

# Maantie- ja rautatiealueen toissijainen käyttö

Rakennelmien sijoittamisen  
menettelyiden oikeudellinen  
tarkastelu



LIIKENNE- JA  
VIESTINTÄMINISTERIÖ



Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 3/2018

Maantie- ja rautatiealueen toissijainen käyttö  
Rakennelmien sijoittamisen menettelyiden oikeudellinen  
tarkastelu

Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki 2018

Liikenne- ja viestintäministeriö

ISBN PDF: 978-952-243-547-7

Helsinki 2018

## Kuvailulehti

Julkaisija	Liikenne- ja viestintäministeriö	29.3.2018	
Tekijät	Ari Ekroos, Janne Seppälä		
Julkaisun nimi	Maantie- ja rautatiealueen toissijainen käyttö Rakennelmien sijoittamisen menettelyiden oikeudellinen tarkastelu		
Julkaisusarjan nimi ja numero	Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 3/2018		
Diaari/hankenumero		Teema	
ISBN PDF	978-952-243-547-7	ISSN PDF	1795-4045
URN-osoite	<a href="http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-547-7">http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-547-7</a>		
Sivumäärä	145	Kieli	suomi
Asiasanat	lainsäädäntö, maantiet, rautatiet, lupamenettely, käyttöoikeus, digitalisaatio		
<b>Tiivistelmä</b>	<p>Tavoitteena on ollut selvittää ja arvioida johtojen, mainoslaitteiden, puuvarastojen ja muiden rakennelmien ja rakennusten sijoittamisen ohjaamiseen liittyviä menettelyjä maantie- ja rautatiealueilla sekä niiden vierialueilla. Selvitystyössä on kuultu asiantuntijoita ja johtojen ja mainosten sijoittajia. Lisäksi selvitys sisältää katsaukset Ruotsin, Tanskan ja Norjan lainsäädäntöön ja Suomen kuntien rakennusjärjestyksiin. Arvioitaessa eri vaihtoehtoja (sopimusmenettely, lupamenettely, ilmoitusmenettely ja rekisteröintimenettely) huomioidaan eri osapuolten erilaiset intressit, esimerkiksi liikenneturvallisuus, tienpidon haitat ja asiainn sujuvuus ja asiakkaan oikeusturva. Lisäksi on pyritty huomioimaan lainsäädännön koherenssi.</p> <p>Selvityksen lopuksi esitetään lainsäädännön kehittämismahdollisuuksia. Näissä on tavoiteltu joustavuutta ja pyritty ottamaan huomioon maakuntauudistuksen ja liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistuksen kaltaiset hallinnolliset reformit. Keskeisiä esitettäviä muutoksia ovat muun muassa johtojen ja mainosten ilmoitusmenettelyiden yhtenäistäminen, yksityisoikeudellisen kiinteistön käyttöoikeussopimuksen tuominen tiealueen käytön ohjauskeinoksi ja hallinnollisen rikkomusmaksun käyttöönotto eräissä asiaryhmissä. Jos myös jälkivalvontaan turvattaisiin kohtuulliset resurssit, hallinnollinen rikkomusmaksu voisi toimia riittävänä pelotteena ja kehittää sekä maanrakennusalan että mainosalan kulttuuria säntillisempään suuntaan. Lisäksi puutavaran varastointiin ehdotetaan Ruotsin yleislupamenettelyä muistuttavaa puitelupajärjestelmää. Sääntelyä myös ryhmiteltäisiin uudelleen ja selkeytettäisiin.</p> <p>Lupavelvollisuuden alaa ei tässä yhteydessä esitetä tarkistettavaksi. Sen sijaan ehdotetaan menettelyjen sujuvoittamista sähköistä asiointia kehittämällä. Sähköisen asiainn kehitystyö edellyttää kuitenkin väylätiedon nykyistä tarkempaa mallintamista, mihin tulisi panostaa. Laadukkaammasta väylätiedosta olisi hyötyä myös tienpitäjälle. Onnistuneessa sähköisessä järjestelmässä mainoslaitetta, johtoa tai puutavaravarastopinoa sijoittava taho näkisi useissa tapauksissa heti, minne luvan voisi saada ja millaisin kustannuksin. Kohteen voisi myös Tanskan virk.de-palvelun tapaan piirtää itse kartalle ja mainoslaitteen voisi kenties esikatsella Googlen katunäkymää vastaavassa palvelussa.</p>		
Kustantaja	Liikenne- ja viestintäministeriö		
Julkaisun myynti/jakaja	Sähköinen versio: <a href="http://julkaisut.valtioneuvosto.fi">julkaisut.valtioneuvosto.fi</a> Julkaisumyynti: <a href="http://julkaisutilaukset.valtioneuvosto.fi">julkaisutilaukset.valtioneuvosto.fi</a>		

## Presentationsblad

Utgivare	Kommunikationsministeriet	29.3.2018	
Författare	Ari Ekroos, Janne Seppälä		
Publikationens titel	Sekundärt bruk av lands- och järnvägsområden Juridisk utredning om förfaranden för placering av konstruktioner		
Publikationsseriens namn och nummer	Kommunikationsministeriets publikationer 3/2018		
Diarie- /projektnummer		Tema	
ISBN PDF	978-952-243-547-7	ISSN PDF	1795-4045
URN-adress	<a href="http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-547-7">http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-547-7</a>		
Sidantal	145	Språk	finska
Nyckelord	lagstiftning, landsvägar, järnvägar, tillståndsförfarande, nyttjanderätt, digitalisering (process)		
Referat	<p>Olika aktörer strävar efter att dra kablar under marken eller ledningar över vägen, ställa reklamskyltar på en vägs skyddsområde samt att lägga upp virkesförråd vid vägen. Syftet med denna rapport är att hitta och bedöma de förfaranden, genom vilka man styr dessa sekundära brukna av en landsvägs vägmark och områden vid vägen. Utredningen innefattar även en överblick över finländska kommunala byggordningar och en kort genomgång av svensk, dansk och norsk lagstiftning kring temat. Vid analysen av de nuvarande och potentiella styremedlen (avtal, tillståndsförfarande, anmälan och registrering av verksamhet) har skribenterna sökt in att ta hänsyn till olika intressen av olika intressegrupper (trafiksäkerhet, väghållning, lätt förfarande, rättsskydd mm.) och särskilt den interna koherensen av lagstiftningen.</p> <p>De förslag som framläggs i slutet av rapporten siktar mot flexibilitet då samhället moderniseras, t.ex. genom vård- och landskapsreform och ämbetsreform inom kommunikationsministeriet. Det föreslås att anmälningsförfaranden för ledningar harmoniseras med detsamma för reklamskyltar. Till förslag hör också nyttjanderättsavtal på vägmark och förvaltningsrättsliga sanktionsavgifter. Genom sin allmänpreventativa verkan kunde sanktionsavgifterna släta över arbetskulturen både inom jordbyggnadsbranschen och marknadsföring under den förutsättning att det skulle satsas för övervakning. Det nuvarande rättsliga tomrummet kring virkesförvaringsfrågan skulle lösas genom svenskinspirerad ramtillståndsförfarande. Utöver dessa förnyelsen har en del regler förtydligats och omplacerats.</p> <p>Skribenterna kommer inte ut med förslag att sänka gränsen för tillståndspliktig verksamhet. Avsikten är i stället att sträva efter att minska den administrativa bördan både hos myndigheten och sökanden genom att öka och vidareutveckla e-hantering. Vid detta är det dock oundvikligt att skapa elektroniska modeller för vägnät, vilket dock å sin sida skulle vara även annars till nytta till vägmyndigheten. I ett optimalt system skulle det vara möjligt att se i detalj var ledningar, reklam och virkesförråd kunde placeras eller ej. Användaren kunde själv klicka objektet på kartan och börja processen.</p>		
Förläggare	Kommunikationsministeriet		
Beställningar/ distribution	Elektronisk version: <a href="http://julkaisut.valtioneuvosto.fi">julkaisut.valtioneuvosto.fi</a> Beställningar: <a href="http://julkaisutilaukset.valtioneuvosto.fi">julkaisutilaukset.valtioneuvosto.fi</a>		

## Description sheet

Published by	Ministry of Transport and Communications	29 March 2018	
Authors	Ari Ekroos, Janne Seppälä		
Title of publication	Secondary use of road and railway areas Legal review of proceedings related to placement of structures		
Series and publication number	Publications of the Ministry of Transport and Communications 3/2018		
Register number		Subject	
ISBN PDF	978-952-243-547-7	ISSN PDF	1795-4045
Website address (URN)	<a href="http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-547-7">http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-547-7</a>		
Pages	145	Language	Finnish
Keywords	legislation, roads, highways, railways, authorisation procedure, right to use, digitalisation		
<p><b>Abstract</b></p> <p>The purpose of this report is to determine and assess the practices concerning the instructions given on the placement of conduits, billboards, timber storage, and other structures and buildings in and around road and railway areas. Experts and people responsible for the placing of conduits and billboards have been heard for the review. In addition, the report includes a summary of the legislation concerned in Sweden, Denmark and Norway, and of the municipal building codes in Finland. When assessing the options (contracting, licensing, announcement, and registration proceedings), the differing interests of the parties involved have been considered. Examples of such interests relate to traffic safety, impediment to road maintenance, ease of service, and the rights of the client. The general coherence of the legislation has also been taken into consideration.</p> <p>The report concludes with proposals for further development of legislation. The aims have been flexibility and consideration of organisational reforms, such as the regional government reform and the reform of the agencies in the administrative branch of the Ministry of Transport and Communication. The key proposals include harmonisation of announcement procedures for conduits and billboards, deployment of contracts on the right of use of real estate as a guidance method in the use of road areas, and introduction of administrative fixed penalty in cases of certain classifications. If reasonable resources were allocated for ex post-control, the administrative fixed penalty could work as a deterrent and increase accuracy in both land construction and outdoor advertising sectors. In addition, it is proposed that the storage of timber follow a licensing system similar to Sweden's general authorisation procedure. Regulation is also proposed to be regrouped and clarified.</p> <p>It is suggested that the licensing system be not subjected for revision at this stage. Instead, the procedure is proposed to be streamlined by means of developing the electronic application and case handling system. That would require more precise modelling of the information on route areas, which would also benefit road maintenance. If an electronic service was set up well, the party placing the billboards, conduit or timber pile could, in many cases, receive instant information on the licence requirements or their costs. As in the virk.de-service in Denmark, the planned cable line, for example, could be drawn onto a map, or a billboard could be previewed on virtual street view.</p>			
Publisher	Ministry of Transport and Communications		
Publication sales/ Distributed by	Online version: <a href="http://julkaisut.valtioneuvosto.fi">julkaisut.valtioneuvosto.fi</a> Publication sales: <a href="http://julkaisutilaukset.valtioneuvosto.fi">julkaisutilaukset.valtioneuvosto.fi</a>		

# Sisältö

LUKIJALLE .....	9
<b>1 Selvityksen tavoite ja tausta.....</b>	<b>10</b>
1.1 Selvitystyön yleiset tavoitteet ja menetelmät.....	10
1.2 Liikennehallinnon tulevat muutokset ja maakuntaudistus .....	11
1.3 Selvityksen rakenne.....	11
<b>2 Tiealueen toissijaiseen käyttöön liittyvän lainsäädännön nykytila.....</b>	<b>14</b>
2.1 Tie- ja rautatiealueen omistus ja valtion kiinteän omaisuuden luovuttaminen .....	14
2.1.1 Tie- ja rautatiealueen omistuksen perusta .....	14
2.1.2 Valtion kiinteän omaisuuden luovuttaminen .....	15
2.2 Johtojen sijoittamisen oikeudellinen perusta.....	18
2.2.1 Lähtökohtia.....	18
2.2.2 Lunastuslaki ja oikeuskäytäntö .....	19
2.2.3 Maantielaki .....	20
2.2.4 Ratalaki .....	24
2.2.5 Maankäyttö- ja rakennuslaki ja laki kadun kunnossapidosta.....	26
2.2.6 Vesilaki.....	29
2.2.7 Verkkolait .....	31
2.3 Mainosten sijoittamisen oikeudellinen perusta.....	34
2.3.1 Yleistä .....	34
2.3.2 Maantielaki .....	35
2.3.3 Ratalaki .....	37
2.3.4 Maankäyttö- ja rakennuslaki .....	38
2.4 Muu tiealueen toissijainen käyttö .....	40



