

# Yksityisteiden valtionavustusten vaikuttavuus

Sonja Lang, Jenni Kujala,  
Kaisa-Liisa Tikka, Laura Kankaanpää

## Sisällys

I: JOHDANTO.....	2
1 Työn tausta ja tavoitteet .....	2
2 Aineisto ja menetelmät .....	3
3 Keskeiset käsitteet .....	3
4 Toimijat ja roolit .....	4
5 Yksityisteiden merkitys yhteiskunnalle.....	5
6 Yhteiskunnan avustukset yksityisteillä .....	6
7 Yksityistieavustukset talousarvioesityksissä v. 2013–2023 .....	13
8 Yksityisteitä ja avustuksia koskeva tietopohja .....	16
II: NYKYTILA-ANALYYSI .....	19
9 Yksityistieverkon nykytila .....	19
10 Myönnetyt avustukset yksityisteille 2012–2023.....	31
III: AVUSTUSTEN VAIKUTTAVUUS .....	37
11 Yksityisteiden valtionavustusten vaikuttavuus.....	37
IV: KRITTEERISTÖ.....	43
12 Määrärahojen alueellisen kohdistamisen kehittämistarve ja kriteerit .....	43
13 Vaihtoehtoiset mallit määrärahojen kohdentamiseen.....	45
IV: JOHTOPÄÄTÖKSET JA SUOSITUKSET.....	47
14 Riittävän rahoituksen turvaaminen.....	47
15 Johtopäätökset: Yksityisteiden tilannekuva Traficom in liikennejärjestelmäanalyysiin .....	48
16 Kehittämissesitykset .....	49
Liitteet .....	52

# I: JOHDANTO

## 1 Työn tausta ja tavoitteet

Yksityistiet ovat keskeinen osa Suomen tieverkkoa ja liikennejärjestelmää. Yksityisteiden varsilla asuu lähes miljoona suomalaista. Asumisen ohella yksityisteitä hyödynnetään mm. ammatinharjoittamiseen, harrastuksiin, virkistykseen sekä matkailuun. Useat teollisuuden toimialat (maa- ja metsätalous, rakentaminen, koneteollisuus, kauppa jne.) hankkivat raaka-aineensa yksityisteiden varsilta. Yksityisteillä on merkittävä rooli huoltovarmuuden varmistamisessa niin normaaliolosuhteissa kuin kriisitilanteissakin. Poliisi, pelastustoimi sekä puolustusvoimat tarvitsevat yksityisteitä, ja näitä pitkin päästään rakentamaan ja huoltamaan myös mm. sähkö- ja televerkoja. Uusiutuvaa energiaa ja biotaloutta korostava energia- ja ilmastopoliitiikka vahvistaa yksityisteiden roolia; esimerkiksi tuulivoimaa rakennetaan paljon yksityisteiden varsille.

Koko maan tie- ja katuverkosta yksityisteitä on noin 60 % (385 000 km). Yksityisteiden rakentamisesta ja ylläpidosta vastaavat tieosakkaat eli tiehen rasiteoikeuden saaneet kiinteistöt, sekä tahot, joilla on tiehen tieoikeus. Tieosakkaat voivat organisoitua tiekunnaksi, joka vastaa yksityistien hallinnosta ja tienpidon organisoinnista, tienpidon rahoitus mukaan lukien.

Valtio voi myöntää avustuksia yksityistien parantamiseen, ylläpitoon sekä yksityisteiden erityiskohteiden ylläpitoon (2018/1069, 3–6 §). Avustusta voidaan myöntää tienpidon lisäksi myös tiekuntien neuvontaan, opastukseen ja sitä tukevan materiaalin ja palveluiden tuottamiseen sekä yksityisteitä koskevaan kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöhön. Avustusta myönnetään valtionavustusmäärärahan puitteissa kuitenkin ensisijaisesti rakentamiseksi luettavaan yksityisteiden parantamiseen. Lisäksi kunnat voivat avustaa yksityisteiden tienpitoa haluamallaan tavalla. Valtionavustusten ylätasoin koordinoinnista ja alueellisesta kohdentamisesta vastaa Traficom, ja parannus- ja kunnostusavustusten käsittelystä alueilla ELY-keskukset. Lisäksi Traficom voi myöntää yksityistietoimintaan liittyviä yleisiä avustuksia.

Tämän työn tavoitteena on selvittää tiekunnille myönnettävien yksityisteiden valtionavustusten ja -tukien vaikuttavuutta alueellisine piirteineen sekä laatia vaihtoehtoisia malleja ja kriteeristöjä valtionavustusten kohdentamiseen paikkatieto- ja tilastotietoihin pohjautuen. Työssä tarkastellaan yksityisteitä, näiden siltoja sekä erityiskohteita kuten lauttoja ja talviteitä. Erityisesti tarkastelut kohdennetaan ELY-keskusten valtion talousarvioiden momentilta 31.10.31 Eräät avustukset / Yksityistieavustukset ja tiekuntien neuvonnasta aiheutuvat kulutusmenot myöntämien avustusten kohdentumiseen ja vaikuttavuuteen. Viime vuosina momentin budjetointi on vaihdellut n. 20–30 miljoonan euron välillä, ja toteutumien vaihtelun myötä siirtomäärärahoina vuosittain on voinut olla merkittävästi tätä enemmänkin avustuksia jaettavissa. Tulevaisuudessa avustuksiin käytettävissä olevat määrärahat ovat niukemmat ja avustustarve aikaisempaa suurempi, mikä johtaa kohteiden priorisointitarpeiden kasvuun.



Kuva 1. Yksityistie, Paltamon Uura 9/2023

## 2 Aineisto ja menetelmät

Työssä on analysoitu laaja-alaisesti yksityisteitä ja avustuskäytäntöjä koskevia asiakirjoja (lait, asetukset, ohjeet ja selvitykset) sekä eri tahojen tuottamia tilasto- ja paikkatietoaineistoja. Tilasto- ja paikkatietoaineistojen käsittelyssä ja analyysien automatisoinnissa on hyödynnetty QGIS-, FME- ja PowerBI-ohjelmistoja. Työn aikana toteutettiin kolme sähköistä kyselyä, jotka suunnattiin ELY-keskusten yksityistiehakemusten käsittelijöille, yksityistieisännöitsijöille sekä kuntien yksityistieavustusten käsittelijöille. Kyselyjen tulokset on esitetty raportin liitteenä 1. Lisäksi työn aikana pidettiin yksi työpaja ELY-keskusten yksityistieavustusten käsittelijöille.

## 3 Keskeiset käsitteet

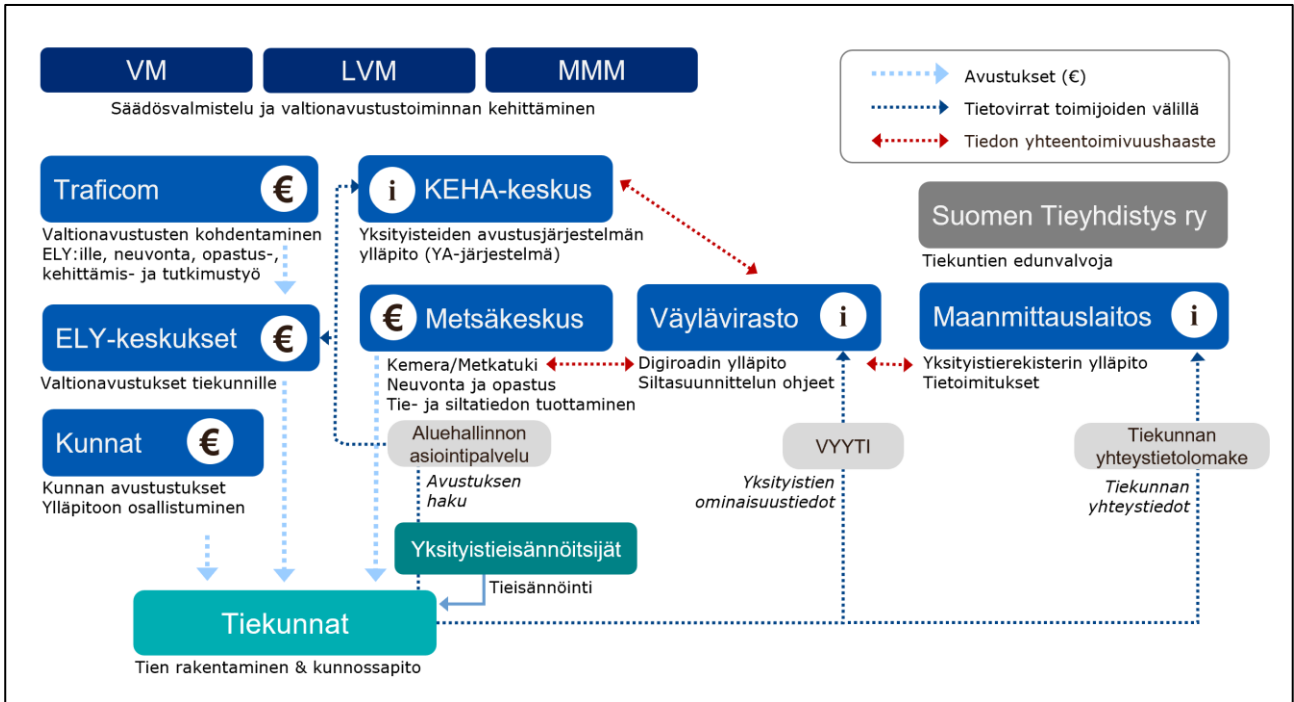
*Yksityistie* on maanomistajien varoilla rakennettu ja ylläpidetty tie ja se on pääsääntöisesti tarkoitettu vain *tieosakkaiden* omaan käyttöön. Tiehen yleisesti luetaan kuuluvaksi ajoradan lisäksi tien käyttämistä varten tarvittavat alueet kuten esimerkiksi piennar ja oja. Jalankulku ja pyöräily ovat jokamiehen oikeudella sallittua tien omistuksesta ja ylläpidosta riippumatta. Yksityistiet ovat tyypillisesti usean kiinteistön yhdessä omistamia ja myös niiden ylläpidosta vastataan yhdessä. Yksityistiet ovat yksityisomaisuutta, mutta niistä on suuri hyöty koko yhteiskunnalle. *Metsätiet* ovat teitä, jotka on tarkoitettu pääasiassa metsätalouden edellyttämiä kuljetuksia varten.

Kiinteistöjen omistajat voivat perustaa tiekunnan, jotta yhteisen tien hoitaminen olisi helpompaa. *Tiekunta* on tien hoitoa ja hallinnointia varten perustettu tieosakkaiden yhteisö. Tie kunta eli osakkaat yhdessä vastaavat tien ylläpidosta ja liikenneturvallisuudesta. Tie kunta järjestää kokouksia, joissa osakkaat päättävät asioista äänestämällä. Päätökset koskevat kaikkia tiekunnan jäseniä, niitäkin, jotka eivät ole kokouksissa läsnä. Päätöksen tulee kuitenkin kohdella kaikkia osakkaita tasapuolisesti. Tiekunnan jäsenyyden ja tieoikeuden saa yleensä, kun ostaa kiinteistön yksityistien varrelta. *Tieoikeus* tarkoittaa oikeutta kulkea omalle kiinteistölle muiden kiinteistöjen kautta. Myös muilla kuin kiinteistön omistajilla voi olla tieoikeus, esimerkiksi elinkeinoharjoittajilla tai kunnalla julkisen liikenteen järjestämistä varten. Kiinteistöjen omistajilla sekä muilla tieoikeuden haltijoilla on velvollisuus osallistua yhteisen tien ylläpidon kustannuksiin. Tieoikeudet merkitään nykyään Maanmittauslaitoksen ylläpitämään *yksitystierekisteriin* käyttöoikeusyksikköinä. *Tiemaksuja* käytetään tien hoitamiseen ja vaurioiden korjaamiseen.

Tiekunnat voivat hakea *avustuksia* yksityistien parantamiseen, jos tielle on perustettu tie kunta ja ajantasaiset tiedot on syötetty yksitystierekisteriin sekä tie- ja katuverkon tietojärjestelmään (Digiroad). Avustuksia tiekunnille voivat myöntää sekä valtio että kunnat.

*Tienpidoksi* luetaan sekä tien rakentaminen että kunnossapito. *Tien rakentaminen* on uuden tien rakentamista sekä olemassa olevan tien siirtämistä tai levittämistä ja muuta parantamista. Valtion yksityistieavustuksia myönnetään ensisijaisesti tien rakentamiseksi verrattavaan yksityistien parantamiseen. Käytännössä nämä toimenpiteet ovat esimerkiksi tien kuivatusta, kanta vuuden nostoa tai vaurioiden korjaamista. *Kunnossapidolla* viitataan toimenpiteisiin, joilla turvataan ensisijaisesti teiden päivittäinen liikennöitävyys ja luodaan edellytykset turvalliselle liikumiselle (esimerkiksi talvi- ja kesähoito).

## 4 Toimijat ja roolit



Kuva 2. Yksityisteiden tienpidon ja avustustoiminnan osapuolet ja niiden roolit. Punaisella nuoliviivalla kuvatuista yksityisteistä ja avustuksista koskevista tiedon yhteentoimivuushaasteista lisää luvussa 8.

Yksityisteistä ja niiden avustuksista vastaavat Suomessa useat eri toimijat. Ylätasolla säädosvalmistelusta ja valtionavustustoiminnan kehittämisestä vastaavat ministeriöt. *Liikenne- ja viestintävirasto Traficom*in vastuulla on kehittää ja edistää yksityistieasioiden hoitamista valtakunnallisesti. Traficom myös myöntää valtionavustusta tiekuntien neuvontaan ja opastukseen ja sitä tukevan materiaalin ja palveluiden tuottamiseen sekä yksityisteitä koskevaan kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöhön. *Väylävirasto* ylläpitää Digiroad-tietojärjestelmää sekä antaa ohjeita siltojen suunnitteluun ja rakentamiseen.

*ELY-keskukset* myöntävät harkinnanvaraista avustusta yksityisteiden tienpidon hankkeisiin sekä antavat tarvittaessa valtuutuksen kutsua tiekunnan kokouksen koolle. Osa ELY-keskuksista hoitaa oman vastualueensa lisäksi myös muiden ELY-keskusten liikenneasioita yksityistieavustukset mukaan lukien. Avustusten myöntämisen harkinnan lisäksi ELY-keskuksilla on myös teettämiskatehtävä, jolla ELY-keskus voi tehostaa yksityisteitä ryhtymään tarvittaviin tienpidon toimenpiteisiin (Yksityistielaki 23 §). *KEHA-keskus* vastaa ELY-keskusten yksityistiehankkeiden maksatuksista ja ylläpitää avustusjärjestelmää (YA-järjestelmä).

Valtionavustusten ohella yksityisteille avustuksia myöntävät Suomessa useimmat kunnat. *Kunnat* päättävät omalla alueellaan yksityisteiden tienpitoon liittyvistä avustuksista, avustuksen ehdoista, käytön valvonnasta sekä tien tukemisen tai kunnossapidon ottamisesta kokonaan tai osaksi kunnan suorittavaksi. Avustukset edellyttävät hallintopäätöstä perusteluineen.

*Maanmittauslaitos* ylläpitää yksityistierekisteriä ja tekee tietoimituksia.

*Metsäkeskus* voi myöntää Kemera-tukea (vuoden 2024 alusta Metka-tuki) metsätien rakentamiseen ja perusparantamiseen. Tukea voidaan myöntää yksityisteille, joiden metsätalouden kuljetusten osuus on uusilla teillä vähintään puolet ja perusparannuksessa vähintään 30 prosenttia tien käytöstä. Metsäkeskuksessa on viime vuosina ollut käynnissä mittava TIESIT-hanke, jossa on kartoitettu laajasti yksityisteiden ja niiden siltojen kuntoa sekä selvitetty energiapuuterminaalien tilannetta ja tarvetta. Kerätyn tiedon pohjalta kannustetaan tiekuntia teiden perusparannukseen ja kunnossapitoon. TIESIT-hankkeen ydintavoite on edistää toimivaa suomalaista puu- ja energiahuoltoa.

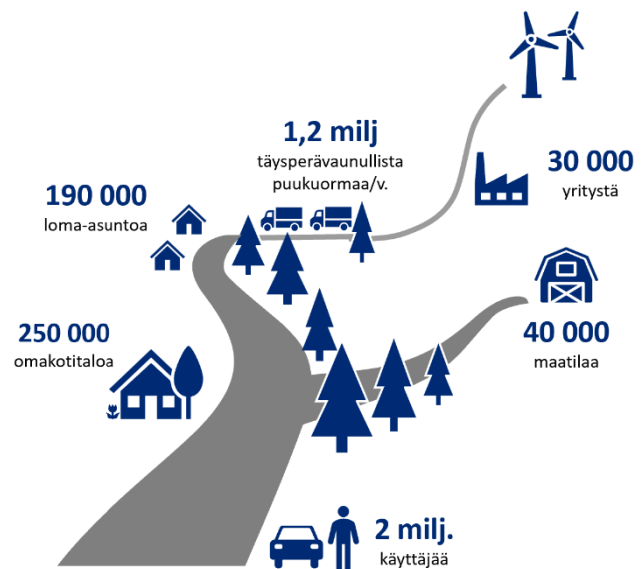
*Suomen Tieyhdistys* toimii yksityisteiden ja tiekuntien valtakunnallisena edunvalvojana, opastajana ja tieisännöitsijäkoulutuksen järjestäjänä (TIKO-koulutus). *Tieisännöitsijät* toimivat itsenäisinä yrittäjinä yksityistien asioiden asiantuntijoina ja toimitsijoina ja vastaavat itse palveluiden hinnoittelusta, sopimuksistaan ja sitoumuksistaan. Tieisännöitsijät tarjoavat tiekunnille erilaisia palveluja aina konsultoinnista ja perusparannusprojektien suunnittelu- ja organisointitöihin. Tie-kunnat valitsevat tieisännöitsijän ja määrittelevät tarvitsemansa palvelut.

## 5 Yksityisteiden merkitys yhteiskunnalle

Yksityistieverkko on välttämätön osa liikennejärjestelmää; se palvelee niin elinkeinoelämän kuin väestönkin liikkumis- ja kuljetustarpeita. Yksityisteiden merkitys on mittaamattoman suuri myös Suomen kansantaloudelle.

Yksityisteiden merkitys yhteiskunnalle -selvityksessä (WSP 2019) on selvitetty kattavasti yksityistieverkon merkitystä erilaisille yhteiskunnan toiminnoille. Selvityksen mukaan yksityistiet palvelevat mm.

- Vakituisen ja vapaa-ajan asumisen tarpeita
- Julkisten palvelujen järjestämistä
- Elinkeinoelämän edellytyksiä
- Logistisen kokonaisuuden toimivuutta
- Maaseudun elinvoimaisuutta sekä maaseudun ja kaupungin symbioosia
- Sähköntuotantoa ja huoltovarmuutta
- Kansallista energiapolitiikkaa



Kuva 3. Toiminnallisuuksia yksityisteiden varrella. Lähde: Yksityisteiden merkitys yhteiskunnalle 2019.

Suomessa yksityisteiden varsilla sijaitsee noin 250 000 omakotitaloa ja 190 000 loma-asuntoa. Yksityistieverkko palvelee näissä asuvien *asukkaiden päivittäisiä liikkumistarpeita*. Päivittäisten liikkumistarpeiden lisäksi yksityistiet mahdollistavat mm. *kiinteistö- ja jätehuollon sekä sosiaali- ja terveystalouden* kotiin tuomisen (esim. ikäihmisten palvelut), sekä toimivat *pelastusreitteinä*. Pysyvä asutus yksityisteiden varsilla on vähentynyt viimeisten vuosikymmenien aikana. Vapaa-ajan asutuksen määrä ja niillä vietettävä aika on sen sijaan lisääntynyt (erityisesti korona-aikana). Monipaikkaisen- ja mobiilijärjestelmien kasvun seurauksena yksityisteiden varsilla olevia vapaa-ajan asuntoja arvioidaan käytettävän jatkossakin selvästi aikaisempaa aktiivisemmin.

*Metsien virkistyskäyttö* ja erilaisten luontokohteiden kävijämäärät ovat kasvaneet koronapandemian seurauksena. Tämä on kasvattanut yksityisteiden liikennemääriä sekä kunnostustarpeita.

Suomen *sähköverkon huolto, jakelu ja sähkön tuotanto* eivät voi toimia ilman yksityisteitä. Viivytyksetön pääsy sähköverkon eri komponenteille, joista useat sijaitsevat yksityisteiden varsilla, on huoltovarmuuskriittistä. Lisäksi Suomen kantaverkon sähköasemista valtaosa sijaitsee yksityisteiden varrella. Sähköverkon toiminnan varmistamiseksi yksityisteiden olemassaolo it-sessään on elintärkeää. Ilman sähköä yhteiskunta lamaantuu.

Suuri osa *tuulivoimaloista* sijaitsee yksityisteiden varsilla; niiden huoltaminen ja rakentaminen edellyttävät yksityisteitä. Tuulivoiman rakentaminen edellyttää mahdollisuutta käyttää ja perusparantaa olemassa olevia teitä ja tehdä tarvittavat kulku- ja kuljetusväylät raskaille erikoiskuljetuksille. *Turve* on taas poikkeustilanteissa energiahuollon kannalta kriittinen polttoaine. Turpeen huoltovarmuusvarastot sijaitsevat yksityisteiden varrella ja niiden avulla yhteiskunnan kriittiset toiminnot saavat poikkeusoloissa virtaa.

Viime aikoina on pyritty edistämään yhdyskuntien teknisten verkostojen sijoittamista samaan tilaan, *ns. infrakäytäviin*. Tällaisia teknisiä verkostoja ovat sähkö- ja televerkot sekä vesi- ja

viemäriverkot. Sijoittamalla nämä verkostot samaan tilaan säästetään maa-alaa eikä tarvitse raivata ylimääräistä metsää jokaiselle verkostolle erikseen. Vuonna 2016 voimaan tullut yhteisrakentamislaki (2016/276) velvoittaa ottamaan rakennushankkeisiin televerkot mukaan teletojen lisäksi. Yksityistien kunnossapito on välttämätöntä, jotta yhteiskunnan toimivuuden kannalta tärkeät verkot voidaan kaikkina aikoina saavuttaa huolto- ja korjaustoimenpiteitä varten.

Yksityistiet ovat useille toimialoille *välttämätön osa raaka-aineiden hankintaa*. Muun muassa suurin osa rakentamiseen tarvittavista materiaaleista tulee yksityisteiden varsilta. Erityisesti kotimaan raakapuu- ja metsäpuukuljetukset ovat lisääntyneet viime vuosina Venäjän hyökkäyssodan seurauksena, mikä on lisännyt myös puukuljetusten määrää yksityisteillä. Noin 67 miljoonaa kuutiota, eli yli 90 % metsäteollisuuden puusta ajetaan yksityisteiden varrelta.

*Kaupungit ja niitä ympäröivät maaseudut ovat erittäin vahvassa symbioosissa toistensa kanssa. Kaupunkialueilla rakennetaan taloja ja infrastruktuuria kasvavan väestön tarpeisiin. Maa- ja kiiviaineksia, puuta ja elintarvikkeiden raaka-aineita haetaan maaseudun yksityisteiden varsilta. Kaupungissa syntyvää jätettä voidaan hyödyntää bioenergian raaka-aineena yksityisteiden varsilla sijaitsevilla energiantuotantolaitoksissa.*

Yksityisteiden perusrakennusten sekä siltojen ja erityiskohteiden merkitys ovat keskenään hieman erilaisia. Yksityisteiden perusrakennukset mahdollistavat sujuvan ja turvallisen liikkumisen. Silloilla ja lautoilla on esteenylittävän luonteensa vuoksi jossain määrin jopa kriittisempi rooli - niissä olevat vauriot tai liian pienet kantavuudet voivat johtaa vakaviin onnettomuuksiin. Silloilla ja suurilla rummuilla on vaikutusta myös *vesien virtauksiin*; oikeanlaisilla rakenteilla voidaan turvata esimerkiksi *vaelluskalojen elinympäristöjä*. Lautat ja talvitiet mahdollistavat mm. saariston *ympärivuotisen asumisen ja toiminnon*. Talviteillä on merkittävä rooli puunkorjauksessa, niillä voidaan turvata kuljetukset ilman pysyvän infran rakentamista ja säästää arvokasta ympäristöä esimerkiksi pohjoisilla erämaa-alueilla. *Pysyvää rakentamistarvetta vähentävät* myös vuosittain purettavat sillat, jotka rakennetaan kesäisin vedenlylyspaikkoihin, ja jotka puretaan ennen seuraavan kevään tulvia.

Viime vuosien aikana koronapandemia ja Venäjän hyökkäyssota ovat kasvattaneet yksityisteiden merkitystä. Korona on vaikuttanut erityisesti yksityisteiden varsilla olevien vapaa-ajan asuntojen käytön sekä luontomatkailun lisääntymiseen, Venäjän hyökkäyssota puunkuljetusvirtoihin ja huoltovarmuusasioiden painoarvon kasvuun sekä kunnossapitokustannusten nousuun.

## 6 Yhteiskunnan avustukset yksityisteillä

### 6.1 Yksityisteitä ja avustuksia koskevat lait

Yksityisteiden valtionavustustoimintaa ohjaa kansallinen lainsäädäntö, strategiat ja ohjeistukset, joista keskeisimmiksi on tunnistettu seuraavat:

- Yksityistielaki 560/2018
- Valtioneuvoston asetus yksityisteistä 1069/2018
- Valtioneuvoston asetus yksityisteistä annetun valtioneuvoston asetuksen (1069/2018) muuttamisesta (8.12.2022/1018)
- Valtionavustuslaki 688/2001
- Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä (23.6.2005/503)
- Maankäyttö ja rakennuslaki 5.2.1999/132
- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2021–2032 (Liikenne12)
- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VN 14.12.2017)
- Traficom in ohje yksityisavustuksista (Traficom/136002/03.04.03.06/2020)
- Traficom in ohjeen liite yksityistieavustuksista (Traficom/508437/03.04.03.00/2022)

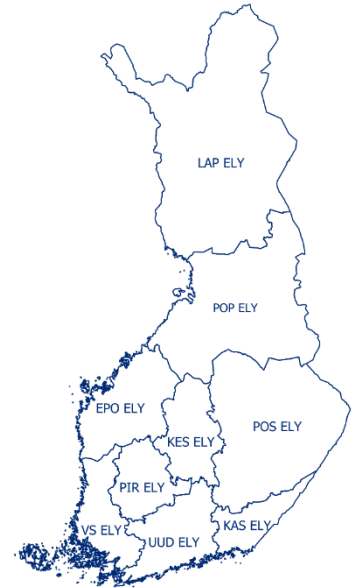
Yksityistien parantamiseen ja ylläpitoon voidaan hakea avustusta valtiolta ja kunnilta. Yksityistielaki (560/2018) ja asetus yksityisteistä (1069/2018) määräävät valtion ja kuntien yksityistieavustusten myöntämisestä ja siihen liittyvistä käytännöistä. Käytännössä kunnilla on lainsäädännön puitteissa melko vapaat keinot yksityisteiden avustuksiin, kunhan avustettavalle tielle



on perustettu tiekunta ja tien ajantasaiset tiedot ovat toimitettu yksityistierekisteriin sekä tie- ja katuverkon tietojärjestelmään Digiroadiin. Lisäksi *Metsäkeskus* myöntää tukea metsätieverkoston perusparannukseen, jota ohjasi vuoden 2023 loppuun saakka ns. Kemera-laki (2015/34) ja vuoden 2024 alusta laki metsätalouden määräaikaisesta kannustejärjestelmästä eli ns. Metka-laki (2023/71).

