

Tielaitos ja kunnat

# Yhteistyö teiden ja katujen kunnossapidossa



SUOMEN KUNTALIITTO  
FINLANDS KOMMUNFÖRBUND



**Tielaitos**

OR TIEL/YLT.

TIELAITOS KIRJASTO

TIELAITOS KIRJASTO  
Keskustie 1  
00100 Helsinki  
Puhelin: 09 251 1111  
Faksi: 09 251 1112  
E-posti: tielaitos@kirjasto.fi



**Tielaitos**  
Kirjasto

Doknro: 958905  
Nidenro: 951410



Tielaitos ja kunnat

# Yhteistyö teiden ja katujen kunnossapidossa

TIELAITOS  
SUOMEN KUNTALIITTO  
HELSINKI  
1995

**Kannen kuva:**  
Valtatie 1 rakentamista 1930-luvulla,  
Tielaitos, tiemuseo

ISBN 951-598-251-0  
Tilausnumero 5-2225

© Suomen Kuntaliitto  
Kuntaliiton painatuskeskus  
Helsinki 1995

**Myynti:**  
Suomen Kuntaliiton julkaisumyynti

Suomen Kuntaliitto  
Toinen linja 14  
PL 200  
00101 HELSINKI  
Puh. (90) 7711  
Telefax (90) 771 2291



---

# Sisällysluettelo

Tiivistelmä	4
Sammandrag	6
Alkusanat	8
Yhteistyön perusteet, laajuus ja muodot	9
Kunnossapitoalueiden ja -töiden vaihto	12
Yhteistyö materiaalihankinnoissa	15
Yhteiset urakat	16
Koneiden hankinta ja huolto	19
Jätehuolto	20
Sääpalvelu ja kelikeskukset	22
Muita yhteistyömahdollisuuksia	24

# Tiivistelmä

Tielaitoksen ja kuntien yhteistyö teiden ja katujen kunnossapidossa on erittäin laajaa ja monimuotoista. Yleisimpiä yhteistyömuotoja ja -kohteita ovat aeraus ja talvihöyläys, liukkaudentorjunta, kaluston ja materiaalin lainaus sekä viheraluetyöt.

Kunnossapitoalueiden ja -töiden vaihtaminen on joustava ja rationaalinen tapa tehdä yhteistyötä. Työt on yleensä hinnoiteltava ja vaihdosta on maksettava arvonlisävero. Vaihtojen hinnoitteluperusteena voidaan käyttää omakustannushintoja. Toimittaessa urakoitsijana tai muutoin myytäessä palveluja toiselle osapuolelle tapahtuu hinnoittelu liiketaloudellisin perustein. Laskutukseen on lisättävä arvonlisävero. Tielaitoksen hinnoitteluperusteet on säädetty valtion maksuperustelaissa.

Hankinnoissa on useita yhteistyömahdollisuuksia. Tielaitos ei kuitenkaan voi välittää kunnille omaan käyttöön ostamiaan materiaaleja. Sen sijaan tällaisia materiaaleja voidaan sisällyttää tielaitoksen kunnille tekemiin urakoihin ja kunnossapitotöiden vaihtoihin.

Yhteisiä urakoita voidaan teettää mm. päällystystöissä ja auruksessa. Päällystystöissä kuntien työt voidaan sisällyttää tielaitoksen urakkaan. Auruksessa ja muissa vastaavissa hoitotöissä urakkatarjoukset pyydetään yleensä yhdessä, mutta urakat solmitaan erillisinä.

Kunnat voivat käyttää hyväkseen tielaitoksen tietämystä kunnossapitokoneiden ja -laitteiden käyttöominaisuuksista omia hankintojaan suunnitellessaan. Kunnat voivat myös ostaa tielaitoksen käytöstään poistamaa kalustoa. Joissain tapauksissa voidaan kalustohankintoja valmistella yhdessä tulevaan yhteiseen käyttöön pohjautuen.

Kunnilla on vastuu myös haja-asutusalueiden jätehuollon järjestämisestä ja/tai valvonnasta. Tämä lisää yhteistyömahdollisuuksia tienvarsialueiden sekä levähdys- ja pysäköintialueiden roskaantumisen estämisessä. Väärin pysäköidyt autot ja romuajoneuvot on yhteistyössä mahdollista poistaa myös yleisten teiden varsilta tehokkaasti.

Tielaitoksen tiesääjärjestelmä ja kelikeskukset tarjoavat kunnille monipuolisia tiesää- ja kelipalveluita. Kunnat voivat liittyä järjestelmään pääteyhteyksin tai sopia tietojen välityksestä muulla tavoin. Kelikeskukset voivat toimia kuntienkin päivystäjinä ja hälytyksen antajina.

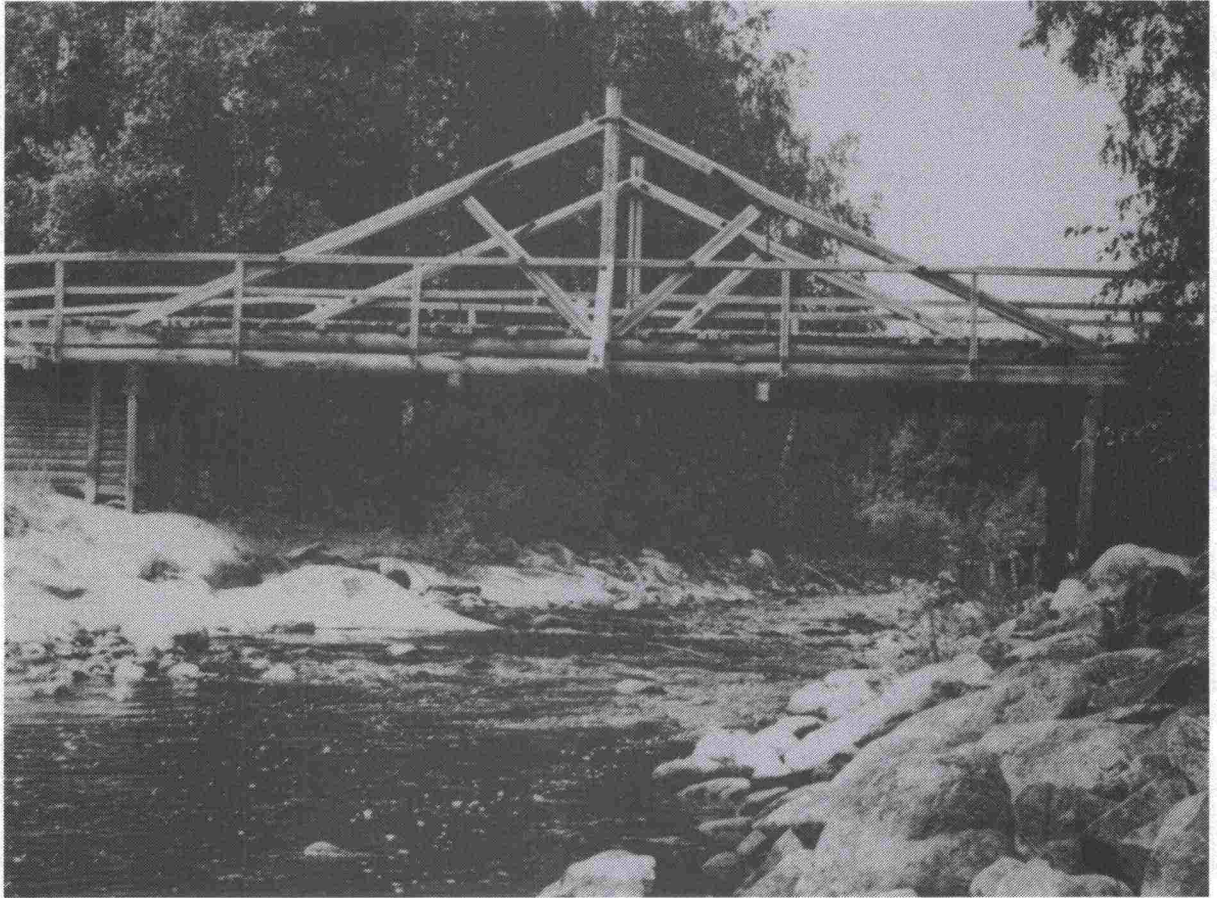
Yhteistyö on monipuolistumassa. Samalla ollaan siirtymässä vaihtokau-poista palvelujen ostamiseen ja myymiseen. Tavanomaisten kunnossapitopalvelujen lisäksi molemmin puolin voidaan ostaa ja myydä erilaisia suunnitte-