2.5	Julkisen kaupunkitilan mainoksia, johtoja ja muita rakennelmia koskevat määräykset kuntien rakennusjärjestyksissä .....	42
2.5.1	Läpikäyty aineisto ja menetelmä sekä läpikäynnin tavoitteet .....	42
2.5.2	Rakennusjärjestyksen oikeudellisesta statuksesta .....	42
2.5.3	Mainosten sijoittelu ja lupamenettely rakennusjärjestyksissä .....	43
2.5.4	Johtojen sijoittaminen katualueille ja muille julkisille alueille rakennusjärjestyksissä .....	47
<b>3</b>	<b>Selvitys eräiden muiden maiden lainsäädännöstä .....</b>	<b>51</b>
3.1	Ruotsi .....	51
3.1.1	Yleistä .....	51
3.1.2	Ruotsin rasitesäätelystä .....	52
3.1.3	Rasitesopimukset maantialueella ja rautateillä .....	53
3.1.4	Tielain yleiset säännökset .....	54
3.1.5	Johtojen ja rakennelmien sijoittaminen ja kaivutyöt tiealueella .....	54
3.1.6	Rakennuksen ja rakennelmat suoja-alueella ja tien läheisyydessä .....	55
3.1.7	Muuta sääntelyä johdoista liikenneväylän alueella.....	55
3.1.8	Mainokset.....	56
3.1.9	Puutavaran varastointi tiealueella, lastaus ja purkaus .....	57
3.2	Tanska .....	57
3.2.1	Yleistä .....	57
3.2.2	Johtojen sijoittaminen ja kaivutyöt yleisen tien alueella .....	58
3.2.3	Johdot rautatiealueella .....	59
3.2.4	Mainosten sijoittaminen.....	59
3.3	Keskeisiä havaintoja Norjan lainsäädännöstä.....	62
3.3.1	Yleistä .....	62
3.3.2	Rakennukset, rakennelmat ja johdot Norjassa.....	62
3.3.3	Mainoslaitteet Norjassa.....	67
3.3.4	Puutavaran varastointi tien lähialueella.....	70
3.4	Yhteenvedoa Pohjoismaiden lainsäädännöstä .....	71
<b>4</b>	<b>Kokemukset nykyisistä sijoittamismenettelyistä.....</b>	<b>74</b>
4.1	Lupamääristä ja käsittelyprosessista .....	74
4.2	Kokemukset johtojen sijoittamisesta .....	76
4.3	Kokemukset mainoslaitteiden sijoittamisesta.....	81
4.4	Kokemukset muista toimista tiealueella .....	82

<b>5</b>	<b>Eri sääntelytapojen oikeudelliset perusteet ja reunaehdot.....</b>	<b>84</b>
5.1	Lähtökohtia .....	84
5.1.1	Sopimuksen ja luvan erosta .....	84
5.1.2	Julkiset ja yksityiset intressit .....	85
5.2	Sopimus.....	88
5.2.1	Sopimusoikeuden peruseriaatteen.....	88
5.2.2	Sopijapuolen vastuut ja vahingonkorvausvelvollisuus.....	89
5.2.3	Vakioehtoiset sopimukset ja kohtuullistaminen .....	90
5.2.4	Hallintosopimuksista .....	92
5.2.5	Sopimuksen muita mahdollisuuksia ohjauksena .....	93
5.2.6	Oikeussuojakeinot.....	94
5.3	Hallinnollinen ennakoiva lupa, ilmoitus, rekisteröinti .....	95
5.4	Eräitä perustuslaillisia sääntelyn reunaehdoja.....	98
5.5	Yhteenveto ohjauksena ja ongelmista .....	99
<b>6</b>	<b>Sääntelytapojen arviointi .....</b>	<b>101</b>
6.1	Rakenteet ja johdot .....	101
6.2	Mainoslaitteet.....	106
6.3	Muu tiealueen toissijainen käyttö .....	109
6.4	Rautatiealueiden erityiskysymykset .....	111
<b>7</b>	<b>Ehdotukset .....</b>	<b>113</b>
7.1	Yleisiä kehittämisenäkemyksiä keskipitkälle aikavälille .....	113
7.1.1	Muutamia kielellisiä kehittämissuhteita.....	113
7.1.2	Digitalisaation ja sähköisen asioinnin tuomia mahdollisuuksia lähivuosille.....	113
7.2	Ehdotettavat säännökset ja yksityiskohtaiset perustelut.....	115
7.2.1	Kehitysehdotukset lyhyesti.....	116
7.2.2	Muokattavaksi tai lisättäväksi ehdotettavat säännökset esitettävässä 4 a luvussa .....	116
7.3	Yhteenveto kehitysehdotuksista .....	133
<b>8</b>	<b>Lopuksi .....</b>	<b>135</b>
	<b>Liite .....</b>	<b>139</b>

## LUKIJALLE

Digitalisaatio, kokeilut ja normien purku on yksi Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelman painopistealueista. Normien purussa eli säädösten sujuvoittamisessa tavoitteena on helpottaa yritysten toimintaa ja kansalaisten arkea sääntelyä keventämällä ja uudistamalla. Tällä tuetaan Suomen kasvua, vahvistetaan kilpailukykyä ja edistetään digitalisaatiota. Norminpurun tavoitteena on myös sujuvoittaa lupa- ja valitusprosesseja. Hallituksen toimintasuunnitelmassa on tavoitteena lisäksi käyttäjälähtöiset, tuottavuutta ja tuloksellisuutta nostavat yhden luokun julkiset digitaaliset palvelut.

Tämä selvitys menettelystä rakennelmien sijoittamisessa maantie- ja rautatiealueille käynnistettiin osana maantielain uudistamista. Maantie- ja rautatiealueisiin kohdistuu paitsi niiden ensisijaiseen liikenne- ja tienpitotarkoitukseen liittyvien intressien lisäksi muitakin yhteiskunnallisia tarpeita, erityisesti muun verkkoinfrastruktuurin kuten viestintä ja energiaverkkojen rakentamiseen liittyen. Selvitys tarjoaa hyvän pohjan arvioida maantie- ja rautatiealueiden toissijaisiin käyttötarkoituksiin liittyviä oikeudellisia ulottuvuuksia, yhteiskunnallisia tarpeita sekä menettelyitä koskevan lainsäädännön ja toimintamallien kehittämistarpeita.

Selvityksen ovat laatineet Janne Seppälä ja Ari Ekroos liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta. Selvityksessä esitetyt johtopäätökset ovat selvityksen toteuttajien, eivätkä välttämättä edusta liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksiä. Selvitys ei myöskään ole kattava ja aukoton kuvaus aihealueesta.

Helsingissä 5.3.2018

Eeva Ovaska

Ylitarkastaja

Liikenne- ja viestintäministeriö

# 1 Selvityksen tavoite ja tausta

## 1.1 Selvitystyön yleiset tavoitteet ja menetelmät

Tavoitteena on selvittää ja arvioida mahdollisia sääntelyvaihtoehtoja tiealueen toissijaisen käytön ohjaamiseen. Tiealueen toissijaisella käytöllä tarkoitetaan laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamista maantie- ja rautatiealueelle sekä tienvarsimainosten sijoittamista väylän tie-, suoja- ja näkemäalueelle maantielain (503/2005) ja ratalain (110/2007) mukaisesti. Selvitystyössä etsitään konkreettisia ja toteuttamiskelpoisia keinoja tilanteeseen, jossa toimintaympäristö ja toimijakenttä ovat murroksessa maakuntauudistuksen ja LVM:n hallinnonalan toimintojen uudelleenorganisoinnin myötä. Arvioitaessa eri vaihtoehtojen toteutettavuutta huomioidaan myös haitat ja edut eri toimijoille (tienpitäjä, laitteita sijoittamaan pyrkivät toimijat) ja arvioidaan yhteiskunnan intressien toteutumista (mm. tienpidon vaivattomuuden varmistaminen, laajakaistayhteyksien edistäminen, sähkön toimitusvarmuuden lisääminen, sääntelyn keveys ja menettelyn asiakasystävällisyys).

Selvitystyö perustuu toisaalta asiantuntijoiden kuulemiseen ja toisaalta oikeudelliseen analyysiin voimassa olevasta oikeudesta. Oikeudellisen analyysin lähtökohdan muodostavat voimassa oleva lainsäädäntö ja sen lainvalmistelutyöt sekä oikeuskirjallisuus. Lisäksi selvitystyöhön kuuluu empiirisiä osia (kyselytutkimus ja rakennusjärjestysten analyysi). Kokonaisuutena on kyse sääntelyn kehittämis- ja keventämismahdollisuuksien selvittämisestä de lege ferenda. Kehitysehdotukset ovat selvityksen lopussa.

Tarkastelun pääpaino on maantiealueiden toissijaisessa käytössä. Sanalla tie viitataan usein sekä maantiehen että soveltuvien osin myös rautatiehen. Monet ehdotuksista soveltuvat niin rautatie- kuin maantieympäristöönkin, mutta rautatiealueiden osalta on vielä tarpeen tehdä lisäselvityksiä, joissa rautatiealueen erityinen toimintaympäristö voidaan laajemmin huomioida. Rautatiealueiden osalta on aiheellista odottaa myös Maanmittauslaitoksella käynnissä olevan rautatiealueiden rajaamistoimitustyötä, jonka myötä rautatiealueiden laajuus täsmentyy. Rautatiealueiden erityispiirteitä ja -kysymyksiä arvioidaan kuitenkin lyhyesti luvussa 6.4.

Sanalla johto viitataan tekstissä mihin tahansa johtoon sisältäen mm. vesi- ja viemärijohtot, kaukolämpöjohtot sekä sähkö- ja telekaapelit.

## 1.2 Liikennehallinnon tulevat muutokset ja maakuntaudistus

Selvityksen taustatekijöihin kuuluu myös se, että Suomeen ollaan luomassa maakuntahallinto ja että liikenne- ja viestintäsektorin virastojen eri toimintoja ollaan järjestelmässä uudelleen. Koska tulevat hallintorakenteet ovat osin vasta muotoutumassa, tässä selvityksessä pyritään lähinnä määrittelemään, minkä tyyppiselle toimijalle eri toimintoja voidaan antaa hoidettavaksi. Valinnassa huomioidaan mm. onko kyse merkittävän julkisen vallan käytöstä tai valtion kiinteistöomaisuuden luovuttamisesta.

Esitetyt ratkaisut on pyritty suunnittelemaan siten, että ne olisivat toimivia myös muuttuvissa toimintaympäristöissä. Hallintorakenteiden muutosten lisäksi on pyritty huomioimaan myös digitalisaatiokehitys, joka tulee lähivuosina tuomaan merkittävästi uusia mahdollisuuksia sekä tiealueen toissijaisen käytön ohjaamisen sujuvoittamiseen että sen tiealueen toissijaisen käytön valvontaan.

## 1.3 Selvityksen rakenne

Selvityshanke on koostunut seuraavista osioista:

### Taustaselvitys 1: Rakenteiden ym. ja mainosten sijoittamiseen liittyvän lainsäädännön nykytila (luku 2) sekä erilaisten sääntelytapojen oikeudelliset perusteet ja reunaehdot (luku 5)

Sijoittamista koskevan lainsäädännön nykytilan analyysissä huomioidaan tie- ja ratalainsäädännön lisäksi mm. lunastamista koskeva lainsäädäntö ja rasitteita koskeva sääntely. Erityistä huomiota kiinnitetään maankäyttö- ja rakennuslain säännöksiin yhdyskuntateknisten laitteiden ja vesijohtojen sijoittamisesta (161–163 §) ja haittaavien johtojen ja laitteiden (89 §) siirtämisestä katualueelta sekä uudistettuun vesilain (2:5 a, 2:12–2:16) käyttöoikeussääntelyyn. Lisäksi on käyty läpi 20 erityyppisen kunnan rakennusjärjestykset siltä osin, kun niissä on säädetty mainosten ja johtojen sijoittelusta tai muista julkisen kaupunkitilan rakenteista.