Kaikkia valtionavustuksia ja siihen liittyvää toimintaa ohjaa *Valtionavustuslaki (688/2001)*, jossa säädetään avustusten myöntämisen käytänteistä. Valtionavustusta voidaan myöntää, mikäli se palvelee yhteiskunnallisesti hyväksyttävää tarkoitusta, tukee asetettuja valtionavustuksen käyttötavoitteita, katsotaan tarpeelliseksi huomioiden muu julkinen tuki eikä aiheuta merkittäviä kilpailun vääristymiä Euroopan talousalueella. Yksityistieavustusten osalta valtionavustuksen myöntämisestä ja lakkauttamisesta päättää se toimivaltainen ELY-keskus, jonka toimialueella tie tai suurin osa siitä on. Käytännössä liikenneasioita hoitaa Suomessa yhdeksän ELY-keskustaa, osa hoitaa oman toimialueensa lisäksi muiden ELY-keskusten liikenne- ja yksityistieasioita. Valtioneuvosto päättää vuosittaisessa talousarviossa jaettavan avustuksen määrästä sekä myöntämisestä ohjaavista perusteista (Valtionavustuslaki 688/2001).

*Yksityistielais- ja asetuksessa* säädetään tarkemmin yksityisteiden valtionavustusten ehdoista, käytänteistä sekä tukimääristä. Lainsäädännössä on tapahtunut viimeisten vuosien aikana muutoksia avustuskelpoisissa kohteissa, tukimäärissä sekä erityisesti huomioitavissa kohteissa.



Kuva 4. ELY-keskusten liikennevastuualueet

Yksityisteiden valtionavustusta myönnetään valtion talousarvion määrärahan puitteissa 1) tiekunnallisten yksityisteiden tienpitoon, 2) tiekuntien neuvontaan ja opastukseen ja sitä tukevan materiaalin ja palveluiden tuottamiseen sekä 3) yksityisteitä koskevaan kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöhön. Edellytyksenä yksityisteiden tienpidon (rakentaminen ja kunnossapito) avustukseen on ajantasaiset tiedot yksityistierekisterissä sekä tie- ja katuverkon tietojärjestelmässä. Tienpidon avustusten osalta valtionavustusten myöntämisestä ja lakkauttamisesta päättää toimivaltainen ELY-keskus, jonka toimialueella tie tai suurin osa siitä on. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom päättää määrärahan kohdentamisesta eri ELY-keskuksille. Tie kuntien neuvontaan ja opastukseen sekä yksityisteitä koskevaan kehittämis- ja tutkimustyöhön liittyvistä avustuksista päättää suoraan Liikenne- ja viestintävirasto. (30.12.2019/1503, 83 §)

Tienpitoon liittyvissä avustuksissa avustus kohdennetaan ensisijaisesti rakentamiseksi luettavaan yksityisteiden parantamiseen (2018/1069, 3 §). Avustuksen enimmäismäärät vaihtelevat avustuskohteen tyyppin mukaan. Avustuksen enimmäismääriä nostettiin vuosille 2023–2025 väliaikaisella asetuksella (VN/10627/2022). Tavanomaisissa tien parantamiskohteissa valtionavustus on korkeintaan 70 % kokonaiskustannusarviosta, kun taas merkittävässä siltakohteissa sekä luonnonolosuhteiden aiheuttamissa yllättävissä korjauskohteissa valtionavustus on korkeintaan 85 %. Erityiskohteiden, eli talvitien, lauttapaikan tai vuosittain purettavaan siltaan voi saada valtion myöntämää yksityistieavustusta korkeintaan 80 % kokonaiskustannusarviosta.

Valtion lisäksi kunnilla on vapaus päättää yksityisteiden tienpitoon myönnettävistä avustuksista. Kunta voi myös päättää tien tekemisen tai kunnossapidon ottamisesta kokonaan tai osaksi kunnan järjestämää tienpitoa (Yksityistielaki 84 §). Kuntien avustuskäytännöt vaihtelevat keskenään suuresti ja niitä on tämän työn yhteydessä kartoitettu kuntakyselyn avulla (ks. liite 1).



Taulukko 1. Valtion ja kuntien avustukset tiekunnille (Yksityistielaki 560/2018)

83 § Valtionavustus	84 § Kunnan avustus
<p>Valtio voi myöntää talousarviossa tähän tarkoitukseen osoitetun määrärahan puitteissa avustusta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sellaisen <i>yksityistien tienpitoon</i>, jota koskevien asioiden hoitamista varten on perustettu tiekunta ja tiekuntaa ja yksityistietä koskevat tiedot yksityistierekisterissä sekä tie- ja katuverkon tietojärjestelmässä ovat ajantasaiset niin kuin 50 §:ssä edellytetään.</li> <li>• <i>tiekuntien neuvontaan, opastukseen ja sitä tukevan materiaalin ja palveluiden tuottamiseen</i></li> <li>• yksityisteitä koskevaan <i>kehittämisen-, suunnittelu- ja tutkimustyöhön</i>.</li> </ul> <p>Valtionavustuksen myöntämisestä ja lakkauttamisesta tienpitoon päättää se ELY-keskus, jonka toimialueella tie tai suurin osa siitä on. Valtionavustuksen myöntämisestä tiekuntien neuvontaan ja kehittäminen- ja tutkimustyöhön päättää Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Valtioneuvoston asetuksella voidaan tarvittaessa antaa tarkempia säännöksiä valtionavustusmäärärahan jaosta.</p>	<p>Kunnat voivat avustaa yksityisteitä halutesaan.</p> <p>Kunta päättää sen varoista yksityistien tienpitoon myönnettävistä avustuksista, avustuksen ehdoista ja käytön valvonnasta samoin kuin tien tekemisen tai kunnossapidon ottamisesta kokonaan tai osaksi kunnan suorittavaksi.</p> <p>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.</p>

Metsäkeskuksen myöntämä metsätieverkoston tukijärjestelmä muuttuu vuoden 2024 alusta. Aiempaa Kemera-tukea ohjaavan lain (23.1.2015/34) voimassaolo päättyy vuoden 2023 lopussa, ja jatkossa metsätieverkoston ylläpitoon voi hakea metsätalouden kannustejärjestelmätukea (ns. Metka-tukea). Metka-tukea voidaan myöntää jatkossa tiekuntien lisäksi myös yksityisten kiinteistöjen teiden perusparannukseen. Metka-tuki tulee jatkossa asettamaan vaatimuksen tavoitekantavuudelle sekä kalojen vaellusesteiden purkamiselle.

## 6.2 Liikennejärjestelmää ja maankäyttöä koskevat lait

Yksityistielaisissa, -asetuksissa sekä valtionavustuslaissa kirjattujen yleisten avustusehtojen lisäksi valtionavustustoimintaa ohjaa liikenteeseen ja maankäyttöön liittyvät lakiin kirjatut tavoitteet sekä strategiset dokumentit. Lainsäädännössä olevista yksityisteihin liittyvistä tavoitteista merkittävimmät kirjaukset löytyvät laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä (2005:503, 15 a §) sekä maankäyttö- ja rakennuslaista (5.2.1999/132, 4a § ja 5 §).

Liikennejärjestelmän ja alueidenkäytön suunnittelun tavoitteet ovat tiivisti yhteydessä toisiinsa ja monelta osin päällekkäisiä. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulisi pyrkiä toimivaan, turvalliseen ja kestäväan liikennejärjestelmään, joka ottaa huomioon monipuoliset tarpeet ja ympäristövaikutukset (2005:503, 15a §). Alueidenkäytönsuunnittelussa pyritään luomaan turvallisia, mutta myös terveellisiä ja viihtyisiä elinympäristöjä huomioiden asumisen ja eri toimintojen yhteentoimivuus (MRL 4a ja 5 §). Suunnittelua tulisi edistää kestävästi niin ympäristön, väestön kuin myös talouden ja elinkeinoelämän näkökulmasta. Alueidenkäytön suunnittelussa tavoitteena on myös turvata maanpuolustuksen, rajaturvallisuuden, väestönsuojelun sekä huoltovarmuuden edellyttämiä kehittämistarpeita.

Taulukko 2. Liikennejärjestelmää ja maankäytön kehittämistä koskevat lait.

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä (2005:503, 15 a §)	Maankäyttö- ja rakennuslaki (4a § ja 5§)
<p>Liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on edistää toimivaa, turvallista ja kestävästä liikennejärjestelmästä ottamalla erityisesti huomioon:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) liikenteen, maankäytön, palvelurakenteen ja elinkeinotoiminnan vuorovaikutus ja toimintojen synnyttämä nykyinen ja tuleva liikennetarve</li> <li>2) eri ihmisryhmien liikkumistarpeet ja matkaketjujen toimivuus</li> <li>3) elinkeinoelämän kuljetustarpeet ja kuljetusketjujen toimivuus</li> <li>4) liikenteen turvallisuus</li> <li>5) liikenteen ympäristöhaittojen ennalta ehkäiseminen ja vähentäminen</li> <li>6) liikennejärjestelmän energiatehokkuus;</li> <li>7) tiedon ja digitalisaation hyödyntämismahdollisuudet</li> <li>8) yksityiset ja markkinaehtoiset liikkumispalvelut sekä liikenne- ja kuljetuspalvelut</li> <li>9) julkisten ja julkisesti rahoitettujen liikkumispalvelujen sekä liikenne- ja kuljetuspalvelujen kehittämis- ja rahoitustarpeet</li> <li>10) liikenneverkkojen ja niiden solmukohtien kehittämistarpeet ja rahoitus.</li> </ol>	<p>Alueidenkäytön suunnittelussa on turvattava maanpuolustuksen, rajaturvallisuuden ja rajavalvonnan, väestönsuojelun sekä huoltovarmuuden edellyttämät kehittämistarpeet ja varmistettava, ettei niistä vastaavien tahojen toimintamahdollisuuksia heikennetä.</p> <p>Alueiden käytön suunnittelun tavoitteena on vuorovaikutteiseen suunnitteluun ja riittävään vaikutusten arviointiin perustuen edistää:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) turvallisen, terveellisen, viihtyisän, sosiaalisesti toimivan ja eri väestöryhmien, kuten lasten, vanhusten ja vammaisten, tarpeet tyydyttävän elin- ja toimintaympäristön luomista</li> <li>2) yhdyskuntarakenteen &amp; alueidenkäytön taloudellisuutta ja riittävän asuntotuotannon edellytyksiä</li> <li>3) rakennetun ympäristön kauneutta ja kulttuuriarvojen vaalimista</li> <li>4) luonnon monimuotoisuuden ja muiden luonnonarvojen säilymistä</li> <li>5) ympäristönsuojelua ja -haittojen ehkäisemistä</li> <li>6) luonnonvarojen säästeliästä käyttöä</li> <li>7) yhdyskuntien toimivuutta ja hyvää rakentamista</li> <li>8) yhdyskuntarakentamisen taloudellisuutta</li> <li>9) elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja toimivan kilpailun kehittymistä</li> <li>10) palvelujen saatavuutta</li> <li>11) liikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä sekä erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä.</li> </ol>

### 6.3 Yksityisteitä koskevat strategiset linjaukset

Yksityistieverkko muodostaa olennaisen osan liikennejärjestelmästä, jonka kehittämistä ohjaa kansallisella tasolla *Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne12)*. Liikenne 12:n keskeisenä tavoitteena on liikennejärjestelmän saavutettavuuden, kestävyys ja tehokkuuden edistäminen. Saavutettavuutta koskevissa tavoitteissa korostuvat elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta tärkeiden yhteyksien säilyttäminen sekä tieverkon laajuuden turvaaminen nykyisellään. Matkojen ja kuljetusten palvelutason osalta keskeisinä tavoitteina on edistää kaikkien väestöryhmien ja yritysten tyytyväisyyttä liikennejärjestelmään, turvata eri väestöryhmien liikkumismahdollisuudet, kehittää liikenteen solmukohtia, matkaketjujen toimivuutta ja kestävästä yhdyskuntarakennetta. Kuljetusten tehokkuus, päästövähennykset sekä tieliikenteen turvallisuuden parantaminen nousevat myös vahvasti esille.

Taulukko 3. Yksityistieverkkoa koskevat keskeiset nostot Liikenne12-suunnitelmasta. Lähde: Liikenne12

<b>Liikenne 12: Yksityistieverkkoon liittyvät keskeiset linjaukset ja nostot</b>
<p><b>Saavutettavuus</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Väyläverkon palvelutaso sovitetaan erityisesti elinkeinoelämän, työssäkäynnin ja liikennepalveluiden tarpeisiin. Tieliikenteen turvallisuutta parannetaan.</li> <li>• Turvataan tieverkon laajuus nykyisellään asumisen tarpeisiin vastaamiseksi. Huomioidaan myös sisävesi- ja saaristoliikenteen mahdollisuudet.</li> <li>• Asumisen ja elinkeinoelämän tarpeisiin vastataan vähentämällä korjausvelkaa ja huolehtimalla riittävästä hoidon tasosta myös alemman tieverkolla. Palvelutasoa voidaan liikennetarpeen vähentyessä myös laskea.</li> <li>• Säilytetään elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta tärkeät yhteydet alueelta maakuntakeskuksiin ja muihin tärkeisiin keskuksiin.</li> <li>• Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuudet turvataan sosiaalisen kestävyyden takaamiseksi.</li> <li>• Liikenneverkko tukee ja edistää kestävästä yhdyskuntarakennetta.</li> </ul> <p><b>Kestävyys</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Edistetään kestäviä liikkumismuotoja monipuolisella keinovalikoimalla.</li> <li>• Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn ja muiden kestävien liikkumismuotojen osuus kasvaa.</li> </ul> <p><b>Tehokkuus</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Liikenneverkon korjausvelkaa lyhennetään kustannustehokkaasti kysynnän mukaan</li> <li>• Nykyisen liikenneverkon hyödyntäminen maksimoidaan ja puutteiden korjaamiseksi toteutetaan tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä.</li> <li>• Uudet liikenneinvestoinnit edistävät kestävästä liikennettä ja yhteiskunnalliset hyödyt ovat suurempia kuin investointikustannukset.</li> </ul> <p><b>Muita poikkileikkaavia tavoitteita</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Väyläverkkojen kunnossapidossa ja suunnittelussa huomioidaan huoltovarmuuden ja maanpuolustuksen tarpeet sekä ilmastonmuutoksen vaikutukset liikennejärjestelmän kehittämiseen.</li> <li>• Valtio, kunnat ja muut toimijat varautuvat liikennejärjestelmän häiriötilanteisiin lain ja Yhteiskunnan turvallisuusstrategian edellyttämällä tavalla.</li> <li>• Liikenneturvallisuutta edistetään kokonaisvaltaisesti.</li> <li>• Rahoitusta kohdennetaan kysynnän mukaan priorisoiden elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeet koko verkolla.</li> </ul>

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita konkretisoidaan toimenpideohjelmalla. Toimenpideohjelmassa yksityisteihin suoraan liittyvinä toimenpiteinä on linjattu avustusprosenttien nostaminen sekä avustusten määrärahatason nosto 25 miljoonaan euroon vuosille 2023–2032. Avustusprosenttien ja määrärahojen korottaminen palvelevat strategian mukaan etenkin maa- ja metsätalouden kuljetustarpeita.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman lisäksi myös kansallinen *Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026* ohjaa kokonaisvaltaisesti liikenneturvallisuuteen liittyvää työtä. Yksityisteiden osalta strategiassa ei ole suoraan nostoja, mutta tavoite kaikkien liikennejärjestelmän osien turvallisuudesta koskee myös yksityistieverkkoa. Strategiassa painotetaan myös liikenneturvallisuuteen ja yleisesti liikenteeseen liittyvän tietopohjan parantamistarpeita.

*Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet* (VAT 2017) ohjaavat myös omalta osaltaan väyläverkon suunnittelua ja yksityistieverkon kehittämistä. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan tavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista edistettävä maakunnallisessa suunnittelussa, kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa.

Taulukko 4. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet yksityisteiden näkökulmasta (VAT 2017).

<b>Yksityisteitä koskevat nostot valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista</b>
<p><b>Tavoite 1: Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Edistetään monikeskuksista hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta.</li> <li>• Tuetaan alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä.</li> <li>• Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle.</li> <li>• Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.</li> </ul> <p><b>Tavoite 2: Tehokas liikennejärjestelmä</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja.</li> </ul> <p><b>Tavoite 3: Terveellinen ja turvallinen elinympäristö</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin, ehkäistään ympäristö- ja terveyshaittoja.</li> <li>• Otetaan huomioon yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden tarpeet, erityisesti maanpuolustuksen ja rajavalvonnan tarpeet ja turvataan niille riittävät alueelliset kehittämisedellytykset ja toimintamahdollisuudet.</li> </ul> <p><b>Tavoite 4: Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Turvataan valtakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt ja luonnonperinnön arvot.</li> <li>• Edistetään luonnon monimuotoisuutta (mm. ekologisten yhteyksien säilyttäminen).</li> <li>• Huolehditaan virkistysalueiden riittävydestä sekä viheralueverkostojen jatkuvuudesta.</li> <li>• Edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä luonnonvarojen kestäväälle hyödyntämiselle.</li> <li>• Maa- ja metsätalouden kannalta merkittävien yhtenäisten viljely- ja metsäalueiden sekä saamelaiskulttuurin ja -elinkeinojen kannalta merkittävien alueiden säilyttäminen.</li> </ul> <p><b>Tavoite 5: Uusiutumiskykyinen energiahuolto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Varaudutaan uusiutuvan energian tuotannon ja sen edellyttämien logististen ratkaisujen tarpeisiin. Tuulivoimalat sijoitetaan ensisijaisesti keskitetysti usean voimalan yksiköihin.</li> <li>• Turvataan valtakunnallisen energiahuollon kannalta merkittävien voimajohtojen ja kaukokuljettamiseen tarvittavien kaasuputkien linjaukset ja niiden toteuttamismahdollisuudet. Voimajohtolinjauksissa hyödynnetään ensisijaisesti olemassa olevia johtokäytäviä.</li> </ul>

**Yhteenvetona** voidaan todeta, että tarkastellut lait, asetukset sekä liikennejärjestelmää ja maankäyttöä koskevat strategiset linjaukset ovat varsin yhdenmukaisia, muodostavat yksityistieavustuksille selkeät tavoitteet ja välittyvät hyvin yksityisteitä koskeviin avustuskäytäntöihin.

## 6.4 Valtion yksityistieavustusten kohdentaminen

Yksityisteiden avustusten tarkemmasta kohdentamisesta lainsäädännössä ohjaa Asetus yksityisteistä (1069/2018). Traficom on myös luonut lainsäädännön pohjalta ohjeistuksen yksityisteiden valtionavustusten myöntävälle viranomaiselle, josta nousee esiin esim. ensisijaisia avustuskohteita sekä priorisointijärjestystä avustuksille. Ohjeistuksia päivitetään tarpeiden mukaan. Lisäksi valtioneuvoston vuosittainen talousarvio toimii strategisena, vuoden mittaisena linjauksena avustuksen kohdentamiseen.

### Asetus yksityisteistä (2018):

- Valtionavustusta yksityistien tienpitoon myönnetään valtionavustusmäärärahan puitteissa ensisijaisesti rakentamiseksi luettavaan yksityisteiden parantamiseen.
- Erityisesti huomioitavat siltojen korjaukset ja kantavuutta nostavat hankkeet, liikenneturvallisuutta parantavat hankkeet sekä vesistöjen ylitysrakenteiden korjaukset silloin, kun niillä turvataan vaelluskalojen kulkureitit
- Rakentamisen avustukset: suurin avustus merkittäville siltakohteille sekä merkittäville luonnonolosuhteiden aiheuttamille yllättäville korjauskohteille.
- Erityiskohteen avustukset: ensisijaisesti pysyvää asutusta palvelevalle yksityistielle.

### Ohje yksityisteiden valtionavustuksista (2020):

- Ensisijaisesti hankkeisiin, joissa liikennöinti tiellä on tapahtuneen vaurion takia kokonaan estynyt tai uhkaa estyä. Tällaisia hankkeita ovat siltojen tai suurten rumpujen uusiminen tai vaurioiden korjaaminen, teiden tulvavaurioiden korjaaminen ja estäminen, liikenneturvallisuutta merkittävästi parantavat hankkeet.
- Tien yksittäisten pahojen vauriokohteiden korjaaminen kuuluu myös ensisijaisesti avustettaviin hankkeisiin, mikäli vauriot ovat merkittävien luonnonolosuhteiden aiheuttamia sekä yllättäviä. Tien on voinut tai uhkaa katkaista esimerkiksi vesistötulva. Lisäksi merkittävät liikenneturvallisuutta parantavat hankkeet ovat ensisijaisesti avustettavia hankkeita.
- Valtionavustusta voidaan myöntää yksityisteiden erityiskohteen käyttö- ja kunnossapitokustannuksien perusteella valtionavustusmäärärahan puitteissa ensisijaisesti pysyvää asutusta palvelevalle yksityistielle (YksTA 6 §).
- Valtionavustusta yksityistien tienpitoon myönnetään valtionavustusmäärärahan puitteissa seuraavassa järjestyksessä (Ohjeen liite 2023):
  1. Avustukset kohdennetaan ensisijaisesti hankkeisiin, joissa liikennöinti tiellä on tapahtuneen vaurion takia kokonaan estynyt tai uhkaa estyä. Tällaisia hankkeita ovat:
    - a. siltojen ja suurten rumpujen uusiminen tai vaurioiden korjaaminen
    - b. teiden tulvavaurioiden korjaaminen ja estäminen
    - c. liikenneturvallisuutta merkittävästi parantavat hankkeet sekä vesistöjen ylitysrakenteiden korjaukset silloin, kun niillä turvataan vaelluskalojen kulkureitit.
  2. Erityiskohteen eli lauttapaikkojen, vuosittain purettavien siltojen ja talviteiden osalta, valtionavustusta myönnetään valtionavustusmäärärahan puitteissa ensisijaisesti pysyvää asutusta palvelevalle yksityistielle.
  3. Yksityisteiden parantamiseen vakituisen- ja vapaa-ajanasutuksen piirissä.
  4. Metsätien perusparannusta. Ensisijaisesti parannetaan metsäteitä, jotka ovat yhteydessä yksityistiehen.

## 7 Yksityistieavustukset talousarvioesityksissä v. 2013–2023

Yksityisteiden avustusten suuruutta ja painotuksia on tässä yhteydessä tarkasteltu valtion talousarvioesitysten pohjalta v. 2013–2023.

### Keskeiset muutokset lainsäädännössä ja talousarviossa

Kun tutkitaan valtion talousarvioesityksiä yksityistieavustuksista vuosilta 2013–2023, on tärkeää ymmärtää ajanjakson keskeisimmät muutokset talousarviota ohjaavassa lainsäädännössä. Myös talousarvioiden rakenteessa on tapahtunut muutoksia tarkasteluvälillä.

Yksityistielaki ja -asetus linjaa valtionavustuksella avustettavat yksityistiet sekä avustuksen pääperiaatteet. Esimerkiksi ennen vuotta 2019 asetus määräsi avustusten kohdennettavan liikenteellisesti merkittäville teille sekä tietyt ehdot täyttävälle pysyvän asutuksen teille. Vuoden 2019 jälkeen avustuskohteet ja -ehdot muuttuivat ja lainsäädäntöön nostettiin huomiota erityisesti huomioitavista kohteista, joita ovat esimerkiksi siltojen korjaukset ja kantavuudenparantaminen.

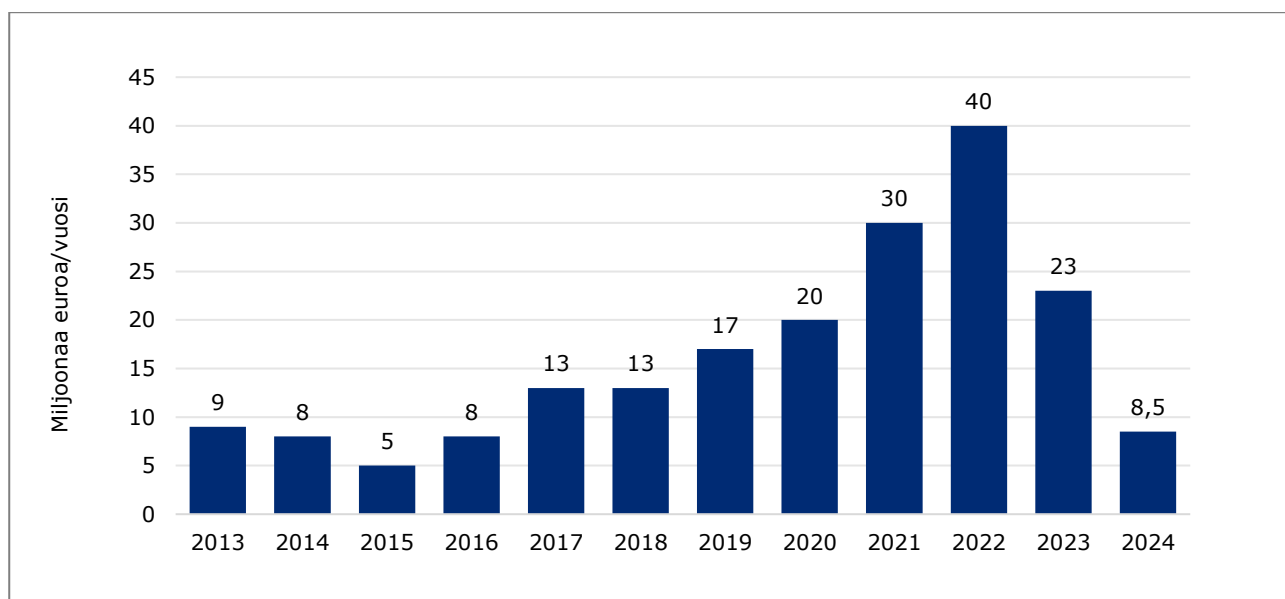
Asetus yksityisteistä määrää myös erilaisten avustuskohteiden, kuten siltojen tai lauttojen tuen enimmäismäärän. Tuen enimmäismääriin tuli korotuksia vuosille 2023–2025 väliaikaisen asetusmuutoksen myötä.

Keskeisimmät tarkasteluajanjaksolla tapahtuneet muutokset:

- **2019: Uusi yksityistielaki voimaan.** Avustuskohteiden lainsäädännölliset ehdot sekä tuettavat kohteet muuttuvat. Aiemmin pysyvällä asutuksella suurempi merkitys, nyt pysyvä asutus ehtona pelkästään erityiskohteiden avustuksiin. Lakiin kirjataan erityisesti huomioitaviksi kohteiksi siltojen korjaukset ja kantavuuden parantamiset, liikenneturvallisuuden parantaminen sekä ylitysrakenteiden korjaus vaelluskalojen kulkureiteillä.
- **2020: Yksityisteiden valtionavustusten momentiksi 31.10.31** (momentin 31.10.50 poistuminen). Samalla momentilla kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeiden ja Helsinki-Vantaan ulkopuolisten lentokenttien avustukset.
- **2022: Väliaikainen asetusmuutos tuen enimmäismäärien korotuksista** vuosille 2023–2025 voimaan (8.12.2022/1018). Korotukset linjassa Liikenne12 –strategiaan kirjattujen toimenpiteiden kanssa. Liikenne12 strategiassa linjataan myös määrärahan nosto 25 miljoonaan vuosille 2023–2032.
- **2022: Huoltovarmuuden ja kotimaisen puun saatavuuden** varmistamiseksi osa avustuksen määrärahasta jyvitetty näitä palveleviin avustuskohteisiin.

### Yksityistieavustusten määrärahojen muutokset

Yksityisteiden määrärahojen muutoksia on tarkasteltu valtion talousarvioesitysten ja lisätalousarvioiden perusteella. Tarkasteluajanjaksolla vuosittaiset käytettävissä olevat määrärahat ovat vaihdelleet 5 miljoonasta (2015) 40 miljoonaan euroon (2022). Keskimäärin määräraha on ollut 11 vuoden tarkastelujaksolla noin 16 miljoonaa (ml. 2024 ehdotus). Vuoden 2015 jälkeen vuosittaiset määrärahat nousivat melko tasaisesti vuoteen 2022 saakka, jonka jälkeen määrärahat ovat vähentyneet viime vuosille. Vuonna 2021 julkaistussa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (Liikenne12) linjattiin avustusprosenttien korotuksista sekä määrärahan korottamisesta 25 miljoonaan euroon vuosille 2023–2032. Vuoden 2024 talousarvioehdotuksessa (9/2023) yksityistieavustuksille on kuitenkin osoitettu vain 8,5 miljoonaa euroa ja asetusta (8.12.2022/1018) matalammat avustusprosentit.