---

lu- ja mittauspalveluja. Kunta voi lisäksi myydä vaikkapa omiin tarkoituksiinsa keräämiään maaperätietoja. Tielaitos voi huolehtia kuntien siltatiedoista ja siltojen tarkastuksista. Esimerkkejä ja mahdollisuuksia riittää.

Hyvän yhteistyön edellytyksenä on organisaatioiden ja ihmisten hyvä keskinäinen tuntemus. Yhteiset palaverit ja työsuunnittelutilaisuudet luovat hyvän pohjan yhteistyön kehittämiseksi.



*Hilmonkosken silta, Kannonkoski. Puinen riippusilta, rakennettu v. 1913 (Tielaitos, tiemuseo).*



---

# Sammandrag

Vägverket och kommunerna bedriver ett synnerligen omfattande och mångsidigt samarbete när det gäller underhållet av vägar och gator. De allmännaste samarbetsformerna och -projekten är plogning och vinterhyvling, halkbekämpning, lån av materiel och material samt grönområdesarbeten.

Genom att byta underhållsområden och -arbeten skapar man en flexibel och rationell samarbetsmetod. Arbetena skall i allmänhet prissättas och på bytet skall betalas mervärdesskatt. Som grund för prissättningen vid byte kan man använda självkostnadspriset. Vid verksamhet som entreprenör eller vid annan försäljning av service till den andra parten sker prissättningen på affärsekonomiska grunder. Vid faktureringen tillkommer mervärdesskatt. Vägverkets prissättningsgrunder är reglerade i lagen om grunderna för avgifter till staten.

När det gäller anskaffningar finns det många möjligheter till samarbete. Vägverket kan dock inte förmedla till kommunerna sådant material som det anskaffat för eget bruk. Däremot kan sådant material innefattas i entreprenader som vägverket utför åt kommunerna samt vid byte av underhållsarbeten.

Gemensamma entreprenader kan man låta utföra bl.a. när det gäller beläggningsarbeten och plogning. Vid beläggningsarbeten kan kommunernas arbete innefattas i vägverkets entreprenad. När det gäller plogning och andra motsvarande underhållsarbeten inbegär man i allmänhet gemensamt entreprenadanbud, men entreprenadavtalen träffas separat.

När kommunerna planerar sina egna anskaffningar kan de utnyttja vägverkets kunnande när det gäller användningsegenskaperna hos underhållsmaskiner och -anordningar. Kommunerna kan också köpa materiel som vägverket utmönstrat. I vissa fall kan materielanskaffningarna beredas tillsammans utgående från den kommande, gemensamma användningen.

Kommunerna har ansvaret också för ordnandet och/eller övervakningen av avfallshanteringen på glesbygdsområden. Detta ökar samarbetsmöjligheterna när det gäller att förebygga nedskräpning av vägkanter samt vilo- och parkeringsområden. Felparkerade bilar och skrotfordon kan genom samarbete effektivt avlägsnas också från kanterna av allmänna vägar.

Vägverkets väderleksservice och väglagscentraler erbjuder kommunerna mångsidig service när det gäller väderleken och föret på vägarna. Kommunerna kan ansluta sig till systemet vid terminalförbindelser eller komma



Tielaitos  
Kirjasto

Pasilan virastokeskus  
Opastinsilta 12 A  
00520 HELSINKI  
puh. 1487 2030  
Postiosoite:  
PL 33  
00521 HELSINKI

Lähetetty	Palautettava viimeistään
<del>11.12.95</del>	<del>10.1.96</del>
2.1.96	31.3.96

SÄILYTÄ TÄMÄ  
SAATTOLIUSKA  
KIRJAN VÄLISSÄ!

---

överens om informationsförmedlingen på annat sätt. Vägslagscentralerna kan sköta jour och alarmering också i kommunerna.

Samarbetet håller på att bli allt mångsidigare. Samtidigt håller man på att övergå från byteshandel till köp och försäljning av service. Utöver sedvanlig underhållsservice kan man dessutom ömsesidigt köpa och sälja olika slag av planerings- och mätningsservice. Kommunen kan också sälja t.ex. sådana uppgifter om jordmånen, som den insamlat för eget bruk. Vägverket kan ha hand om kommunernas brouppgifter och kontrollen av broarna. Det finns gott om exempel och möjligheter.

Förutsättningen för ett gott samarbete är att organisationerna och människorna känner varandra väl. Gemensamma rådplägingar och gemensam arbetsplanering skapar en god grund för utvecklingen av samarbetet.



---

# Alkusanat

Tielaitos ja kuntien keskusjärjestöt laativat ja julkaisivat vuonna 1991 suositusluontoisen julkaisun "Tielaitoksen ja kuntien yhteistyön pääperiaatteet teiden kunnossapidossa".

Yhteistyö oli jo tuolloin erittäin monipuolista, mutta eräiden asioiden toteuttiin kaipaavan valtakunnallista menettelytapasuositusta. Yleisenä tavoitteena oli edistää yhteistyön ja sen uusien muotojen kehittymistä.

Yhteistyön käytännön toteuttamiseen vaikuttavia lainsäädäntö- ym. muutoksia ja kehittämishankkeita on sitten edellisen yhteistyöjulkaisun toteutettu todella runsaasti. Niinpä tielaitos ja Suomen Kuntaliitto ovat nähneet tarpeelliseksi laatia teiden ja katujen kunnossapitoyhteistyöstä uuden suositusluontoisen julkaisun.

