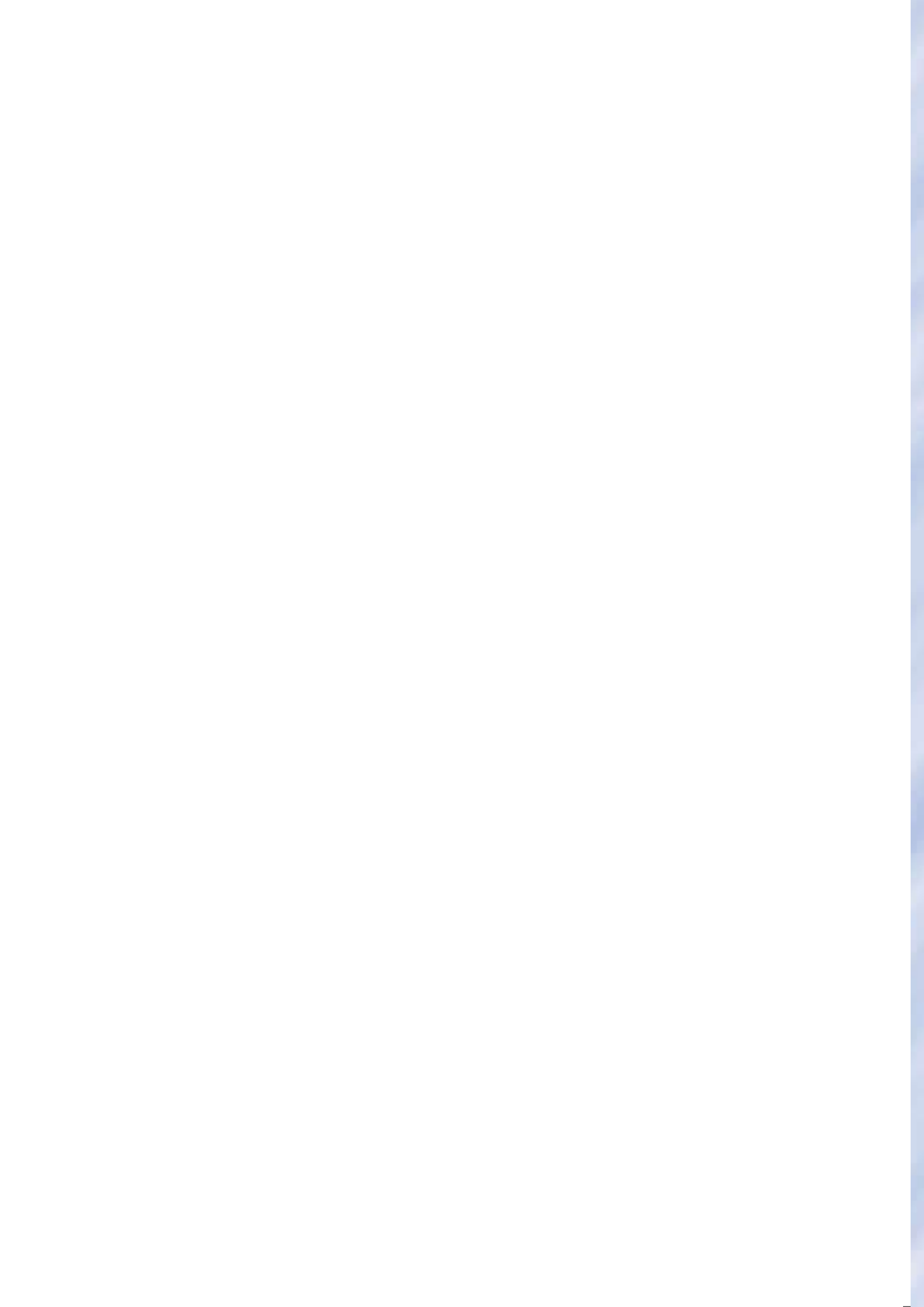
Yleistietoa maakunnan yksityisteistä, taulukko, liite 1

Esimerkki MATTI –kansion tietokorteista, liite 2

Esimerkki kuntokartoituksista, Haaralantie, Pyhäjärvi, liite 3

Pysyvän asutuksen käytössä olevat yksityistiet vuonna 2001  
Valtionavustuskelpoiset yksityistiet vuonna 2004