Kuva 5. Yksityisteiden valtionavustusten käytettävissä olevat määrärahat M€, v.2013–2024. Lähde: Valtion talousarviot 2013–2024.

*Siirtomäärärahat*, eli edellisinä vuosina käyttämättä jääneet ja seuraaville vuosille siirrettävät avustusmäärärahat (sitomattomat määrärahat) ovat vaikuttaneet viime vuosien käytössä olevaan avustusmäärärahaan. Vuoden 2022 käytössä olevasta 40 miljoonasta neljännes oli siirtynyt edellisiltä vuosilta käyttöön. Vuonna 2023 siirtomäärärahaa oli 23 miljoonasta runsas kolmannes (8,5 milj.). Siirtomäärärahoissa on suuria ELY-keskusten välisiä eroja.

### Avustusten painotusten muutokset

Talousarvioesitysten perusteella avustusten pohjimmainen käyttötarkoitus on pysynyt koko tarkastelujakson aikana samana; avustukset on tarkoitettu kohdistamaan ”*yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen tukemiseen, tasa-arvoisen liikkumisen turvaamiseen ja pysyvän asutuksen sekä elinkeinoelämän tarvitsemien teiden avustamiseen*”. Vuonna 2022 tätä täydennettiin lisäyksellä, jonka mukaan avustuksia kohdistetaan myös ”*huoltovarmuuden ja kotimaisen puun saatavuuden varmistamiseksi*”.

Talousarvioesityksissä nousee esiin käyttötarkoituksen lisäksi erilaisia painotuksia ja perusteluita yksityistieavustuksille. Alkuperäistä esitystä on voitu täydentää lisätalousarvioesityksillä, jotka ovat yksityisteiden valtionavustuksen kohdalla olleet yleisiä. Niissä voidaan muuttaa määrärahan määrää tai täydentää esityksen muuta sisältöä, esimerkiksi perusteluita.

Taulukkoon 5 on koostettu tarkastelujakson 2013–2023 talousarvioesityksissä nousseita erityyppisiä painotuksia ja perusteluita. Esiin nousevia painotuksia on talousarvioesityksen eri osissa erilaisin muotoiluin ja hyvin vaihtelevin määrin. Esimerkiksi vuodesta 2020 eteenpäin perusteluosioita ei ole ollut lainkaan alkuperäisissä esityksissä, mutta lisätalousarvioissa on voitu täydentää perusteluita. Osa taulukon painotusten muotoilusta on suoraan talousarvioesityksistä, osa taas yhdistetty tarkastelua varten parhaiten vastaavaan luokkaan. Myös vuoden 2024 ehdotusta talousarvioesityksestä (9/2023) on tarkasteltu.

Jotta painotuksia voidaan tutkia ristiin lainsäädännössä nousevien tuettavien kohteiden osuuk-sien kanssa, taulukkoon on tuotu myös laissa määrätyt enimmäistukimäärät.



Taulukko 5. Yksityistieavustusten painotukset ja enimmäistukimäärät talousarvioissa. Lähde: Valtion talousarviot 2013–2024 (\* Talousarviossa esitetyt tuen enimmäismäärät, jotka ovat ristiriidassa yksityistieasetuksen enimmäismäärien kanssa)

Avustettavat kohteet	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Liikennekäytävyyden kannalta kiireellisten siltojen parantaminen		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
... kiireellisten suurten rumpujen parantaminen		x	x	x	x	x	x					
... kiireellisten tien vaurioitumisen korjaus		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Tuen enimmäismäärä (%)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Liikenteellisesti merkittävät autolla ajettavat tiet	75	75	75	75	75	75						
Pysyvää asutusta (> 3) palvelevat tiet	75	75	75	75	75	75						
Merkittävät siltakohteet							75	75	75	75	85	75*
Tavanomainen tien parantaminen							50	50	50	50	70	50*
Lauttapaikka tai vuosittain purettava silta	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	85	80*
Talvitie	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	70	
Poikkeuksellisesta vesistötulvasta aiheutuneet korjaukset	80	80	80	80	80	80						
Luonnonolosuhteiden aiheuttamat yllättävät korjauskohteet							75	75	75	75	85	75*
Ensisijaisesti avustettavat / kohdennetaan	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Teiden parantaminen	x	x			x	x	x	x	x	x	x	x
Lauttojen käyttö, kunnossapito	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Huoltovarmuutta edistävät tiekorjaukset										x	x	
Kotimaisen puun saatavuutta edistävät korjaukset										x	x	
Metsä- ja energiateollisuuden tarpeisiin vastaaminen											x	

Taulukko 6. Yksityistieavustusten toiminnallisuuksien painotukset avustusten perusteluissa. Lähde: Valtion talousarviot v. 2013–2024.

Perustelut: Toiminnallisuudet	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Metsätalous	x	x	x	x	x	x					x	
Puuntuotanto/jalostus	x					x					x	
Kotimaisen puun saatavuus			x			x	x			x	x	
Maatalous	x	x										
Biotalous			x	x	x	x						
Kansantalous		x										
Matkailu	x	x										
Asutus			x	x								
Energiatuotanto	x										x	
Puu- ja bioenergia		x										
Paikalliset elinkeinot	x	x	x	x	x	x	x					
Maaseudun toiminnot						x						
Metsän hoito				x								
Korjausvelka/tien kunto	x			x	x							
Sääilmiöiden aiheuttamat vahingot	x						x					
Huoltovarmuus										x	x	

**Yhteenvetona** talousarvioiden tarkasteluista voidaan todeta, että avustettavien kohteiden painotus ei ole isossa kuvassa muuttunut merkittävästi. Keskeiset havaitut muutokset ovat tiiviisti kytköksissä vuoden 2019 lakimuutokseen, jolloin pysyvän asutuksen merkitys väheni ja asetukseen kirjattiin erityisesti huomioitaviksi kohteiksi esim. siltojen korjaukset ja kantavuuden parantamiset. Talviteiden, vuosittain purettavien siltojen sekä lauttojen tuki on säilynyt samana, mutta merkittävät sillat nousivat vuodesta 2019 omaksi tukikohteekseen. Vuoden 2022 jälkeen huoltovarmuutta ja kotimaisen puun saatavuutta tukeville yksityistiehankkeille on korvamerkitty oma määrärahasa ja tämä näkyy myös talousarvioesitysten perusteluissa. Metsätalous ja puuntuotanto on esiintynyt perusteluissa tasaisesti, toisin kuin esimerkiksi maatalous ja matkailu. Yleisesti voidaan todeta, että talousarvioesitykset ilmentävät kyseisen ajan lainsäädäntöä, mutta ovat sisällöltään ja perusteluiltaan varsin heterogeenisiä.

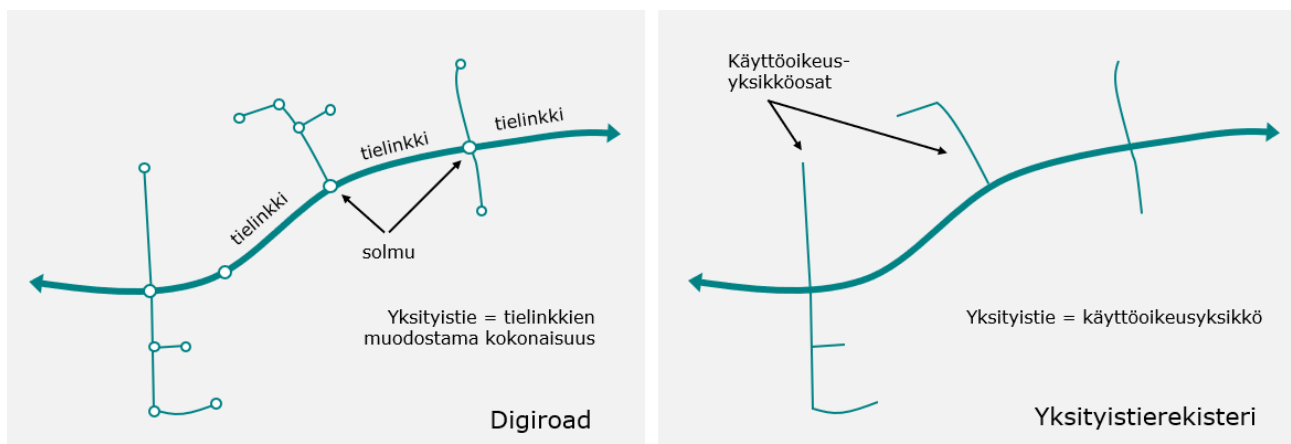
## 8 Yksityisteitä ja avustuksia koskeva tietopohja

Yksityisteitä ja avustuksia koskeva tietopohja koostuu useista eri tahojen tuottamista paikkatieto- ja tilastoaineistoista. Näiden aineistojen kattavuus, laatu ja tiedontuottamisen käytännöt on varsin kirjavia ja aineistot ovat osittain varsin heikosti yhteentoimivia. Osa tiedoista on avoimia, osa maksullisia ja osa tarkoitettu ainoastaan viranomaiskäyttöön. Tämän työn yhteydessä on tarkasteltu ja analysoitu olemassa olevia yksityisteitä ja niiden avustuksia koskevia tietolähteitä, niiden hyödyntämismahdollisuuksia sekä niihin liittyviä haasteita.

**Perustan työlle ovat muodostaneet Maanmittauslaitoksen Yksityistierekisteri, Väyläviraston Digiroad-aineisto sekä KEHA-keskuksen YA-järjestelmän avustustiedot** (avustusta myönnetään vain tiekunnallisille yksityisteille, joiden tiedot ovat yksityistierekisterissä ja Digiroad-järjestelmässä (YTL 50 § ja 89 §). Keskeinen haaste näiden aineistojen osalta on niiden erityyppinen geometriatieto ja heikko yhteentoimivuus.

### Digiroadin ja MML:n yksityistierekisterin yhteentoimivuus

Digiroadin ja Yksityistierekisterin geometriatiedot ovat toisistaan poikkeavat. Digiroadin tie- ja katuverkon keskilinjageometria koostuu tielinkeistä sekä niitä yhdistävistä solmuista. Yksityistiet koostuvat siis tielinkeistä, jotka ovat pääsääntöisesti liittymävälin mittaisia, mutta voivat olla myös lyhyempiä. Yksityistierekisterissä yksityistie (käyttöoikeusyksikkö) koostuu yhdestä tai useammasta käyttöoikeusyksikköosasta (kuva 6). Tietojen yhteentoimivuuden kannalta keskeinen haaste on se, ettei Digiroadissa kyetä ylläpitämään käyttöoikeusyksiköiden tarkkaa sijaintia, ja sellaiset käyttöoikeusyksiköt, joilla ei ole riittävän tarkkaa ja Digiroadin tielinkeihin kohdistettavissa olevaa geometriaa jäävät tallentamatta Digiroadiin. Aineistojen yhteentoimivuutta ja luotettavuutta voitaisiin edistää esimerkiksi päivittämällä kiinteistörekisterin käyttöoikeusyksiköiden osien sijainnit vastaamaan tielinkeiden geometriatietoja MML:n yksityistierekisterissä.



Kuva 6. Yksityistiet Digiroadissa ja Yksityistierekisterissä. Digiroadissa yksityistie muodostuu tielinkeistä (yksilöntietä LINK ID) ja Yksityistierekisterissä käyttöoikeusyksiköistä (yksilöntietä käyttöoikeusyksikötunnus) ja niiden osista.

### **Käyttöoikeusyksikkötunnusten muoto**

Yksityistiet ovat Yksityistierekisterissä käyttöoikeusyksikköinä, jotka yksilöidään käyttöoikeusyksikkötunnuksella. Näiden osalta on kuitenkin käytössä sekä vanhaa Y-alkuista muotoa (esim. Y2004-11427) että uutta muotoa (esim. 000-2007-K7905), joka voidaan edelleen esittää kiinteistötietojärjestelmässä joko täydellisenä (esim. 000-2007-K007905) tai hyvin lyhyessä muodossa (esim. K7905). Jatkossa suositeltavaa olisi, että käyttöoikeusyksikköiden tunnukset kirjattaisiin yhdenmukaisesti, mielellään uutta muotoa noudattaen.

### **Valtionavustusten tilastointi (YA-järjestelmä)**

Yksityistieavustuksia koskevat tiedot löytyvät ELY- ja KEHA-keskuksien käytössä olevasta yksityisteiden avustusjärjestelmästä (Yleinen avustusjärjestelmä, YA-järjestelmä). Järjestelmästä selviää avustuspäätösten perustiedot (mm. hakemuksen ja päätöksen ajankohta, avustusta saanut käyttöoikeusyksikkö, kustannusarviot ja avustusmäärät), mutta avustuksen perusteluja ja erityisehtoja koskevat tiedot ovat hyvin heterogeenisiä, eivätkä ne ole missään rakenteellisessa muodossa. Järjestelmään kirjataan myös yksityistietä koskevat toiminnallisuudet (asunnot, loma-asunnot, läpikulkuliikenne, muu liikenne). Toiminnallisuuksien määrät kuvaavat avustuksen hakemisajankohdan tilannetta.

Nykyisellään avustuksia ei voida paikantaa kartalle, koska YA-järjestelmässä ei ole paikannustietoja ja käyttöoikeusyksikkötunnusten muoto vaihtelee. Yhtenäinen käyttöoikeusyksikkötunnusten kirjauskäytäntö YA-järjestelmässä mahdollistaisi avustustiedon paikantamisen yksityistierekisterin avulla ja mahdollistaisi myönnettyjen avustusten alueellisen tarkastelun.

Valtionavustusten ajallinen tarkastelu pidemmällä aikavälillä on myös haastavaa valtionavustusten tilastoinnissa tapahtuneiden muutosten vuoksi. Tässä yhteydessä on tarkastelu tietoja vuosilta 2013–2023, ja tämänkin aikajakson sisällä tietosisältö vaihtelee huomattavasti (sekä ajallista että alueellista vaihtelua kirjauskäytännössä). Aineiston monimuotoisuutta ja virhemahdollisuuksia lisää se, että aineisto muodostuu osittain hakemuksen täyttäjien syöttämistä tiedoista.

### **Kuntien avustuksista ei ole koottua ajantasatietoa**

Kunnat voivat myöntää harkinnanvaraisia avustuksia tai osallistua eritavoin yksityisteiden tienpitoon. Kuntien avustuksista ei ole kattavaa tietoa tai säännöllistä tilastointia. Tämän työn yhteydessä kuntien avustuksia on kartoitettu kyselyllä. Kyselyn tulokset raportin liitteenä 1.

### **TIESIT-aineisto**

Metsäkeskuksessa on ollut käynnissä mittava, suomalaisen puu- ja energiahuollon edistämistä tukeva TIESIT-hanke. Hankkeessa on määritelty *keskeinen yksityistieverkko* ja käynnistetty sen laaja-alaiset kuntokartoitukset. Hankkeessa on myös mallinnettu paikkatietopohjaisesti yksityistieverkolla olevat siltapaikat. Keskeisen yksityistieverkon mallinnuksesta ja sen sisällöstä lisää luvussa 9.4.

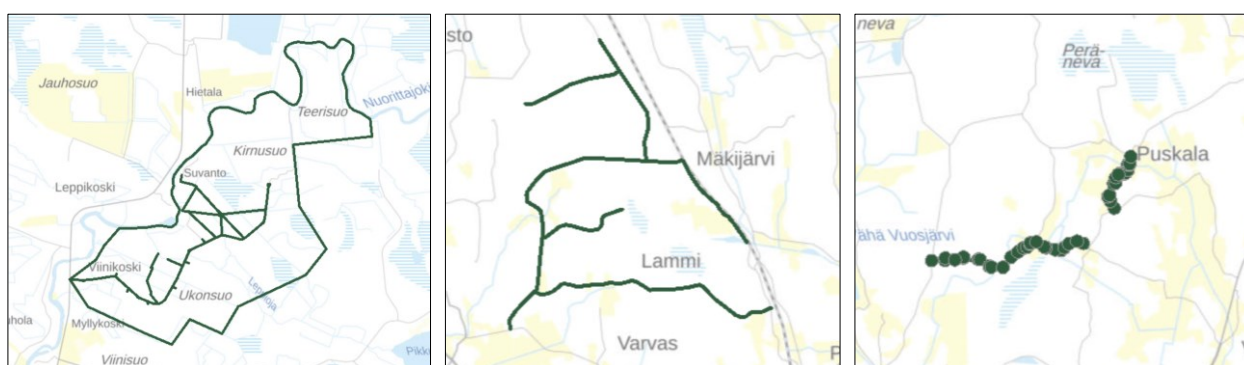
Työssä on tunnistettu ehdotuksia TIESIT-aineiston *keskeisen yksityistieverkon* jatkokehittämiseen. Koska aineisto on tuotettu lähtökohtaisesti eri käyttötarkoitukseen kuin yksityisteiden valtionavustusten kohdentamiseen, tulisi keskeisen yksityistieverkon aineiston sisältöä ja sen ylläpitoa tarkastella potentiaalisten käyttötarkoitusten näkökulmista. Valtionavustustoiminnan näkökulmasta nykyinen mallinnus ei huomioi tarvittavalla tavalla yksityistieverkosta: Digiroadin päälle rakennetusta mallista puuttuu liityntäkadut ja tärkeiksi luokitellut yksityistiet (*toiminnallisen luokka 5*). Nämä tieosuudet ovat usein keskeisiä kokoojakatuja ja hyvin oleellisia avustusten kohdistamisen näkökulmasta. Aineisto sisältää myös muita kuin Digiroadissa hallinnolliselta luokalta yksityisiksi määriteltyjä tieosuuksia.

Pohja-aineiston eri käyttötarkoituksiin sopivan jatkomäärittelyn lisäksi keskeisen yksityistieverkon mallinnusta voisi kehittää hyödyntämällä esim. ajantasaisia väestötietoja. Nykyinen malli huomioi maastotietokannan asuin- ja lomarakennukset, mutta ei varsinaista väestötietoa. Teiden varsilla olevia toimintojen tarkastelua voisi kehittää edelleen esimerkiksi hyödyntämällä laajemmin rakennusten toimialaluokituksia (TOL2008) ja huomioimalla maa- ja metsätalouden lisäksi avustusten näkökulmasta tärkeitä toimintoja, esimerkiksi julkishyödyllisiä palveluita, kuten sosiaali- ja terveystalouksia sekä kouluja, tai muita elinkeinoja.

TIESIT-aineistolla on suuri potentiaali toimia valtionavustusten päätöksenteon ja arvioinnin tukena niin Traficomilla, ELY-keskuksilla kuin kunnissakin. Jotta Metsäkeskuksen keskeisen yksityistieverkoston aineisto yhdessä kerättyjen kuntokartoitusten kanssa palvelisi paremmin yksityistieiden valtionavustusten kohdentamisessa, sen mallintamis- ja päivityskäytänteiden kehittäminen sekä avoimen kehitystyön jatkaminen aineistoa hyödyntävien osapuolten välillä on tärkeää.

### Kemera-paikkatiedon heterogeenisuus

Kestävän metsätalouden määräaikaisella rahoituslailla (34/2015) on rahoitettu metsätiehankkeita. Metsätiehankkeena on rahoitettu metsätien rakentamisia ja perusparannuksia. Kemera-aineistot ovat vektorimuotoista alue-, viiva- ja pistemuotoista paikkatietoaineistoa. Aineistojen monimuotoisuus ja digitoinnin vaihteleva tarkkuustaso aiheuttavat haasteita aineiston analysoinnille ja yhteentoimivuudelle muiden tiestötietojen kanssa. Kemera-paikkatietoaineistosta löytyvät kattavat koodistot ja tietokantakuvaukset, mikä helpottaa joiltain osin aineistojen tulkintaa. Metsätietukien tiedonhallintaa tulisi kehittää helpommin tarkasteltavaan muotoon Metkatukijärjestelmään siirryttäessä.



Kuva 7. Metsäteiden rahoitushakemuksia koskeva Kemera-paikkatietoaineisto muodostuu alue-, viiva- ja pistemuotoisesti paikkatietoaineistosta, mikä aiheuttaa omat haasteensa aineiston analyysille. Lähde: Metsäkeskus

## II: NYKYTILA-ANALYYSI

Nykytila-analyysissa on tarkasteltu yksityisteitä ja yksityistieavustuksia mm. seuraavien tilasto- ja paikkatietoaineistojen avulla:

- Väyläviraston Digiroad-aineisto
- Maanmittauslaitoksen yksityistierekisteri (Kiinteistötietojen kyselypalvelun OGC API Features -koekäyttöympäristö)
- Kehä-keskuksen YA-järjestelmän avustustiedot (v. 2012–2023)
- Metsäkeskuksen Kemera-tuet (v. 2012–2022)
- Metsäkeskuksen Tiesit-aineisto (keskeinen yksityistieverkko ja sillat)
- YKR-aineisto (väestö ja rakennukset v.2022)

Analyysit on toteutettu sekä kansallisella että alueellisella tasolla. Alueelliset tarkastelut on toteutettu ELY-liikennevastuualueittain (9 kpl).

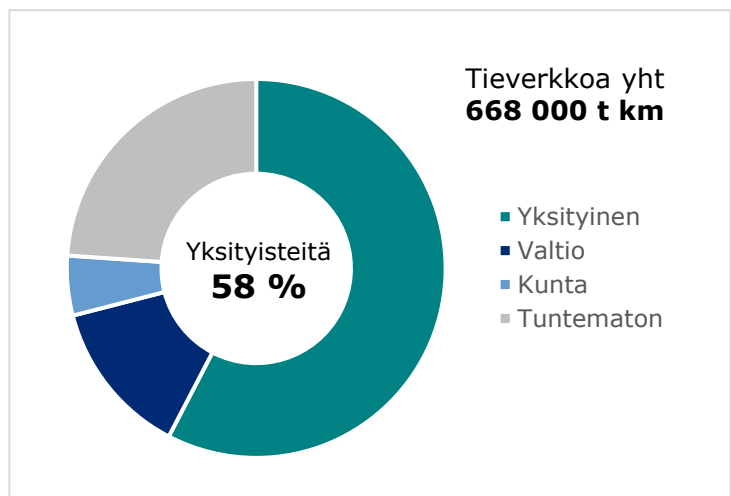
Tilasto- ja paikkatietoaineistojen ohella nykyisten avustuskäytäntöjen kehittämistarpeita ja –ideoita on kartoitettu yksityistieisännöitsijöille, ELY-keskusten yksityistieavustusten käsittelijöille sekä kuntien yksityistieavustuksista vastaaville toimihenkilöille suunnatuilla kyselyillä (liite 1).

### 9 Yksityistieverkon nykytila

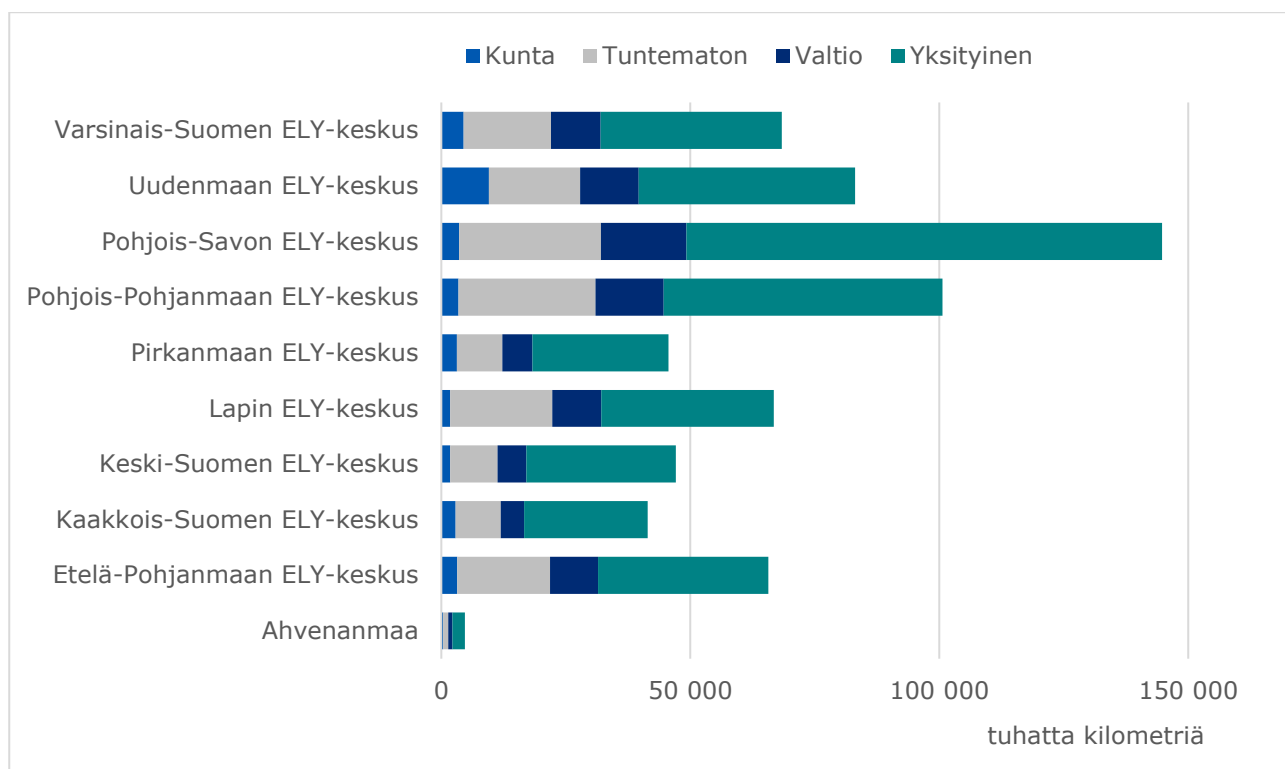
#### 9.1 Yksityistiet osana tieverkkoa

Suomen tieverkosta vajaa 60 % on yksityisomisteista (Digiroad 2023). Yksityistieverkkoa on yhteensä noin 385 000 kilometriä.

Yksityistieverkko jakaantuu eri ELY-keskusten liikennevastuualueiden välillä epätasaisesti. Pohjois-Savon ELY-liikennevastuualueella sijaitsee melkein neljännes koko maan yksityisteistä (n. 95 000 km). Myös alueellinen osuus yksityistieverkosta on Pohjois-Savossa suurin (66 %). Toiseksi eniten yksityistieverkkoa on Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen vastuualueella (56 000 km), ja vähiten Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen vastuualueella (25 000 km). Yksityistieverkon alueellista jakaumaa on tarkasteltu ELY-keskuksittain seuraavissa kuvissa ja taulukoissa.



Kuva 8. Suomen tieverkko hallinnollisen luokan mukaan 2023. Luokkaan tuntematon kuuluu ajopolkuja ja kuntien kävely- tai pyöräilyteitä. Lähde Digiroad 2023.