Analyysissä on huomioitu mm. yksityisen ja julkisen intressin välinen intressipunninta, rasitetun ja oikeutetun väliset suhteet sekä menettelyt, joilla sijoittamista hallinnoidaan. Lisäksi käsitellään yleistä sopimusoikeutta ja vakiosopimuksia koskevaa käytäntöä sekä hallintolain (434/2003) sääntelyä siltä osin kuin se on tarpeen sijoittamisopimusten oikeudellisen luonteen selvittämiseksi.

## Taustaselvitys 2: Selvitys eräiden muiden maiden lainsäädännöstä (luku 3)

Toisessa taustaselvityksessä selvitetään, miten Ruotsissa (mm. Väglag 1971:48) ja Tanskassa (Lov om offentlige veje 1520/2014) ohjataan laitteiden ja kylttien sijoittamista tiealueella. Lisäksi Norjan tielain (Lov om vegar, 21. juni 1963 nr. 23, ns. Veglova) sääntelyn erityispiirteet kuvataan lyhyesti.

## Taustaselvitys 3: Kokemukset nykyisestä sijoittamislupa- ja sijoittamisilmoitusmenettelystä (luku 4)

Sääntelyn kehittämiseksi esitellään vuonna 2016 voimaan tulleesta sijoittamislupa- ja ilmoitusmenettelystä saatuja kokemuksia sekä tienvarsimainosten sijoittamisilmoitusmenettelyn (maantielain 52 §, 566/2016), kaapeleitten sijoittamisilmoitusmenettelyn (maantielain 42 a §) että yleisen rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden lupamenettelyn (maantielain 42 §) osalta.

Kokemukset nykytilanteesta on selvitetty haastatteleamalla sekä sijoittamisilmoituksen tekijöitä että vastaanottavia viranomaisia. Pirkanmaan ELY-keskuksen luparyhmien vetäjien kuulemisen lisäksi on haastateltu muutamia johdonhaltijoita ja tienvarsimainostajia sekä tehty lyhyt sähköpostikysely 25 sijoittamisilmoituksen tehneelle johtosuunnittelijalle, joista osa työskentelee johtoyrityksissä ja osa suunnittelutoimistoissa.

## Päätavoite: Tarvittavien lainsäädäntöuudistusten selvittäminen ja arviointi (luvut 6–8)

Tulevaisuuteen suuntaavissa luvuissa arvioidaan mahdollisuudet ohjata laitteiden, rakennelmien, rakennusten ja tienvarsimainosten sijoittamista tie- ja rautatiealueelle muuttuvassa toimintaympäristössä erilaisin keinoin eli muun muassa lupaan, ilmoitukseen, rekisteröintiin ja sopimukseen perustuen. Esimerkkeinä käytetään erityisesti johtojen ja kaapeleitten sijoittamista, mainosten sijoittamista ja puun varastointia ja kuormausta maantiealueella. Selvityksessä arvioidaan, millaisilla menettelyillä tiealueen käyttöä muuhun kuin tietarkoituksiin voitaisiin ohjata, miten johdot voitaisiin ohjata tienpidon kannalta mahdollisimman haitattomaan paikkaan, miten useiden eri johtojen sijoittaminen samalle tienosalle sujuvimmin onnistuisi ja tulisiko tiealueen käytöstä suorittaa korvausta.

Lisäksi arvioidaan, miten eri vaihtoehdoissa toimittaisiin, jos tilanteeseen tulee muutoksia, esimerkiksi johto poistetaan käytöstä, johto vaihdetaan uuteen, johto siirretään tai jos alueen käyttö tiealueena päättyy, tietä siirretään tai levennetään tai muuten pe-

rusparannetaan siten, ettei johdon pysyttäminen paikallaan ole enää mahdollista. Lisäksi on välttämätöntä ottaa huomioon myös tilanteet, joissa jompikumpi toimijoista (maanomistaja tai johdonhaltija) vaihtuu. Johdonhaltijayritys voidaan fuusioda tai myydä tai se voi päätyä konkurssiin. Vastaavasti tienpitäjän rooli saatetaan jossain vaiheessa osittain yksityistää tai laajalla elinkaarimallilla toteutetulla tiellä johdon asema saattaa ainakin jossain määrin olla myös tieurakoitsijan määräysvallassa ja vaikutuspiirissä. Mainosten osalta muutostilanteet eivät yleensä ole ongelma, joskin mainoksen vähäistä siirtämistä käytetään yleisesti silloin, kun mainoksenasettaja yrittää esittää mainostamisen olevan vain tilapäistä. Puutavaran varastoinnille taas on ominaista se, että varastoitu puu voi vaihtaa omistajaa jopa kesken varastoinnin puuyhtiöiden vaihtaessa puueriä keskenään. Muutostilanteessa arvioidaan sijoitettujen laitteiden siirto-, suojaamis- ja poistamiskustannusten jakautumista kussakin sääntelyvaihtoehdossa (sopimus, lupa ym.). Arvioinnissa otetaan huomioon myös riittävä siirtoaikataulu sekä mahdolliset sanktiot.

Selvityksessä on pyritty ottamaan huomioon erilaiset yhteiskunnalliset intressit (tienpito, tietoliikenteen kehittämisen tarpeet, sähköverkkojen toimintavarmuus) ja eri toimijoiden näkökulmat. Erityistä huomiota on pyritty kiinnittämään menettelyjen sujuvuuteen, asiakasnäkökulmaan ja kustannustehokkuuteen. Selvitystä tehdessä on huomioitu ehdotettu maakuntaudistus ja siitä johtuvat organisatoriset viranomaisjärjestelmän muutokset sekä ehdotetut maantielain muutokset. Lisäksi on otettu huomioon perusoikeuksien toteutuminen.

## 2 Tiealueen toissijaiseen käyttöön liittyvän lainsäädännön nykytila

Seuraavassa käsitellään aluksi tie- ja rautatiealueen omistuksen luonnetta (2.1). Luvussa 2.2 käsitellään johtojen sijoittamiseen sovellettava lainsäädäntö. Luvun käsittely kattaa varsinaisen johtojen sijoittamista koskevan erityislainsäädännön lisäksi myös ne yleiset säännöt, joiden perusteella toimintoja ylipäätään voidaan sijoittaa toisen maalle. Luvussa 2.3 käsitellään mainosten sijoittamista koskeva erityissääntely toistamatta edellä luvussa 2.2 yleisistä edellytyksistä sanottua. Luvussa 2.4 käsitellään tiealueen muuta käyttöä, josta ei juuri ole säännöksiä. Kuntien rakennusjärjestyksien sääntelyä kuvaava luku 2.5 muodostaa oman kokonaisuutensa, jossa mainosten ja johtojen sijoittaminen käsitellään erikseen.

### 2.1 Tie- ja rautatiealueen omistus ja valtion kiinteän omaisuuden luovuttaminen

#### 2.1.1 Tie- ja rautatiealueen omistuksen perusta

Maantie- ja rautatiealueet on Suomessa yleensä hankittu valtion haltuun lunastamalla ne. Yleisistä teistä annetun lain (243/1954) mukaan alueet lunastettiin pysyvällä käyttöoikeudella tietarkoituksiin, mutta maantielain voimaantulon eli 1.1.2006 jälkeen maantiealueet on lunastettu omistusoikeuksin. Lunastus suoritetaan maantie- tai rata-toimituksessa, jossa määrätään omistus- tai käyttöoikeutensa menettäneille ja haitankärsijöille tarvittavat korvaukset ja järjestellään uudelleen mm. kulkuoikeudet. Lunastusoikeuden yleisten periaatteiden mukaisesti tienpitäjälle on lunastettu vain se alue, joka tien pitämiseksi on ollut tarpeen, lähinnä ajorata, luiskat ja ojat. Lunastajan tarpeiden tyydyttäminen ei siis saa aiheuttaa luovuttajalle tarpeetonta haittaa.

Suomessa valtiolla on varsin pitkät perinteet sekä rautateiden lähes yksinomaisena omistajana ja radanpitäjänä sekä ns. valtion teiden hallinnoijana. Valtio on aikanaan ollut vahva toimija, joka on pystynyt varmistamaan riittävän tasokkaan tienpidon koko valtion alueella. Monissa muissa maissa tilanne on moninainen: kuntien teiden osuus on esimerkiksi Tanskassa varsin suuri, Ruotsissa taas merkittävä osa rautateistä ei ole valtion omistuksessa.

Lunastamalla hankittu omistusoikeus on lähtökohtaisesti pysyvä. Ilman erillissäännöksiä omistusoikeus ei pääty, vaikka se toiminto, jonka tarpeisiin lunastus on suoritettu, päättyisi. Maantielaisissa on toki erillissäännökset, joiden mukaan lakannut tiealue



useimmiten siirtyä maantielain 91 §:n mukaisesti viereiseen kiinteistöön tai asemakaava-alueella kunnalle. Sellaisissa maissa, joissa tienpito perustuu vain tieoikeuteen (käyttöoikeus), tieoikeus on usein sidottu alueen käyttämiseen tienä. Tienpidon päätyttyä alue palautuu sen kiinteistön käyttöön, johon se on koko ajan kuulunutkin (Suomessakin maantielain voimaantuloon saakka). Maissa, joissa tienpitäjän oikeus perustuu vain alueen käyttämiseen tienä, voidaan keskustella siitä, onko tienpitäjällä oikeutta luovuttaa edelleen käytössään olevaa aluetta muuhun kuin tiekäyttöön, esimerkiksi johtojen sijoittamiseen. Suomessa tähän ei ole tarvetta, kun kyse on omistusoikeuksien lunastetuista tie- ja rautatiealueista. Omistusoikeuden ja johdon sijoittamisen oikeudellisella luonteella on kuitenkin merkitystä, kun arvioidaan tilannetta, jossa lakaneeseen tiealueeseen kohdistuu jokin erityinen oikeus, esimerkiksi johto (vrt. maantielain 96 §, jonka mukaan tienpitäjän tulisi korvata johdonomistajalle se, että kyseisen pykälän perusteella alue palautuu käytännössä kaikista rasituksista vapaana viereiseen kiinteistöön).

## 2.1.2 Valtion kiinteän omaisuuden luovuttaminen

Kiinteistön omistusoikeuteen sisältyy valta tehdä kiinteistöä koskevia oikeustoimia ja päättää kiinteistöllä harjoitettavasta toiminnasta ns. omistusoikeuden sosiaalisen sidonnaisuuden rajoissa. Tiekiinteistön omistaja voi näin vapaasti luovuttaa erilaisia kiinteistönsä kohdistuvia oikeuksia, esimerkiksi vuokra- tai muita käyttöoikeuksia. Valtio voi siis luovuttaa aluettaan käytettäväksi johtojen ja rakenteiden sijoittamiseen lähtökohtaisesti haluamallaan ehdoin, ellei muusta lainsäädännöstä muuta johdu.

Maanomistajana valtio ei omistus- tai käyttöoikeuden luovuttamisen kannalta monisakaan suhteissa eroa yksityisestä maanomistajasta. Näitä oikeuksia luovuttaessaan valtio tekee kauppa-, vuokra- ja muita sopimuksia, jotka ovat luonteeltaan yksityisoikeudellisia sopimuksia. Kiinteän omaisuuden luovutuksen yleislaki on maakaari (540/1995), jonka I osan 4 luvun 4 §:ssä säädetään kiinteistöön kohdistuvan käyttöoikeuden luovuttamista. Ensinnäkin käyttöoikeuden luovutukseen sovelletaan soveltuvin osin maakaaren I osan 2:9–34 säännöksiä, jos luovutettavalle alueelle saadaan rakentaa (tai pysyttää) käyttöoikeuden haltijalle kuuluva rakennus tai ”kiinteä laitos tai rakennelma”. Maankäyttö- ja rakennuslaissa ja -asetuksessa rakennelmalla ei tarkoiteta johtoja, kun käsite määrittää ennakkovalvontakontrollin tarvetta. Johtojen sijoittamisesta on sen sijaan erityisiä säännöksiä lain 161–162 §:issä. Maakaaren säännös on kuitenkin tarkoitettu sovellettavaksi vuokratonttien luovutuksiin eikä

sitä ole tarkoituksenmukaista soveltaa mainoslaitteisiin tai johtoihin.<sup>1</sup> Sen sijaan em. maakaaren säännöksen 3 momentti soveltuu myös johtoa varten tarvittavien käyttöoikeuksien luovuttamiseen: sopijapuolen vaatimuksesta sopimus on laadittava kirjallisena.