Merkittävimpiä muutoksia viime vuosina ovat olleet siirtyminen arvonnalisäverojärjestelmään, tielaitoksen siirtyminen nettobudjetoimintamallin käyttöön, tilaaja-tuottaja -mallin käyttöönotto niin tielaitoksessa kuin kunnissa, julkisia hankintoja ohjaavan lainsäädännön muutokset ja uuden jätelain säätäminen sekä tielaitoksen tiesääpalvelun ja kelikeskusten kehittäminen.

Julkaisuteksti on tarkoituksella pidetty edelleen yleisluonteisena ja periaatetasolla. Yksityiskohtaisia suosituksia ja kannanottoja ei ole esitetty. Arvonnalisäverotuksen vaikutuksia tielaitoksen ja kuntien toimintaan ja yhteistyöhön on ilmiselvästi tarpeen tarkastella yksityiskohtaisemmin, mutta tästä yleis-tekstistä kuitenkin erillään. Tarkempi tarkastelu on syytä tehdä kokemusten kartuttua ja tulkintojen vakiinnuttua.

Julkaisun uusimiseen ovat osallistuneet dipl.ins. Olli Penttinen tielaitoksen keskushallinnosta, johtaja Erkki Nevala Uudenmaan tiepiiristä, tuotantopäällikkö Juhani Martimo Vaasan tiepiiristä, katuinsinööri Jussi Jokirinta (puh.joht.) ja johtava materiaaliasiamies Pertti Ranne Suomen Kuntaliitosta sekä ylituomari Jorma Ranta Vantaan kaupungilta. Julkaisun on tielaitoksen ja Suomen Kuntaliiton toimeksiannosta kirjoittanut dipl.ins. Esko Hämläinen.

---

# Yhteistyön perusteet, laajuus ja muodot

Tielaitos ja kunnat kehittävät toimintaansa ja myös organisaatioitaan vastatakseen julkisille palveluille asetettuihin taloudellisuus- ja tehokkuusvaatimuksiin. Samalla alueella toimivien useampien tienpitäjien kesken on toimintojen yhteistyötä kehittämällä saavutettavissa rationalisointihyötyjä.

Tielaitoksen pitemmän aikavälin visiotyössä on kaikkalainen tienpitoon liittyvä yhteistyö tielaitoksen ja kuntien kesken nähty erääksi keskeiseksi kehittämiskohteeksi. Tienpidon vastuita niin kaava- kuin haja-asutusalueilla on tarkoitus selkeyttää. Erityisesti taajama-alueilla sovitaan järkevästä työnjaosta teiden ja katujen hallinnollisesta asemasta riippumatta.

Yhteistyön ja palvelujen myynnin/ostamisen kehittäminen liittyy toisaalta tielaitoksen tuotantotoiminnan asteittaiseen markkinaorientoitumiseen ja toisaalta kuntien palvelutuotannon kehittämiseen, kuten kilpailuttamiseen ja ostopalvelujen lisäämiseen.

Tielaitokselle ja kunnille on lisäksi yhteistä pyrkimys keskittyä ydinosaamisensa alueille. Tien- ja kadunpidon tuotantotoiminnassa tämä lisännee yhteisten urakoiden toteuttamista.

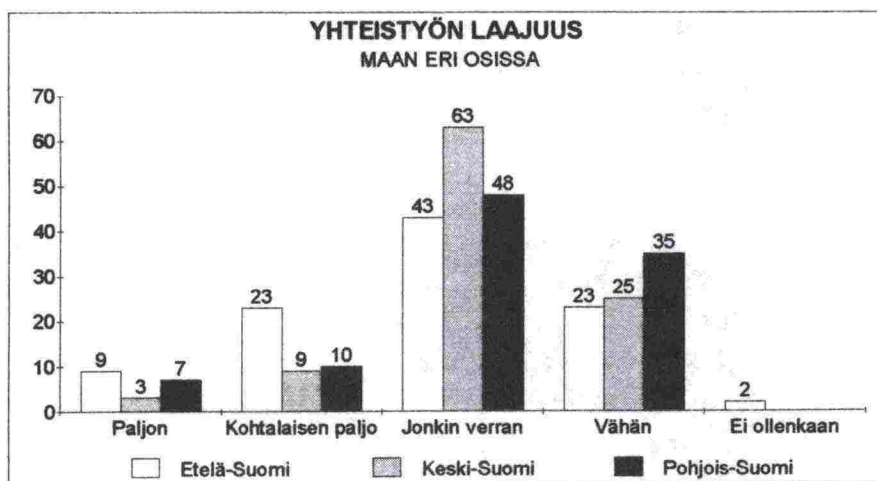
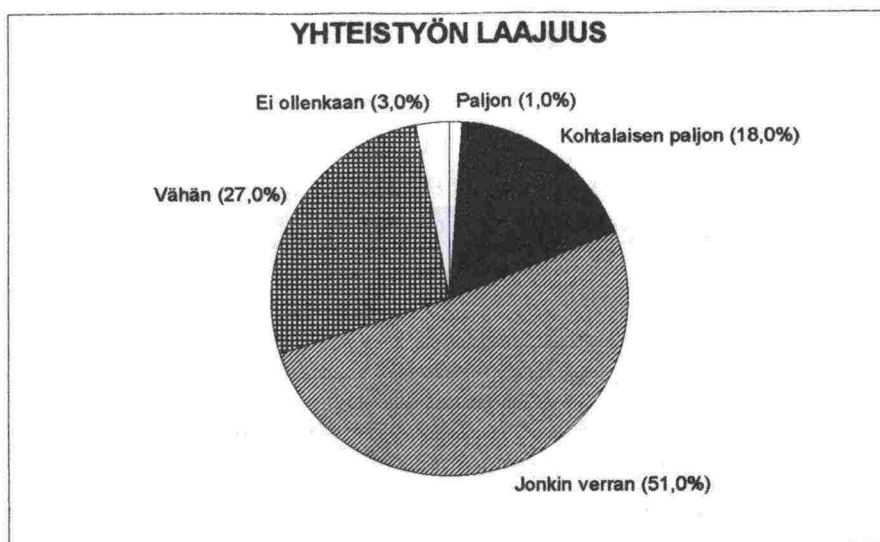
Tilaaaja- ja tuotantotoimintojen eriyttäminen niin tielaitoksessa kuin kunnissa ja tielaitoksen mahdollinen liikelaitostaminen eivät merkitse uhkaa kunnossapitoyhteistyön jatkumiselle ja kehittämiselle. Yhteistyö tulee kuitenkin muuttumaan entistä enemmän sopimusperusteiseksi, kuten jo nyt - erityisesti arvonlisäverotuksen aiheuttamana - on nähtävissä.