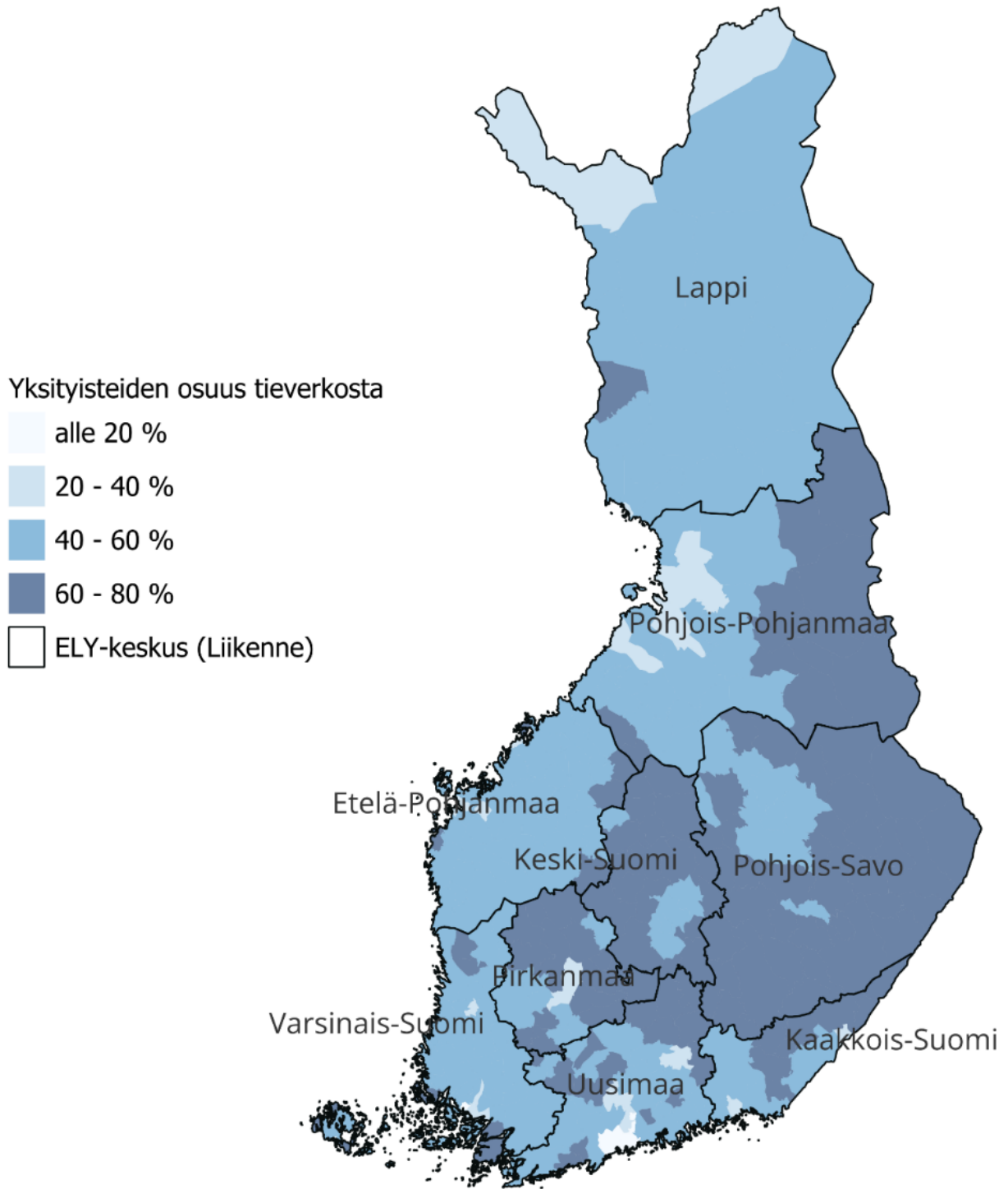
Kuva 9. Tieverkko hallinnollisen luokan mukaan ELY-keskuksittain (L-vastualueet) vuonna 2023. Lähde: Digiroad 2023.

Taulukko 7. Yksityisteiden alueellinen jakautuminen ELY-keskuksittain. Lähde: Digiroad 2023

ELY-keskus (L-vastualueet)	Yksityisteiden osuus alueen tieverkosta (%)	Alueen osuus Suomen yksityistieverkon pituudesta (%)
<b>VAR ELY</b>	53 %	9,4 %
<b>PIR ELY</b>	60 %	7,1 %
<b>LAP ELY</b>	52 %	9,0 %
<b>UUD ELY</b>	52 %	11,3 %
<b>POP ELY</b>	56 %	14,5 %
<b>KES ELY</b>	64 %	7,8 %
<b>EPO ELY</b>	52 %	8,9 %
<b>KAS ELY</b>	60 %	6,5 %
<b>POS ELY</b>	66 %	24,8 %

Taulukko 8. Yksityistieverkon jakaantuminen toiminnallisen luokituksen mukaan. Lähde: Digiroad 2023

Toiminnallinen luokka (yksityistiet)	Pituus (km)
Muu yksityistie	362 289
Ajopolku	13 772
Liityntäkatu tai tärkeä yksityistie	8 529
Kävelyn tai pyöräilyn väylä	218
Yhdystie tai kokoojakatu	96
Seututie tai alueellinen pääkatu	11
Kantatie tai seudullinen pääkatu	3
Valtatie tai seudullinen pääkatu	2
ei tietoa, kun Tielinkin tila on rakenteilla	1
<b>Kaikki yhteensä</b>	<b>384 921</b>



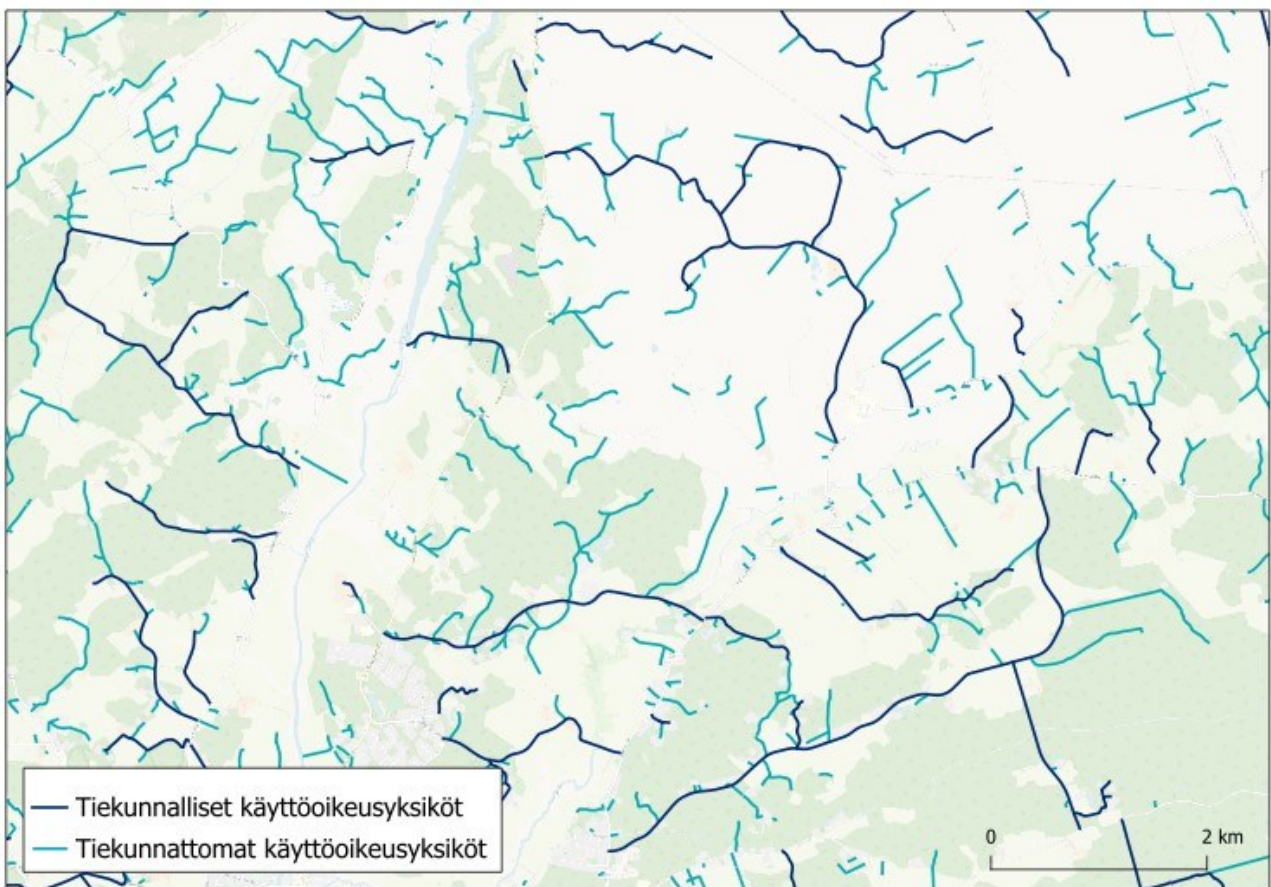
Kuva 10. Yksityisteiden alueellinen jakaantuminen kunnittain. Lähde: Digiroad 2023



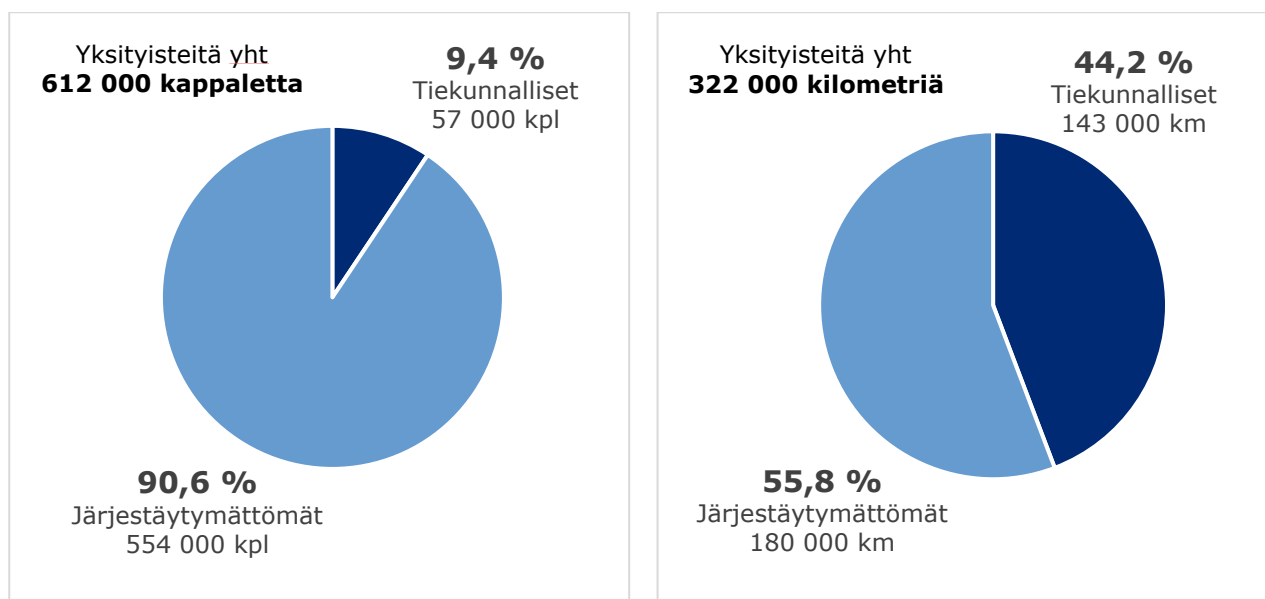
## 9.2 Yksityisteiden tiekunnallisuus

Yksityistieverkkoa voidaan tutkia Digiroadin lisäksi myös MML:n yksityistierekisterin pohjalta. Yksityistierekisterin aineisto rakentuu käyttöoikeusyksiköistä ja näiden osista, jotka on perustettu yksityistielain nojalla. Näitä (päälaji 3) kohteita on edelleen luokiteltu eri käyttötarkoitusten mukaan, esim. yksityisille venevalkamille, talviteille sekä autojen parkkipaikoille.

Tässä tilasto- ja aluetarkastelussa on otettu tarkasteluun lajin 301 (tieoikeus) käyttöoikeusyksiköt. Käyttöoikeusyksikön tiedoista selviää, onko yksikkö järjestäytynyt tiekunnaksi vai ei. Tässä tarkastelussa **yksityistiellä tarkoitetaan yhden käyttöoikeusyksikön muodostamaa tieosuutta**. Alla olevassa kuvassa on esitetty eri värein MML:n yksityistierekisterin mukaiset tiekunnalliset ja tiekunnattomat yksityistiet. Järjestäytyessään useammasta toisiinsa kytkeytyvästä yksityistiestä (tiekunnaton käyttöoikeusyksikkö) voi muodostua yksi tai useampi uusi tiekunnallinen yksityistie (tiekunnallinen käyttöoikeusyksikkö). Tiekunnaton yksityistie voi liittyä myös osaksi olemassa olevaa tiekuntaa.



Kuva 11. Tiekunnalliset ja tiekunnattomat yksityistiet (Lähde: MML:n Yksityistierekisteri). Järjestäytyneet yksityistiet ovat tyypillisesti huomattavasti järjestäytymättömiä pidempiä. Järjestäytymispotentiaalia on erityisesti pitkillä yksityisteillä sekä toisiinsa kytkeytyvillä tiekunnattomilla yksityisteillä, joiden varrella on useampia osakkaita. Suoraan valtion tai kunnan tie- ja katuverkkoon kytkeytyvien lyhyiden yksityisteiden järjestäytymispotentiaali on vähäinen.



Kuva 12. Yksityistieverkon järjestäytyneisyys käyttöoikeusyksiköiden lukumäärän ja pituuden mukaan. Lähde: yksityistierekisteri MML 2023

MML:n yksityistierekisteriin on merkitty yksityisteitä n. 322 000 kilometriä, joka on yli 60 000 kilometriä vähemmän kuin Digiroadissa. Aineistojen eroavaisuuksista lisää luvussa 8. Yksityistierekisterin käyttöoikeusyksiköitä on koko maassa n. 610 000 kappaletta. Nämä käyttöoikeusyksiköt saattavat muodostua yhdestä tai useammasta osasta, esimerkiksi myöhemmin tiekuntaan liittyneistä osuuksista. Näistä yksityisteiden käyttöoikeusyksiköistä vain 9 % on järjestäytyneitä tiekunniksi. Kuitenkin yksityistieverkon *pituuden* osalta järjestäytyneisyysaste on 44 %. Tiekuunnalliset yksityistiet ovatkin keskipituuksiltaan paljon tiekunnattomia teitä pidempiä. Koko maassa tiekunnan keskipituus on noin 2,5 kilometriä, kun taas tiekunnattoman vain n. 300 metriä.

Alueellisessa tarkastelussa yksityistierekisterin tieverkon pituuksien jakauma noudattelee hyvin pitkälle Digiroad-aineistoon perustuvaa tarkastelua (taulukko 9). Eri ELY-keskusten välillä on eroja teiden järjestäytyneisyysasteessa. Teiden lukumäärää tarkastellessa tiekuntien järjestäytymisaste vaihtelee Lapin ELY-keskuksen alueen vajaasta 6 %:sta Pirkanmaan ELY-keskuksen alueen 13 %:iin. Lapin ELY-keskuksen alueella järjestäytyneitä teitä on myös pituuden osalta vähiten, vain n. 30 % ja Pirkanmaan vastuualueella puolestaan eniten, yli 53 %.

Taulukko 9. Tiekuuntien alueellinen jakautuminen. Lähde: Yksityistierekisteri MML 2023

	EPO-ELY	KAS-ELY	KES-ELY	LAP-ELY	PIR-ELY	POP-ELY	POS-ELY	UUD-ELY	VAR-ELY	Yht.
Tiekuntia yksityisteistä, lukumäärä	9 %	8 %	9 %	6 %	13 %	8 %	10 %	11 %	11 %	<b>9 %</b>
Tiekuntia yksityisteistä, pituus	49 %	44 %	46 %	30 %	53 %	38 %	46 %	51 %	50 %	<b>44 %</b>

### Potentiaaliset uudet tiekunnat

Suomen yksityistieverkosta n. 55 % on tiekunnattomia tieosuuksia. Uusia tiekuntia voidaan kuitenkin perustaa tarpeen mukaan. Yleensä tiekuntia perustetaan siinä vaiheessa, kun eteen tulee tarve tien parantamistoimenpiteille tai kunnossapitokustannusten jakamisesta syntyy erimielisyyksiä. Ottaen huomioon yksityistieverkkoon ja erityisesti niiden siltoihin kohdistuvat lähivuosien perusparannustarpeet, on hyvin todennäköistä, että yksityistieverkon järjestäytymisaste nousee tulevaisuudessa. Tässä yhteydessä uusien potentiaalisten tiekuntien määrää on pyritty hahmottamaan tarkastelemalla tiekunnattomien yksityisteiden jakautumista eri pituusluokkiin. On kuitenkin huomioitava, että pituuden lisäksi järjestäytymisen tarpeeseen vaikuttaa mm. osakkaiden lukumäärä, toimintojen laatu, sijainti suhteessa muuhun tieverkkoon ja tiekuntiin sekä infran kunnossapito- ja perusparannustarpeet.

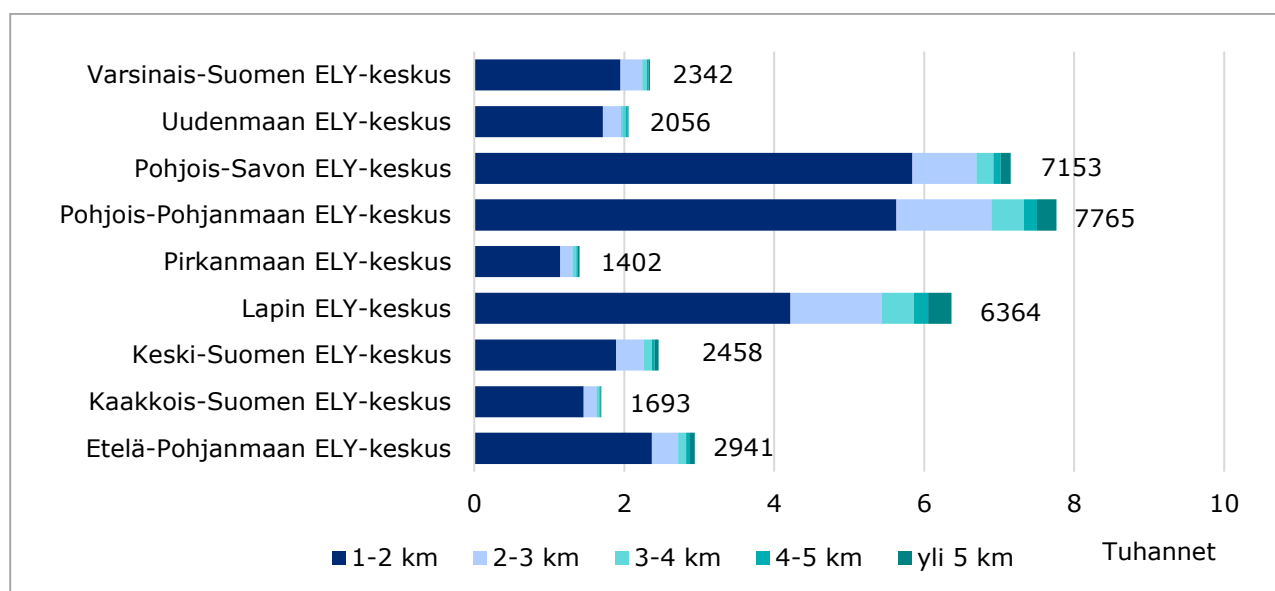
**Suurin osa järjestäytymättömistä yksityisteistä on varsin lyhyitä.** Järjestäytymättömien yksityisteiden keskimääräinen pituus on noin 300 metriä, ja jopa 94 % tiekunnattomista yksityisteistä on alle kilometrin pituisia (vrt. tiekunnalliset ~2,5 km, alle 1 km ~29 %). Myös lyhyillä yksityisteillä voi olla tarvetta järjestäytyä (erityisesti kohteet, joissa siltoja, rumpuja tai erityiskohteita), mutta yleisesti ottaen alle kilometrin pituisten yksityisteiden järjestäytymispotentiaali on selkeästi pidempiä tieosuuksia alhaisempi.

Taulukko 10. Järjestäytymättömien yksityisteiden lukumäärä eri pituusluokissa. Lähde: Yksityistierekisteri MML 2023.

	alle 1 km	1–2 km	2–3 km	3–4 km	4–5 km	yli 5 km	Yhteensä
Lukumäärä	519 642	26 540	4 996	1 529	621	902	554 230
Osuus	94 %	4,9 %	0,9 %	0,3 %	0,1 %	0,2 %	100 %

Kun yli kilometrin pituisia tiekunnattomia yksityisteitä tarkastellaan alueellisesti, korostuvat Pohjois-Savon, Pohjois-Pohjanmaan sekä Lapin ELY-keskusten vastuualueet (6 000–8 000 kpl/ELY-keskus). Pohjois-Savossa on eniten 1–2 km pituisia tiekunnattomia yksityisteitä. Pohjois-Pohjanmaalla ja Lapissa korostuvat yli kahden kilometrin pituisten teiden korkeat osuudet. Molemmilla vastuualueilla on noin kaksituhatta yli kahden kilometrin pituista yksityistietä, josta n. 500 on yli 4 kilometrin pituisia. Näiden tarkasteluiden perusteella potentiaalia tiekuntien järjestäytymiseen tunnistetaan erityisesti Pohjois-Pohjanmaalla ja Lapissa, jossa myös Metsäkeskuksen määrittelemään keskeiseen yksityistieverkkoon (TIESIT) lukeutuu suhteellisesti eniten tiekunnattomia yksityisteitä. Haasteen näiden alueiden yksityisteiden järjestäytymiselle aiheuttaa kuitenkin harvaan asuttujen alueiden yksityistieverkon osakkeiden vähäinen määrä.

Tiekunnattomien ja tiekunnallisten yksityisteiden pituustarkasteluiden perusteella voidaan karkeasti arvioida, että noin 5–10 % järjestäytymättömästä yksityistieverkosta olisi tulevaisuudessa potentiaalisia tiekunnallisia yksityisteitä. Tarkemman arvion tekeminen järjestäytymispotentiaalista edellyttäisi tiekunnattomien yksityisteiden kytkettyneisyyden ja osakkaiden määrän alueellista analysointia, sekä syvällisempää ymmärrystä osakkaiden aktivoitumiseen liittyvistä tekijöistä (tiekuntien perustaminen lopulta kiinni aina osakkaiden aktiivisuudesta).



Kuva 13. Yli kilometrin pituisten järjestäytymättömien yksityisteiden lukumäärä eri pituusluokissa eri ELY-liikenne vastuualueittain. Lähde: Yksityistierekisteri, MML 2023.

## 9.3 Väestö yksityistieverkolla

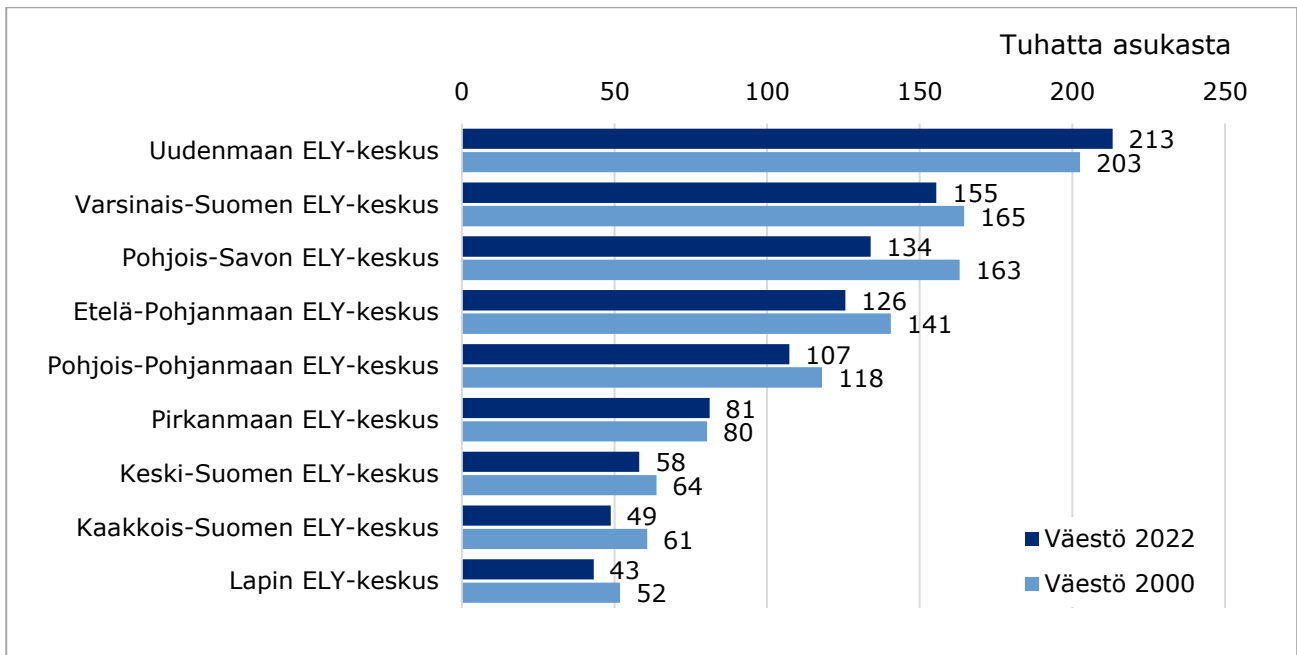
### Mallinnusmenetelmän kuvaus

Yksityisteiden varsilla asuva väestö on mallinnettu laskemalla 250 metrin ruututasolla oleva YKR-väestö ruudun sisällä oleville MML:n maastotietokannan asuinrakennuksille. Väestötiedon allokointi asuinrakennuksille perustuu maastotietokannassa olevaan käyttötarkoituksiluokituksiin, joille on mallinnettu yleistetty painoarvo. YKR-ruudun kokonaisväestö jakautuu mallinnuksen jälkeen siis kaikille ruuduille sijoituville asuinrakennuksille. Tämän jälkeen väestötieto mallinnetaan rakennuksilta Digiroad-tieverkkoon lähimmäisyyssperiaatetta (nk. *nearest neighbor*) hyödyntäen. Lopputuloksena saadaan tieto tieverkon varsilla asuvasta väestömäärästä. Tarkempi selostus väestömallinnuksen prosessista liitteessä 3.

Tehtyjen mallinnusten perusteella yksityisteiden varsilla asui vuonna 2000 n. 1 046 000 asukasta ja vuonna 2022 n. 967 000 asukasta. Yksityistieverkon asukasluku on siis 2000-luvulla vähentynyt noin 8 prosentilla. Uudenmaan ja Pirkanmaan ELY-keskusten alueilla asukasluku on poikkeuksellisesti jonkin verran kasvanut.

