

KUNNON TIE KANTAA PITKÄLLE

Jos metsäautotie alkaa olla täysi-ikäinen, sen peruskorjaus on todennäköisesti ajankohtaista. Hyväkuntoinen tie helpottaa liikkumista ja varmistaa puun menekin.

Teksti ja kuvat MATTI TURTIAINEN

VEROVINKKI

METSÄAUTOTIEN RAKENTAMISESTA ja peruskorjaamisesta aiheutuneet kustannukset voi vähentää metsäverotuksessa poistomenettelyn kautta. Vuotuinen poistoprosentti teiden ja ojien osalta on 15 prosenttia.

TIEN VUOSITTAISESTA kunnossapidosta aiheutuneet kulut ja tiekunnan perimät tiemaksut voi vähentää metsäverotuksessa vuosimenoina.

Metsäautotien peruskorjauksessa ravierat perataan ja tierunko muotoillaan uudelleen. Kaivuriurakoitsija Jari Suomalainen tietää, miten kantava tie rakennetaan.

Metsäteollisuuden viime aikojen investoinnit lisäävät tuntuvasti puun käyttöä. Suomen puuhuollon kannalta ei riitä se, että puut saadaan metsästä tien varteen. Ne on saatava myös tietä pitkin eteenpäin tehtaalle.

Suomeen on muutaman viime vuosikymmenen aikana rakennettu noin 150 000 kilometriä metsäautoteitä. Ne muodostavat merkittävän tieverkon, sillä metsäautoiteitä on liki puolet kaikista yksityisteistä. Koska tieverkko alkaa erityisesti Etelä- ja Keski-Suomessa olla melko kattava, metsäautotien peruskorjaus on huomattavasti yleisempää kuin uuden tien rakentaminen.

Ei ole lainkaan tavatonta, että metsäautotie on jäänyt heikolle hoidolle, kertoo erityisasiantuntija **Kalle Kaartinen** Metsänhoitoyhdistys Etelä-Savosta.

”Hyväkuntoisia metsäautoiteita on harvassa”, Kaartinen muotoilee savolaisen diplomaattisesti.

Aina ei ole tiekuntaa

Metsäautotiet on usein rakennettu erilaisen valtion myöntämien tukien kannustamana, mutta sen jälkeen ajan hammas on purrut. Harvakseltaan käytettävän tien hoito on saattanut unohtua kokonaan muutamaksi vuodeksi, jolloin rapistumisen kierre on päässyt alkuun.

”Tyypillistä on, että vesakko kasvaa tien molemmin puolin ja alkaa jo kaatua tielle”, Kaartinen kertoo.

Tien hoidosta vastaava tiekunta ei ole toiminut lainkaan, tai tiekuntaa ei alun perinkään ole perustettu. Huonolle hoidolle jäänyt tie on kulunut käytössä, ja tien runko on saattanut kärsiä vaurioita.

”Monessa tapauksessa tie on jäänyt ns. yhteiseksi, sillä aikoinaan tiekunnan perustaminen ei ollut pakollista. Jos näin on, hoitotoimista on vaikea sopia. Nykyisin jos tie rakennetaan tai korjataan Kemera-tuen turvin, tiekunnan perustaminen on pakollista.”

Omalla kustannuksella

Kalle Kaartisen kuvailema tilanne oli myös Savonlinnassa sijaitsevalla Tursanlammen metsätiellä.

Reilun kahden kilometrin mittainen tie oli rakennettu 1980-luvun alkupuolella.

Tien osakkaana on viisi omistajatahoa. Tie-kuntaa ei ollut, ja joku osakkaista korjasi tietä aika ajoin, jos korjasi.

Tien huono kunto alkoi lopulta hirvittää, ja yksi osakas otti yhteyttä Kaartiseen pyytään metsänhoitoyhdistystä selvittämään tien kunnostamista.

Kalle Kaartinen tarttui ripeästi toimeen. Ensin hän selvitti puhelinkierroksella osakkaiden halukkuutta tieremonttiin. Koska kaikki osakkaat suhtautuivat myönteisesti hankkeeseen, päästiin heti kiinni varsinaiseen peruskunnostuksen suunnitteluun.

”Mietimme ensin tien kunnostusta Kemera-tuella, mutta nopeasti kävi selväksi, että kunnostus olisi näin toteutettuna paisunut aika tavalla”, Kaartinen kertoo.

Kemera-tuessa on tiukat ehdot esimerkiksi tien leveydelle, eikä reilun kolmenkymmenen vuoden takaisen ohjeiden mukaan rakennettu Tursanlammen tie täytännyt kaikkia nykyvaatimuksia. Jos tukea mielittäisiin saada, olisi edessä ollut tien rungon ja sen myötä koko tiealueen leventtäminen. Tämä taas olisi vaatinut Maanmittauslaitoksen tekemän tietoimituksen.