## *Yhteistyön laajuus ja yhteistyömuodot*

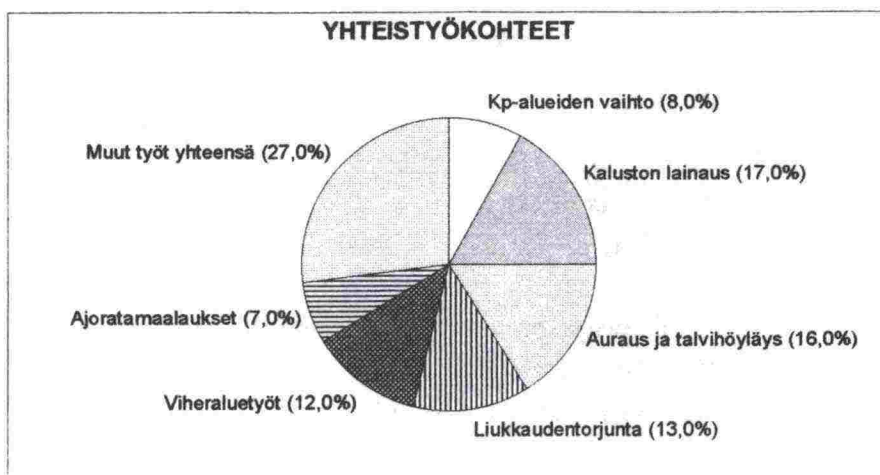
Tielaitoksen tuotannon palvelukeskus ja Suomen Kuntaliitto lähettivät kesälä 1993 tiemestaripiireille ja kunnille kyselyn kunnossapitoyhteistyön laajuudesta, muodoista ja kehittämistarpeista. Kyselyn tulokset on julkaistu Suomen Kuntaliiton Yhdyskuntarakentaminen -tiedotteissa nro 2/1994 ja 1/1995. Seuraavassa esitetään tiivis yhteenveto kyselyn tuloksista:

Yhteistyö on vastausten perusteella erittäin yleistä ja laajaa. Vastanneista tiemestaripiireistä yli 70 % tekee yhteistyötä kuntien kanssa vähintäänkin "jonkin verran". Tulos on luonnollisesti sama, kun asiaa kysytään kunnilta.

Yhteistyötä tehdään kyselyn perusteella eniten Etelä-Suomen tiepiirien alueella.



Yhteistyö on erittäin monimuotoista. Yleisimpiä yhteistyömuotoja ja -kohteita ovat kaluston ja materiaalin lainaus, auras ja talvihöyläys, liukkaudentorjunta sekä viheralue työt.





Kyselyn mukaan sopimuskäytäntö yhteistyössä oli vuonna 1993 erittäin kirjava. Kirjallinen sopimus tehtiin vain 47 %:ssa tapauksista, suullinen sopimus 13 %:ssa ja ilman sopimusta toimittiin 40 %:ssa tapauksista. Kirjallinen sopimus saattoi olla paitsi nimenomainen sopimus myös yleissopimus, muistio, pöytäkirja, tms.

Varsinkin kunnat, mutta myös varsin useat tiemestaripiirit toivovat jatkossa entistä enemmän yhteispalavereita kunnan ja tiemestaripiirien kanssa. Kaluston yhteishankintaa ja käyttöä olisi myös pyrittävä edistämään.

Yhteistyön pahimpana esteenä pidetään sen kummemmin yksilöimättä byrokraatiaa. Huomionarvoista on, että takavuosien vastaavissa tiedusteluissa päällimmäisiksi esteiksi mainitut tielaitoksen tilinpito- ja budjetointimenettelyt sekä molemminpuoliset asenneongelmat eivät enää juuri näy. Nettobudjetointimenettelyyn siirtyminen on poistanut ensiksimmäisen. Jälkimmäinen este lienee poistunut yhteistyön yleistyessä ja saadessa samalla laajaa tukea organisaatioiden sisällä sekä luonnollisesti hyvien esimerkkien julkaisemisen myötä.



*Venäläisiä kadunlaskijoita vuonna 1890 Eteläranta 10 kohdalla Helsingissä (Helsingin kaupunginmuseo).*

---

# Kunnossapitoalueiden ja -töiden vaihtaminen

Kunnossapitoalueiden ja -töiden vaihto on hyvin yleinen, joustava ja rationaalinen tapa tehdä yhteistyötä. Tietyn alueen, tien tai tien osan kunnossapito voidaan järjestää kummallekin osapuolelle resurssien ja aikataulun puolesta parhaiten sopivalla tavalla. Juridinen tienpitovastuu säilyy varsinaisella tienpitäjällä alueiden hoitovastuun tai yksittäisten kunnossapitotöiden vaihdosta huolimatta.

Yleisimmin tätä yhteistyömuotoa on käytetty kevyen liikenteen väylien ja -alikulujen sekä viheralueiden ja istutusten kunnossapidossa. Kunta huolehtii tällaisista pienemmällä kalustolla ja käsityönä tehtäväksi sopivista töistä. Tielaitos ottaa vastaavasti hoitaakseen tietyn kunnalle kuuluvan alueen tai tien kunnossapidon tai jonkin yksittäisen työkokonaisuuden.

Arvonlisäverotus on tuonut muutoksia tähänkin yhteistyömuotoon. Kunnossapitoalueiden ja varsinkin kunnossapitotöiden vaihtaminen on verrattavissa urakointiin toiselle osapuolelle ja siten vaihdot ovat arvonlisäverollisia. Tiepiirien ja kuntien on tapauskohtaisesti tarkkaan selvitettävä, voidaanko jotkut säännönmukaiset vaihdot kuitenkin toteuttaa ilman arvonlisäveroa.

Alueiden ja töiden vaihtaminen molemminpuolisine hinnoitteluneen lähestyy palvelujen myymistä ja ostamista. Tätä kehityssuuntaa nopeuttaa tielaitoksen että kuntien toiminta ja organisaatioiden kehittäminen aluksi tilaaja-tuottaja -järjestelmän suuntaan ja tielaitoksessa vielä pitemmällekin eli liikelaitokseksi ja/tai yhtiöksi. Yhteistyölle nämä kehityskuvat eivät kuitenkaan ole mikään uhka; yhteistyö vain saa uusia muotoja ja molempien osapuolten kustannusvastuut selkeytyvät.

## *Kunnossapitoalueiden vaihdot*

Pitkäaikaiset kunnossapitoalueiden vaihdot ilman rahakorvauksia ja ilman laskutuksia ovat molemminpuolista kunnossapidon rationalisointia ja saattavat joissain tapauksissa olla arvonlisäverosta vapaita. Olemassaolevat sopimukset on syytä käydä läpi ja tarkistaa vastaamaan uutta verotuskäytäntöä. Tarvittaessa on hankittava ennakkotieto lääninverovirastolta.

Vaihtosopimukset tulevat joka tapauksessa uudelleen tarkasteltavaksi tielaitoksen tilaaja-tuottaja -järjestelmän kehittyessä. Tilaajan ja tuottajan välil-



---

lä tehtäviin tuotantosopimuksiin sisältyvät vaihtotyöt kuntien kanssa on tarkistettava ja tarkennettava uuteen järjestelmään siirryttäessä. Tämä tulee ajankohtaiseksi asteittain vuosina 1995–96.