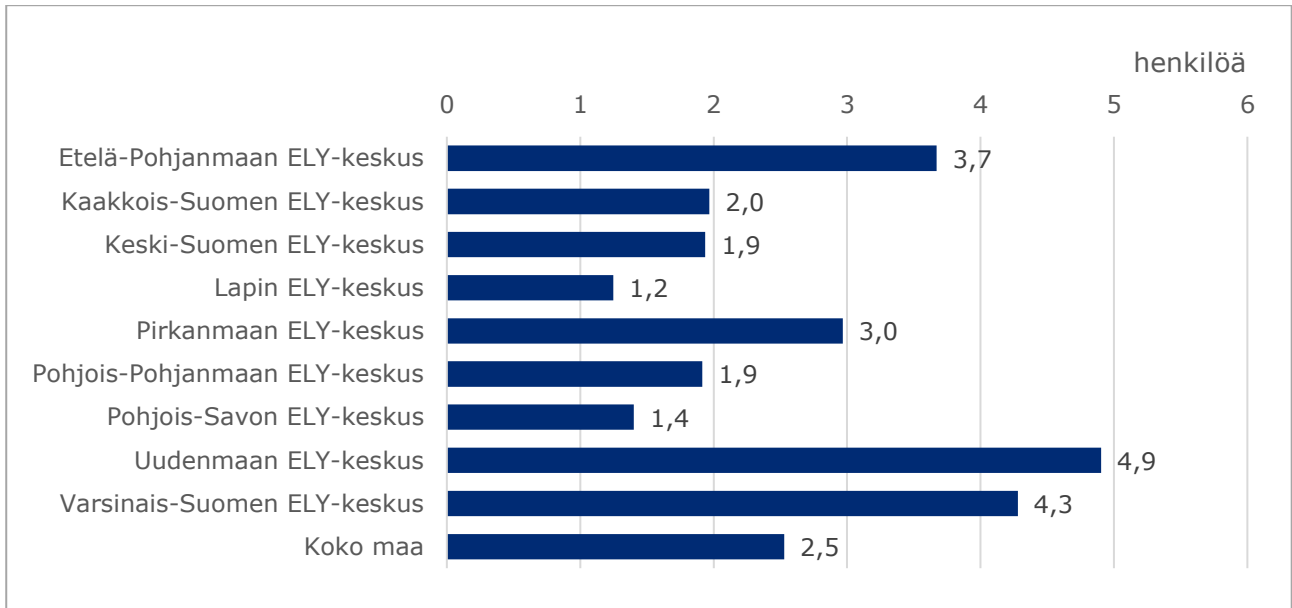
Taulukko 11. Yksityisteiden varrella asuvan väestön muutos ELY-keskuksittain v.2000–2022 Lähde: SYKE YKR ja MML maastotietokanta

ELY-keskus	Erotus 2022–2000	Muutos (%)
UUD ELY	10 700	5 %
VAR ELY	- 9 100	-6 %
POS ELY	- 29 200	-18 %
EPO ELY	-15 000	-11 %
POP ELY	-10 800	-9 %
PIR ELY	800	1 %
KES ELY	-5 700	-9 %
KAS ELY	-11 900	-20 %
LAP ELY	-8 700	-17 %
Koko maa	<b>-78 700</b>	<b>-8 %</b>



Kuva 14. Väestö yksityisteiden varsilla manner-Suomessa vuosina 2000 ja 2022 Lähde: SYKE YKR ja MML maastotietokanta.

Yksityisteiden varsilla asuvan väestön *osuus* koko väestöstä ELY-alueittain vaihtelee: Mallinnuksen mukaan koko manner-Suomen väestöstä vajaa viidesosa asui yksityisteiden varsilla vuonna 2022. Uudellamaalla yksityisteiden varsilla asui suhteessa vähemmän, n. 10 % koko Uudenmaan vastuualueen asukkaista, mutta esim. Etelä-Pohjanmaalla, Lapissa ja Pohjois-Savossa yksityisteiden varsilla asuu n. neljäsosa koko vastuualueen asukasmäärästä (liite 3).

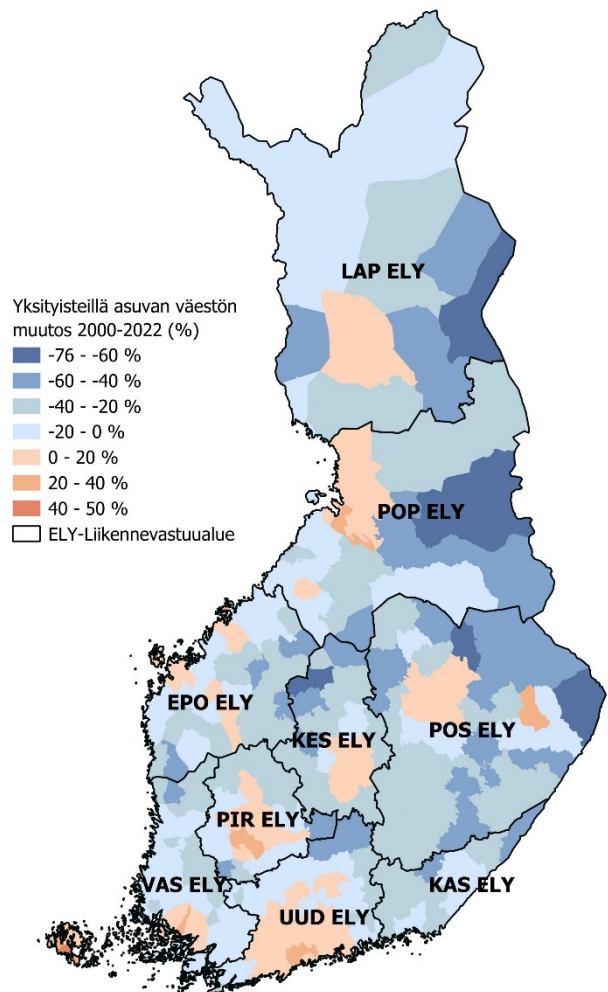


Kuva 15. Yksityisteiden varsille mallinnettu väestö yksityistiekilometriä kohden ELY-alueittain, v. 2022  
Lähde: SYKE YKR ja MML maastotietokanta

Jos yksityisteiden väestöä tarkastelee suhteessa yksityisteiden pituuksiin, voi myös todeta eroja vastuualueiden välillä (Kuva 15). Yksityisteillä asuu Uudenmaan ja Varsinais-Suomen alueilla suhteellisesti eniten väestöä, n. 4–5 henkilöä yksityistiekilometriä kohden. Lapissa ja Pohjois-Savossa puolestaan väestö jakautuu pidemmille yksityistiekilometreille. ELY-keskuksille tehdyssä kyselyssä korostuivatkin alueelliset erot yksityisteiden osakaiden määrässä ja yksityisteiden varsilla asuvien asukkaiden määrässä suhteessa tien pituuteen.

Tarkasteltaessa yksityisteiden varrella tapahtunutta väestömuutosta kuntatasolla, huomataan, että kasvukeskusten läheisyydessä väestömäärät ovat tyypillisesti pysyneet ennallaan tai jopa kasvaneet. Muualla yksityisteiden varsilla väestömäärät ovat sen sijaan lähes poikkeuksetta laskeneet (Kuva 16).

Laaditun mallinnuksen perusteella yksityisteiden varsilla asuvasta väestöstä 45 % asuu taajama-alueella ja 55 % niiden ulkopuolella. Alueelliset erot ovat kuitenkin suuret. Pohjois-Savossa yksityisteiden varsilla asuvista jopa 77 % sijoittuu taajamien ulkopuolelle.



Kuva 16. Yksityisteiden varsilla asuvan väestön muutos v. 2000–2022. Lähde: SYKE YKR ja MML maastotietokanta



## 9.4 Keskeinen yksityistieverkko (TIESIT-aineisto)

Metsäkeskus on mallintanut TIESIT-hankkeessa keskeisen tieverkon ja laatinut sen merkittävyysluokittelun yksityisteiden eri toiminnallisuudet huomioiden. Mallissa on huomioitu eri painoituksin vakituisen sekä vapaa-ajan asumisen rakennukset, maa- ja metsätalous sekä läpikulku-liikenne. TIESIT-aineiston keskeinen tieverkko on määritelty metsä- ja energiahuollon näkökulmasta ja sitä kehitetään edelleen vastaamaan erilaisiin tarpeisiin. Tunnistettuja kehittämistarpeita yksityisteiden valtionavustusten kohdentamisen näkökulmasta on nostettu kappaleeseen 8.

Keskeisen tieverkon määrittelyssä käytetyt muuttujat:

- Vakituinen ja loma-asutus (painoarvo/kpl)
- Metsät, aines- ja energiapuukertymä/v (painoarvo/m<sup>3</sup>)
- Maatilat ja pellot (painoarvo/ha)
- Muu merkittävä käyttö, läpikulkutiet

Keskeinen yksityistieverkko ja merkittävyysluokittelu on rakennettu Digiroad-aineiston pohjalle. Yksityistieverkon tielinkeistä on luokiteltu eri merkittävyysluokkiin teiden varrella sijaitsevien toimintojen, läpikulku-liikenteen sekä malliin valittujen painotusten perusteella. Eri tekijöitä on painotettu keskeisen tieverkon määrittelyssä seuraavassa taulukossa esitettyjä painokertoimia hyödyntäen. Keskeinen yksityistieverkko muodostuu tielinkeistä, joiden merkittävyyspisteitys on aineistossa 6–30.

Taulukko 12. Eri tekijöiden painoarvot keskeisen tieverkon määrittelyssä. Lähde: Metsäkeskus

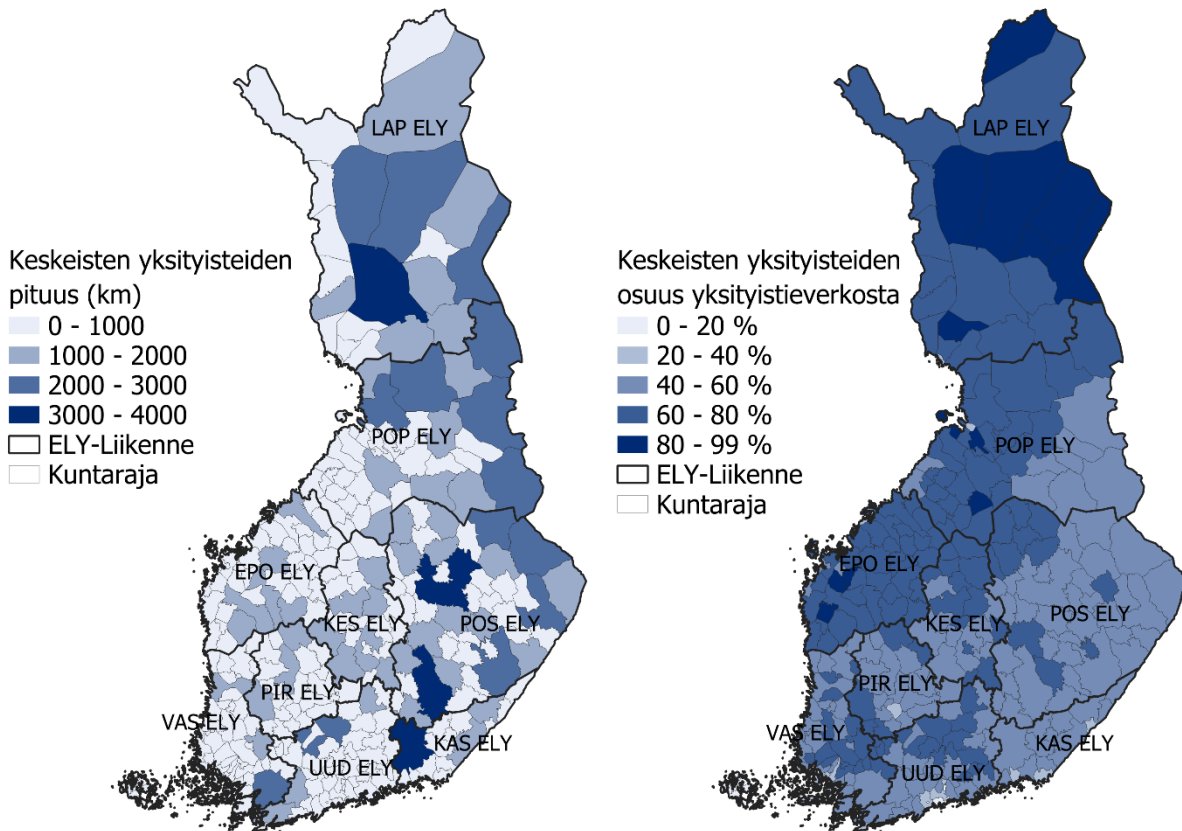
Ainespuuta m <sup>3</sup>	Energiapuuta m <sup>3</sup>	Asuttuja rakennuksia, kpl	Vapaa-ajan rakennuksia, kpl	Maatila (karja + maito, kpl)	Pelto, ha
100–1000 (2)	100–400 (1)	1 (2)	1 (1)	1 (4)	1–10 (1)
1001–5000 (4)	401–1000 (2)	2–3 (3)	2–3 (2)	2 (5)	11–20 (2)
5000–15000 (6)	1001–3000(3)	>3 (4)	4–6 (3)	>2 (6)	21–40 (3)
> 15 000 (8)	> 3000 (4)		> 6 (4)		> 40 (4)

TIESIT-aineisto on tuotettu Digiroadin tielinkeineiden päälle (ei yksityistiekohtaisesti), mikä mahdollistaa alueelliset tarkastelut suhteessa yksityisteiden pituuksiin. Kaikkiaan keskeinen yksityistieverkko kattaa lähes 60 % koko maan yksityistieverkosta ja 34 % (n. 230 000 km) koko maan tieverkosta (Taulukko 13).

Lapin ELY-keskuksen vastuualueen yksityisteistä suurin osa (77 %) kuuluu keskeiseen yksityistieverkkoon, kun taas Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueen yksityistieverkosta vain 45 %. Tarkasteltaessa koko maan keskeistä yksityistieverkkoa huomataan, että lähes neljännes keskeisestä yksityistieverkosta sijoittuu Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueelle. Toiseksi eniten keskeistä yksityistieverkkoa on Lapin ELY-keskuksen alueella (12 %) ja vähiten Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella (5 %). Osuudet jakautuvat samansuuntaisesti koko yksityistieverkon osalta (Pohjois-Savo 25 %, Lapin ELY 9 %, ja Kaakkois-Suomen ELY 6,5 %).

Taulukko 13. Keskeisen yksityistieverkon (TIESIT) jakaantuminen ELY-keskuksittain (korostettu suurimmat ja pienimmät rivikohtaiset arvot tummemmalla). (Lähde: Metsäkeskus, Tiesit ja Digiroad 2023)

	EPO- ELY	KAS- ELY	KES- ELY	LAP- ELY	PIR- ELY	POP- ELY	POS- ELY	UUD- ELY	VAS- ELY	Koko maa
Keskeisen yksityistieverkon osuus alueen yksityistieverkosta	70 %	45 %	60 %	77 %	57 %	64 %	56 %	55 %	57 %	60 %
Keskeisen yksityistieverkon osuus alueen koko tieverkosta	36 %	27 %	38 %	40 %	34 %	36 %	37 %	29 %	30 %	34 %
Keskeisen yksityistieverkon alueellinen jakautuminen	10 %	5 %	8 %	12 %	7 %	16 %	23 %	11 %	9 %	100%



Kuva 17. Keskeisen yksityistieverkon (TIESIT) jakautuminen kunnittain kilometrien sekä yksityistieverkkoon suhteutetun osuuden mukaan. Lähdeaineisto: Metsäkeskus, Tiesit-aineisto ja Digiroad 2023

Keskeistä yksityistieverkkoa kuntatasolla tarkastellessa huomataan, että ELY-keskusten sisällä on suuria alueellisia eroja. Keskeistä tieverkkoa sijoittuu eniten Kouvolan, Kuopion ja Rovaniemen kaupunkien alueelle, itärajan tuntumaan sekä Lapin pinta-alaltaan suurikokoisiin kuntiin. Myös Oulun seudulla, Salossa sekä Hämeenlinnassa keskeiseen yksityistieverkkoon kuuluvan tieverkon laajuus on huomattava.

Koska kuntien pinta-ala vaikuttaa huomattavasti sen alueella sijaitsevan tieverkon pituuteen, on jossain tapauksissa tarkoituksenmukaisempaa tarkastella tieverkon suhteellisia osuuksia. Suurimmat keskeisen tieverkon osuudet paikantuvat Lappiin ja Pohjanmaalle. Lapin Savukoskella on suurin kuntakohtainen osuus, kun vajaasta 2 000 yksityistiekilometristä 99 % on luokiteltu merkittäväksi. Lapin ulkopuolella sijaitsevia kuntia, joissa yksityistieverkosta yli 80 % on keskeisiä ovat mm. Pohjois-Pohjanmaan Tyrnävä ja Kärsämäki, sekä Etelä-Pohjanmaan Laihia. Vähiten keskeisestä (alle 40 %) yksityistieverkosta sijaitsee puolestaan Helsingin, Turun ja Tampereen kaupunkiseuduilla sekä Ahvenanmaalla.



## 9.5 Yksityistieverkon sillat ja erityiskohteet

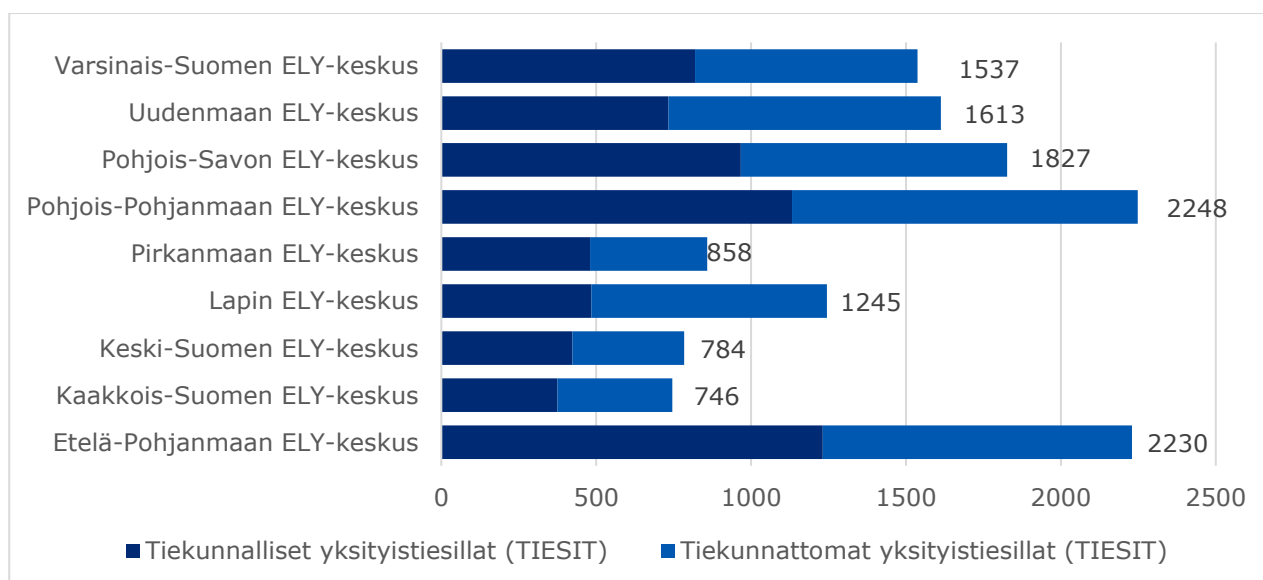
### Yleistä

Tässä osiossa tarkastellaan yksityistieverkon siltoja sekä erityiskohteita. Yksityistielain mukaisia yksityisteiden erityiskohteita ovat talvitiet, lautat sekä vuosittain purettavat sillat. Talviteiksi lukeutuvat niin maalle kuin jäätyneen vesistön päälle rakennettavat kausiluontoiset yhteydet, ja lauttoihin puolestaan vaijerilla ohjattavat lossit sekä vapaasti kulkevat lautat ja näiden lautta-paikat. Vuosittain purettavat sillat ovat kevättulvien jälkeen rakennettavia väliaikaisia vesistön ylittäviä rakenteita, jotka puretaan ennen seuraavaa tulvakautta.

Siltojen ja erityiskohteiden alueellisessa tarkastelussa käytettävissä oleva aineisto vaikuttaa suuresti tuloksiin. Yksityisistä silloista ei ole kattavaa aineistoa, mutta Metsäkeskus on määritellyt vuonna 2020 paikkatietopohjaisesti yksityistieverkolle sijoittuvat sillat tai sillan mitat täyttävät rakenteet. Talviteistä on tietoa yleisesti MML:n maastotietokannassa, mutta *yksityisten* talviteiden osalta tarkin tieto löytyy kuitenkin yksityistierekisteristä (käyttöoikeusyksikkölaji 311: *tie talviaikaan*). Yksityisistä lautoista, losseista tai vuosittain purettavista silloista ei ole saatavilla paikkatieto- tai tilastoaineistoja, vaan tietoa on jouduttu kokoamaan eri lähteistä (avustuspäätökset, aikaisemmat selvitykset, kartoitukset).

### Sillat

Yksityistieverkon sillat muodostavat avustusten näkökulmasta merkittävän kokonaisuuden, sillä siltojen liikennöitävyyden varmistaminen on yksi tärkeimmistä tavoitteista. Sillat ovat usein kriittinen osa yksityistieverkostoa erityisesti turvallisuuden ja liikennöitävyyden varmistamisen kannalta. Yhteensä Metsäkeskuksen mallintamia yksityistiesilloja on maassa n. 13 000. Näistä puolet on tiekunnattomia, ja puolet tiekunnallisia siltoja. Aluetarkastelussa siltojen määrässä on suuria eroja: Etelä- ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskusten alueella siltoja on liki kolminkertainen määrä (n. 2 200 kpl) verrattuna Keski-Suomen ja Kaakkois-Suomen ELY-alueisiin (n. 800 kpl). Varsinais-Suomessa, Uudellamaalla ja Pohjois-Savossa siltoja on yksityisteillä yli 1 500. Alueiden siltojen järjestäytyneisyysaste jakautuu samansuuntaisesti koko maahan verrattuna (eli n. 50 %-50 %), mutta Lapissa yli 60 % silloista ovat järjestäytymättömiä (n. 800 kpl). Määrällisesti eniten tiekunnattomia siltoja on Pohjois-Pohjanmaalla (n. 1 100).



Kuva 18. Merkittävät yksityisteille sijoittuvat sillat ELY-alueittain. Lähde: Metsäkeskus, Tiesit-aineisto

### Talvitiet

Talviteitä on yksityistierekisterissä yhteensä noin 1 300 kpl ja 700 kilometriä (Taulukko 14). Talvitiet ovat keskipituudeltaan melko lyhyitä, vain 600 metriä. Eniten talviteitä niin lukumäärällisesti kuin kilometreissäkkin on Pohjois-Pohjanmaan sekä Keski-Suomen ELY-keskusten

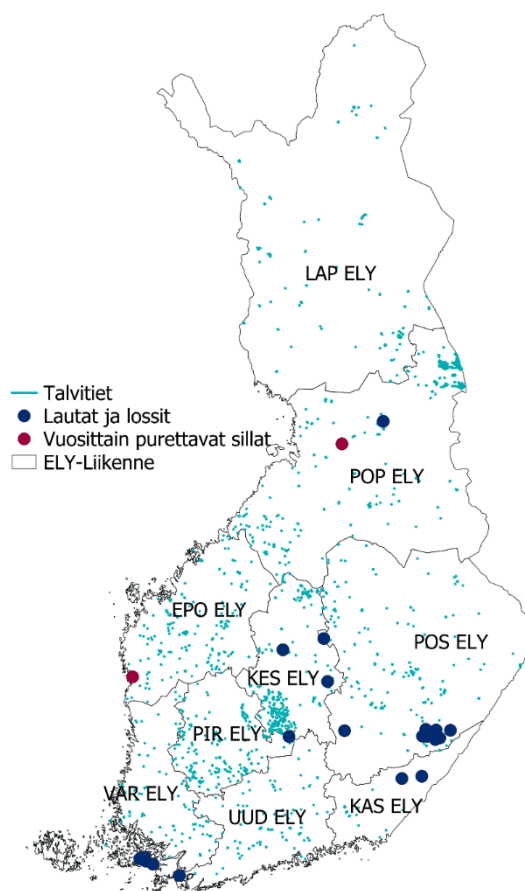
alueilla (molemmissa yli 250 kpl). Lapissa talviteitä ei ole lukumäärällisesti kuin vain n. 70, mutta näiden keskipituus on aluekohtaisesti selkeästi suurin melkein 1,4 kilometrillä. Varsinais-Suomen vastuualueella talvitiet ovat puolestaan selkeästi keskiarvoa lyhyempiä (keskipituus alle 300 m). Vähiten talviteitä on Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen vastuualueella, jossa on vain 13 talvitietä kuuden kilometrin pituudelta.

Taulukko 14. Talviteiden määrät ja ominaisuudet ELY-keskuksittain. Lähde: Yksityistierekisteri MML

	POP-ELY	KES-ELY	LAP-ELY	PIR-ELY	EPO-ELY	POS-ELY	UUD-ELY	VAR-ELY	KAS-ELY	YHT
Talviteiden määrä	271	259	69	167	158	153	90	86	13	1266
Pituus (km)	238,5	143,8	93,2	68,2	65,7	60,2	30,2	24,5	5,8	730,1
Keskipituus (metriä)	880	555	1 351	408	416	394	336	285	448	577

### Lautat ja vuosittain purettavat sillat

Yksityisteiden varsilla olevia ja avustettuja lauttayhteyksiä on erityisesti sisävesistössä Pohjois-Savossa (9) sekä Turun seudun saaristossa Varsinais-Suomessa (5). Yksittäisiä avustettuja lauttoja tai losseja on myös muilla sisävesien vastuualueilla. Avustettuja, joen ylittäviä yksityisiä vuosittain purettavia siltoja on vain kaksi koko maassa, yksi Etelä-Pohjanmaalla ja toinen Pohjois-Pohjanmaalla (Taulukko 15). Oheisessa kuvassa on esitetty erityiskohteiden sijoittuminen, sillä tarkkuustasolla kuin käytettävissä oleva aineisto mahdollistaa.



Kuva 19. Erityiskohteiden alueellinen jakautuminen. Lähde: KEHA-keskus 2023 ja Yksityistierekisteri MML

Taulukko 15. Lauttayhteyksien ja vuosittain purettavien siltojen määrät yksityisteillä. (Lähde: KEHA-keskus 2023)

	EPO-ELY	KAS-ELY	KES-ELY	LAP-ELY	PIR-ELY	POP-ELY	POS-ELY	UUD-ELY	VAR-ELY	YHT.
Lautat	0	2	2	0	1	1	9	0	5	20
Vuosittain purettavat sillat	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2

## 10 Myönnetyt avustukset yksityisteille 2012–2023

### 10.1 Yleistä

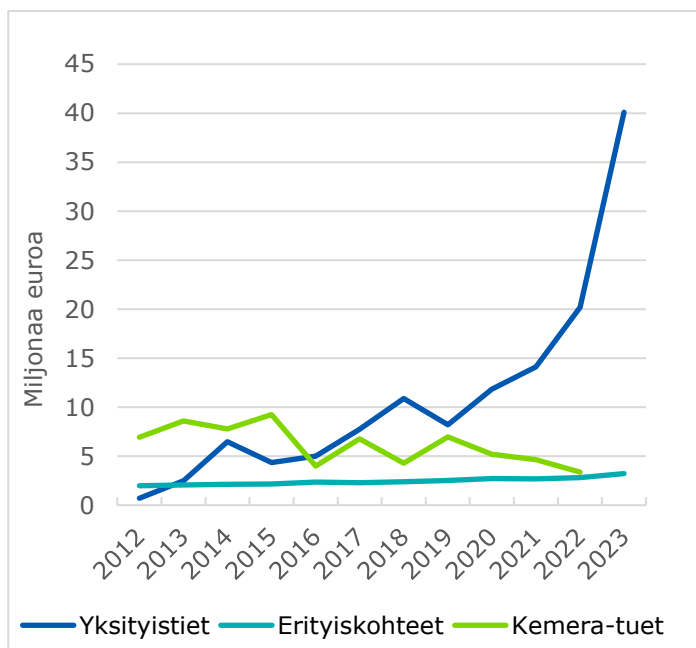
Tässä kappaleessa tarkastellaan valtion myöntämiä avustuksia yksityisteille vuosina 2012–2023. Valtio myöntää avustuksia yksityisteille yksityistielain mukaisten avustusten lisäksi myös metsäteiden tukina. Valtion lisäksi kunnilla on merkittävä rooli yksityisteiden tienpidossa, mutta kunnista ei ole saatavilla vertailukelpoista tilastotietoa. Kuntien avustuskäytäntöjä kartoitettiin tämän hankkeen yhteydessä kyselyllä, josta tuloksia liitteessä 1.