Vuosi	Tiekuntien hoitamat	Kunnan hoitamat	Kunnan hoitamat	Valtionapu- kelpoiset	Valtionapu- kelpoiset
	2001 km	2001 km	2001 %	2004 km	2004 kpl
Alavieska	118		0,0	43	13
Haapajärvi	259	290	52,8	110	46
Haapavesi	319		0,0	112	35
Hailuoto	42		0,0	18	11
Haukipudas	105	3	2,8	93	33
Ii	39	67	63,2	49	21
Kalajoki	220	9	3,9	103	29
Kempele	20	30	60,0	33	9
Kestilä	40	20	33,3	23	7
Kiiminki	46	99	68,3	73	18
Kuivaniemi	87		0,0	38	13
<b>Kuusamo</b>	<b>160</b>	<b>470</b>	<b>74,6</b>	<b>365</b>	<b>88</b>
Kärsämäki	83	8	8,8	37	18
Liminka	7	49	87,5	39	18
Lumijoki	25	70	73,7	56	19
Merijärvi	46		0,0	32	11
Muhos	22	85	79,4	73	28
Nivala	3	4	57,1	152	54
Oulainen	245	2	0,8	74	34
Oulu	111	111	50,0	19	8
Oulunsalo	61		0,0	24	9
Piippola	14	37	72,5	19	8
Pudasjärvi	220	350	61,4	306	67
Pulkkila	51	5	8,9	35	13
Pyhäjoki	132	1	0,8	43	14
<b>Pyhäjärvi</b>	<b>286</b>		<b>0,0</b>	<b>164</b>	<b>55</b>
Pyhäntä	47		0,0	28	7
<b>Raahe</b>	<b>155</b>	<b>84</b>	<b>35,1</b>	<b>82</b>	<b>40</b>
Rantsila	32	10	23,8	23	7
Reisjärvi	146		0,0	100	26
Ruukki	165		0,0	102	31
Sievi	126		0,0	66	23
Siikajoki	53	7	11,7	10	5
Taivalkoski	49	313	86,5	239	40
Tyrnävä	20	82	80,4	74	25
Utajärvi	150	85	36,2	78	23
Vihanti	31	99	76,2	79	27
Yli-Ii	27	52	65,8	37	13
Ylikiihiminki	29	110	79,1	101	25
Ylivieska	550	72	11,6	91	28
<b>Pohjois-Pohjanmaa</b>	<b>4341</b>	<b>2624</b>	<b>37,7</b>	<b>3242</b>	<b>999</b>



## TIEKUNTIEN YHTEISTYÖNEUVOTTELUT, ASIALISTA

1. Kokouksen avaus ja järjestäytyminen
2. Tiekuntien ja tienosien yhdistämistarpeet ja -mahdollisuudet
3. Tieisännöintiratkaisut; yhteiset hoitokunnat tai toimitsijamiehet, tieisännöintipalvelujen osto- ja muut järjestämismahdollisuudet (esim. kyläyrittäjä, kyläyhdistys)
4. Kylän/alueen yhteisen tieosuuskunnan/tieyhtymän perustaminen; tarpeet ja mahdollisuudet, jatkotoimenpiteet
5. Kylän/alueen yhteisen tietöimikunnan perustaminen; jäsenten ja varajäsenten valinta
6. Tiekuntien kokousten samanaikaistaminen, tarpeet ja mahdollisuudet, ajankohdasta sopiminen
7. Yhteiset kirja-, lomake-, koulutus- ym. hallinnolliset hankinnat
8. Yhteiset materiaali- ym. hankinnat (esim. sorastus, suola, aurausviitat, rumpuputket); laatu, määrät, kilpailuttaminen
9. Yhteiset urakat (esim. ojien kunnostus, höyläys, lanaus, pölynsidonta, auraus, hiekoitus); laatu, toimenpideajat, kilpailuttaminen, neuvottelut Tiehallinnon ja/tai sen urakoitsijan (esim. Tieliikelaitos) kanssa
10. Itse tehtävien töiden ajoittaminen; laatutason yhtenäistäminen, tieympäristön laadun parantaminen, yhteiset talkoot (esim. raivaus, niitto, aurausviitoitus)
11. Kylän/alueen tiestön parantamistarpeiden kartoitus, hankkeistus, avustushakemukset
12. Tiekuntien muut toiminta- ja yhteistyömahdollisuudet (esim. jätehuolto, pysäköintialueet, urakointi)
13. Yhteenvedo jatkotoimenpiteistä, aikataulu, vastuuhenkilöt
14. Seuraavan yhteistyöneuvottelun ajankohta
15. Kokouksen päättäminen