### *Kunnossapitotöiden vaihdot*

Satunnaiset yksittäisten töiden vaihdot ilman rahakorvausta eivät enää ole mahdollisia, vaan ne on hinnoiteltava ja molemminpuoliseen laskutukseen on sisällytettävä arvonlisävero. Työsuoritusta ei enää ilman laskutusta ja arvonlisäveroa voi vaihtaa myöskään materiaaliin.

Arvonlisäverotusta ei pidä nähdä yhteistyötä hankaloittavana tekijänä. Molemminpuolisen laskutuksen ja arvonlisäveron kanssa on vain opittava elämään. Arvonlisäverotus ei poista yhteistyön järkevyyttä ja kannattavuutta.

### *Palvelujen myynti*

Eräänlaista yhteistyötä on tietysti myös toimiminen toiselle osapuolelle urakoitsijana rahakorvausta vastaan ilman työsuorituksen tai materiaalin vaihtoa. Tavoitteena on tällöin myydä vapaana olevaa kone-, kuljetus- tai henkilökapasiteettia. Sen enempiä tielaitos kuin kunnatkaan eivät harjoita tienpiitoon liittyvää liiketoimintaa, jossa resurssien mitoitus tapahtuisi tämän myyntitoiminnan perusteella. Kysymyksessä on sellaisen tien- ja kadunpiitoon liittyvän erityisosaamisen tai materiaalin myyminen ja ostaminen, joka liiketaloudellisin perustein hinnoiteltuna ei aiheuta markkinoilla kilpailunvääristymiä.

Kaluston vuokraus ja lainaus on kuntakyselyn mukaan yleisin yhteistyömuoto. Nettobudjetointiin siirtyminen tielaitoksessa voi entisestään lisätä tielaitoksen konekapasiteetin myymistä kunnille ja yksityistiekunnille.

Useat tiepiirit ovat julkaisseet omat menettelytapaohjeensa ulkopuolisille myytävistä tuotteista ja palveluista. Ohjeet perustuvat tielaitoksen maksullisesta palvelutoiminnasta ja nettobudjetoinnista annettuihin määräyksiin sekä laitostasoiisiin ohjeisiin.

Kalustovuokrauksen hinnoittelussa ja yleensä palvelujen myynnissä noudatetaan liiketaloudellista periaatetta. Vuokraustoiminnan ja palvelujen myynnin tulee olla myyjälle kannattavaa. Toiminnan tulee kattaa kaikki kustannukset, tuottaa korkoa pääomalle ja myös katetta. Vuokraus ja myynti ovat aina arvonlisäverollista toimintaa.

### *Esimerkki töiden vaihdosta*

Kunnalla ja tiemestaripiirillä on sopimus kunnossapitotöiden vaihdosta. Kunta hoitaa yleisten teiden viheralueet taajama-alueilla. Tiemestaripiiri hoitaa liukkaudentorjuntatyöt kunnan liikenneväylillä sopimuksen määrittelemässä



---

laajuudessa. Muiden töiden ja materiaalien vaihdon osalta sopimus on yleis-sopimus. Vaihdoista sovitaan tapauskohtaisesti.

Viheraluetöiden ja liukkaudentorjuntatöiden kustannusvastaavuus selvitetään kerran vuodessa. Veloitushintoina käytetään kulloinkin voimassa olevia tuntihintoja ja materiaalien omakustannushintoja. Työmäärät tasataan niin, ettei rahakorvauksia jouduta maksamaan. Arvonlisävero vaihdon arvosta joudutaan kuitenkin maksamaan.

Sopimuksen tarkoittamat satunnaiset töiden ja materiaalien vaihdot hinnoitellaan liiketaloudellisin perustein ja myös ne ovat arvonlisäverollisia.

### *Esimerkki urakoinnista*

Tiepiiri voitti kunnan järjestämän tarjouskilpailun kunnan hoidossa olevan yksityistien sillan rakentamisesta. Urakasta tehtiin normaali urakasopimus. Sopimuksen mukaan tiepiirille jäi valinnanmahdollisuus tehdä työ itse tai teettää se aliurakalla. Urakkahinta oli n. 150.000 mk ja arvonlisäveron määrä 22 % siitä eli n. 30.000 mk. Kokonaisveloitus kunnalta oli siten n. 180.000 mk.

---

# Yhteistyö materiaalihankinnoissa

Yhteisistä materiaalihankinnoista ja yhteisvarastoinnista löytyy useita esimerkkejä, vaikka kyseessä kokonaisuutena onkin edelleen melko vähän käytetty yhteistyömuoto. Yhteistyö on keskittynyt jatkojalostettujen materiaalien (esimerkiksi murskeen, hiekoitushiekan, öljysoran ja paikkausmassan) ja talvisuolan hankintaan ja varastointiin.

Tiepiiri ja kunnat voivat järjestää yhteisen hankintamenettelyn esimerkiksi niin, että tiepiiri hoitaa laskutustyönä koko menettelyn. Kunnat maksavat tällöin korvauksen tiepiirin palvelusta. Kysymyksessä on arvonlisäverollinen palvelutoiminta. Jos tavara tulee esimerkiksi tiepiirin ylläpitämään yhteisvarastoon, josta kunnat voivat sitä noutaa, maksavat kunnat tiepiirille myös varastointipalvelusta. Myös se on arvonlisäverollista.

Hankinta voidaan tehdä myös hankintayhteenliittymänä niin, että tavara jaetaan ja kuljetetaan suoraan tiepiirin ja kuntien varastoihin. Tällöin ei luonnollisestikaan synny mitään laskutettavia varastointikustannuksia. Myös laskutus voidaan pyytää tavarantoimittajalta suoraan kullekin ostajalle, jotta vältytään asiantuntijapalveluiden keskinäiseltä laskuttamiselta.

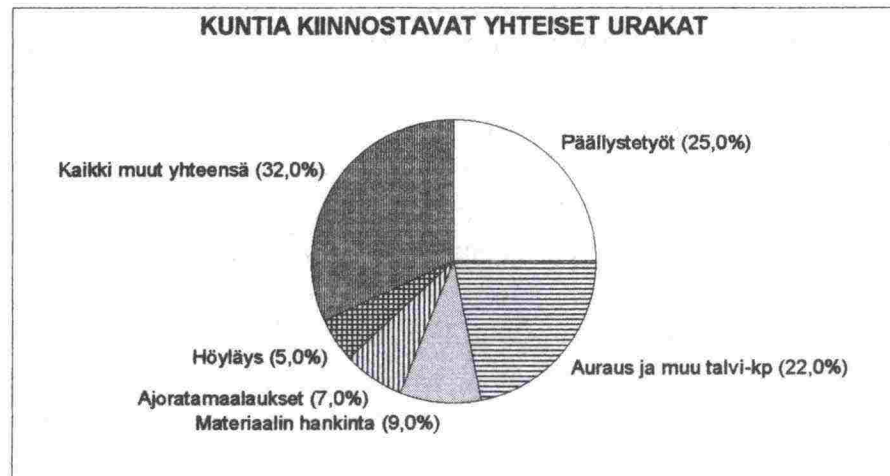
Tavarantoimittajilta ostettujen materiaalien osalta yhteistyömahdollisuuksia rajoittavat kulloisetkin hankintasopimukset ja -ehdot. Tielaitos ei nykyisillä ehdoilla voi välittää kunnille omaan käyttöönsä ostamiaan materiaaleja, esimerkiksi kesäsuolaa. Tällaisia materiaaleja voidaan sisällyttää tielaitoksen kunnille tekemiin urakoihin ja kunnossapitotöiden vaihtoihin.