Vuosittain liikenne- ja viestintävirasto Traficom kohdistaa eri ELY-keskuksille valtion talousarvioesityksessä hyväksytyyn määrärahan. KEHA-keskus ylläpitää hankekohtaista tilastoa avustushakemuksista sekä myönnettyistä avustummääristä. KEHA-keskus tilastoi todentuneet avustukset kahteen tilastoon: *Yksityisteiden* tilasto sisältää avustukset teille, silloille sekä rummuille ja *erityiskohteiden* tilasto puolestaan sisältää talviteihin, lauttoihin sekä vuosittain purettaviin siltoihin liittyvät avustuspäätökset. On huomioitava, että tilastoinnissa avustushakemus voi olla samanaikaisesti tielle, sillalle ja rummulle. Eriyiskohteiden osalta on tyypillistä (n. 25 % hakemuksista), että lautapaikka-avustus on samalla lautan korvaavan talvitien avustus. Kemera-tukien avoimia tilastoja ylläpitää Metsäkeskus. On myös tärkeää huomioda, että vuosittain myönnettävien avustusten kokonaismäärät voivat erota huomattavastikin talousarviossa päätetyistä määrärahoista alueiden aikaisemmilta vuosilta jääneiden siirtomäärärahojen vuoksi.

### 10.2 Avustusten kehitys 2012–2023

Yksityisteille sekä näiden silloille ja rummuille *myönnettyjen* valtionavustusten summa on noussut vuodesta 2012 merkittävästi noin 700 tuhannesta eurosta vuoden 2023 yli 40 miljoonaan euroon (Kuva 20). Yksityisteiden erityiskohteiden avustukset ovat nousseet maltillisemmin vuoden 2012 vajaan kahdesta miljoonasta vuoden 2023 3,2 miljoonaan euroon. On huomioitavaa, että vuoden 2023 avustuspäätöksiä on tutkittu syyskuussa 2023, joten loppuvuonna myönnetty avustukset eivät näy yksityisteiden ja erityiskohteiden kuvaajissa.

Metsäkeskuksen myöntämässä metsäteiden Kemera-tuissa on kymmenvuotisella tarkastelujaksolla tapahtunut puolestaan selvää laskua. Vuonna 2012 Kemera-tukien määrä oli lähes 7 miljoonaa euroa, kun taas vuonna 2022 enää noin 3,4 miljoonaa euroa. Vuoden 2023 myönnettyistä Kemera-tuista ei ollut vielä tietoa tätä raporttia kirjoittaessa. Kemera-tuki järjestelmä muuttuu vuoden 2024 alusta ns. Metka-tueksi.



Kuva 20. Yksityisteille myönnetty valtionavustukset ja metsäteille kohdistettu Kemera-tuki v. 2012–2023 (Lähde: Metsäkeskus 2023 ja KEHA-keskus 2023)

#### Avustusten määrärahat

Vuoden 2023 yksityistieavustuksia kohdennettiin yhteensä eri ELY-Liikennevastuualueille 23 miljoonan euron edestä, josta 10 miljoonaa oli jyvitetty huoltovarmuuden ja kotimaisen puun saatavuuden varmistamiseksi ja 13 miljoonaa tavanomaisten yksityisteiden parantamiseen sekä

yksityisteiden erityiskohteille. Avustus jakautui eri ELY-vastuualueille suurin piirtein samassa suhteessa yksityistieverkon osuuteen, Pohjois-Savon vastuualueen saadessa yli neljänneksen määrärahoista. Seuraavassa taulukossa on avattu vuoden 2023 määrärahat sekä sidotut ja sitomattomat määrärahat edellisiltä vuosilta ELY-vastuualueittain.

Taulukko 16. Määrärahojen alueellinen kohdentaminen vuonna 2023 (Lähde: Traficom 2023, Digiroad 2023).

	Yksityisteille (tuhatta €)	Huoltovarmuuteen (tuhatta €)	Alueen osuus määrärahasta (%)	Alueen yksityistieverkon osuus koko yksityistieverkosta (%)
EPO ELY	2 390	1 195	10,4 %	8,9 %
KAS ELY	1 877	656	8,2 %	6,5 %
KES ELY	1 578	763	6,9 %	7,8 %
LAP ELY	1 510	756	6,6 %	9,0 %
PIR ELY	1 667	772	7,2 %	7,1 %
POP ELY	3 150	1 568	13,7 %	14,5 %
POS ELY	6 166	2 515	26,8 %	24,8 %
UUD ELY	1 932	968	8,4 %	11,3 %
VAR ELY	2 731	807	11,9 %	9,4 %
<b>Yhteensä</b>	<b>23 000</b>	<b>10 000</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

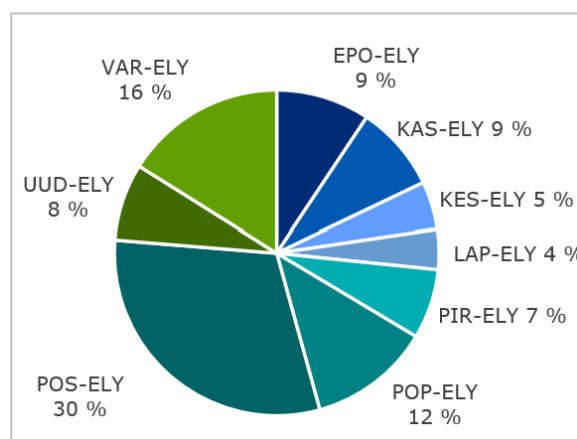
ELY-vastuualueille kohdistetut vuosittaiset määrärahat eivät suoraan kerro sen vuoden määrärahojen käytöstä, sillä edellisiltä vuosilta on voinut jäädä huomattaviakin summia sitomattomia varoja. **Sitomattomissa määrärahoissa on huomattavan suurta alueellista vaihtelua;** Vuosien 2021–2023 määrärahoista Pohjois-Pohjanmaalla oli sidottu lokakuun 2023 loppuun mennessä 94 %, kun taas Keski-Suomessa sidottujen määrärahojen osuus oli vain alle 47 %. Euromääräisesti eniten sitomatonta määrärahaa oli tuolla tarkasteluhetkellä Varsinais-Suomen (4,2 M€) ja vähiten Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen vastuualueella (0,8 M€).

### Myönnetyt avustukset

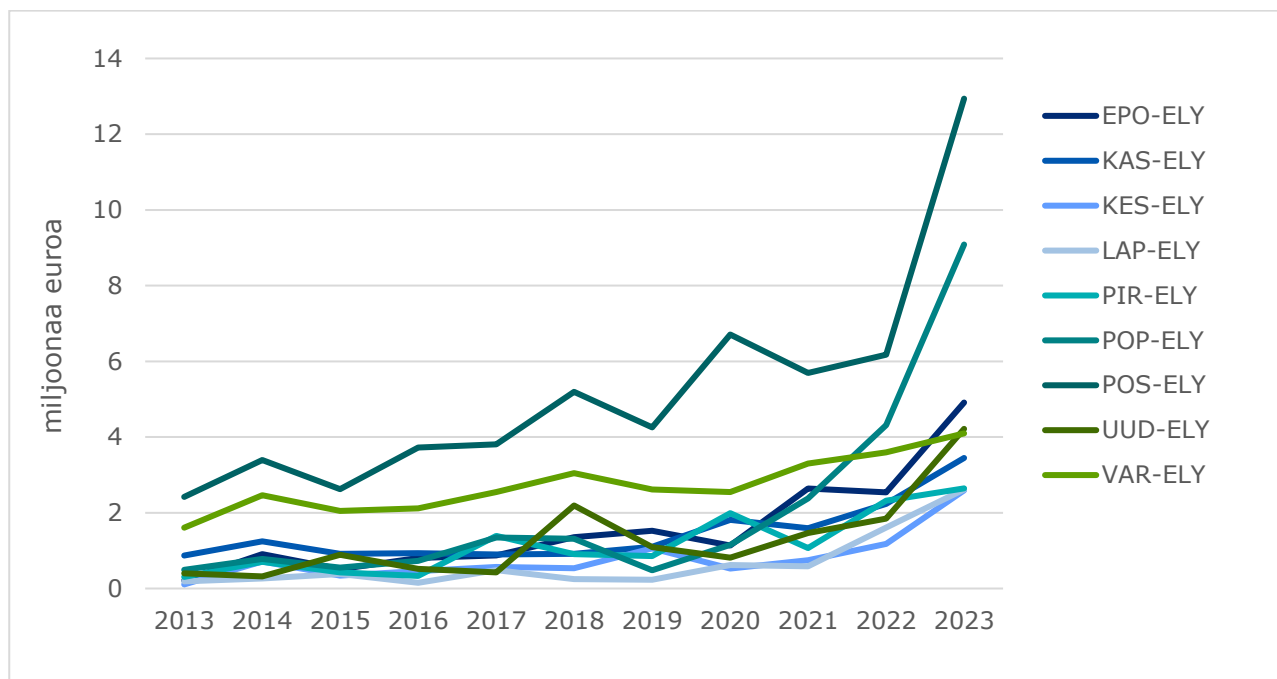
Viimeisen kymmenen vuoden aikana yksityisteille on myönnetty yhteensä 175 miljoonaa euroa valtionavustusta, josta valtaosa on myönnetty viime vuosina. Vuonna 2023 yksityisteille ja näiden erityiskohteille myönnettiin yhteensä 46,5 miljoonaa euroa, josta 93 % myönnettiin yksityistie-, silta- tai rumpuhankkeisiin ja loput noin 3,2 miljoonaa euroa erityiskohteille. Vuonna 2023 myönnetyt avustukset ovat selkeästi suurempia kuin vuoden 2023 talousarviossa kohdennetut määrärahat (23 milj. eur), jopa yli kaksinkertaisia. Tämä selittyy aikaisempien vuosien sitomattomilla määrärahoilla.

Viimeisen kymmenen vuoden aikana avustumäärät ovat kasvaneet huomattavasti kaikilla alueilla, mutta kasvu on kohdentunut hyvin eri tavoin ELY-keskuksille (kuva 22). Kymmenen vuoden tarkastelujaksolla myönnettyjen avustummäärien yhteenlaskettu summa on seitsenkertaistunut. Joillain alueilla avustummäärät ovat yli kaksikymmenkertaistuneita (Etelä-Pohjanmaa ja Keski-Suomi) kun taas Varsinais-Suomessa avustusten määrä on vain kaksinkertaistunut.

Kymmenen vuoden ajanjakson kaikista myönnetyistä avustuksista yli 30 % kohdistunut Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueelle. 16 % on kohdistunut Varsinais-Suomeen ja 12 % Pohjois-Pohjanmaalle. Vähiten avustuksia on koko tarkastelujaksolla saanut Lapin ELY-vastuualue (4 %).



Kuva 21. Vuosien 2013–2023 aikana myönnettyjen avustummäärärahojen alueellinen jakauma. Lähde: KEHA-keskus 2023



Kuva 22. Myönnettyt yksityistie- ja erityiskohteiden avustukset ELY-Liikennevastuualueittain 2013–2023. Lähde: KEHA-keskus 2023.

Erytyiskohteille myönnettyt avustukset painottuvat kolmelle vastuualueelle: Varsinais-Suomeen, Pohjois-Savoon sekä Kaakkois-Suomeen. Lapin ja Uudenmaan ELY-keskusten vastuualueille ei ole myönnetty lainkaan erityiskohteiden avustuksia viimeisen kymmenen vuoden aikana, vaikka molemmilla alueilla sijaitsee talviteitä. Suurin osa erityiskohteiden avustuksista kohdistuukin lautta- ja lossipaikoille

Taulukko 17. Yksityistieille ja erityiskohteille myönnettyt avustukset 2013–2023 ELY-liikennevastuualueittain. \*Huom. rivien summaus vääristää kokonaisavustusmäärää, sillä sama avustus voi kohdistua eri kohteisiin (esim. tien perusparannuksen yhteydessä parannetaan tien rummut). Lähde: KEHA-keskus 2023.

2013–2023	Yksityistieavustukset			Erytyiskohteiden avustukset		
	Rumpu (t€)	Silta (t€)	Tie (t€)	talvitie (t€)	lauttapaikka (t€)	Vuosittain purettavasilta (t€)
EPO ELY	4 381	9 346	8 512	0	0	21
KAS ELY	2 052	3 839	4 736	0	3 964	0
KES ELY	504	3 123	4 378	452	589	0
LAP ELY	2 159	3 648	3 812	0	0	0
PIR ELY	2 441	6 809	4 215	789,9	1 054	0
POP ELY	6 229	7 258	14 467	45,4	210	8
POS ELY	9 667	11 962	22 596	4 250,9	11 055	0
UUD ELY	2 169	9 066	5 752	0	0	0
VAR ELY	1 683	6 903	5 437	0	10 108	0
<b>Yht. *</b>	<b>31 288</b>	<b>61 954</b>	<b>73 907</b>	<b>5 538</b>	<b>26 980</b>	<b>29</b>

## Avustukset suhteessa yksityistieverkkoon

Taulukko 18. Avustukset suhteessa yksityistieverkkoon v.2022 (\*Yksityisiä siltoja koskevat tiedot perustuvat TIESIT-silta-aineistoon.). Lähde: KEHA-keskus

	EPO-ELY	KAS-ELY	KES-ELY	LAP-ELY	PIR-ELY	POP-ELY	POS-ELY	UUD-ELY	VAR-ELY	Koko maa
Yksityistieavustukset / yksityistiekilometrit (€/km)	74	90	39	46	85	77	65	42	99	68
Avustukset teille, silloille ja rummuille / yksityistiekilometrit (€/km)	74	72	37	46	81	77	53	42	70	60
Siltojen avustukset / Yksityistiesillat (€/silta)*	485	1 072	144	392	1 667	682	815	730	866	722

Myönnettyjä avustuksia voidaan tarkastella suhteessa alueen yksityistieverkkoon sekä yksityistiesiltojen lukumäärään. Tässä tarkastelussa on tutkittu vuonna 2022 myönnettyjä yksityistieille, silloille ja rummuille kohdennettuja avustuksia suhteessa Digiroadin yksityistieverkkoon, sekä siltahankkeille kohdennettuja avustuksia suhteessa Metsäkeskuksen mallintamaan siltapaikkatietoon (TIESIT-aineisto). Siltapaikkatieto sisältää keskeisen tieverkon tiekunnalliset ja tiekunnattomat sillat (silta-aineisto ei ota kantaa sillan ominaisuustietoihin tai sillan kokoon, vaan tarkastelussa on kaikki hankkeessa mallinnetut yksityistiesillat niin suuret kuin myös pienemmät).

Yksityistieavustukset suhteessa tieverkon pituuteen olivat vuonna 2022 suurimmat Varsinais-Suomen (99 €/km) ja Kaakkois-Suomen ELY-keskusten vastuualueilla (90 €/km). Näillä alueilla kustannuksia nostaa erityiskohteiden suuri määrä. Matalimmat avustusmäärärahat suhteessa tieverkon pituuteen olivat Keski-Suomen (39 €/km) ja Uudenmaan (42 €/km) ELY-keskusten alueilla. Koko maassa yksityistieverkon pituuteen suhteutettu avustus oli 68 €/km.

Jos siltoihin kohdistuneita yksityistieavustuksia tarkastellaan suhteessa kaikkiin keskeisen yksityistieverkon siltoihin, niin keskimääräinen avustusmäärä oli vuonna 2022 koko maassa noin 700 €/silta. Eniten silta-avustuksia suhteessa yksityistiesiltojen lukumäärään myönnettiin Pirkanmaan ELY-keskuksen alueella (n. 1 700 €/silta) ja vähiten Keski-Suomen ELY-keskuksen alueella (n. 140 €/yksityistiesilta). Suhteutettaessa silta-avustusten määriä kaikkiin yksityistiesiltoihin, on huomattava, että selittäviä tekijöitä on huomattavan paljon eikä tarkastelusta kannata tehdä liian suuria johtopäätöksiä (esimerkiksi muutaman ison sillan vaikutus voi olla vuositasolla todella suuri).

### Siltojen avustukset

Yksityistieiden siltahankkeisiin on myönnetty viimeisen kymmenen vuoden aikana n. 62 miljoonaa euroa yksityistieavustuksia (Taulukko 17). **Vuonna 2023 siltoihin käytettävää yksityistieavustusta myönnettiin 15 miljoonaa, joka on yli kolmannes vuoden kaikista myönnetyistä yksityistieavustuksista.** Siltojen avustusmäärät ovat kasvaneet voimakkaasti vuoden 2013 tasosta, jolloin siltahankkeille myönnettiin yhteensä vain 700 000 euroa.

Kymmenvuotisella tarkastelujaksolla eniten siltatukea on kohdistunut Pohjois-Savon (12 milj.), Etelä-Pohjanmaan (9,3 milj.) sekä Uudenmaan (9,1 milj.) vastuualueille, ja vähiten Lapin, Kaakkois-Suomen sekä Keski-Suomen vastuualueille. Pohjois-Savon alue on saanut myös eniten avustuksia liittyen hankkeisiin, joissa parannetaan tien rumpuja.

Siltahankkeet ovat kustannuksiltaan huomattavan kalliita ja vievät suuren osan koko alueelle varatusta tuesta useiden ELY-keskusten alueella. Pirkanmaan, Uudenmaan, Varsinais-Suomen



sekä Etelä-Pohjanmaan ELY-keskusten alueilla siltahankkeet ovat vieneet tiehankkeita suuremman osuuden avustuksista. Määrällisesti eniten silta-avustuksia on saanut Pohjois-Savo.

### Lauttojen avustukset

**Erityiskohteiden avustuksista valtaosa käytetään yksityisteiden lauttapaikkoihin.** Vuonna 2023 erityiskohteiden avustuksiin myönnettiin 3,2 miljoonaa euroa, josta 98 % käytettiin lauttojen käyttö- tai kunnossapitokustannuksiin. Yksityisteiden lauttojen käyttöä ja kunnossapitoa on rahoitettu viimeisen kymmenen vuoden aikana yhteensä n. 27 miljoonalla eurolla (taulukko 17).

Lauttapaikkojen avustuksia on tarkasteltu tarkemmin v. 2017–2023 KEHA-keskuksen YA-tietojärjestelmän pohjalta. Tällä tarkasteluajanjaksolla lauttapaikkojen kustannukset ovat kasvaneet noin 33 % (2,8 → 3,7 Milj. €) ja avustusrahat 41 % (2,25 → 3,17 Milj. €). Kustannukset ovat kasvaneet keskimäärin 5 %:n vuosivauhtia. Kustannusten kasvu eri kohteiden välillä on ollut melko tasaista.

Pysyvän asutuksen määrä lauttapaikkojen yhteydessä on vähentynyt tarkasteluajanjaksolla noin 15 % (211 → 179 pysyvää asuntoa) ja loma-asuntojen määrä kasvanut 3 %. Loma-asuntojen määrä on kasvanut eniten Savonlinnassa, Kuhmoisissa ja Ruokolahdella (n. 10 %).

Oheisessa taulukossa on kuvattu lauttapaikkojen avustukset ja ominaispiirteet kohteittain (taulukko 19). Lauttapaikkoja ja niiden vaikuttavuutta voidaan tarkastella suhteessa pysyvään asutukseen, loma-asutukseen, kapasiteettiin sekä kantavuuteen. Tarkasteluiden perusteella yksityistielossien luontevin luokitteluperuste on kapasiteetti (autopaikkojen määrä). Tässä yhteydessä kohteet on luokiteltu pieniin (2–6 autopaikkaa) ja keskikokoisiin losseihin (8–12 autopaikkaa). Pienten lossien kantavuudet vaihtelevat 10–20 tonnin ja keskikokoisten 25–45 tonnin välillä. **Tarkastelun perusteella lauttojen kokoluokka selittää hyvin pitkälle valtionavustusten suuruutta, mutta ei ole suoraan verrannollinen käyttäjämääriin (pysyvä tai loma-asutus).**

Taulukko 19. Lauttapaikkojen avustukset ja kohteita koskevat ominaisuustiedot v. 2023 (Lähde: KEHA-keskuksen YA-tietojärjestelmä), pienet ja keskikokoiset lauttapaikat

Erityiskohde	Kunta	Pysyvät asunnot (kpl)	Loma- asunnot (kpl)	Valtion avustus € (osuus 85 %)	Lauttapaikan autokapasiteetti	Lauttapaikan kantavuus (kg)
Elosaari	Saarijärvi	6	28	5 610	2	10 000
Kongonsaaren Metsätie	Savonlinna	4	62	6 817	4	14 000
Pängätsalo	Vesanto	5	26	10 290	6	20 000
Paanalansalmi	Hankasalmi	12	37	50 347	6	20 000
Kesamonsaari	Savonlinna	23	140	173 337	8	25 000
Ahvionsaari	Savonlinna	10	44	152 305	10	44 000
Laukansaari	Savonlinna	6	83	185 481	10	44 000
Tuohisaari	Savonlinna	7	70	212 358	10	35 000
Ritosaaren Metsätie	Savonlinna	12	44	186 547	10	44 000
Pietolansaari	Savonlinna	6	40	155 071	10	33 000
Mietinsaari	Ruokolahti	7	175	243 070	10	44 000
Sandö	Parainen	6	85	241 057	10	44 000
Vikom-Käldö-Vallmo	Parainen	21	157	218 831	10	44 000
Haukkasalo	Kuhmoinen	7	146	112 547	10	40 000
Puulan lauttaliikenne	Hirvensalmi	9	35	207 071	10	44 000
Jänkäsalö	Taipalsaari	12	119	266 343	12	44 000
Petun lossi	Salo	12	143	229 666	12	44 000
Haverö	Parainen	5	49	282 078	12	44 000
Sorpo	Parainen	7	49	227 545	12	44 000

Mikäli lauttojen avustuksia tarkastelee suhteessa pysyvään asutukseen, niin keskimääräinen avustusraha oli vuonna 2023 n. 18 000 €/as. Pienten lauttojen (2–6 autopaikkaa) asukaskohdattaiset kustannukset olivat huomattavasti keskikokoisia lauttoja matalammat, n. 2200 €/as/v.

Tarkasteluajanjaksolla muutokset avustettavissa lauttapaikoissa ovat olleet vähäisiä. Käytännössä kyseessä on samojen kohteiden vuosittainen avustaminen ja liikennöinnin jatkuvuuden



turvaaminen. Tukitarve ei ole vähentynyt tarkasteluajanjaksolla, vaikka pysyvä asutus on hie-  
man vähentynytkin. Jatkossa tukikriteerin alarajaksi suositellaan 5 pysyvää asuinrakennusta ja  
25 loma-asuntoa. Koska lautoilla turvataan vesistön ylitystä vaativien kohteiden saavutettavuus,  
on avustusten lakkauttamisessa kuitenkin käytettävä aina harkintaa.

### ***Talvitiet ja vuosittain purettavat sillat***

Talvitierahoitusta on saanut viimeisen kymmenen vuoden aikana eniten Pohjois-Savon ELY-kes-  
kuksen alue, jonne kohdistui 80 % kaikista talviteille myönnettyistä avustuksista. Vuonna 2023  
talviteille myönnettiin yhteensä 620 000 euroa, josta n. 70 % kohdistui Pohjois-Savoon, ja vajaa  
20 % Pirkanmaan vastuualueelle. Talviteiden avustuksia on myönnetty tarkastelujaksolla niin  
maalle kuin jäätyneelle vesistölle rakennetuille talviteille. Noin 20 tiekuntaa on hakenut viime  
vuosina tukea talvitien rakentamiselle, joista noin neljännes korvaa talvisin yksityisen lautta- tai  
lossiyhteyden. On tyypillistä, että talvitiet hakevat vuosittain avustuksia, joskus myös kattamaan  
edellisen vuoden kustannuksia. Talviteiden avustuksia on myönnetty pysyvän asutuksen sekä  
liikenteellisen merkittävyyden perusteella. Avustetuilla talviteillä oli vuonna 2023 sijainnut avus-  
tuspäätöstietojen mukaan vajaa 200 vakituista asuttua asuntoa ja 1 100 loma-asuntoa.

Vuosittain purettavat sillat ovat hyvin marginaalinen avustuskohde, koko tarkastelujaksolla tun-  
nistettiin vain kaksi avustusta saavaa kohdetta Etelä- ja Pohjois-Pohjanmaan vastuualueilla  
(Luku 9.5). Vuosittain purettavia siltoja on avustettu vuodesta 2013 yhteensä 29 tuhannella  
eurolla pysyvän asutuksen sekä liikenteellisen merkittävyyden perusteilla. Vuonna 2023 avus-  
tusta myönnettiin vain yhdelle kohteelle n. 4 tuhannen euron edestä. Perusteluiden mukaan  
kyseinen Flottbron silta Kristiinankaupungissa palvelee 49 vakituisesti asuttua asuntoa.

### ***Yhteenveto***

Käytössä olevat avustuspäämäärät ovat kasvaneet suuresti tarkastelujaksolla v. 2013–2023.  
Alueiden välillä on suuria eroja sitomattomien määrärahojen suhteen, mikä asettaa vastuualueet  
keskenään huomattavan erilaiseen tilanteeseen tulevana vuosina. Toisaalta rahoituksen vähen-  
tyessä siirtomäärärahojen alueelliset erot voivat tasoittua lähivuosina. Kohdennetut ja käytetyt  
avustukset jakautuvat kohtuullisen tasaisesti suhteessa alueiden yksityistieverkon pituuksiin.  
Erityiskohteiden avustukset jakaantuvat alueellisesti epätasaisemmin; lauttaliikennettä tuetaan  
luonnollisesti sisävesien sekä saaristojen alueella ja talvitieavustukset jakaantuvat alueellisesti  
hyvin voimakkaasti. Erityiskohteiden avustusten analysointi oli osittain haasteellista aineiston  
laatuun ja saatavuuteen liittyvien ongelmien vuoksi.

# III: AVUSTUSTEN VAIKUTTAVUUS

## 11 Yksityisteiden valtionavustusten vaikuttavuus

### 11.1 Valtion tukien arviointikriteerit

*Valtionapuviranomaisen on sopivalla tavalla seurattava myöntämiensä valtionavustusten käytön tuloksellisuutta ja tarkoituksenmukaisuutta sekä valtionavustusten vaikutuksia kilpailuun, eri väestöryhmien asemaan samoin kuin niiden ympäristö- ja muita vaikutuksia (Valtionavustuslaki 36 §).*

Yksityisteiden valtionavustusten vaikuttavuutta on tässä työssä tarkasteltu soveltamalla valtiotukien arviointiin määriteltyjä kriteereitä (Laki taloudelliseen toimintaan myönnettävän tuen yleisistä edellytyksistä, 3 § ja YTN 2019) sekä vaikutusketjumallinnusta.





Valtionavustusten arviointikriteerit (soveltaen YTN 2019)

1. Tuella on selkeä taloudellinen tai yhteiskunnallinen tavoite (perustuu hallitusohjelmaan tai politiikkatavoitteeseen)
2. Tuki on tarkoituksenmukainen keino tavoitteen saavuttamiseksi
3. Tuki on kustannustehokas ja sen hallinnollinen rasitus tuen saajalle on kohtuullinen
4. Tuki ei vääristä kilpailua
5. Tuki on määräaikainen
6. Tuella on kannustava vaikutus
7. Tuki on vaikuttava (edistää sille asetettuja tavoitteita).

Valtionavustusten vaikutusten seurantaan liittyy myös valtionavustusten epätarkoituksenmukaisen kasautumisen estäminen (mahdollinen päällekkäinen avustaminen, ja tavoite siitä, että tiettyä hanketta tai toimintaa avustetaan vain yhdestä valtionapuviranomaisesta ja yhdeltä valtion talousarvion momentilta).

Yksityisteiden valtionavustustoiminnan vaikuttavuutta koskevat havainnot ja arvioinnit on koottu seuraavaan taulukkoon. Taulukossa on merkitty vihreällä pallolla ne kriteerit, jotka yksityisteiden valtionavustustoimintaa täyttää, ja keltavihreällä ne kriteerit, joiden osalta on tunnistettu kehittämistarpeita. Keskeiset kehittämistarpeet on kuvattu taulukossa.