Vaikka sopimusehdoista voidaan sopia varsin vapaasti eikä sopimuksen muotoa ole merkittävästi rajattu, valtiolla on kuitenkin kiinteistövarallisuuden luovuttajana erityisasema. Perustuslain 92.2 §:n mukaan valtion kiinteää omaisuutta voidaan luovuttaa vain eduskunnan suostumuksella tai sen mukaan, kun lailla säädetään. Luovuttamista säätelevä yleislaki on laki oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta (973/2002), joka muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta koskee myös valtion virastoja ja liikelaitoksia. Laki koskee paitsi kiinteistövarallisuuden luovuttamista ja maan vuokraamista, myös erityisten oikeuksien myöntämistä. Yleislakina luovutuslaki väisittää erityislaissa olevia säännöksiä lain 2 §:n mukaisesti. Lain esitöiden (HE 102/2002, 3 §) mukaan erityisellä oikeudella tarkoitetaan laissa mm. rasiteoikeutta ja sopimukseen perustuvaa käyttöoikeutta, joten johdolle myönnettävät oikeudet voidaan katsoa lain tarkoittamiksi valtion omistamiin kiinteistöihin kohdistuviksi erityisiksi oikeuksiksi. Erityisen oikeuden myöntää luovutuslain 10 §:n mukaan kiinteistövarallisuuden haltija ja sopimus on tehtävä kirjallisesti. Erityisen oikeuden myöntäminen ei lisäksi saa häiritä omaisuuden käyttöä valtion tarkoituksiin. VNA valtion kiinteistövarallisuuden hankinnasta, vuokraamisesta, hallinnasta ja hoitamisesta (242/2015) antaa sekä liikenne- ja viestintäministeriölle että liikennevirastolle 3 §:n mukaisena haltijaviranomaisena oikeuden pitää hallinnassaan valtion kiinteistövarallisuutta, ja luovuttaa sitä, kunhan 7 §:ssä mainitut edellytykset täyttyvät eikä kyse ole niin suuresta oikeustoimesta, että päätösvalta kuuluisi eduskunnalle.

Valtion kiinteistövarallisuuteen kohdistuvan erityisen oikeuden myöntämisestä on luovutuslain 10 §:n mukaan perittävä käypä vastike, paitsi jos oikeus on vähäinen tai sen myöntämiseen vastikkeetta on muutoin erityisiä syitä, jotka harkitaan yksittäistapauksellisesti. Vastikkeellisuus on pääsääntönä myös muissa luovutuslain mukaisissa luovutustilanteissa (kiinteistön luovuttaminen ja vuokraaminen). Lain tavoitteiden (HE 102/2002 yleisperustelut, kohta 3) mukaan tavoitteena on, että valtion kiinteistövarallisuus on tehokkaassa käytössä ja siihen sitoutunut pääoma pääsääntöisesti tuottaa, joskin saman kohdan mukaan valtiolla tulee aina olemaan myös sellaista kiinteistöva-

---

1 Oman laajemman pohdiskelunsa arvoinen kysymys on se, onko tiealueelle johdon tai mainoksen tarpeisiin annettu käyttöoikeus siirtokelpoinen eli voiko verkkoyhtiö esimerkiksi siirtää oikeutensa toiselle yhtiölle tai voidaanko tarpeettomaksi käyneen johdon tilalle asentaa toinen. Jos näin olisi, käyttöoikeuden siirtoon voisi olla tarkoituksenmukaista säätää sovellettavaksi maakaaren säännöksiä, koska kyse on käyttöoikeuden ja varallisuus- ja käyttöarvoa omaavan rakennelman luovutuksesta. Johdon tarpeisiin hankittu käyttöoikeus voisi myös olla pantattavissa lainan vakuudeksi.

rallisuutta, jolla ei ole tuottovaatimusta, esimerkiksi luonnonsuojelualueet. Lain esitöissä on myös todettu, että periaatteen tulisi olla, ettei luovutusten tai vuokrausten kautta annettaisi hallinnon päätöksiin valtion tukea tai avustusta kiinteistövarallisuuden saajille tai maaomaisuuden vuokraajille (yleisperustelut, 1 johdanto). Vastikkeellisuus on siis pääsääntö luovutuksissa. Luovutuslain esitöiden (yksityiskohtaiset perustelut, 10 §) mukaan suurin osa erityisistä oikeuksista on (taloudelliselta) merkitykseltään vähäisiä, kuten oikeus lyhytaikaiseen käyttöön ja johtojen sijoittamiseen ja näin ollen omaisuuden haltijataholle on perusteltua jättää riittävä harkintavalta niistä perittävien vastikkeiden määräämisessä. Oikeuksien myöntäminen ei kuitenkaan saa haitata omaisuuden käyttöä valtion tarkoituksiin.

Johtojen, rakennelmien ja mainosten sijoittamisen ja siihen liittyvien menettelyjen kehittämisen kannalta on olennainen kysymys, tulisiko valtion omistaman maa-alueen käyttämisen näihin tarkoituksiin olla vastikkeellista. Edellä kuvattavalla tavalla kysymys kuitenkin on valtion omistamaan maa-alueeseen myönnettävästä käyttöoikeudesta, jonka osalta pääsääntö on, että luovutuksen tulisi olla vastikkeellinen. Koska johtoja voidaan myöhemmin kuvattavalla tavalla sijoittaa tiealueelle myös pakkotoimin, myös lunastuksessa mahdollisesti määrättävä korvaustaso on vuorovaikutuksessa asianmukaisen luovutushinnan kanssa. Korvaustason ja vastikkeen kannalta merkittävä kysymys on myös se, katsotaanko valtiolla olevan oikeussuojan tarvetta, kun johtojen sijoittaminen kuitenkin palvelee yleistä etua ja valtio on useissa kohdin sitoutunut edistämään verkkojen rakentamista. Lunastusasioissa on katsottu<sup>2</sup>, ettei valtion omistamalla kiinteällä omaisuudella ole erityissuojaa (HE 179/1975 II vp s. 13). Ratkaisussa KHO 2007:84 (ns. Järvenpään Lepolan lunastus) korkein hallinto-oikeus linjasi, että kunnalle voitiin myöntää lupa lunastaa valtion omistamaa aluetta eri tarkoituksiin (mm. asuntorakentamiseen ja liikenneväylyksi). Lunastetusta omaisuudesta tuli kuitenkin maksaa täysi korvaus, jonka suuruudeksi maa-oikeudessa katsottiin 4 €/neliömetri, joka oli merkittävästi enemmän kuin lunastajana oleva Järvenpään kaupunki olisi halunnut maksaa. Vaikka valtiolla voitaisiin sinänsä katsoa olevan velvollisuus edistää esimerkiksi kohtuuhintaista asumista ja hyvää yhdyskuntakehitystä, valtio oli kuitenkin oikeutettu korvaukseen. Tämä ratkaisu tukee ajatusta, että valtiolla olisi oikeussuojan tarve myös lunastettaessa käyttöoikeus tiealueeseen. Tiealueen käyttöoikeutta tietarkoitukseen supistettaessa korvaukset olisivat merkittävästi pienempiä ja arvioinnissa voitaisiin ottaa huomioon se, miten paljon sijoitettu johto tai muu laite haittaa alueen käyttämistä tietarkoitukseen.

---

2 Poikkeus tästä on maantielain 84 §, jonka mukaan valtiolla ei ole oikeutta korvaukseen tiemaaksi menevästä alueesta, valtion liikelaitoksilla sitä vastoin on. Pykälä voidaan nähdä lähinnä prosessiteknisenä, koska lunastamalla hankittu maantiealue tulee joka tapauksessa valtion omaisuudeksi. Säännöksen merkitys on vähentynyt, koska valtion kiinteää omaisuutta on yhtiötetty.

Oma, laajemman pohtimisen arvoinen kysymyksensä, osin tiehallinnon organisoimisenkin kannalta, on se, kenen tai keiden tulisi omistaa tiealue, tien rakenteet ja vasta-tienpidosta. Lähtökohtaisesti tienpidosta vastaaminen tai tienpidon ohjaaminen ei edellytä tiealueen omistusta. Toisaalta taas esimerkiksi ns. elinkaarimallilla toteutetun tien rakenne saattaa olla toteuttamisurakoitsijan vastuulla ja tällöin johdon sijoittaminen tien rakenteeseen voisi haitata maanomistajana olevan valtion lisäksi myös toteuttamisurakoitsijan kunnossapitotöitä ja tien rakennetta. Käsitteellistä pohtimista edellyttävät saman syystä myös mahdolliset tienpidon tai tieverkon yhtiöittämisspyrkimykset tai mahdollinen päätösvallan tai omaisuuden siirto maakunnille kaukaisemmassa tulevaisuudessa. Esimerkiksi metsähallituslakia säädettäessä on katsottu (HE 132/2015, yleisperustelujen kohta 4.5), että perustuslain 92.2 §:n lähtökohtana on, että valtion maaomaisuuden luovuttamisesta päättää valtio-oikeushenkilöön kuuluva toimielin.

## 2.2 Johtojen sijoittamisen oikeudellinen perusta

### 2.2.1 Lähtökohtia

Johtojen sijoittaminen toisen omistamalle maa-alueelle on mahdollista monin eri tavoin. Yksinkertaisimmillaan tämä on toteutettavissa **sopimuksella**, jossa osapuolet sopivat johdon sijoittamisesta sellaisella tavalla, jonka molemmat voivat hyväksyä ja mahdollisesti sovittavaa korvausta vastaan. Tällainen sopimuksella saatu käyttöoikeus voidaan kiinteistönmuodostuslain 14 luvun edellytysten täytyessä perustaa lain 156 §:n mukaisesti kiinteistöön, esimerkiksi maantiekiinteistöön kohdistuvaksi rasitteeksi, jolloin **rasite** merkitään kiinteistörekisteriin ja johdonomistaja saa sivullisuojan. Rasite voi myös olla määräaikainen. Rasitteita koskee niin sanottu eli numerus clausus -periaate eli rasitteita voidaan perustaa vain laissa säädettyihin tarkoituksiin.

Lisäksi on katsottu yhteiskunnallisesti tarpeelliseksi, että erilaisia yleistä tarkoitusta palvelevia tai yksityisen kannalta erityisen merkityksellisiä johtoja voidaan sijoittaa toisen maalle myös vastoin maanomistajan tahtoa. Pakkosijoittamisesta maksetaan yleensä maanomistajalle korvaus ja useimmissa tapauksissa myös edellytetään, ettei lopputulos ole maanomistajan kannalta kohtuuton. **Pakkolunastamisesta** säädetään yleisesti lunastuslaissa (603/1977, laki kiinteän omaisuuden ja eriytyisten oikeuksien lunastuksesta). Myös kiinteistönmuodostuslain (554/1995) 14 luvun säännösten perusteella voidaan perustaa johtorasite jonkin kiinteistön hyväksi vasten rasitetun kiinteistön omistajan tahtoa edellytysten täytyessä. Myös vesilaki (587/2011) sisältää säännöksiä, joiden nojalla voidaan antaa oikeus toisen alueelle esimerkiksi veden joh-

tamiseen tai vesijohdon sijoittamiseen. Maankäyttö- ja rakennuslain (894/1999) mukaisista, kunnan rakennusvalvontaviranomaisen päätösvaltaan kuuluvista rasitteista ja muista käyttöoikeuksista taas säädetään lain 158–164 §:ssä ja maankäyttö- ja rakennusasetuksen (895/1999) 80–81 §:issä. Kunnan rakennusvalvontaviranomainen voi myös vahvistaa telekaapelisuunnitelman tietoyhteiskuntakaaren (917/2014) 28 luvun mukaisesti, mikä pitkälti asiallisesti on verrattavissa lunastamiseen. Muuta vähempi-merkityksistä lainsäädäntöä ovat esimerkiksi laki omaisuuden lunastuksesta puolustustarkoituksiin (1301/1996), laki kiinteän omaisuuden pakkolunastuksesta sähkölaitosta varten (168/1928) ja laki eräistä naapuruussuhteista (26/1920) 16 §.