## *Esimerkki yhteishankinnasta*

Kaupunki on tehnyt tiemestaripiirin kanssa sopimuksen liukkaudentorjuntasuolan varastoinnista. Kaupunki ostaa suolan samasta laivasta kuin tielaitos. Myyjä laskuttaa kaupunkia suoraan. Suola varastoidaan tielaitoksen suolahalliin. Kaupungin autot noutavat käyttösuolan hallista. Kaupunki maksaa rahakorvauksen sekä suolan ajosta satamasta varastoon että suolan varastoinnista ja kuormaamisesta kaupungin autoihin. Kaikkiin korvauksiin sisällytetään arvonlisävero.

# Yhteiset urakat

Kuntakyselyn mukaan kuntia kiinnostavat yhteiset urakat tai yhteisten urakoitsijoiden käyttö tielaitoksen kanssa erityisesti päällystystöissä ja aurauksessa eli niissä töissä, joissa yhteisten urakoiden teettäminen jo nykyäänkin on yleisintä. Mainintoja muistakin töistä ja samalla tämän yhteistyömuodon kehittämismahdollisuuksia on vielä runsaasti.



Kunnan päällystystöiden sisällyttäminen tielaitoksen urakkaan merkitsee erityisesti pienemmille kunnille edelleen melkein pä ainoata mahdollisuutta saada kohtuuhintaista päällystettä. Tämä yhteistyömuoto on ollut käytössä jo 1970-luvun loppupuolelta saakka ja muodostunut vakiintuneeksi käytännöksi. Suositeltavinta on, että kunnan työt mainitaan kyllä urakassa erillisinä, mutta urakoitsija laskuttaa tielaitosta koko urakasta. Tielaitos laskuttaa sitten kuntaa sisällyttäen laskuun omat kulunsa arvonlisäveroineen.

Päällystystöissä kunta voi edelleen yrittää hyödyntää tielaitoksen päällystysurakoita myös ajoittamalla omat päällystystönsä tielaitoksen teettämien töiden mukaan. Tämäkin edellyttää hyvää tiedonkulkua osapuolten välillä. Se voidaan varmistaa vuosittaisilla yhteistyöneuvotteluilla, jotka ovatkin yleisesti käytössä. Näissä neuvotteluissa voidaan ratkaista myös muiden yhteisten urakoiden teettäminen.

Muissa yhteisissä urakoissa, kuten esimerkiksi aurauksessa, vesakontorjunnassa ja niitossa työt koordinoidaan ja urakkatarjoukset pyydetään yhdessä, mutta urakat solmitaan yleensä erillisinä. Urakoitsija laskuttaa erikseen



---

kumpaakin osapuolta, jolloin toiselta osapuolelta laskutettavia muita kuluja ei synny lainkaan.

Yhteisiä urakkatarjouksia voidaan pyytää lisäksi mm. muista viheraluetöistä, ojituksista, ajoratamaalauksista, harjauksesta ja tiealueiden puhtaanapidosta, siltojen korjauksista, muista talvikunnossapitotöistä sekä perusparannustöistä.

Alueurakointi eli tietyn alueen tien- ja/tai kadunpidon kokonaisurakointi on kunnossapitotöiden teettämismuotona käytössä sekä tielaitoksessa että kunnissa. Muutamista kokeiluyrityksistä huolimatta yhteinen alueurakointi ei ole yleistynyt.

Kaupunki- ja taajama-alueilla yhteinen alueurakka on rakennettavissa kaupungin tai kunnan alueurakan varaan liittämällä siihen tielaitoksen kunnossapitotöitä. Tilaajaosapuolet sopivat yhteisesti urakan työjärjestyksestä. Maksuliikenne voidaan sopia tapauskohtaisesti jomman kumman osapuolen hoidettavaksi.

Alueurakkaa on mahdollisuus laajentaa myös kiinteistöjen töihin. Maa-seutualueilla yhteinen alueurakka voi koostua tielaitoksen alemman tieverkon ja tärkeimpien yksityisteiden kunnossapidosta.

### *Esimerkki yhteisestä päällysteurakasta*

Tiepiiri neuvotteli ja sopi alkuvuodesta kahden kunnan kanssa kuntien päällystystöiden sisällyttämisestä tiepiirin urakkatarjouspyyntöön. Kuntien työmäärät olivat suhteellisen pienet, 10.000–20.000 m<sup>2</sup> kukin. Urakoitsija teki tiepiirille tarjouksen, jossa kuntatyöt oli hinnoiteltu erikseen arvonlisäveroineen. Kuntien työt toteutettiin urakan osana. Tiepiiri laskutti kuntia urakoitsijan laskun mukaisesti lisäten laskuun omat urakan järjestämisestä aiheutuneet kulunsa arvonlisäverollisina.

### *Esimerkki tiepiirin päällysteurakoinnista*

Tiemestaripiiri ja kunta tekivät sopimuksen kunnan hoidossa olevan yksityistien pohjatöistä ja päällystämisestä öljysoralla tiemestaripiirin öljysorapäällystystöiden yhteydessä. Urakkahinta määräytyi liiketaloudellisin perustein. Tiemestaripiiri laskutti kunnalta urakkahinnan arvonlisäverolla lisättynä.

### *Esimerkki yhteisestä aurasurakasta*

Kunta ja tiemestaripiiri neuvottelevat vuosittain aurasreitistöjen kehittämistä ja yhteisistä aurasurakoista. Kunnan kaavateitä urakoihin ei sisällytetä, vaan kyseessä ovat kunnan hoidossa olevat yksityistiet. Urakoihin sisältyy sekä maanteitä että paikallisteitä. Urakoitsija laskuttaa kuntaa ja tiemestaripiiriä erikseen ja suoraan; mitään maksuliikennettä ei kunnan ja tielaitoksen välillä ole. Siirtoajot urakoitsija laskuttaa myös erikseen kunnan ja

tielaitoksen sopimalla perusteella. Yhteisillä urakoilla on nimenomaan siirtokustannukset saatu putoamaan lähes puoleen entisestä.



*Oy Wetek Ab Kapteeninkadun ajorataa päällystämässä topekalla 1930-luvulla Helsingissä (Helsingin kaupunginmuseo).*



---

# Koneiden hankinta ja huolto

Kunnilla on kunnossapitokalustoa hankkiessaan edelleen puutetta tarjolla olevan kaluston ominaisuuksista ja käyttökokemuksista. Kunnat voisivat nykyistä enemmän käyttää hyväkseen tielaitoksen kokemuksia ja tietoja tienpitokoneista ja -laitteista. Suora yhteydenotto tiemestaripiiriin tai tiepiirin koneasiantuntijaan on aina paikallaan.