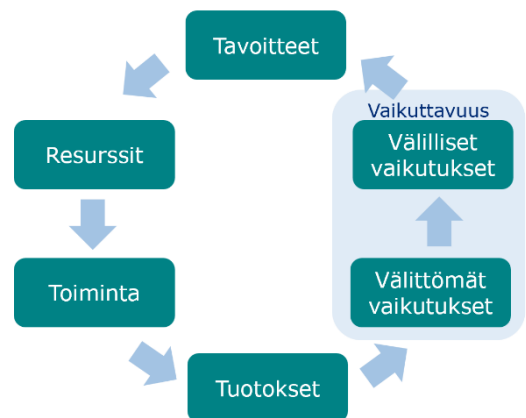
Taulukko 20. Yksityisteiden valtionavustusten vaikuttavuuden arviointi

	Kuvaus	Arvio
<p><b>1. Tuella on selkeä taloudellinen tai yhteiskunnallinen tavoite</b></p>	<p>Yksityisteiden valtionavustusten tavoitteet on kirjattu yksityistielakiin ja -asetukseen, valtion talousarvioihin sekä liikenteen hallinnonalan politiikkatavoitteisiin.</p> <p>Tavoitteet säilyneet tarkasteluajanjaksoilla 2013–2023 samankaltaisina. Painopisteissä on tapahtunut muutoksia, joista olennaisimmat ovat pysyvän asutuksen vaatimuksen poistuminen (lakimuutos 2018) sekä huoltovarmuuden ja kotimaisen puun saatavuuden varmistaminen (asetus 2021).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Tuella selkeät ylätason tavoitteet - turvata yksityistieverkon ylläpito ja kehittäminen osana liikennejärjestelmää</li> <li>▶ Lisäksi laajat yhteiskunnalliset tavoitteet, mm. asukkaiden yhdenvertaisuus, elinkeinoelämän edellytykset</li> <li>▶ Tavoitteiden edistäminen ei toteudu markkinaehtoisesti, valtionavustusten tarve ilmeinen</li> </ul> 
<p><b>2. Tuki on tarkoituksenmukainen keino tavoitteen saavuttamiseksi</b></p>	<p>Yksityisteiden valtionavustusten myöntämisestä päättävät valtionavustuksia koskevien säännösten ja Traficom in ohjeistusten mukaisesti toimivaltaiset ELY-keskukset. Hankkeiden avustuskelpoisuus ja avustuksen tarkoituksenmukaisuus tarkistetaan hakemusten käsittelyn yhteydessä. Määrärahojen pienentyessä ja hakemuserien kasvua tarpeet erityyppisten avustushakemusten keskinäiselle priorisoimiselle kasvavat.</p> <p>Avustuksen myöntämisen yhteydessä ei aina tule huomioiduksi muut avustukset ja tuet (Kemera/Metka, kuntien tuet)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Yksityisteiden valtionavustukset ovat tarkoituksenmukainen keino tavoitteiden saavuttamiseksi</li> <li>▶ Tunnistetut kehitystarpeet:</li> <li>▶ Valtionavustusten selkeyttämistarve suhteessa Kemera-/Metkatukeen</li> <li>▶ Momentin 3110314 (huoltovarmuus &amp; ja kotimaisen puun saatavuus) mukaisen määrärahan käytön selkeyttämistarve</li> </ul> 
<p><b>3. Tuki on kustannustehokas ja hallinnollinen rasisuuden saajalle on kohtuullinen</b></p>	<p>Valtionavustushakemukset tehdään ensisijaisesti sähköisesti. Avustusprosessi etenee asiointi-palvelussa sujuvasti, mahdollistaa käsittelyn ja maksatuksen etenemisen seuraamisen. Avustusten hakijoille on ohjeistuksia sekä yksityistieapuri, joka helpottaa oikeiden yhteystietojen löytämistä monitoimijaympäristössä. Myös ELY-keskusten avustusten käsittelijät ohjeistavat hakijoita tarvittaessa. Kustannushyöty-analyysiä ei ole tehty.</p> <p>ELY-keskusten välillä on tunnistettu toisistaan poikkeavia käytäntöjä (esim. vesistökohteiden vaatimukset ja mitoitusperiaatteet), jotka asettavat hakijat keskenään eriarvoiseen asemaan</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Avustusten saajien hallinnollinen rasisuus on pyritty pitämään mahdollisimman vähäisenä ja avustuksen hakemista ohjeistamaan kattavasti</li> <li>▶ Tunnistetut kehitystarpeet:</li> <li>▶ ELY-keskusten prosessien yhdenmukaistaminen</li> <li>▶ Tietojärjestelmien kehitystarpeet</li> <li>▶ Osa isännöitsijöistä kokee avustusten hakuprosessin työläänä ja omarahoitusosuudet ongelmallisina</li> </ul> 
<p><b>4. Tuki ei vääristä kilpailua</b></p>	<p>Tuen ei katsota vaikuttavan olennaisesti yritysten väliseen kilpailutilanteeseen. Silloin kun valtionavustuksen määrä on yli 50 % hankinnan arvosta, tulee tiekunnan noudattaa hankintalakiä ja kansallisia kynnysarvoja.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Yksityisteiden valtionavustuksilla kyetään tukemaan elinkeinoelämän edellytyksiä, mutta sen ei arvioida vaikuttavan yritysten väliseen kilpailuun vääristävästi</li> </ul> 

<p><b>5. Tuki on määräaikainen</b></p>	<p>Tuki myönnetään tiekunnan hakemuksen perusteella (hankekohtainen tuki) ja on voimassa määräajan.</p>	<p>► Tuki on kertaluontoinen, sen vaikuttavuus ja tarpeellisuus arvioidaan hakemuksen käsittelyn yhteydessä. Tukea on mahdollista hakea samaan kohteeseen myöhemmin uudestaan</p>
<p><b>6. Tuella on kannustava vaikutus</b></p>	<p>Yksityistieisännöitsijöille suunnatun kyselyn perusteella yksityistieverkon perusrparannuksia ei lähtökohtaisesti olisi ollut mahdollista toteuttaa ilman valtionavustuksia – tukipäätökset ovat lähes poikkeuksetta olleet edellytyksenä peruskorjauksen käynnistämiseksi. Myös kunnat näkevät valtionavustukset ehdottomana edellytyksenä yksityistieverkon ylläpitämiseksi.</p>	<p>► Avustuksilla on kannustava vaikutus – tyypillisesti ehdoton edellytys perusrparannustoimenpiteiden käynnistämiseksi</p> <p>► Tuen saamisen edellytyksenä on, että yksityistie on käytössä myös muille, jolloin yksityistie hyödyttää laajemmin myös muita käyttäjiä ja liikennejärjestelmää.</p>
<p><b>7. Tuki on vaikuttava</b> Tuki edistää sille asetettuja tavoitteita</p>	<p>Tukea on viime vuosina myönnetty lähes kaikille valtionavustuskelpoisuuden ehdot täyttävälle hakemuksille, riippumatta siitä millaisiin yksityistieverkon osiin hankkeet kohdistuvat ja millainen on niiden ennakoitu vaikuttavuus.</p> <p>Valtionavustusten vaikuttavuusmittareita tai priorisointimalleja ei ole määritelty. Tarve näille kuitenkin kasvanut rahoitus-tilanteen kiristyessä sekä avustuskohteiden määrä lisääntyessä.</p>	<p>► Tuen avulla edistetty merkittävästi yksityistieverkon ja sen siltojen ylläpitoa ja liikennekäytävyyttä.</p> <p>► Vaikuttavuuden arviointi, erityisesti erityyppisten kohteiden välillä, vaikeaa sillä erilaisten toiminnallisuksien keskinäiselle arvottamiselle ei kriteereitä. Jatkossa hyödynnettävissä keskeisen yksityistieverkon määrittelmä, jolle avustusten kohdentaminen lähtökohtaisesti vaikuttavinta.</p>

## 11.2 Vaikutusketjut

Jotta voidaan tarkastella, onko yksityisteiden valtionavustukset vaikuttavia, on määriteltävä selkeästi avustusten tavoitteet sekä ymmärrettävä laaja-alaisesti toimintaan liittyvät vaikutusketjut. Vaikutusketjuja on tämän työn yhteydessä tarkasteltu oheisen vaikutusketjumallinnuksen mukaisesti. Vaikutusketjujen mallinnuksessa on hyödynnetty aikaisemmat yksityisteitä ja niiden avustuksia koskevat selvitykset, työn aikana toteutettujen kyselyiden tulokset sekä ELY-keskusten yksityistiekäsittelijöiden verkoston kokouksessa pidetyn työpajan tulokset.



### Tavoitteet

Avustusten vaikuttavuutta tutkitaan suhteessa niiden vaikuttavuustavoitteisiin. Tässä yhteydessä valtionavustusten vaikuttavuustavoitteet on kiteytetty kappaleessa 5 ja 6 esitettyjen lakien, strategioiden, talousarvioiden sekä ohjeistusten pohjalta seuraavasti:

- Pysyvän asutuksen toimintaedellytysten tasapuolinen turvaaminen
- Viihtyisä, terveyttä ja tasa-arvoa tukeva liikennejärjestelmä
- Elinkeinoelämän liikkumis- ja kuljetustarpeiden turvaaminen
- Turvallinen liikennejärjestelmä
- Liikennejärjestelmän tehokkuus

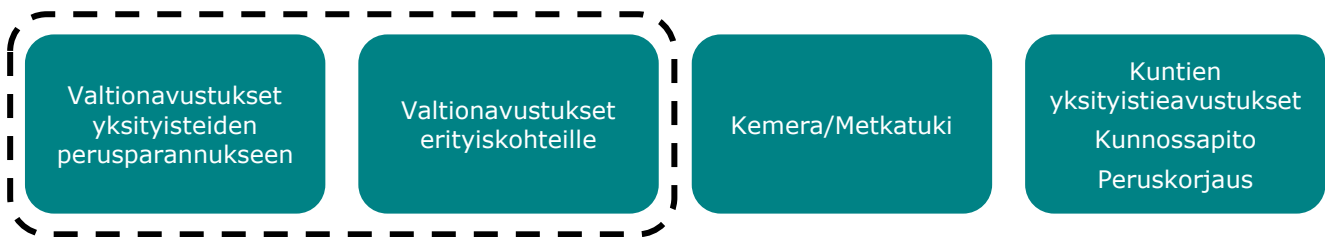
- Huoltovarmuuden ja maanpuolustuksen tarpeiden turvaaminen
- Energiatehokas ja ympäristövastuullinen liikennejärjestelmä

Lainsäädäntö velvoitteineen ja tavoitteineen on avustustoiminnan perusta, ja ohjaa suoraan yksityisteiden valtionavustustoimintaa. Valtakunnallisten strategisten linjausten (esim. VAT ja Liikenne12) sekä valtion talousarvioiden painotusten huomioimiseen avustushakemusten käsittelyssä liittyy sen sijaan huomattava määrä tulkinnanvaraisuutta.

## Resurssit

Valtion yksityistieavustukset muodostavat keskeisen osan yksityisteiden tienpidon resursseista. Työn aikana yksityistieisännöitsijöille suunnatun kyselyn perusteella valtionavustus on ollut **ehdoton edellytys toimenpiteiden toteuttamiselle**. Se, että viime vuosina suurin osa kunnista on alkanut käyttämään myönteistä valtionapupäätöstä edellytyksenä kunnan myöntämälle yksityistieavustukselle, on entisestään korostanut valtionavun merkitystä.

Valtionavustuksia voidaan myöntää yksityisteiden perusparannuksiin sekä erityiskohteille. Näillä avustuksilla toteuttavat toimenpiteet vaikutuksineen ovat tämän tarkastelun keskiössä.



## Toiminta, tuotokset ja vaikutukset

Tämän työn yhteydessä on hahmotettu valtionavustuksilla toteutettavien toimenpiteiden välitömiä ja välillisiä vaikutuksia yksityisteiden perusparannusten ja erityiskohteiden tyypillisimpien avustuskohdeiden osalta. Toimenpiteiden synnyttämät vaikutukset on luokiteltu neljään luokkaan A-D, joista kolme ensimmäistä painottuvat perusparannusten avustuksilla aikaansaataviin toimenpiteisiin ja viimeinen erityiskohteisiin (lautat, talvitiet ja vuosittain purettavat sillat).

Vaikutusten luokittelu:

- A) A: Liikennöinnin jatkumisen mahdollistaminen, ts. liikenteen estymisen uhan poistaminen
- B) B: Liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden paraneminen ja väyläverkon resilienssin lisääntyminen
- C) C: Elinympäristöjen monimuotoisuuden turvaaminen
- D) D: Vesistön ylitysmahdollisuudet ja muiden kausiluontoisten liikenneyhteyksien varmistaminen

A-luokka liittyy akuutteihin vauriokohteisiin tai niiden synnyn estämiseen. Korjaustarve on välitön ja lyhyen aikavälin vaikuttavuus suuri. Tähän luokkaan kuuluvien toimenpiteiden avustusten avulla voidaan parhaimmillaan välttyä vakavilta onnettomuuksilta ja näiden tulisi olla ensisijaisia avustuskohdeita. A-luokkaan kuuluvien kohteiden suuri määrää indikoi korjausvelan suuruutta, ja näiden kohteiden määrää tulisi kyetä minimoimaan panostamalla tienpitoon aikaisemmassa vaiheessa (luokka B-D).

B-luokan mukaisilla toimenpiteillä pyritään parantamaan liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä väyläverkon resilienssiä. C-luokan toimenpiteet liittyvät elinympäristöjen monimuotoisuuden turvaamiseen. Esimerkkejä tästä ovat vaelluskalojen kulkureittien turvaaminen, sekä perinteisten elinkeinojen kuten porotalouden vaaliminen. D-luokan vaikutukset koskevat vesistön ylitysmahdollisuuksien ja muiden kausiluontoisten liikenneyhteyksien varmistamista, joilla mahdollistetaan mm. saaristojen pysyvän asutuksen ympärivuotinen saavutettavuus sekä pohjoisen metsäteollisuuden edellytyksiä talvisin.

Taulukko 21. Valtionavustustoiminnan resurssit, keskeiset toimenpiteet sekä välittömät vaikutukset

	Toimenpiteet	Välittömät vaikutukset
Valtion avustukset yksityisteiden perusparannukseen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tien perusparannus, kuivatus, kantavuuden nosto, rumpujen uusiminen</li> <li>Tien liikenneturvallisuuden parantaminen, kuten kaarteiden oikaisu tai liittymän siirto</li> <li>Siltojen tai suurten rumpujen uusiminen tai vaurioiden korjaaminen</li> <li>Tulva-, routa- tai muun äkillisen sääolosuhteen aiheuttaman vaurion korjaaminen</li> <li>Tulvavaurion tai muun sääolosuhteen vaurioiden ennaltaehkäisy</li> </ul>	<p><b>A</b></p> <p><b>Liikennöinnin jatkumisen mahdollistaminen</b> = liikenteen estymisen tai sen uhan poistaminen</p> <p><b>Liikenteen jatkumisen mahdollistaminen ja onnettomuusriskien minimointi</b> akuutteja vauriokohteita korjaamalla tai niiden syntyä estämällä</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Asukkaat</b> pysyvä ja vapaa-ajan asutus</li> <li><b>Elinkeinoelämä ja energia</b> raskasliikenne ja kuljetukset</li> <li><b>Muut tienkäyttäjät</b> liikenne ja kuljetukset</li> </ul>
		<p><b>B</b></p> <p><b>Liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden paraneminen ja väylaverkon resilienssin lisääntyminen</b></p> <p><b>Liikenteen sujuvuuden, turvallisuuden ja tehokkuuden paraneminen</b> yksityisteitä perusparantamalla</p> <p>Sääolosuhteiden aiheuttamia riskejä vähentävä infrastruktuuri</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Asukkaat</b> pysyvä ja vapaa-ajan asutus</li> <li><b>Elinkeinoelämä ja energia</b> raskasliikenne ja kuljetukset</li> <li><b>Muut tienkäyttäjät</b> liikenne ja kuljetukset</li> <li><b>Kestävän liikkumisen edistäminen</b></li> </ul>
		<p><b>C</b></p> <p><b>Elinympäristöjen monimuotoisuuden turvaaminen</b></p> <p><b>Vaelluskalojen kulkureittien turvaaminen ja perinteisten elinkeinojen ja kulttuuriympäristön vaaliminen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Vaelluskalat</b></li> <li><b>Poronhoito</b></li> <li><b>Kulttuuriympäristöt</b></li> </ul>
Valtion avustukset erityiskohteille	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lauttapaikan ylläpito ja parantaminen</li> <li>Vuosittain purettavan sillan rakentaminen</li> <li>Talvitien rakentaminen</li> </ul>	<p><b>D</b></p> <p><b>Vesistön ylitysmahdollisuuksien ja muiden kausiluonteisten liikenneyhteyksien varmistaminen</b></p> <p><b>Vesistön ylitysmahdollisuuksien turvaaminen</b> lauttojen, jääteiden ja vuosittain purettavien siltojen avustuksilla.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Asukkaat, pysyvä asutus</b> (ensisijaisuus)</li> <li><b>Pohjoinen metsäteollisuus</b></li> </ul>

## **Välilliset vaikutukset**

Välittömien vaikutusten lisäksi yksityistieavustuksilla tunnustetaan huomattavia välillisiä taloudellisia, ekologisia ja sosiaalisia vaikutuksia.

Yksityisteiden valtionavustuksilla on **suuret kansantaloudelliset vaikutukset** – ilman avustuksia yksityistieverkon kunto rapautuu ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset heikkenevät. Taloudelliset vaikutukset koskevat paitsi yksityisteiden varsilla sijaitsevien yritysten toimintaa, myös laajemmin koko alueellista elinkeinoelämää (mm. raaka-aineiden hankinta ja energiatuotanto).

Yksityisteiden tienpidolla tunnustetaan myös **ekologisia vaikutuksia**. Yksityistieverkoston rooli on mm. uusiutuvan energian tuotannossa keskeinen (mm. bioenergialaitosten ja tuulivoimaloiden sijainti). Erityiskohteiden avustuksilla voidaan puolestaan välttää pysyvän infran rakentamisesta ja ylläpidosta syntyviä päästöjä (infran elinkaaren aikaiset päästövaikutukset).

Yksityisteiden avustuksilla tuetaan välillisesti myös **sosiaalista yhdenvertaisuutta**, erityisesti harvaanasuttujen alueiden asukkaiden liikkumisen edellytyksiä, mm. ikäihmisten kotihoidon ja asiointin mahdollisuuksia ja koulukuljetusten sujuvuutta. Yksityisteiden tienpito edistää metsien virkistyskäyttöä ja luontomatkailua ja näin ollen tukee asukkaiden hyvinvointia.



# IV: KRITEERISTÖ

## 12 Määrärahojen alueellisen kohdistamisen kehittämistarve ja kriteerit

Traficom kohdentaa nykyisin yksityisteiden valtionavustusmäärärahat ELY-keskuksille alueellisen yksityistieverkon pituuden (km) sekä edellisen 4 vuoden aikana tulleiden hakemusten kustannusten keskiarvon perusteella. Molempien painoarvo laskennassa on 50 %. Määrärahalaskennan pohjalla käytettävä yksityisteiden pituusmitta päivitettiin edellisen kerran kesällä 2022. Ennen muutosta laskelma pohjautui tiekunnallisten yksityisteiden pituusmittaan ja muutoksen jälkeen koko yksityistieverkkoon (Digiroad).

ELY-keskukset päättävät avustusten kohdistamisesta alueillaan lakien, asetusten ja Traficom ohjeistusten mukaisesti. Yleiset periaatteet hankkeiden priorisoinnista on kirjattu asetustasolle ja valtionavustuksen hakua koskeviin ohjeisiin. Viime vuosina käytössä on ollut vuonna 2021 päivitetty ohje, jolla on määritelty erilaisten hankkeiden järjestys määrärahojen käytön osalta. Käytännössä priorisointia ei ole kuitenkaan tarvinnut viime vuosina tehdä, koska rahoitusta on ollut hyvin käytettävissä.

Tässä työssä on hahmotettu nykyisen jakomallin kehittämistarpeita ja vaihtoehtoisia menetelmiä ja kriteeristöjä määrärahojen kohdentamiseksi ELY-keskuksille, jotta valtionavustuksilla voidaan vastata entistä paremmin niille määriteltyihin tavoitteisiin. Alueellisen kohdentamisen ohella on pohdittu keinoja siihen, kuinka ELY-keskusten käytäntöjä erityyppisten hankkeiden priorisoinnissa voitaisiin tukea ja yhdenmukaistaa.

Työn aikana ELY-keskusten yksityistieavustusten käsittelijöille ja yksityistieisännöitsijöille suunnattujen kyselyiden avulla saatiin paljon erilaisia näkemyksiä alueellisen kohdentamisen kehittämistarpeista ja ideoita jakomalleissa mahdollisesti huomioitavista tekijöistä.

Työn aikana esiin nousseita avustusmäärärahojen jakomallin kehittämideoita:

- **Yksityisteiden erilaisten toiminnallisuuksien ja tekijöiden huomiointi**
  - Pysyvä asutus
  - Huoltovarmuus
  - Elinkeinot (erityisesti metsäteollisuus, maatalous ja matkailu)
  - Liikenneturvallisuus
  - Loma-asutus
  - Muita mahdollisia huomioitavia tekijöitä: infrakäytävät, sosiaali- ja terveyspalveluiden saatavuus, alueiden kehittyminen ja elinvoimaisuus
  - Mallin kehittäminen erilaisten toiminnallisuuksien huomiointiin
- **Infran ominaisuuksien ja hanketyyppien huomiointi**
  - Avustusten tarkoituksenmukainen jakaminen siltojen ja yksityisteiden välillä (siltojen korkeat kustannukset huomioiden)
  - Tien merkityksellisyyden huomiointi
  - Lämpökuluteiden avustusosuuksien suurentaminen
  - Liikennemäärien huomioiminen peruskorjauksen vaatimustasossa
  - Yksitystien liikenteellisten profiilien huomiointi (yksityinen vs. ”jokamiehen liikenne”)
- **Avustuskäytäntöjen keskinäinen selkeyttäminen**
  - Edellisvuosien siirtomäärärahojen huomiointi määrärahojen kohdentamisessa
  - Momentin 3110314 (Yksityistieavustukset huoltovarmuuden ja kotimaisen puun saatavuuden varmistamiseksi) tai muun vastaavan erillisteemaan perustuvan määrärahan kohdentamiskriteerin käytön selkeyttäminen
  - Valtionavustuskäytäntöjen selkeyttäminen suhteessa Kemera/Metka-tukeen
  - Tieyksikkömäärien hyödyntäminen

- **Yksityisteiden kuntotietojen hyödyntäminen**
  - Yksityistieverkon kuntotietojen huomiointi määrärahojen kohdentamisessa
  - Haasteeksi tunnistettu kuntotiedon puuttuminen → Keskeisen tieverkon ja sen siltojen kuntotietojen kartoittaminen TIESIT-hankkeessa vaiheittain vuosien 2023–2026 aikana. Vuoden 2024 loppuun mennessä kuntotietoa on suunniteltu olevan jo niin kattavasti, että sitä voisi hyödyntää rahoituksen kohdentamisessa.
  
- **Maantieteellisten olosuhteiden huomioiminen**
  - Maaperän olosuhteiden vaikutukset rakennuskustannuksiin
  - Pohjoisilla alueilla vakavammat routavauriot (pakkasmäärät)
  - Etelä-Pohjanmaalla tulvat, kelirikkoherkät savimaat, tasaisuudesta johtuvat kuivaukset jne.
  - Rannikolla lyhentyneet talvien pakkasjaksot → puutavaran korjuu ja kuljetukset vaikeutuneet tieverkon heikon kantavuuden vuoksi
  - Sosioekonomiset tekijät, mm. erot alueellisessa tulotasossa
  - Harvaanasuttujen alueiden huomiointi (vähän osakkaita suhteessa tien pituuteen → korkeat omakustannusosuudet)

Näistä ideoista jatkotyöstettiin (taulukon 22 mukaisia) vaihtoehtoisia kriteereitä määrärahojen jakomallien ”rakennuspalikoiksi”. Maantieteellisiä olosuhteita, kuten ilmastoa ja maaperää koskevat tekijät jätettiin alustavien tarkasteluiden perusteella kriteerien ulkopuolelle. Näillä tekijöillä on todettu olevan vaikutusta mm. routavaurioiden määriin ja rakennuskustannuksiin, mutta jokaisen ELY-keskuksen vastuualueellakin olosuhteet vaihtelevat huomattavan paljon, eikä näiden pohjalta määriteltäviä kriteereitä tämän vuoksi katsottu tarkoituksenmukaiseksi.

Taulukko 22. Yksityistieavustusten jakomallissa mahdollisesti huomioitavia kriteerejä (\* merkitty nykyisessä jakomallissa huomioituiden tekijät)

Yksityistieverkko	Avustus-hakemukset	Kohdetyypit	Toiminnot	Kiireellisyys
Laajuus Alueelliset ominaisuudet	Haetut ja myönnetty avustukset Toteuma- ja ennakointitieto	Erialaisten kohteiden määrät	Yksityistien var-sille sijoittuvat toiminnot	Infran kunto Kriittiset kohteet
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yksityistieverkon alueellinen jakauma (km)*</li> <li>• Yksityistieverkon järjestäytyneisyys ja tulevaisuuden potentiaali (tiekkuntien lkm.)</li> <li>• Siltojen alueellinen jakautuminen (lkm./alue)</li> <li>• Eriyiskohteiden alueellinen jakautuminen (lkm./alue)</li> <li>• Keskeisen yksityistieverkon jakauma (esim. TIESIT-aineistoon perustuen) (km)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Edellisen 4 vuoden hakemusten kustannusten keskiarvo *</li> <li>• Edellisen/kuluvan vuoden hakemuskäärä</li> <li>• Loppuvuoden tilanne määrärahan ja hankehakemusten suhteen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sillat (betoni, puu-, teräs- ja putkisillat)</li> <li>• Tiet</li> <li>• Talvitiet</li> <li>• Lauttapaikat</li> <li>• Vuosittain purettavat sillat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pysyvä asutus</li> <li>• Elinkeinot</li> <li>• Huoltovarmuus</li> <li>• Vapaa-ajan asuminen</li>   <li>• Keskeinen yksityistieverkko (TIESIT-aineisto)</li> <li>• Muu yksityistieverkko</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infran kuntotietojen huomioiminen</li> <li>• Akuutti korjaustarve</li> <li>• Lyhyellä aikavälillä parannettava (&lt; 5 v.)</li> <li>• Lähivuosien (5-10 v.) perusparannustarve</li> </ul>

## 13 Vaihtoehtoiset mallit määrärahojen kohdentamiseen

Nykyisestä yksityistieverkon alueelliseen pituuteen sekä avustuksia koskevaan historiatietoon pohjautuvasta määrärahojen jakomallista on siirryttävä tarvelähtöisempään malliin, jossa huomioidaan nykyistä paremmin ajantasainen tilannetieto sekä ennakkointitieto. Määrärahat voidaan myös nykymallista poiketen jakaa vuosittain useammassa osassa, mikä mahdollistaa ajankohdittaisen tilannetiedon hyödyntämisen. Jakomallia kehittäessä on kiinnitettävä erityistä huomiota tietopohjan luotettavuuteen ja ajantasaisuuteen. Samalla kun joustavuutta lisätään, on huolehdittava myös siitä, että toimintatavat mahdollistavat riittävän ennakkoinnin sekä ELY-keskusten yksityistiekäsittelijöiden alueellisen asiantuntemuksen hyödyntämisen avustuspäätöksissä.

Työn aikana tunnistettujen kehittämistarpeiden ja alustavien kriteereiden perusteella on muodostettu vaihtoehtoisia malleja määrärahojen jakoperiaatteiden kehittämiseen. **Vaihtoehtoiset mallit on muodostettu periaatetasoisina** ja niille määritellyt kriteerit ovat esimerkkejä mahdollisista kriteereistä. Kriteerien keskinäisiä painotuksia ei ole tässä vaiheessa määritelty. Alla kuvattuja periaatetaso malleja jatkotyöstämällä ja yhdistelemällä voidaan edetä määrärahojen alueellisessa kohdentamisessa kohti tarvelähtöisempää ja joustavampaa toimintaa.