Lisäksi johtojen sijoittamisesta liikennealueille on erillislainsäädäntöä. Maantielain (328/2013) 42 §:n mukainen lupa tarvitaan johtojen, kaapeleitten ja laitteiden sijoittamiseen tiealueelle ja ratalain (110/2007) 36 §:n mukainen lupa tarvitaan työhön tai rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen rautatiealueelle. Maantielain mukainen lupa on edellytyksien täytyessä myönnettävä, ratalain mukaisen luvan suhteen radanpitäjällä on harkintavalta.

## 2.2.2 Lunastuslaki ja oikeuskäytäntö

Lunastuslaki on kiinteän omaisuuden lunastamista koskeva yleislaki. Lunastuslaista ilmenevät myös monet yleiset lunastusperiaatteet. Sen nojalla voidaan lunastaa kiinteää omaisuutta (esimerkiksi maa-alueita) ja erityisiä oikeuksia (esimerkiksi käyttö- ja rasiteoikeuksia maahan, veteen, rakennukseen tai rakennelmaan). Johtojen sijoittamisen suhteen kyseeseen voi tulla paitsi johdon sijoittaminen myös johdon vaatiminen poistettavaksi.

Lunastaminen edellyttää yleistä tarvetta, mutta yleiseen tarpeeseen lunastava taho voi olla myös yksityisoikeudellinen yhteisö (4 §), esimerkiksi sähköverkkoyhtiö. Lunastusta ei saa 4 §:n mukaan kuitenkaan panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla (ns. vaihtoehtoedellytys) taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koitua haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty (ns. intressivertailuedellytys). Merkille pantavaa on siis, ettei lunastuslain sanamuoto varsinaisesti määritä, miten toimitaan tilanteessa, jossa useampi yleinen etu, esimerkiksi tienpitäjän etu ja viestintäverkon sijoittajan etu ovat mahdollisesti ristiriidassa. Ratkaisusta KHO 21.11.1995 t. 4801, jossa rautatiealuetta lunastettiin kaasuputken tarpeisiin, voitaneen päätellä, että arvioinnissa on pääasiassa kyse siitä, voidaanko uusi, yleisen tarpeen mukainen hanke toteuttaa ilman, että aiempi toiminta – olipa se yksityistä tai ei – kohtuuttomasti häiriintyy. (Ks. valtion omistaman maan lunastamisesta myös edellä viitattu KHO 2007:84.)

Lunastusluvan antaa yleensä Maanmittauslaitos, merkittävässä asioissa valtioneuvosto (5 §). Usein lunastusluvan korvaa jonkin muun lain mukaisen suunnitelman hyväksyminen, luvan myöntäminen tai muu päätös. Tämän jälkeen lunastustoimituksessa vahvistetaan lunastuksen kohde, laaditaan siitä kartta, laaditaan selitelmä lunastettavasta ja poistettavaksi määrättävästä omaisuudesta, järjestellään uudelleen kulkuyhteydet ja muut oikeudet sekä tehdään päätökset korvauksista (15 §). Lunastustoimituksen suorittaa lunastustoimikunta, johon kuuluu Maanmittauslaitoksen palveluksessa oleva toimitusinsinööri ja kaksi uskottua miestä (12 §). Lunastusasioissa valitustie on pääasiassa maa-oikeus (89 §). Johtojen sijoittamisen tapauksessa on erilaisia mahdollisuuksia; voidaan joko lunastaa kaiken muun toiminnan poissulkeva omistus- tai käyttöoikeus alueeseen tai rajoittaa omistajan käyttöoikeutta. Asemakaava-alueella kyseeseen voi tulla myös maanalaisen tilan omistusoikeuden lunastaminen tai käyttöoikeuden saaminen maanalaiseen tilaan.

Lunastettavan omaisuuden omistajalla on oikeus saada täysi korvaus lunastuksen vuoksi aiheutuvista taloudellisista menetyksistä, joka koostuu kohteen- ja haitankorvauksesta sekä vahingonkorvauksesta (29 §). Korvaus maksetaan kertakorvauksena, ellei kyseessä ole määräaikainen lunastus ja korvauksensaaja suostu vuosittaiseen maksuun (47 §). Käyvän hinnan sijasta arvioiminen voidaan perustaa lunastettavan omaisuuden arvioituun tuottoon tai omaisuuteen pantuihin kustannuksiin (30 §). Myöhemminkin aiheutuvasta haitasta voidaan määrätä maksettavaksi lisäkorvaus (45 a §). Lisäksi lunastuksen hakijan on maksettava toimituskustannukset ja korvattava lunastettavan omaisuuden omistajan välttämättömät edunvalvontakustannukset (11. luku).

Jos olosuhteet ovat lunastuksen jälkeen muuttuneet, voidaan lunastamalla hankittua erityistä oikeutta tai käytönrajoitusta muuttaa, jos muutoksella voidaan poistaa tai vähentää erityisestä oikeudesta tai rajoituksesta aiheutuvaa haittaa tai jos muutos on muuten tärkeä hakijalle (72 a §). Säännöksen nojalla on siis mahdollisuus muuttaa olemassa olevaa käyttöoikeutta. Sama koskee myös tilannetta, jossa johto on käynyt tarpeettomaksi (72 b §). Vastaavasti taas erityisen oikeuden haltijaa voidaan 72 c §:n mukaisesti vaihtaa ja 72 d §:n mukaisesti vaihtaa lunastetun kohteen käyttötarkoitusta joissakin poikkeustilanteissa.

### 2.2.3 Maantielaki

Maantielain 5 §:n mukaan maantiehen kuuluvat ajorata pientareineen ja muut liikenteen käyttöön tarkoitetut alueet, kuten jalkakäytävä, pyörätie, pysäköintialue, joukkoliikennettä palveleva alue sekä levähdys-, varasto- ja kuormausalueet sekä näihin kaikkiin liittyvät rakenteet, rakennelmat ja laitteet, tienkäyttäjien ja liikenteen ohjaamiseen tarvittavat laitteet ja mm. meluesteet ja riista-aidat. Maantiehen on vuodesta 2013

kuulunut myös tiehen välittömästi liittyvä alue, joka maantietä rakennettaessa tarvitaan sähkö- ja viestintäjohtojen sekä muiden yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamista varten. HE 195/2012 mukaan yhteiskunnan kannalta välttämättömillä rakenteilla viitataan erityisesti energiantuotantoon ja -jakeluun, viestintäverkkoihin sekä vesi- ja viemäröintijärjestelmään.<sup>3</sup> Maanteiden tienpitäjä on valtio ja vastuuviranomaisena toimii Liikennevirasto (10–11 §).

Työhön tiealueella sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen tiealueelle on oltava tienpitoviranomaisen lupa maantielain 42 §:n mukaisesti, ellei kyse ole lain 42 a §:ssä ilmoituksenvaraiseksi määritellyistä, vain vähän haittaa aiheuttavien sähkö- ja telejohtojen sijoittamisen erityistilanteista. Lupa **voidaan** myöntää, jos toimenpiteestä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä haittaa tienpidolle. Yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömien rakenteiden, rakennelmien tai laitteiden sijoittamista koskeva lupa **on** kuitenkin **myönnettävä**, jos sijoittamisesta ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle. Työ- tai sijoittamislupa saaja on 42 §:n 2 momentin nojalla velvollinen suorittamaan toimenpiteensä tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaisesti ja on velvollinen muuttamaan laitettaan tai siirtämään tai poistamaan sen, jos sen käyttämisestä aiheutuu vaaraa liikenteelle tai vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle. Liikennevirastolla on 42 §:n 6 momentin nojalla oikeus antaa tarkempia määräyksiä sekä lupahakemuksen ja ilmoituksen sisällöstä että laitteiden ja rakennelmien teknisistä ominaisuuksista ja työn aikaisista järjestelyistä. Sähkö- ja telekaapeleiden osalta määräykset voivat kuitenkin koskea vain kaapeleiden ulkoisia suojarakenteita, sijoittamista ja työnaikaisia järjestelyitä; muilta osin näitä ohjataan viestintäviraston antamilla määräyksillä ja sähköturvallisuuslakiin pohjautuvilla standardeilla.

Maantielain 42 a §:ssä on vapautettu luvanhakovelvollisuudesta ilmoituksenvaraisiksi muutamat sellaiset sähkö- ja telekaapeleiden sijoittamistoimet, jotka tehdään muualla

---

3 Tiealueen käsitteen laajentaminen varsinaisen tienpidon tarpeiden tyydyttämiseksi vaadittavaa aluetta laajemmaksi ei ratkaisuna täysin istu tie- ja lunastuslainsäädännön kokonaisuvaan. Kun johtojen sijoittamiseen tarvittava alue nyt katsotaan kuuluvaksi tiealueeseen, voidaan kysyä, miten tämä suhtautuu toisaalta tienpitäjän velvollisuuteen suunnitella ja rakentaa teitä ja toisaalta tienpitäjään oikeuteen lunastaa omistusoikeus maahan tiesuunnitelman perusteella. Nykylainsäädäntöä voitaisiin tulkita niinkin, että tienpitäjän tulisi laatia tiesuunnitelmia ja lunastaa maa-alueita johtoyrityksen johtojen sijoittamista varten, mahdollisesti jopa tuleviin tarpeisiin maantielain 26.3 §:n rajoituksin. Käytännössä tiesuunnitelmia, joissa lunastettaisiin tienpidon kannalta ylimääräistä aluetta johtojen sijoittamista varten ei ole tehty. Lunastuslain yleiset periaatteet ja maantielain kokonaisuus huomioiden tällaista voitaisiin pitää lunastusoikeudelliset periaatteet huomioon ottaen ongelmallisena, sillä johtojen sijoittaminen ei lähtökohdaisesti edellytä omistusoikeuden lunastamista. Myös alueen lunastamiseen mahdollisia tulevia johtoja varten on suhtauduttava torjuvasti. Sääntelyn kokonaisuuden kannalta on myös kyseenalaista, voisiko pelkkä johdon sijoittamistarve jollakin alueella aiheuttaa tienpitäjälle velvollisuuden ryhtyä tiesuunnitelman laatimiseen.

kuin moottori- tai moottoriliikennetiellä tai alueella, joissa on pohjavesisuojaus. Lisäksi ilmoitus ei riitä, jos tiealueen alitus on liian lähellä alikulkusiltaa, putkisiltaa tai rumpua tai jos kyse on louherakenteesta. Ilmoituksenvaraista on 42 a §:ssä säädetty 1) maantien tai siihen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien alitus; 2) tien pituussuuntaiseen kaapeliin tehtävä jatkos tai siihen liittyvä poikittaissuuntainen kaapeli tiealueen ulkopuolelle tai maantien alitse; 3) maantien tai siihen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien ylitys ilmajohtoilla; 4) maantien varressa tiealueen ulkopuolelle asennettu tien pituussuuntainen ilmajohto, jonka johtoalue ulottuu tiealueelle; 5) laajakaistahankkeen uusi asiakasliittymä, kun liittymä on hankittu vasta rakennustyön aikana; sekä 6) tien pituussuuntainen kaapelointi, kun kaapelia asennetaan tien pituussuuntaisesti yksinomaan olemassa olevaan putkitukseen.

Ilmoitukseen liitetään lain 42 a §:n 2 momentissa säädetyt selvitykset. Ilmoitus on tehtävä 21 päivää ennen toimenpiteen suunniteltua aloituspäivää. Tienpitöviranomaisen voi ilmoituksen saatuaan, ennen ilmoitettua aloituspäivää, kieltää toimenpiteen toteuttamisen. Kieltämisen edellytyksenä on, että kaapelin sijoittaminen aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle.