Samalla tavoin molemminpuolisiin suoriin yhteydenottoihin on aihetta silloin, kun ollaan hankkimassa jotakin erityiskalustoa. Yhteishankinta ei ehkä tule kysymykseen, mutta hankintaa tehtäessä voidaan jo sopia kaluston tulevasta yhteiskäytöstä. Kalustohankinta voi tällä tavoin olla perustellumpaa ja kannattavampaa.

Kuntien joskus toivomaa etuosto-oikeutta tielaitoksen vanhaan kalustoon ei voida järjestää. Tielaitos myy poistettavan kaluston yleensä tarjouskilpailun perusteella tai huutokaupalla. Kaluston poistamissuunnitelmia voi kysellä suoraan tiemestaripiiristä.

Tielaitoksen korjaamot on liikelaitostettu 1.7.1994 alkaen valtion konekorjaamoksi nimellä Raskone. Korjaamot voivat nyt rajoituksetta tarjota palvelujaan myös kunnille. Uusien asiakkaiden hankinta onkin tärkeätä liikelaitoksen kehittämässä. Tielaitos hankkii edelleen korjaamopalveluitaan Raskonelta, joka asteittain toimii täysin vapaassa kilpailutilanteessa.



# Jätehuolto

Tienvarsialueiden ja erityisesti levähdys- ja pysäköintialueiden jätehuollossa on jossain määrin tehty yhteistyötä tielaitoksen ja kuntien kesken. Loma-asutusta varten on pyritty sijoittamaan jätteenkeräyspisteitä myös kauppojen ja huoltoasemien yhteyteen. Näin on pystytty vähentämään kiinteistöjätteiden jättämistä levähdysalueiden jäteastioihin. Niiden ylikuormituksen vähentyessä on levähdysalueiden yleinen siisteys samalla parantunut.

Kunnilla ei aiemmin ollut minkäänlaista lakisääteistä velvollisuutta järjestää haja-asutusalueiden jätehuoltoa, mikä on hankaloittanut yhteistyön järjestämistä. Vuoden 1994 alussa voimaan tullut uusi jätteitä koskeva lainsäädäntö merkitsee lähtökohtaisesti järjestetyn jätehuollon ulottamista myös taajamien ulkopuolelle. Erityisesti loma-asutuksen saaminen jätehuollon piiriin edistää osaltaan myös tieympäristön jätehuoltoa.

Järjestetty jätteenkuljetus voidaan toteuttaa myös siten, että kiinteistöt toimittavat jätteensä tiettyihin kunnan määräämiin yhteisiin keräyspisteisiin. Tästä voidaan antaa määräyksiä kunnan jätehuoltomääräyksissä.

Kunta voi rajata tietyn alueen järjestetyn jätteenkuljetuksen ulkopuolelle, jos alueelle on hankalat kulkuyhteydet tai kuljetettavaa jätettä syntyy poikkeuksellisen vähän. Yksittäinen kiinteistö voidaan vapauttaa järjestetystä jätteenkuljetuksesta, jos jätteen määrä on poikkeuksellisen vähäinen ja jätteen haltija järjestää jätehuollon itse.

Roskaamisesta uusi jätelaki sanoo: "Ympäristöön ei saa jättää roskaa, likaa eikä käytöstä poistettua konetta, laitetta, ajoneuvoa, alusta tai muuta esinettä siten, että siitä voi aiheutua vaaraa tai haittaa terveydelle, epäsiisteystä, maiseman rumentumista, viihtyisyyden vähentymistä tai niihin rinnastettavaa muuta vaaraa tai haittaa."

Kiellosta huolimatta pienempiä ja isompia roskia ja romuautojakin ilmestyy tienvarteen ja levähdysalueille. Roskaaja on luonnollisesti velvollinen puhdistamaan roskaantuneen alueen. Jos roskaajaa ei kuitenkaan saada selville - niinkuin tieympäristön roskaantuessa useimmiten käy - on alueen toissijainen puhdistamisvastuu tielaitoksella.

Kunnalla on siis uuden jätelain nojalla oikeus ja myös velvollisuus varmistua haja-asutuksen ja loma-asutuksen asiallisen jätehuollon järjestämisestä. Kunta päättää järjestetyn jätehuollon alueen laajuudesta ja yksittäisten kiinteistöjen vapauttamisesta järjestetystä jätteenkuljetuksesta. Tielaitoksen osoittamilla ongelmallisilla alueilla kunnan on erityisesti syytä vaatia katta-

---

vaa osallistumista järjestettyyn jätteenkuljetukseen ja myös valvoa, että järjestelmä toimii.

Kunta voi eri tavoin edistää kiinteistöjen yhteisten jätteenkeräyspisteiden käyttöönottoa. Yksityistiekunnat ovat tässä mielessä hyvä ja valmis organisaatio hoitamaan myös jätehuoltoa. Valtionapua saaviin yksityistiekuntiin on myös tielaitoksella valmis tiedotuskanava, joten sitäkin kautta voidaan tieosakkaisiin yrittää vaikuttaa. Säännölliset ongelmajätteiden, pahvien ja paperien, jne. keräykset kunnan, jätehuoltoyritysten tai järjestöjen toimesta kuuluvat myös asiaan.

Tienvarsien kevät- ja syyssiivoukset ainakin taajamien lähialueilla voidaan hoitaa yhteistyössä esimerkiksi niin, että kunta tavalla tai toisella järjestää koululaisia tai erilaisten seurojen ja järjestöjen jäseniä siivoustalkoisiin. Muista ehdoista tielaitoksen ja kunnan kesken voidaan sopia samalla tavoin kunnossapitotöiden ja -alueiden vaihdosta yleensä.

Koululaisten osalta kokemuksia viime vuosilta onkin runsaasti. Peruskouluisten ympäristötalkoot on tuottanut kilometreittäin siistiä tienvarrtta. Toimintamallia on paikallistasolla syytä jatkaa, vaikka talkoiden valtakunnallinen luonne haalistuisikin.

Roskaamista voidaan yrittää vähentää myös tienvarren palvelupisteiden jätehuoltoa tehostamalla. Jätteiden lajittelupisteitä huoltoasemilla on jo kehitetty. Myös muissa palvelupisteissä tulisi olla hyvä ja näkyvä jätehuolto, jotta kiusaus roskien heittämiseen autosta tienvarteen vähitellen vähenisi.

Kunta on romuajoneuvolain (151/1975) perusteella velvollinen huolehtimaan alueellaan romuajoneuvojen poistamisesta ympäristöstä. Romuajoneuvojen osalta järjestelmä toimiikin kohtuullisesti.