Tien leventtäminen ei tietenkään ole pakollista, joten vaihtoehtoksi Kalle Kaartinen tarjosi osakkaille kokonaan omalla kustannuksella tehtyä tieremonttia. Hän ynnäili tiukan kustannusarvion, jolla tie saataisiin nykyajan puutavara-autojen vaatimaan kuntoon hyödyntäen vanhaa tielinjausta ja tien runkoa.

”Lopulta osakkaat päättivät esitykseni mukaan, että rahaa saa kulua enintään 15 000 euroa.”

Työt jaettiin kahdelle vuodelle

Työ alkoi alkusyksystä 2016 tien reunapuiden poistolla. Lähtötilanne oli varsin karu, sillä tien varrelta hakattiin motolla liki 50 kuutiota kuitupuuta. Energiapuutakin kertyi kunnioitettava pino.

Seuraavaksi paikalle tuli kaivinkone, joka perkasi tien raviojat ja muotoili tien pinnan. Tie oli paikoin jo pahasti painunut ja kulunut käytössä.

”Henkilöautolla piti ajaa hyvin varovasti, ettei pohja ottaisi kiinni keskipenkkaan. Lanauskerrosta ei ollut lainkaan, ja maa-kiviä oli noussut tien rungosta pintaan”, Kaartinen muistelee. ➤

METSÄAUTOTIET

Kalle Kaartinen on kokenut tie- ja ojasuunnittelija. Yhteishankkeiden hallinnointi ja koordinaatio vaatii myös hyviä sosiaalisia taitoja.

Kannot kertovat karua kieltään yhteisen metsäautotien hoidon haastavuudesta. Parin vuoden välein tehtävä niitto pitäisi kasvustot kurissa.

Kosteampien kohtien ylitykseen kannattaa panostaa. Suodatinkangas ja tienrungon korottaminen varmistavat tien kantavuuden.

Jyrkän rinteen loiventaminen ja sen alla olevan suon ylitys vaati paljon työtä, kertoo Kaartinen.

Tien kunnostusta haittaava puusto poistettiin ensimmäisenä. Kuitupuuta kertyi liki 50 kuutiota.

Oman haasteensa toi tien puolivälissä ollut jyrkkä rinne ja sen alla olevan suon ylitys. Rinnettä loivennettiin niin paljon kuin pystyttiin, ja maata siirrettiin suon yläneville osuudelle tierungon korottamiseksi. Loppusyksystä tie saatiin murskekerrosta vaille valmiiksi, ja sillä pystyttiin jo liikennöimään.

Varsinainen pintamurskeen ajo tehtiin seuraavana kesänä, kun muutamia kriittisiä paikkoja oli vielä korjailtu kaivinkonetyönä. Tierungon korjauksen lisäksi tien varrelle rakennettiin kunnollinen kääntöpaikka puutavara-autoja varten. Aiemmin kääntöpaikka puuttui läpiajettavalta tieltä kokonaan, ja rekkaliikenne kulki ainoastaan yhteen suuntaan. Kääntöpaikan avulla tien varrella olevaa asuintaloa rasittanut raskas liikenne vähenee.

Edullisempi kuin Kemera-tuella

Tiukka kustannusarvio piti kutinsa. Lopputuloksena on edullinen, mutta nykyajan kaluston vaatimukset täyttävä tie. ”Kilometrihinnaksi tuli lopulta 6 800 euroa, mikä on varmasti edullisimmasta päästä”, Kaartinen kehaisee.

Budjetissa pysyttiin, kun tien leveyden lisäksi tingittiin hieman tielle ajetusta murskemäärästä. Pahimpiin paikkoihin saatiin kuitenkin nytkin kunnon kantava kerros ja kuivassa kangasmaastossa kulkeville osuiksillekin hyvä lanauserros.

Mikäli kunnostus olisi tehty Kemera-tuen turvin, tuetusta hinnasta olisi tullut Kaartisen mukaan korkeampi.

”Kemera-rahoitteisten teiden kilometrihinnat liikkuvat keskimäärin 13 000–15 000 eurossa. Siihen voisi sitten saada nykytasolla 35 prosentin tuen.”

Tursanlammen tien ”niukkasbudjetilla” tehty remontti vaatii kuitenkin lähtökohdaksi jonkinlaisen aiemman tien, joka on aikanaan rakennettu oikein. Uutta tietä ei tällä hinnalla pysty tekemään edes kantaan kangasmaastoon.

Tien kunnostus kannattaa

Yksimielisten omistajien lisäksi juohevasti sujunutta prosessia edesauttoi asiansa osaa-va urakoitsija.

”Tien kunnostuksen hoiti tuttu urakoitsija, jonka ammattitaitoon voi luottaa. Kun konemies on näin itseohjautuva, on työn-

johtokin helppoa”, Kalle Kaartinen sanoo.