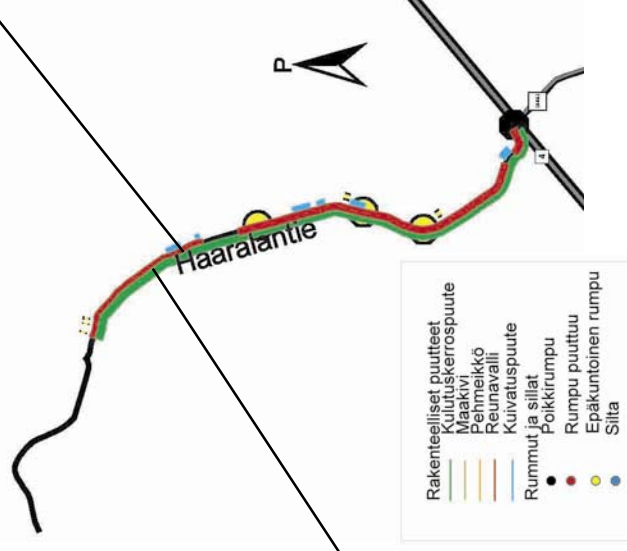


## Haaralan yksityinen tie

Haaralan tie on 2000 m pitkä, valtatieltä 4 länteen suuntautuva 4 m leveä sorapintainen pistotie. Tien vaikutusalueella on 4 pysyvää taloutta, 25 ha peltoa ja 500 ha metsää.

Pysyvän asutuksen aiheuttaman liikenteen lisäksi tiellä liikennöi raskasta linjaliikennettä 25 ajoneuvoa/vko.

Luonteeltaan tie on pysyvän asutuksen pääsytie, jonka kunnossapitoluokka on 3.



## PUUTTEET JA TOIMENPITEET

Kulutuskerrospuutteita esiintyy 1403 metrin matkalla, jotka tulee korjata sorastamalla. Reunavalleja, jotka tulee poistaa höyläämällä esiintyy 1275 metrin matkalla. Ojitus puutteita esiintyy 224 metrin matkalla. Poistettavia maakiviä Haaralantiellä on yhteensä 5 kpl. Maakivet ja reunavallit tulee poistaa ennen sorastusta.

Haaralantiellä on yhteensä 4 rumppua, joista kaksi on tukossa ja yksi liian pieni, joka on myös liian ylhäällä.

## **LISÄTIETOJA**

### **POHJOIS-POHJANMAAN LIITTO**

**Suunnittelujohtaja Tuomo Palokangas, puh. 08 3214 023, [tuomo.palokangas@pohjois-pohjanmaa.fi](mailto:tuomo.palokangas@pohjois-pohjanmaa.fi)  
Kyläkoordinaattori Kaisa Uusioja, puh. 08 3214 065, [kaisa.uusioja@pohjois-pohjanmaa.fi](mailto:kaisa.uusioja@pohjois-pohjanmaa.fi)**

### **SUOMEN TIEYHDISTYS**

**Toimitusjohtaja Jaakko Rahja, puh. 09 7001 0881, [jaakko.rahja@tieyhdistys.fi](mailto:jaakko.rahja@tieyhdistys.fi)  
Toimialajohtaja Esko Hämäläinen, puh. 09 7001 0883, [esko.hamalainen@tieyhdistys.fi](mailto:esko.hamalainen@tieyhdistys.fi)**



**Pohjois-Pohjanmaan liiton julkaisu B:31  
ISBN 952-9860-66-8 ISSN 1236-8393  
Oulu 2004**