Väärin pysäköidyt autot erityisesti yleisten teiden varsilla muodostavat käytännön ongelman. Tielaitoksen täytyy tällaisessa tapauksessa tehdä ensin lähisiirto. Koska autoa ei kuitenkaan saa siirtää paikkaan, "jossa on olemassa ilmeinen vaara, että sitä vahingoitetaan tai käytetään luvattomasti", on syytä pyrkiä käytäntöön, jossa kunta tiemestaripiiristä ilmoituksen saatuaan joko omalla tai poliisin päätöksellä siirtää auton ilman lähisiirtoa kunnan varastoon.



# Tiesääpalvelu ja kelikeskukset

Tielaitoksessa on viime vuosina panostettu varsin runsaasti tiesääpalvelujärjestelmän kehittämiseen. Se on automaattinen tietojärjestelmä, joka välittää tiesääasemilta saatavat sää- ja kelitiedot sekä Ilmatieteen laitoksen omien tietojensa ja erityisten säätutkien antamien tietojen perusteella tekemät sääennusteet tiemestaripiireihin ja kelikeskuksiin. Myös tutkakuvat ja satelliitit kuvat ovat tiemestaripiirien ja kelikeskusten käytettävissä.

Tielaitos kokeili talvikaudella 1991-92 keskitettyä sään- ja kelinvalvontaa. Kokemukset olivat hyvin myönteisiä, ja tällä hetkellä näitä kelikeskuksia on jo kaikkien tiepiirien alueella, yhteensä 9 kpl. Toimintaa on voitu huomattavasti tehostaa ja kehittää keskittämisen tuloksena. Keskittäminen on mahdollistanut investoinnit mahdollisimman korkeatasoiseen laitteistoon. Pienelle päivystyshenkilöstölle on myös voitu tarjota tehokas koulutus. Kelikeskusten rooli onkin muodostunut keskeiseksi sään- ja kelinvalvonnassa ja on edelleen kehittymässä toimenpiteiden ohjauksen suuntaan.

Kelikeskus palvelee ensisijaisesti tiemestaripiirejä. Toinen päätehtävä niillä on tienkäyttäjien palvelu. Kelitietoja välitetään paikallisradioiden, teksti-tv:n, tie-infopisteiden sekä puhelinvastaaajien kautta. Myös kunnat voivat hyödyntää tätä palvelua oman kunnossapitotoimintansa suunnittelussa ja johtamisessa.

Kunnat voivat liittyä järjestelmään monin eri tavoin. Kunnalla voi olla suora pääteyhteys tiepiirin keskuskoneeseen ja tiesääjärjestelmään. Kelikeskukselta kunta voi saada kelitietoja ja -ennusteita. Kelikeskus tarjoaa myös monipuolisia päivystyspalveluja kunnille. Se voi ilmoittaa kunnalle tielaitoksen käynnistäneen omat työnsä. Se voi myös toimia kunnankin päivystäjänä ja hälytyksen antajana. Lisätietoja näistä palveluista kunnat voivat kysyä tiepiiristä.

## *Esimerkki kaupungin kanssa tehdystä sopimuksesta*

Kelikeskus ja kaupunki ovat tehneet sopimuksen, jonka perusteella kelikeskus vastaa

- kaupungin omaan erityistarpeeseensa hankkimien omien tiesääasemien toimivuudesta ja niiden kytkemisestä tielaitoksen järjestelmään
- sään- ja kelinseurannasta ja tietojen välittämisestä kaupungin käyttöön



- talvikautena päivystyksestä ja kaupungin katujen kunnossapidosta vastaavan henkilön informoimisesta ja hälyttämisestä

Kaupunki maksaa kelikeskukselle vuosittaisen korvauksen. Muita maksuja kaupungille ei tule eli kelikeskus vastaa mm. Ilmatieteen laitokselle ja muille osapuolille mahdollisesti maksettavista maksuista. Tätä kaupungissa on pidetty erinomaisena parannuksena entiseen monenkeskiseen sopimuskäytäntöön verrattuna.



*Fazerviikintie Inkoo, Uusimaa (Tielaitos, tiemuseo). Valokuvaaja: Museokuva*

# Muita yhteistyömahdollisuuksia

- yhteispalaverit
- asiantuntemuksen ja kokemusten vaihto
- koulutus- ja neuvottelutilaisuudet
- konsultointipalvelut
- koulutuspalvelut
- suunnittelupalvelut
- maastomallit
- mittaupalvelut
- pohjatutkimukset
- laboratoriapalvelut
- kuntomittaukset
- siltarekisterin ylläpito
- siltojen tarkastukset
- liikenteen ohjaus
- tilojen yhteiskäyttö
- liikenneturvallisuustyö

Kunnat toivovat entistä enemmän yhteispalavereja tiemestaripiirien kanssa. Myös sosiaalista kanssakäymistä ammatillisen tapaamisen ja tiedonvaihdon ohella toivotaan lisättävän.

Kanssakäymistä ja tiedonvaihtoa voidaan lisätä paikallisten yhteispalaverien lisäksi myös alueellisten ja valtakunnallisten koulutus- ja neuvottelutilaisuuksien avulla. Tällaiset yhteiset tilaisuudet ovat edelleen melkoisen harvinaisia. Koulutus painottuu joko yleisen tieverkon tai katu- ja kaavatieverkon kunnossapitoon, vaikka yhteisiä aiheita olisi huomattavassa määrin.

Tiepiirit ja tiemestaripiirit voivat myös myydä konsultointi- ja koulutuspalveluja kunnille ja vaikkapa yksityistiekunnillekin. Tielaitoksella on paljon sellaista erityisosaamista, jonka varaan rakennetuilla koulutuspäivillä voisi olla kysyntää kuntapuolella. Pääpainon koulutuksessa tulisi kuitenkin olla tavanomaiseen kunnossapitoyhteistyöhön liittyvässä päivittäisessä asiantuntemuksen vaihdossa ilman eri tilaisuuksia ja rahakorvauksia.

Konsulttipalveluja, esimerkiksi erilaisia suunnittelupalveluja ja siihen liittyviä mittaus ja geotekniikkapalveluja sekä kuntomittauksia, voidaan myös ostaa ja myydä puolin ja toisin. Niiden, kuten kaiken muunkin palvelun myynnissä kyse on ylimääräisen kapasiteetin myynnistä liiketaloudellisin perustein laskettuun hintaan.

Tielaitoksen siltakeskus tarjoaa kunnille mahdollisuutta saada käyttöön siltojen perustietojen sekä tarkastus- ja korjaustietojen ylläpitoon tarkoitettu siltarekisteri-sovellus. Mahdollista on myös, että tiepiirit huolehtivat kuntien siltatiedoista ja ylläpitävät rekisteriä kuntien puolesta. Tiepiirien kanssa on myös mahdollista sopia siltojen tarkastus- ja korjaustoiminnasta.



*Helsinki 1995*

*ISBN 951-598-251-0*



SUOMEN KUNTALIITTO  
FINLANDS KOMMUNFÖRBUND

TOINEN LINJA 14, 00530 HELSINKI  
ANDRA LINJEN 14, 00530 HELSINGFORS  
PUH./TFN (90) 7711, TELEFAX (90) 771 2291

*Tilausnumero 5-2225*