### **VE 0+, Nykymalli+**

Keskeiset kriteerit:

- Yksityistieverkon kokonaispituus ELY-keskuksen alueella (km)
- Edellisen 4 vuoden hakemusten kustannusten keskiarvo
- Edellisiltä vuosilta siirtyvien määrärahojen huomiointi (ns. siirtomääräraha)

Malli edellyttäisi yksityistieverkon nykyisen pituuslaskennan päivittämistä sekä siirtymämäärärahatilanteen päivittämistä tulevien määrärahojen määrittelytilanteessa. Mallin avulla voitaisiin huomioida nykyistä paremmin käytettävissä olevien määrärahojen kokonaistilanne. Malli olisi pitkälle nykyisenkaltainen, ja laskenta toteutettavissa kohtuullisen helposti ja läpinäkyvästi. Perustuessaan yksityistieverkon kokonaispituuteen (vrt. tiekunnat) sekä edellisvuosien toteutumatietoon, mallilla ei kuitenkaan riittävästi kyetä huomioimaan todellisia tulevia peruskorjaustarpeita tai potentiaalisesti aktivoituvia tiekuntia.

### **VE 1 Tarvelähtöinen malli (1A ja 1B)**

Tarvelähtöisestä mallista on muodostettu kaksi vaihtoehtoista versiota, ns. vajetilannetta koskevamalli, jolla viitataan tilanteeseen, jossa avustushakemusten määrä on käytettävissä olevia varoja selvästi suurempi, sekä normaalitilannetta koskeva malli, jossa priorisointia hankkeiden välillä voidaan joutua tekemään, mutta epäsuhta käytettävissä olevien varojen ja hakemusten välillä ei kasva valtakunnallisesti huomattavan suureksi.

#### **VE1A Tarvelähtöinen malli vajetilanteessa**

Keskeiset kriteerit:

- Tiedossa olevien avustustarpeiden / hankkeiden määrä ELY-keskuksittain
- Avustuskohteiden kiireellisyys ja kriittisyys
- Edellisiltä vuosilta siirtyvien määrärahojen huomiointi (ns. siirtomääräraha)

Vajetilanteessa on tärkeintä turvata koko maan yksityistieverkon kriittisimpien parannuskohteiden toteuttamisen edellytykset. Valtakunnallisen tilannekuvan muodostaminen edellyttää ajantasatiedon kokoamista ELY-keskuksilta (tiedossa olevat hankkeet ja näiden kriittisyys). Määrärahojen jaossa on huomioitava erityisesti kohteet, joissa liikennöinti tiellä on tapahtuneen vaurion takia kokonaan estynyt tai uhkaa estyä (esim. siltojen ja suurten rumpujen uusiminen, teiden tulvavaurioiden korjaaminen). Alueelliset määrärahat kohdennetaan ensisijaisesti nämä kriittiset alueelliset tarpeet huomioiden. Avustukset voidaan jakaa esimerkiksi kahdessa erässä, jolloin avustuskohteiden määrä ja kiireellisyys ovat todennäköisesti paremmin hahmotettavissa.

Vajetilanteen malli on ns. kriisimalli, se ei voi toimia pitkäjänteisen valtionavustustoiminnan perustana. Vajetilanteen malli edellyttää tarkempien periaatteiden määrittelyä siitä, miten avustuskohteita priorisoidaan.

### **VE1B Tarvelähtöinen malli normaalitilanteessa**

Normaalitilanteessa tarvelähtöinen malli voisi muodostua saman periaatteen nojaan kuin vajetilanteen malli, eli mahdollisimman hyvään valtakunnalliseen tilannekuvaan alueellisista tarpeista ja niiden kriittisyydestä. Tämä kuitenkin edellyttäisi pysyvän toimintamallin luomista ELY-keskusten ja Traficom in välille tiedossa olevien tulevien hankkeiden (ml. kokoluokka, kriittisyys) sekä määrärahatilanteen käsittelyyn. Samalla kuin malli voisi edistää aidosti tarvelähtöistä määrärahojen kohdentamista, niin ELY-keskusten näkökulmasta mallin heikkoudeksi voidaan tunnistaa heikko ennakoitavuus (huomattavasti nykyistä suuremmat vuosittaiset vaihtelut yksittäisten ELY-keskusten määrärahoissa).

### **VE 2 Vaikuttavuuspainotteinen malli (keskeinen yksityistieverkko)**

Keskeiset kriteerit:

- Keskeisen yksityistieverkon (TIESIT) kokonaispituus ELY-keskusten alueella (km)
  - Merkittävyysluokittelun mahdollinen huomioiminen painotuksissa
- Tunnistetut investointitarpeet
  - Keskeisen tieverkon kuntokartoitukseen pohjautuva arvio investointitarpeesta, tai
  - Systemaattinen vuosittainen tiedonkeruu ELY-keskuksilta

Vaikuttavuuspainotteinen malli perustuu TIESIT-hankkeessa määriteltyyn keskeiseen yksityistieverkkoon ja sen merkittävyysluokitteluun. Määrärahojen jakomallissa huomioitaisiin nykyisen yksityistieverkon kokonaispituuden sijaan keskeisen yksityistieverkon jakautuminen ELY-keskuksittain. Keskeisen tieverkon kuntokartoituksen valmistuttua (arvio v. 2025) voitaisiin huomioida myös kuntokartoitukseen pohjautuvat alueelliset investointitarpeet.

Tämän mallin käyttöönotto edellyttäisi TIESIT-aineiston sisällön kuvaamista (metatiedot aineiston tuottamisen menetelmäkuvausineen), laadunvalidointia, keskeisen tieverkon täydentämistä puuttuvilta osin sekä mahdollista merkittävyysluokittelun kriteerien säätämistä. Lisäksi tulisi ratkaistavaksi aineiston ylläpito- ja päivityskäytännöt. Tunnistettuja kehittämistarpeita on kuvattu tarkemmin kappaleessa 8. Parhaimmillaan malli voisi tarjota systemaattisemman lähestymistavan yksityisteiden eri toiminnallisuuksien arvottamiseen ja priorisointiin. Yksityistieverkon merkittävyysluokittelu voisi tukea myös ELY-keskuksia avustuskohteiden priorisointityössä.

### **VE 3 Siltapainotteinen malli**

Keskeiset kriteerit:

- Yksityisteiden siltojen määrä ELY-keskuksen alueella (lkm.)
  - Mahdollisesti huomioitavia: sillan merkittävyys, siltatyypit, käyttö- ja uusimistarve (hankkeiden kriittisyys), tiekunnalliset vs. tiekunnattomat kohteet
  - Siltojen kuntotiedot huomioitavissa tulevaisuudessa (TIESIT-aineisto)
- Yksityistieverkon kokonaispituus ELY-keskuksen alueella (km)

Siltapainotteisessa määrärahojen jakomallissa painotetaan nimensä mukaisesti yksityisteiden siltojen avustustarpeita. Sillat ovat huomattavan kalliita ja kriittisiä avustuskohteita ja kuluttavat useilla alueilla valtaosan vuosittaisista määrärahoista. Siltapainotteisen mallin käänköpuolena on, ettei yksityisteiden perusrannuksiin välttämättä riitä tarvittavia määrärahoja.

Siltapainotteisen määrärahojen alueellisen kohdentamisen vaihtoehtoina pohdittiin työn aikana mahdollisuuksia määrittellä silloille omat määrärahasa ("siltapotti"), avustaa isoja siltoja valtakunnallisesti ohjattavista varoista ja pienempiä putkisilloja alueellisten määrärahojen kautta. Myös siitä käytiin keskustelua, voisiko siltapainotteisuus olla muutamien vuosien määräaikainen malli, jolla varmistettaisiin yksityistieverkon kriittisten siltojen perusrannukset, ja jonka jälkeen voitaisiin palata tasaisempaan jakoon tieverkon ja siltojen välillä.

# IV: JOHTOPÄÄTÖKSET JA SUOSITUKSET

## 14 Riittävän rahoituksen turvaaminen

Yksityisteiden valtionavustuksiin on ollut käytettävissä 2020-luvun ensimmäisinä vuosina keskimäärin 28 miljoonaa euroa vuodessa. Lisäksi valtio avustaa metsäteiden kunnostuksia ja perusparannuksia keskimäärin noin 5 miljoonalla eurolla vuodessa. Kunnat käyttävät yksityisteiden avustuksiin vuosittain noin 35–40 miljoonaa euroa. Kokonaisuudessaan valtio ja kunnat ovat avustaneet yksityisteiden tienpitoa viime vuosien aikana n. 70 miljoonalla eurolla vuodessa.

Tulevalle vuodelle 2024 yksityisteiden valtionavustuksia koskeva määräraha laskee 8,5 miljoonaan euroon. Metsätieavustusten ja kuntien avustusten arvioidaan säilyvän samalla tasolla. Samaan aikaan kun yksityisteiden valtion avustusten määrärahat pienenevät, avustustarpeiden ennakoitaan kasvavan merkittävästi.

Avustustarvetta kasvattavat:

- Yksityisteiden ja erityisesti siltojen suuri korjausvelka
- Sään ääri-ilmiöiden yleistyminen
  - rankkasateiden aiheuttamat vauriot
  - pidentyneet kelirikkoajat
- Yleinen kustannusten nousu (urakoiden hinnat sekä materiaalit)
- Koronapandemian ja Ukrainan sodan myötä lykätty avustushakemukset ja odotettavissa oleva hakemusruuhka
- Viimevuosien avustusprosenttien korotukset ja tiekuntien aktivointi
- Maa- ja metsätalouden kaluston kasvu ja kantavuusvaatimukset

**Tämän työn yhteydessä tehtyjen tarkasteluiden valossa valtion avustusten vuosittaisen määrärahatason tulisi olla vähintään 35–40 miljoonaa euroa.** Tästä siltakohteiden arvioidaan lohkaisevan n. 40 %, yksityisteiden perusparannusten 50 % ja erityiskohteiden 10 %. Erityiskohteiden avustuksista valtaosa kohdistuu jatkossakin vuosittain avustettavaan lauttapaikkoihin. Metsäkeskus on tuottamassa käynnissä olevassa TIESIT-hankkeessaan keskeisen yksityistieverkon inventoitua kuntotietoa (sillat ja yksityistiet), joka mahdollistaa tulevaisuudessa alueellisten investointitarpeiden tarkemman analyysin.

## 15 Johtopäätökset: Yksityisteiden tilannekuva Traficom in liikennejärjestelmäanalyysiin

### Yksityistiet lukuina

- Suomen tieverkosta 60 % (385 000 km) on yksityisteitä
- Yksityistiesiltoja on noin 12 000
- Yksityisiä lauttapaikkoja on 20 (valtion avustusta saavat lossit)
- Yksityisteille kohdistetut valtionavustukset ovat olleen viimeisen 10 vuoden aikana keskimäärin 17 milj. €/vuosi.
- Kunnat avustavat yksityisteitä noin 35–40 miljoonalla eurolla vuodessa.
- Valtionavustuksista teiden peruskorjauksiin kohdistuu noin 60 %, ja loput siltoihin, lauttapaikkoihin ja muihin erityiskohteisiin.
- Yksityisteiden varrella on arvioitu sijaitsevan noin 30 000 yritystä, 40 000 maatilaa, 250 000 omakotitaloa ja 190 000 kesämökkiä.
- Yksityisteiltä lähtee noin 4 000 puurekkaa päivässä.

### Yksityisteiden rakentamisesta ja kunnossapidosta vastaavat tieosakkaat

Yksityistiet ovat maanomistajien varoilla rakennettuja ja ylläpidettyjä teitä. Yksityistiet ovat tyypillisesti usean kiinteistön yhdessä omistamia ja ylläpitämiä. Vaikka yksityistiet ovat yksityisomaisuutta, on niistä suuri hyöty koko yhteiskunnalle.

Yksityistien kiinteistöjen omistajat voivat perustaa tienpitoa ja hallintoa varten tiekunnan - tieosakkaiden yhteisön. Tie kunta eli osakkaat yhdessä vastaavat tien ylläpidosta ja liikenneturvallisuudesta. Tie kunnat voivat hakea avustuksia yksityistien parantamiseen, jos tielle on perustettu tie kunta ja ajantasaiset tiedot on syötetty yksityistierekisteriin sekä tie- ja katuverkon tie-tojärjestelmään. Avustuksia tiekunnille voivat myöntää sekä valtio että kunnat.

Yksityisteiden avustuksista ja niihin liittyvästä tiedonhallinnasta vastaavat Suomessa useat eri toimijat. Ylätasolla säädösvalmistelusta ja valtionavustustoiminnan kehittämisestä vastaavat ministeriöt. Varsinaisesta avustustoiminnasta ja tietojärjestelmien ja rekistereiden ylläpidosta vastaavat Traficom, KEHA- ja ELY-keskukset, Väylävirasto, Maanmittauslaitos, Metsäkeskus sekä kunnat.

### Yksityisteiden merkitys

Yksityistieverkko on välttämätön osa liikennejärjestelmää ja yhteiskuntaa – se palvelee mm.

- Vakituisen ja vapaa-ajan asumisen tarpeita
- Julkisten palvelujen järjestämistä
- Elinkeinoelämän edellytyksiä
- Logistisen kokonaisuuden toimivuutta
- Maaseudun elinvoimaisuutta sekä maaseudun ja kaupungin symbioosia
- Sähköntuotantoa ja huoltovarmuutta
- Kansallista energiapolitiikkaa

Viime vuosien aikana koronapandemia ja Venäjän hyökkäyssota ovat kasvattaneet yksityisteiden merkitystä. Korona on vaikuttanut erityisesti yksityisteiden varsilla olevien vapaa-ajan asuntojen käytön sekä luontomatkailun lisääntymiseen, Venäjän hyökkäyssota puunkuljetusvirtoihin ja huoltovarmuusasioiden painoarvon kasvuun sekä kunnossapitokustannusten nousuun.

## Yhteiskunnan avustukset yksityisteillä

Yksityistien parantamiseen ja ylläpitoon voidaan hakea avustusta valtiolta ja kunnilta. Yksityisteiden valtionavustustoimintaa ohjaa kansallinen lainsäädäntö, strategiat ja ohjeistukset, joista keskeisimpiä ovat Yksityistielaki sekä Valtioneuvoston asetus yksityisteistä (2018). Valtionavustusta myönnetään ensisijaisesti rakentamiseksi luettavaan yksityisteiden parantamiseen. Valtionavustusten enimmäismäärä on tällä hetkellä tavanomaisissa tien parantamiskohteissa 70 % ja merkittävimmissä siltakohteissa 85 %.

Vuonna 2023 valtionavustusmääräraha oli noin 23 miljoonaa euroa, josta 10 miljoonaa euroa oli huoltovarmuuden ja kotimaisen puun saatavuuden varmistamiseksi. Vuonna 2024 valtionavustusmäärärahaa on 8,5 miljoonaa euroa. Tiekunnat voivat hakea valtionavustuksia ympäri vuoden ja avustusten maksatus tapahtuu hankkeen etenemisen myötä.

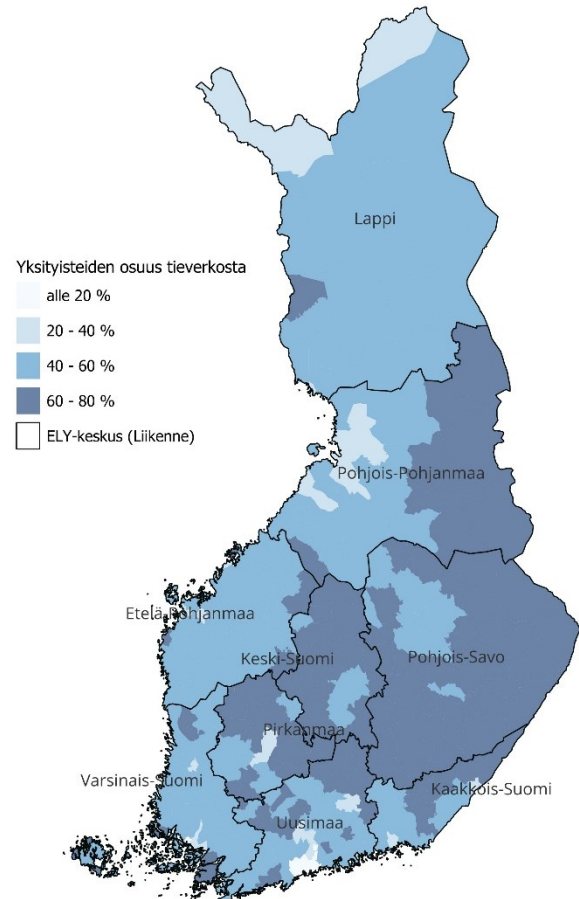
Valtion lisäksi kunnilla on itsehallintonsa mukainen vapaus päättää kuntansa alueella sijaitsevien yksityisteiden avustummäärästä ja toteutustavasta. Kunnat avustavat yksityisteitä noin 35–40 miljoonalla eurolla vuodessa.

Alueelliset erot yksityistieverkossa ja siihen kohdistuvissa avustuksissa ovat suuret. Pohjois-Savon ELY-keskuksen vastuualueella sijaitsee lähes neljännes koko maan yksityisteistä. Yksityisteiden siltojen määrät ovat suurimmat Pohjois-Pohjanmaan ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskusten alueella ja lossien määrät Pohjois-Savon ja Varsinais-Suomen ELY-keskusten alueella. Viimeisen kymmenen vuoden aikana myönnetyistä valtion avustuksista yli 30 % on kohdistunut Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueelle, 16 % Varsinais-Suomeen ja 12 % Pohjois-Pohjanmaalle. Vähiten avustuksia on kohdistunut Lapin ELY-keskuksen alueelle (4 %).

Yksityistieavustusten tarpeen arvioidaan kasvavan tulevaisuudessa mm. suuren korjausvelan, yleisen kustannusten nousun sekä sään ääri-ilmiöiden lisääntymisen myötä (esim. vauriokohteiden lisääntyminen). Yksityistieavustusten määrärahatarpeen arvioidaan olevan tulevina vuosina noin 35–40 miljoonaa euroa/vuosi.

## 16 Kehittämisesitykset

Tässä työssä on kartoitettu laaja-alaisesti yksityistieverkon nykytilaa, valtionavustuskäytäntöjen muutoksia ja vaikuttavuutta sekä määrärahojen jakomallin ja kriteerien kehittämistarpeita. Työn ohjaukseen on osallistunut Traficom in, Väyläviraston, ELY-keskusten, Metsäkeskuksen sekä Väyläviraston asiantuntijoita. Kyselyiden kautta työhön on osallistettu myös yksityistieisännöitsijöitä sekä kuntien yksityistieavustusten käsittelijöitä. Näkemyksiä työhön on kerätty yhteensä yli 150 aiheen parissa työskentelevältä asiantuntijalta. Tähän kappaleeseen on koottu paitsi työn tutkimuskysymysten kannalta keskeiset johtopäätökset, myös muut sidosryhmäyhteistyössä merkittäviksi tunnistetut kehittämisesitykset.





Taulukko 23. Kehittämissesitykset

Kehitysteema	Kehittämissesitykset
<b>Määrärahojen alueellisen kohdentamisen kehittäminen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nykyisestä yksityistieverkon alueelliseen pituuteen sekä avustuksia koskevaan historiatietoon pohjautuvasta Traficom in määrärahojen jakomallista on siirryttävä tarvelähtöisempään malliin. Tarvelähtöisissä malleissa korostuu tilannetiedon ja ennakoitiedon merkitys.</li> <li>Tässä työssä hahmoteltuja periaatetason malleja jatkotyöstämällä (mm. kriteerien painotukset) ja yhdistelemällä voidaan edetä määrärahojen alueellisessa kohdentamisessa kohti tarvelähtöisempää ja joustavampaa toimintaa. Samalla kun joustavuutta lisätään, on kuitenkin huolehdittava siitä, että toimintatavat mahdollistavat riittävän ennakkoinnin sekä ELY-keskusten yksityistiekäsittelijöiden alueellisen asiantuntemuksen hyödyntämisen päätöksissä.</li> <li>Määrärahojen alueellisen kohdentamisen osalta voidaan hyödyntää erilaisia toimintamalleja vajetilanteissa (kriisitilanne, jossa avustushakemusten määrä on käytettävissä olevia varoja selvästi suurempi) ja normaalitilanteissa. Määrärahat voidaan myös nykymallista poiketen jakaa vuosittain useammassa osassa, mikä mahdollistaa ajan-kohtaisen tilannetiedon hyödyntämisen. Ennakointi- ja kriittisyystiedon hyödyntäminen edellyttävät vielä toimintatapojen kehittämistä.</li> </ul>
<b>Avustettavien hankkeiden priorisointikäytäntöjen kehittäminen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sovittava selkeät periaatteet, joiden mukaan avustuskohteita priorisoidaan jatkossa. Yleiset periaatteet hankkeiden priorisoinnista on kirjattu asetustasolle ja ohjeisiin, mutta käytännössä priorisointia ei ole ollut viime vuosina tarpeen tehdä. Tilanne muuttuu määrärahojen leikkausten ja hakemusmäärän kasvun myötä tulevana vuosina.</li> <li>Yksityistiesiltojen korjausvelka edellyttää tulevana vuosina erityishuomiota (sillat kuluttavat jo nyt useilla alueilla valtaosan määrärahoista). Toimenpiteet kriittisten siltojen perusparannusten mahdollistamiseksi linjattava (esim. siltapainotteinen teemavuosi, erillinen "siltapotti", suuremmille betonisilloille valtakunnallisesti ohjattava erillisrahoitus tms).</li> <li>Jatkossa avustusten priorisoinnissa voidaan hyödyntää myös Metsäkeskuksen TIESIT-hankkeessa määriteltyä keskeistä yksityistieverkkoa ja sen merkitsevyyслуokittelua sekä kuntotietoa. Systemaattinen ja laajempi hyödyntäminen edellyttää kuitenkin vielä aineiston laadunvalidointia sekä kriteerien tarkentamista. Reunaehtoina hyödyntämiselle myös aineiston päivitys ja valtakunnallinen kattavuus.</li> </ul>
<b>Yksityistieverkkoa koskevan tietopohjan kehittäminen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yksityistieverkkoa koskevan aineiston yhteentoimivuuden edistäminen; Väyläviraston Digiroadin ja Maanmittauslaitoksen Yksityistierekisterin geometriatietojen yhdenmukaistaminen tiedon moninaiset käyttötarpeet huomioiden (ratkaisuvaihtoehtojen selvittäminen ja toteuttaminen)</li> <li>Tietopohjan laadun parantamisen myötä mahdollisuudet yksityistieverkon kehittymisen seurantaan (mm. yksityistieverkon pituus ja tiekuntien määrä)</li> <li>Keskeisen yksityistieverkon (TIESIT) tietopohjan jalostamiseen, jakamiseen ja ylläpitämiseen liittyvien kysymysten ratkaisu havaittujen kehittämistarpeiden pohjalta.</li> <li>Yksityistieverkon ja siltojen (TIESIT) sijainti- ja kuntotietoja koskevan tietopohjan jalostamiseen, jakamiseen ja ylläpitämiseen liittyvien kysymysten ratkaisu.</li> <li>Eryiskohteita koskevan paikkatietoaineiston kehittäminen</li> </ul>

<p><b>Avustuksia koskevan tiedonhallinnan kehittäminen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• KEHA-keskuksen YA-järjestelmän raportointiominaisuuksien ja yhteentoimivuuden kehittäminen suhteessa yksityistieverkkoa koskeviin aineistoihin. Tiedon rakenteellistaminen (mm. kohdetiedot ja perustelut-osiot) mahdollistamaan analysoinnin ja vaikuttavuuden seurannan</li> <li>• Ensisijaisten/kriittisten kohteiden tunnistamismahdollisuus AY-järjestelmään (tarve tunnistaa kuinka suuri osuus avustuksista kohdistuu kriittisiin avustuskohteisiin)</li> <li>• Metkatuen paikkatietoaineistojen yhteentoimivuuden kehittäminen suhteessa yksityistieverkkoa ja avustuksia koskeviin aineistoihin.</li> </ul>
<p><b>Keskeisen yksityistieverkon ja merkittävyysluokittelun kehittäminen (TIESIT)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Metsäkeskuksessa on käynnissä mittava työ, jossa kartoitetaan laajasti yksityisteiden ja siltojen kuntoa. Osana työtä on tehty yksityistieverkon merkittävyysluokittelu sekä määritely Suomen keskeinen yksityistieverkko. TIESIT-aineisto on tunnistettu mahdolliseksi tulevaisuuden työkaluksi avustusten kohdentamisessa ja vaikuttavuuden lisäämisessä. Aineisto edellyttää kuitenkin vielä laadun validointia (mm. havaittujen puutteiden täydentäminen kokoajina ja läpikulkuteinä toimivien yksityistiedon osalta) sekä tarkempaa kriteeristön läpikäyntiä eri toimijoiden yhteistyönä. Myös aineiston päivityskäytännöt tulisi määritellä.</li> <li>• TIESIT-hankkeen tuloksena syntyvä (inventoitu) kuntotieto saadaan käyttöön vaiheittain v. 2023-2026 aikana. Alustavan arvion mukaan maakuntakohtaiset investointitarpeet olisi koossa v. 2024 loppuun mennessä.</li> </ul>
<p><b>Avustuksia ja prosesseja koskevat ohjeistukset</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eri avustusten roolin selkeyttäminen, erityisesti Kemera/Metkatuen roolin ja edellytysten, sekä huoltovarmuuden ja kotimaisen puun saatavuuden turvaamista koskevan momentin (3110314) osalta</li> <li>• Tarkempia ja selkeämpiä ohjeita toivottiin kunnossapitoluonteisten töiden avustamisesta, tieisännöitsijöiden tekemän työn kustannusten hyväksymisestä, siltahankkeiden suunnittelemiseen, suunnitelmien tarkastamiseen, valvontaan sekä kilpailutukseen liittyvistä tekijöistä sekä hankintalain tulkinnoista.</li> </ul>
<p><b>Kuntien avustuskäytäntöjen kehittäminen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yksityisteiden avustamisen <i>peruseriaatteiden ja tieluokittelujen määrittely kansallisella tasolla</i> (esim. Kuntaliitto)</li> <li>• Yksityistieavustuksiin liittyvän <i>tiedonhallinnan ja sitä tukevien ohjelmistoratkaisujen kehittäminen</i></li> <li>• <i>Kuntien avustuspäätösten ei tulisi olla jatkossa riippuvaisia ELY-keskuksen avustuspäätöksistä</i> (nykyisin ~1/3 kunnista edellyttää ELY-keskuksen myönteistä päätöstä). Valtionavustusten vähentyessä kuntien tuki on tiekunnille aikaisempaakin tärkeämmässä roolissa.</li> </ul>
<p><b>Viestintä</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Tiekuntien informoiminen muuttuneesta tilanteesta</i>, mm. määrärahatilanteen heikkeneminen, kohteiden priorisointi, avustuspäätösten käsittelyaikojen pidentyminen (Traficom ja ELY-keskukset)</li> <li>• <i>Kuntien informoiminen tulevien vuosien määrärahatilanteesta sekä avustuskäytännöistä</i>, mm. tarve vähentää ELY-keskuksen myönteisen päätöksen painoarvoa kunnan päätöksissä (Traficom/Kuntaliitto)</li> </ul>

## **Liitteet**

- Liite 1: Kyselyjen koonnit
- Liite 2: Alueelliset profiilikortit
- Liite 3: Väestömallinnuksen toteutus
- Liite 4: Tilastograafit

**Liikenne- ja viestintävirasto Traficom**

PL 320, 00059 TRAFICOM

p. 029 534 5000

[traficom.fi](http://traficom.fi)

ISBN 978-952-311-901-7

ISSN 2669-8757 (verkkojulkaisu)

**TRAFICOM**  
Liikenne- ja viestintävirasto