Metsäautoteiden kunnostusta jarruttaa monesti se, että metsäyhtiön ajatellaan kyllä korjaavan tien, jos se rikkoutuu puun ajossa.

”Näinhän tietysti on, mutta ei yhtiön tarvitse korjata tietä sen parempaan kuntoon kuin se oli puun korjuun alkaessa.”

Kaartinen huomauttaa, että puukaupan käydessä hyvin on myös hyvä aika investoida tieverkkoon.

”Puukaupoista saadaan rahaa myös tien korjaukseen, ja kulutahan voi vähentää verotuksessa.”

Kunnollinen tie varmistaa omalta osaltaan puun hyvän

menekin aikana, muistuttaa Kaartinen.

”Nyt eletään niitä aikoja puumarkkinoilla, että puut haetaan melkein

mistä vain, mutta ennen pitkää tulee taas laskusuhdanne. Silloin hyvän tien varrella oleva leimikko on varmasti etusijalla.” ●

Kaikki osakkaat suhtautuivat hankkeeseen myönteisesti.

Mhy hoiti hallinnoinnin

Metsänhoitoyhdistys Etelä-Savon tieasiantuntija Kalle Kaartinen sanoo, että tiehankkeessa olisi hyvä olla mukana jokin taho, joka hoitaa projektin hallinnoinnin. Tursanlammen tien tapauksessa tämä taho oli metsänhoitoyhdistys. ”Tien omistajat valtuuttivat metsänhoitoyhdistyksen hoitamaan koko kunnostuksen. Työaikainen rahoitus tuli mhy:ltä, ja tieremontin valmistuttua laskutimme omistajia.”

Omistajat pystyivät näin vähentämään kustannuksiin sisältyneen arvonlisäveron omassa verotuksessaan. Mikäli työn teettäjänä olisi ollut tiekunta, arvonlisäveron osuus olisi saatu vähennettyä osana kunnostuskustannuksen vuosipoistoa.

”Tiekuntahan ei ole alv-velvollinen”, Kaartinen muistuttaa.

Osana loppulaskua mhy laskutti osakkailta omat työnjohtokulunsa, mutta niiden osuus oli varsin maltillinen. Kalle Kaartisen mukaan tämänkaltaista toimintaa on metsänhoitoyhdistyksille myös osa asiakkaiden hoitoa. ●

MIELENRAUHAA.

MULLISTAVA UUTUUS MÖNKIJÄMARKKINOILLA AINUTLAATUINEN ABS-JÄRJESTELMÄ

Can-Am -mönkijöille suunniteltu ABS-teknologia parantaa ajoneuvon ohjattavuutta ja vakautta jarrutettaessa liukkailla alustoilla. Teknologia ehkäisee pyörien lukkiutumista ja tekee ajokokemuksesta hallitun ja ennakoitavan.

Uusilla lukkiutumattomalla jarrujärjestelmällä varustetuilla malleilla on EU:n T3b-ajoneuvoluokan tyyppihyväksyntä. Niiden sallittu enimmäisnopeus maantiellä on 80 km/h. T3B-mallien, joissa ei ole ABS-järjestelmää, huippunopeus on rajoitettu nopeuteen 60 km/h.

WE'RE BUILT FOR THIS
LUE LISÄÄ: CAN-AMOFFROAD.COM



OUTLANDER
DPS 570 ABS



OUTLANDER
XT-P 1000 ABS



OUTLANDER
MAX XT 650 ABS



RENEGADE
XC 650 ABS

can-am



©2018 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). Kaikki oikeudet pidätetään. TM, ® ja BRP-logo ovat BRP:n tai sen tytäryhtiöiden rekisteröityjä tavaramerkkejä. BRP varaa oikeuden sitoumuksella milloin tahansa lakkauttaa tekniset tiedot, hinnat, rakenteet, ominaisuudet, mallit tai varusteet tai muuttaa niitä. Jotkin mallikuvat voivat sisältää lisävarusteita. BRP suosittelee ehdottomasti, että kaikki ATV-kuljettajat suorittavat harjoittelukurssin. Käytä oman turvallisuutesi tähden aina kypärää, suojalaseja ja muita suojavarusteita. Muista aina, että ajaminen alkoholin/huumausainien vaikutuksen alaisena ei ole sallittua. Matkustajan on oltava vähintään 12-vuotias ja kyettävä pitämään kiinni käsikahvoista sekä pitämään jalat tukien päällä istuessaan selkänjojaa vasten. Älä koskaan kuljeta matkustajia millaan ATV-ajoneuvolla, jota valmistaja ei ole suunnitellut sellaiseen käyttöön. Älä koskaan tee ajotempuja. Vältä liiallista nopeutta ja ole erityisen varovainen hankalassa maastossa. Aja vastuullisesti ja vain sallituilla alueilla sekä noudata paikallisia määräyksiä. Kunnioita ympäristöä ja muita käyttäjiä.