Käytännössä päätökset ilmoitus- ja lupa-asioissa tehdään Pirkanmaan ELY-keskuksessa. Ilmoitusmenettelyllä on tavoiteltu keveyttä ja joutuisuutta, mutta luvussa 4 kuvatualla tavalla kaikki eivät koe menettelyä joustavaksi.

Tienpitäjä voi vaatia johdon suojattavaksi, siirrettäväksi tai poistettavaksi 42 b §:n edellytysten täytyessä. Siirto on pääasiassa<sup>4</sup> suoritettava kuuden kuukauden kuluessa tienpitäjän ilmoituksesta. Johdonomistaja on velvollinen suorittamaan johdon muutoksen lähtökohtaisesti omalla kustannuksellaan, ellei kyse ole alun perin tiealueen ulkopuolelle sijoitetusta johdosta tai ellei kyse ole johdosta, joka on sijoitettu paikalleen sen vuoksi, että tienpitäjä on lyönyt laimin velvollisuutensa ilmoittaa seuraavan 5 vuoden aikajänteellä tapahtuvasta ei-pistemäisestä tienpitotyöstä, jonka vuoksi johto joudutaan kuitenkin poistamaan<sup>5</sup>. Korvattavia kustannuksia ovat mm. kaapelit, kaivutyöt, työnjohto ja korvaavan maa-alueen käyttöoikeuden hankkimiskulut. Liikenneviraston määräyksellä täsmennetään siirtokustannuksen korvaamista näissä 42 b §:n 3

4 Enintään kolmen talouden asiakasliittymät on kuitenkin siirrettävä 3 kuukaudessa. Tienpitöviranomaisen voi myöntää molempiin pidemmän määräajan tai jatkaa määräaikaa, jos se on tarpeen toimenpiteen suorittamiseksi roudattomana aikana tai muusta vastaavasta syystä.

5 Johdon sijoittamisen osalta tulee huomata myös lunastuslain 34 §, jossa todetaan, että jos on ilmeistä, että korvauksensaaja on, sen jälkeen, kun hän on saanut tiedon mahdollisesta lunastuksesta, ryhtynyt lunastettavaa omaisuutta koskeviin muuttamis- tai määräämistoiimiin saadakseen suuremman korvauksen kuin hakija on velvollinen maksamaan, korvaus on määrättävä sellaiseksi, miksi se olisi muodostunut, jos toimenpiteitä ei olisi suoritettu. Yleisperiaatteen vuoksi voitaneen lähteä siitä, ettei johdonhaltija voi vaatia korvausta sellaisista toimista, jotka on tehty sen jälkeen, kun esimerkiksi tien leventäminen on tullut julkiseksi.



momentin mainitsemisissa poikkeustilanteissa. Määräyksissä on huomioitu mm. poistettavaksi määrätyn johdon ikä ja korvaavan kaapelin tuoma kapasiteetin lisäys korvausta alentavina tekijöinä. Käytännön kannalta on huomattava, että alun perin tiealueen ulkopuolelle rakennettu johto olisi voitu ”lunastaa pois” jo tiealueen lunastustoimituksessa toimitusinsinöörin oikeaksi katsomaa korvausta vastaan. Poikkeussäännöksen soveltamisala rajoittuu siis käytännössä sellaisiin johtoihin, jotka on syystä tai toisesta jätetty aikanaan lunastamatta eli joiden tienpitäjä on sallinut jäädä tiealuetta rasittaviksi rakennelmiksi. Tiealueen siirtyessä tienpitäjän omistukseen tiealueeseen kohdistuvat erityiset oikeudet lähtökohtaisesti raukeavat, ellei maantietoimituksessa toisin päätetä (59 §).

Lisäksi rakennelmien ja laitteiden pitäminen sekä kaivuutoimet maantien suoja- ja näkemäalueella on kielletty, jos nämä voivat aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle (46 §). Tienpitoviranomaisella on mahdollisuus myöntää poikkeuksia tästä kiellosta 47 §:n perusteella, jos se harkitsee, ettei liikenneturvallisuus vaarannu eikä tienpidolle aiheudu poikkeamisesta muuta kuin enintään vähäistä haittaa. Poikkeamispäätökseen voidaan liittää tarpeellisia ehtoja. Kieltoa ei sovelleta, jos rakennelma tai laite on tehty ennen kuin alue on tullut suoja- tai näkemäalueeksi (48.1 §). Tällainen vanhakin rakennelma tai laite voidaan kuitenkin määrätä poistettavaksi, siirrettäväksi tai muutettavaksi, jos se aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle (48.2 §). Tienpitäjän on korvattava omaisuuden siirto-, poisto- tai muutostyöstä aiheutuvat kustannukset rakennelman tai laitteen omistajalle (71.2 §). Jollei omistaja suorita vaadittua toimenpidettä, tienpitoviranomaisella on oikeus suorittaa se kustannuksellaan.

Sekä lupien että ilmoitusten johdosta tehdyistä päätöksistä peritään 99 a §:n nojalla valtion maksuperustelain (150/1992) mukainen maksu, josta on säädetty tarkemmin asetuksella (valtioneuvoston asetus 106/2017). Maksut vastaavat luvan tai ilmoituksen käsittelykustannuksia. Kielteinen päätös liikennettä koskevassa asiassa ja lupa muille kuin 42 §:n mukaisille töille ja sijoittamisille tiealueella ovat 3 §:n mukaisesti omakustannusta halvempia (kohdat 5 a ja 5 d). Hinnasto on asetuksen liitteenä ja hintoja on porrastettu esimerkiksi johdon pituuden, ylitysten tai alitusten määrän ja tarvittavien maastokatselmusten perusteella.

Jos johdon (tai muun laitteen) omistaja ei noudata maantielakia tai liikenneviraston määräyksiä, tienpitoviranomainen voi kieltää johdonomistajaa jatkamasta kiellettyä menettelyä tai määrätä hänet täyttämään velvollisuutensa. Tienpitoviranomainen voi tehostaa päätöstään uhkasakolla, teettämishallalla tai toiminnan keskeyttämishallalla. Jos liikennettä välittömästi uhkaavan vaaran poistamiseksi on tarpeen kiireellinen toimenpide taikka jos on kysymys tiealueeseen kohdistuvan luvattoman toimenpiteen oikaisemisesta, tienpitoviranomaisella on oikeus toimenpiteeseen tai luvattoman toi-

menpiteen oikaisemiseen siihen velvollisen kustannuksella. (101 §.) Useimmiten tienpitoviranomainen on vapaamuotoisesti yhteydessä niskoittelijaan tai lähettää kehotuskirjeen. Käytännössä hallintopakkoa ei johtojen sijoittamista koskevissa asioissa ole käytetty. Syynä tähän on muun ohessa menettelyn pitkäkestoisuus.

Maantielain mukaisista johtoja ja mainoksia koskevista päätöksistä voidaan valittaa hallinto-oikeuteen (105.2–4 §) hallintolainkäyttölain (586/1996) mukaisesti. Asiassa toimivaltainen on kohteen sijaintipaikkakunnan mukainen hallinto-oikeus. Jatkovalitus korkeimpaan hallinto-oikeuteen edellyttää valituslupaa.

Nämä maantielain säännökset ovat tulleet voimaan vasta 2016 eikä niitä koskevaa oikeuskäytäntöä vielä ole. Lupaa, ilmoitusta, rekisteröintiä ja sopimusta arvioidaan ohjauskeinoina luvussa 5. Ilmoitusmenettelyn toimivuudesta saadut kokemukset ovat luvussa 4.

Kun tie on siirretty uuteen paikkaan, tienpitoviranomainen saa vaatia maantietoimituksessa vahvistettavaksi, että tällä on edelleen oikeus käyttää vanhaa tiealuetta muihin tietarkoituksiin (88 §). Muuten entinen tiealue rakenteineen siirtyy viereiseen kiinteistöön tai asemakaava-alueella kunnalle. Oikeus pitää tiealueelle 42 tai 42 a §:ien nojalla sijoitettuja laitteita pysyvässä luvan tai ilmoituksen mukaisin ehdoin tiealueen siirtyessä uudelle omistajalle (90.3 §). Muut erityiset oikeudet raukeavat ja tienpitäjän on korvattava erityisen oikeuden raukeamisesta sen haltijalle aiheutunut vahinko (96 §).

## 2.2.4 Ratalaki

Ratalain 36 §:n mukaan muuhun kuin radanpitoon liittyvään työhön tai rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen rautatiealueelle tarvitaan radanpitäjän lupa. Lupa voidaan myöntää, jos toimenpiteestä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä merkittävää haittaa radanpidolle, eikä työtä tai laitteiden sijoittamista voida muutoin järjestää tyydyttävästi ja kohtuullisin kustannuksin. Lupa voidaan liittää vaaran tai haitan torjumiseksi tarpeellisia ehtoja, joita luvansaajan on noudatettava. Jos rakennelman tai laitteen käytämisestä aiheutuu ennakoimatonta vaaraa liikenteelle tai merkittävää haittaa radanpidolle, on luvansaajan poistettava laite tai muutettava sitä radanpitäjän vaatimalla tavalla.

Ratalain 36.3 §:n mukaan rautatiehen kohdistuvaan työhön sekä johtojen, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen rautatiealueelle sovelletaan ratalain säännöksiä, ellei oikeudesta toimenpiteen suorittamiseen säädetä erikseen muussa laissa. Jos toimenpiteen suorittaminen perustuu muun lain nojalla annettuun viranomaisen päätökseen, on radanpitäjän ja toimenpiteen suorittajan sovittava toimenpiteen suorittamisajankoh-

dasta ja toteutustavasta. HE 222/2006 mukaan rautatiealueelle tuleminen saattaa perustua esimerkiksi vesilain mukaiseen lupaan, lunastuslupaan tai kunnan rakennusvalvontaviranomaisen MRL 161.1 §:n mukaiseen yhdyskuntateknisten laitteiden sijoittamista koskevaan päätökseen. Sen mukaan ensisijaisesti toimenpiteen tekemisestä tulisi sopia ja että jos sopiminen ei ole mahdollista, toimenpiteen tarvitsija voisi hankkia sijoittamisoikeuden edellä mainittujen lakien mukaisin menettelyin.

Lisäksi radan suoja-alueella eikä näkemäalueella saa pitää sellaista rakennusta, varastoa, aitaa taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käytöstä voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle. Nämä kiellot eivät koske asemakaava-alueen rakennuksia. Näkemäalueella vaaran tai haitan aiheuttaminen on lisäksi kytketty näkemän peittämiseen. Lisäksi ojitus ja muut maanpinnan muotoa muuttavat työt on vastaavin edellytyksin kielletty suoja- ja näkemäalueilla (ratalaki 37.2, 38.2 ja 39 §). Radanpitäjä voi myöntää poikkeuksen näistä kielloista ja sisällyttää poikkeamispäätökseen tarvittavat ehdot. Lisäksi vanhemmista rakennuksista ja rakenteista on säädetty 41 §:ssä siirtymäsäännöksen luonteisesti. Maantien ja radan suoja- ja näkemäalueiden osalta sääntely on pääasiassa samanaista.

Lakkautettua rautatiealuetta koskeva sääntely (6 luku) vastaa pääpiirteittäin lakkautettua maantiealuetta koskevaa sääntelyä ja 84 §:n mukaisesti lakkautettu rautatiealue siirtyy viereisiin kiinteistöihin pääasiassa keskiviivaperiaatteen mukaisesti kaikista ratituksista vapaana. Radanpitäjä suorittaa tällöin korvauksen lakkaavan erityisen oikeuden haltijalle, jos lakkaamisesta aiheutui tälle vahinkoa. Maantielain 90.3 §:n mukaista poikkeussäännöstä maantiealueelle luvan perusteella sijoitettujen laitteiden pyyntämisoikeudesta ratalaissa ei ole.

Myös radanpitäjän päätösten maksullisuudesta säädetään maksuperustelaisissa ja sen nojalla annetuissa asetuksissa.

Hallinnollisista pakkokeinoissa on säädetty ratalain 87 §:ssä pääpiirteittäin samoin kuin maantielaisissa sillä erotuksella, että toimivalta on säädetty sekä Liikennevirastolle että Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Myös ratalain mukaisien päätöksien muutoksenhakutie on hallinto-oikeus (92 §). Suoja- ja näkemäalueella tehtävien toimien osalta muutoksenhaku on samoin kohdistettu paikalliseen hallinto-oikeuteen. Lain 36 §:n mukaisissa sijoittamisasioissa erityistä toimivaltaista hallinto-oikeutta ei ole määritetty, mutta käytännössä niissäkin muutoksenhakutie johtaa alueen hallinto-oikeuteen. Jatkovalitus korkeimpaan hallinto-oikeuteen edellyttää valituslupaa myös rautatieasioissa.

Rata-alueiden osalta on meneillään rata-alueiden rajaamistoimituksia, joissa selvitetään, onko rautatiealue laajentunut ja tehdään tarvittaessa lunastuksia. Rautatiealue rajataan noin yhden metrin päähän ojan tai luiskan ulkoreunasta.

## 2.2.5 Maankäyttö- ja rakennuslaki ja laki kadun kunnossapidosta

Maankäyttö- ja rakennuslailla (132/1999) säännellään yleisesti rakentamista ja alueiden suunnittelua Suomessa. Lain keskiössä ovat kuntien kaavoitustoiminta ja rakentamisen ohjaus. Laissa on myös säännöksiä, joiden nojalla erilaisia yhteiskunnan tai yksittäisen kiinteistön omistajan kannalta tarpeellisia johtoja voidaan sijoittaa toisten omistamille alueille. Säännöksillä on pääosin pitkä historia ja ne ovat peräisin ajalta, jolloin kaupunkiyhdyskunnilla vielä usein oli esimerkiksi kunnalliset sähkö- ja vesilaitokset ja näiden toimintaedellytykset haluttiin varmistaa. Sääntely on ajan kuluessa laajentunut kaupungeista myös maalaiskunnat ja haja-asutusalueet kattavaksi. Laissa on myös sääntelyä rakennusrasitteista.

### Katualueen syntyminen

Kun jokin alue määrätään kaduksi alueen ensimmäisessä asemakaavassa, kunta saa tällä päätöksellä katualueen omistukseensa (MRL 93 §). Alueelle laaditaan katusuunnitelma, jossa esitetään mm. kadun rakenteet (MRL 85 §, MRA 41–43 §). Katualue käsittää asemakaavassa osoitetun katualueen maanalaisine ja maanpäällisine johtoineen, laitteineen ja rakenteineen, ellei asemakaavasta muuta johdu (MRL 83.2 §).

Kunta saa alueen haltuunsa, kun katua ryhdytään rakentamaan ja alueen erottamista koskeva kiinteistötoimitus on pantu vireille tai kunta on suorittanut alueesta korvauksen (MRL 95.1 §). Asemakaavaa muutettaessa uuden asemakaavan mukainen katualue tulee kunnan haltuun, kun lunastusmenettely on pantu vireille (MRL 95.3 §). Kunta saa lunastaa myös rasitteita ja erityisiä oikeuksia MRL 98 §:n mukaisesti. Korvauksia määrättäessä noudatetaan lunastuslakia, joskin MRL 104 § rajaa katualueesta maksettavaa korvausta merkittävästi. Kunnalle siirtyvälle alueelle jäävät rakennukset ja laitteet on kuitenkin korvattava MRL 108.1 §:n perusteella. Katualueeseen kohdistuvat erityiset oikeudet ja mm. yksityistieoikeudet raukeavat MRL 107 §:n nojalla, mutta kunnan on suoritettava erityisen oikeuden raukeamisesta korvaus, jos oikeuden menettämisestä aiheutuisi maanomistajalle erityistä vahinkoa ja tilanne katsottaisiin kohuttomaksi (MRL 108.2 §).

Yleisellä alueella, joita ovat asemakaavassa osoitetut kadut, torit, liikennealueet ja virkistysalueet, olevien maisemaan tai kaupunkikuvaan sopimattomien tai asemakaavan

toteuttamista vaikeuttavien johtojen ja rakennelmien poistettavaksi määräämistä koskee kuitenkin maankäyttö- ja rakennuslain 89 §:n erityissäännös. Johdon tai rakennelman haltija on velvollinen siirtämään sen kunnan hyväksymään paikkaan. Kunta tai se, jonka vastuulla yleisen alueen toteuttaminen on, vastaa siirtokustannuksista, jollei ole kohtuullista edellyttää johdon, laitteen tai rakennelman omistajan tai haltijan vastaavan siirtokustannuksista kokonaan tai osittain taikka jollei siirtokustannusten jaosta ole toisin sovittu. Hallituksen esityksen mukaan siirtokustannusten jaon kohtuullisuutta arvioitaessa tulisi ottaa huomioon muun ohella sijoittamisesta kulunut aika. Kohtuullisuutta voitaisiin arvioida myös vaihtoehtoisten ratkaisujen ja niistä osapuolille aiheutuvien kustannusten pohjalta. Siirtokustannusten jaosta olisi luonnollisesti mahdollisuus sopia toisinkin.<sup>6</sup>

## Kadunpito ja työ katualueella

Kadunpidon järjestäminen kuuluu kunnalle (MRL 84 §). Tontinomistajan puhtaanapito-velvollisuudesta ja jalkakäytävän hoitovelvoitteesta sekä kunnan oikeudesta antaa tarkempia määräyksiä kadun kunnossapidosta määrätään tarkemmin laissa kadun ja eräiden alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta (669/1978, 4, 10, 14 §).

Kunnossapitoa ja puhtaanapitoa koskevan lain 14 a §:n mukaan kadulla ja yleisellä alueella tehtävästä työstä on ilmoitettava kunnalle. Ilmoitukseen on liitettävä selvitys, jossa osoitetaan mm. työn kesto, työssä käytettävien laitteiden sijoitus, tilapäiset liikennejärjestelyt, työstä vastaava henkilö ja tämän pätevyys sekä muut kunnan vaatimat selvitykset. Kunnalla on 21 päivää aikaa käsitellä ilmoitus. Työ voidaan aloittaa, kun kunta on antanut suostumuksensa tai kun määräaika on kulunut. Päätökseen voidaan liittää määräyksiä, jotka ovat tarpeen liikenteen sujuvuudelle, turvallisuudelle ja esteettömyydelle, johdoille, laitteille sekä kadun ja yleisen alueen rakenteille aiheutuvan haitan ja vahingon vähentämiseksi. Näiden määräysten asianmukaisuus voidaan saattaa kunnan rakennusvalvontaviranomaisen ratkaistavaksi. Rakennusvalvontaviranomaisen päätöksistä on mahdollista valittaa hallinto-oikeuteen, mutta 14 b §:n mukaisista maksuista on ensin tehtävä muistutus kunnalle, jonka johdosta kunta voi antaa uuden päätöksen. Ilmoitusvelvollisuuden rikkomisesta voi lain 17 §:n nojalla seurata sakkorangaistus.

Rikkoontuneet johdot, laitteet ja rakenteet saadaan merkittävien vahinkojen estämiseksi kuitenkin kunnossapitoa ja puhtaanapitoa koskevan lain 14 a §:n perusteella korjata välittömästi. Korjaamisesta on ilmoitettava kunnalle niin pian kuin mahdollista ja annettava vastaava selvitys.

---

<sup>6</sup> Säännöksen edeltäjä oli rakennuslain 49 §, jonka mukaan kaupungilla oli oikeus omalla kustannuksellaan siirtää tiemaalla olevat, tiemaan käyttämistä estävät tai vaikeuttavat johdot.

Kunta voi periä 14 b §:n perusteella ilmoituksen käsittelystä maksun, joka perustuu käsittelykuluihin ja työn valvontakuluihin. Lisäksi voidaan periä alueen laajuuden, keskeisyyden ja käyttöajan perusteella kohtuullinen maksu alueen tilapäisestä käyttämisestä työmaana. Kunta ja poliisi voivat myös 14 b §:n 3 momentin perusteella periä välittömän vaaran torjumisesta aiheutuneet kulut siltä, jonka toiminnasta tai laiminlyönnistä vaara on aiheutunut. Lain 16 §:ssä säädetään lisäksi hallintopakosta kadunpitoon liittyvässä asiassa.

## Johtojen sijoittaminen

Johtojen sijoittamista koskeva MRL 161 § on luvussa rakentamiseen liittyvät järjestelyt. Säännösryhmän päätarkoitus on ohjata erilaisia rakentamiseen liittyviä järjestelyjä, kuten kulkuyhteyksiä, tonttien kuivatusta ja tarpeellisten johtojen sijoittamista. MRL 161 §:n mukaan kiinteistön omistaja on velvollinen sallimaan yhdyskuntaa tai jotain toista kiinteistöä palvelevan johdon ja siihen liittyvän vähäisen rakennelman sijoittamisen omistamalleen tai hallitsemalleen alueelle, jollei sijoittamista muutoin voida järjestää tyydyttävästi ja kohtuullisin kustannuksin. Sijoittamisesta ei saa aiheutua rasitettavalle kiinteistölle tarpeetonta haittaa. Sijoittamisesta päättää kunnan rakennusvalvontaviranomainen<sup>7</sup> ja päätöksestä voi valittaa hallinto-oikeuteen. Kiinteistön omistajalla on oikeus korvaukseen aiheutuvasta haitasta ja vahingosta. Jollei korvauksesta sovita, asia ratkaistaan lunastuslain mukaisessa järjestyksessä. Sopimus tai pakkorasite sitoo myös kiinteistön seuraavia omistajia ja haltijoita. Sitä voidaan kunnan rakennusvalvontaviranomaisen päätöksellä myös muuttaa, jos siitä saatava hyöty ja aiheutuva haitta ovat olosuhteiden muuttumisen myötä epäsuhdassa keskenään tai jos hyötyjän mahdollisuus käyttää rasitetta alkuperäiseen käyttötarkoitukseensa on heikentynyt (MRL 162 §, KML 160 §). Pykälän painoarvoa lisää, että se 5 momentin mukaan koskee myös yleisen alueen omistajaa ja haltijaa. Telekaapelien sijoittamisesta toisen kiinteistölle säädetään erikseen tietoyhteiskuntakaaren 28. luvussa (ks. jäljempää 2.7 luvusta).

Ratkaisussa KHO 2015:69 arvioitiin MRL 161 §:n mukaisen johtojen sijoittamissääntelyn kriteerejä, yleisen tarpeen edellytystä ja yksityisen tarpeen täyttymistä. Ratkaisussa todettiin, ettei asiassa ole kyse asuinkiinteistöistä koostuvaa yhdyskuntaa palvelevasta johdosta, mutta kylläkin yksityisen tuulivoimalakiinteistön käyttöä palvelevasta johdosta. Johdon ei katseltu palvelevan yhdyskuntaa sillä perusteella, että yhdyskunnalle tulisi tuloja tuulivoimalasta ja sen rakentamisesti eikä silläkään perusteella, että valtakunnanverkkoon kytketty tuulivoimala olisi saattanut tuottaa sähköä paikkakunnalle. Korkein hallinto-oikeus ei kuitenkaan ratkaissut sitä, olisiko tuulivoimalan yksi-

---

<sup>7</sup> Rakennuslain 133 §:n mukaan kohtuullisen korvauksen haitasta tai vahingosta määräsi, jollei siitä päästy sopimukseen, kiinteistön sijaitsemispaikan tuomioistuim.

köiden väliset johdot voitu sijoittaa maahan yksityisen kiinteistön tarpeiden perusteella, sillä korkein hallinto-oikeus tyytyi katsomaan, että sijoittamisvaatimus oli ennenaikainen, koska johtojen aiottu sijainnit eivät olleet määriteltävissä, koska voimaloille ei ollut vielä myönnetty rakennuslupia ja koska ei voitu vielä arvioida johtojen sijoittamisen suhdetta vielä olemattomaan kaavaan.

Maankäyttö- ja rakennuslain 158 §:n nojalla voidaan perustaa rakennusrasitteita. Kiinteistöoikeudellisista rasitteista poiketen rakennusrasite voidaan perustaa myös kunnan tai sen laitoksen tarpeita varten tai yhdyskuntateknistä rakentamista varten, vaikkei rasiteoikeus liittyisikään tonttiin tai rakennuspaikkana olevaan kiinteistöön<sup>8</sup>. Rakennusrasitteen perustamisesta, muuttamisesta ja poistamisesta päättää kunnan rakennusvalvontaviranomainen. Rakennusrasitteena voidaan perustaa esimerkiksi oikeus sijoittaa johtoja toisen rakennukseen (MRA 80 §:n 1 mom. 3 kohta). Rakennusrasite merkitään kiinteistörekisteriin ja se on voimassa, vaikka kiinteistö siirtyy toiselle omistajalle (MRA 81 §). Rakennusrasite voidaan muuttaa tai poistaa, jos siitä sovitaan tai jos rasite on käynyt kokonaan tai lähes tarpeettomaksi. Samoin jos rasitteesta aiheutuva haitta on tullut kohtuuttomaksi eikä rasitteen poistamisesta aiheudu rasiteoikeuden haltijalle huomattavaa haittaa, tai jos rasite vaikeuttaa huomattavasti asemakaavan toteuttamista, voidaan rasite poistaa (MRL 160 §). Jos korvauksesta ei sovita, asia ratkaistaan lunastuslain mukaisessa järjestyksessä ja toimituksessa.

## 2.2.6 Vesilaki

Myös vesilain nojalla voidaan sijoittaa rakenteita toisen vesialueelle. Vesilain sääntelyn kannalta on huomioitava, että Suomessa vesialueiden pohjat ovat useimmiten yksityisessä yhteisomistuksessa ja että varsinaista vesialueella olevaa vettä ei sinänsä voi omistaa. Omistajan katsotaan vallitsevan vesialuetta ja omistajalla katsotaan olevan muita parempi oikeus hyödyntää vesialuetta. Useissa tilanteissa toimintojen sijoittamisella vesialueella ei ole erityistä merkitystä vesialueen osakaskiinteistön tai osakkaan näkökulmasta.

Vesialueen käyttöoikeussäätely on uudistettu 2017 (laki 611/2017). Johtojen sijoittamisoikeudesta sisällytettiin vesilakiin uusi 5 a §, joka tuli voimaan 1.1.2018. Säännöksen toimevuudesta ei siis vielä ole kokemuksia. Vesilain 2:5 a:n mukaan hankkeesta vastaavalla on oikeus sijoittaa joen tai puron alittava vesi-, viemäri- ja voimajohto, tietoliikennekaapeli sekä muu vaikutuksiltaan niihin rinnastuva johto toisenkin vesialueel-

---

<sup>8</sup> Rakennusrasitteita, joissa oikeutettuna osapuolena ei ole kiinteistö, voitiin perustaa jo rakennusasetuksen 107.2 §:n perusteella. Mahdollisuus lisäämisellä myös maankäyttö- ja rakennuslakiin pyrittiin turvaamaan kunnan sopimuksiin perustuvien rasitejärjestelyiden sitovuus tilanteissa, joissa rasitettu kiinteistö vaihtoi omistajaa (HE 164/2003, yksityiskohtaiset perustelut, 158 §).

le, jos sen sijoittaminen ei edellytä lupaa vesilain 3:2 nojalla; sijoittamisesta ei määrätä ympäristönsuojelulain nojalla; ja sijoittamisesta ei aiheudu vähäistä suurempaa haittaa alueen omistajalle. Vesilain 2:16:n nojalla on mahdollista valtioneuvoston asetuksella antaa tarkempia säännöksiä mm. rakenteiden ja laitteiden korkeudesta ja etäisyydestä häiriintyviin kohteisiin, rakennustöiden ajankohdasta ja rakenteen merkitsemisestä maastoon. (Tällaista asetusta ei ole vielä annettu.)

Vesilain 3 luku sisältää yleiset säännökset luvanvaraisuudesta. Hanke voi olla 2:2:n yleissäännöksen nojalla luvanvarainen, jos se voi muuttaa tai siitä aiheutuu vesistön asemaa, syvyyttä, vedenkorkeutta tai virtamaa, rantaa tai vesiympäristöä taikka pohjaveden laatua tai määrää, ja tämä muutos aiheuttaa säännöksessä esille tuotuja haitallisia seurauksia (9-kohtainen luettelo). Vesitalouslupa vaaditaan kuitenkin aina 3:3:n perusteella esimerkiksi vesi-, viemäri-, voima- tai muun johdon tekemiseen yleisen vesikulkuväylän ali. Luvan myöntämisedellytyksistä säädetään 3:4:ssä. Lupa myönnetään, jos hanke ei sanottavasti loukkaa yleistä tai yksityistä etua tai hankkeesta yleisille tai yksityisille eduille saatava hyöty on huomattava verrattuna siitä yleisille tai yksityisille eduille koituviin menetyksiin. Lupaa ei kuitenkaan saa myöntää, jos hanke vaarantaa yleistä terveydentilaa tai turvallisuutta, aiheuttaa huomattavia vahingollisia muutoksia ympäristöön tai suuresti huonontaa paikkakunnan asutus- tai elinkeino-oloja. Esimerkiksi asiassa KHO 2014:79 katsottiin, ettei vesiosuuskunnan vesijohtoa ja paineviemäriä voitu sijoittaa kahden kilometrin matkalle Natura 2000 -verkostoon kuuluvan järven pohjaan pelkästään maankäyttö- ja rakennuslain 161 §:n perusteella. Sijoittamisella olisi voinut olla niin merkittäviä seurauksia, että vesilain mukainen lupa olisi ollut tarpeen.

Vaikka johto voidaan vesilain 2:5a:n nojalla sijoittaa ilman vesitalouslupaa, sijoittamisesta on kuitenkin ilmoitettava vesialueen omistajalle vähintään 60 vuorokautta ennen toimenpiteen suorittamista (2:5a). Lisäksi toimenpiteestä on ilmoitettava valvontaviranomaiselle (ELY-keskus) vesilain 2:15:n nojalla. Ilmoituksen tulee sisältää tiedot hankkeesta, sen toteuttamistavasta ja ympäristövaikutuksista sekä lisäksi vesitalousasetuksen (1560/2011) 30 §:n mukaisesti hankkeen sijainti, vastaavan nimi ja yhteystiedot, hankkeen ajankohta ja kesto sekä tarvittavat toimenpiteet.

Hankkeesta vastaava on velvollinen korvaamaan toimenpiteestä aiheutuvat edunmenetykset vesilain 13:1 mukaisesti. Myös johdon virheellisestä toiminnasta aiheutuvat edunmenetykset on korvattava 13:3 perusteella, ellei johdon virheellinen toiminta (esim. vuoto) aiheudu poikkeuksellisesta ulkopuolisesta syystä. Välitön vahinko korvataan tuottamuksesta riippumatta, välillinen vain, jos johdonomistaja tai haltija on menettänyt tahallisesti tai tuottamuksellisesti.

Vesilain 5:13:ssa säädetään kaapelin siirtokustannuksista ojituksen yhteydessä. Tällöin kaapelin tai kaasuputken omistajan on omalla kustannuksellaan siirrettävä kaapeli



tai kaasuputki. Jos siirron kustannukset nousisivat kohtuuttoman suuriksi saavutettavaan hyötyyn nähden, siirtovelvoitetta ei kuitenkaan ole. Tällöin kaapelin tai kaasuputken omistajan on korvattava maan kuivattamisen estymisestä koitua edunmenetyt.

Jos vesilakia tai sen nojalla annettuja alemmanasteisia säännöksiä tai määräyksiä ei ole noudatettu, valvontaviranomaisen on kehotettava lopettamaan lainvastainen toiminta, pantava vireille hallintopakkoasia tai ilmoitettava asiasta poliisille esitutkintaa varten, ellei tekoa ole pidettävä vähäisenä (VL 14:2).

## 2.2.7 Verkkolait

Sähkömarkkinalaki (588/2013), maakaasumarkkinalaki (587/2017) ja tietoyhteiskunta-kaari (917/2014) sisältävät eräitä johtoihin liittyviä säännöksiä. Lisäksi johtojen yhteis-sijoittamista on pyritty suosimaan lailla verkkoinfrastruktuurin yhteisrakentamisesta ja -käytöstä (276/2016).

**Sähkömarkkinalain** 19 § asettaa verkonhaltijalle velvollisuuden kehittää sähköverkkoon säädettyjen vaatimusten ja käyttäjien kohtuullisten tarpeiden mukaisesti mm. siten, että sähköverkko toimii luotettavasti ja varmasti silloin, kun siihen kohdistuu normaaleja ilmastollisia, mekaanisia ja muita ulkoisia häiriöitä. Jakeluverkonhaltijan laatimaan kehittämissuunnitelmaan sisältyvien sähköjohtojen sijoittelussa on mahdollisuuksien mukaan hyödynnettävä yhteisiä reittejä muiden yhdyskuntateknisten verkkojen kanssa (52 §). Suunnitelmia ohjaa energiamarkkinavirasto. Lain 14 §:ssä on erityissäännös luvanhakuvelvollisuudesta vähintään 110 kilovoltin sähköjohdon rakentamista koskien. Sen mukaan rakentamiseen on saatava lupa Energiavirastolta. Hanke-luvassa ei kuitenkaan määrätä sähköjohdon reittiä. Lisäksi sähkömarkkinalain erityisiin säännöksiin sisältyy 110 §, jolla asetetaan maakaapeleihin mahdollisesti vaikuttavaan työhön sähkökaapelin läheisyydessä ryhtyvälle velvollisuus selvittää, sijaitseeko työalueella sähkökaapeleita. Verkonhaltijalla on velvollisuus antaa maksutta tiedot kaapeleista sekä suunnittelijalle että toteuttajalle digitaalisessa muodossa. Tiedonsaajalla on velvollisuus säilyttää ja käsitellä saatuja tietoja tietoturvallisesti. **Maakaasumarkkinalaissa** ei sähkömarkkinalain erityissäännöksiä vastaavaa sääntelyä ole.

**Tietoyhteiskuntakaaressa** säännellään viestintäverkkojohtojen sijoittamista lain IX osan 28. luvussa. Teleyrityksellä on oikeus sijoittaa toisen omistamalle tai hallitsema-alle alueelle telekaapeleita ja matkaviestinverkon radiomastoja ja tukiasemia (229 §). Jollei sijoittamisesta päästä sopuun kiinteistön tai yleisen alueen omistajan tai haltijan kanssa, sijoittamisesta päättää kunnan rakennusvalvontaviranomainen (lautakunta) hakijan laatiman sijoittamissuunnitelman perusteella (230, 233 §). Sijoittamispäätök-sessä on kiinnitettävä huomiota siihen, ettei kiinteistölle ja rakennuksille aiheuteta tarpeetonta haittaa ja ettei sijoittamista voida muutoin järjestää tyydyttävästi ja kohtuulli-

sin kustannuksin. Laitteiden sijoittamisesta ja kunnossapidosta ei saa aiheutua sellaista haittaa tai vahinkoa kiinteistön käytölle ja rakennukselle, joka on kohtuullisin kustannuksin vältettävissä (234.2 §). Lisäksi sijoittamista ei saa tehdä asemakaavan vastaisesti, eikä siten, että vaikeutetaan voimassa olevien maakunta- tai yleiskaavojen toteutumista (234.1 §). Hallituksen esityksen 221/2013 mukaan sijoittamisen edellytykset ovat samat kuin maankäyttö- ja rakennuslain 161 §:n kohdalla. Niin yksityiselle maanomistajalle kuin valtiolle ja kunnallekin on maksettava täysi korvaus haitasta ja vahingosta, joka on seurausta telekaapelin tai siihen liittyvän laitteen sijoittamisesta. Esitöiden mukaan säännös vastaisi maankäyttö- ja rakennuslain 161 §:n mukaista korvausta. Jollei korvauksesta sovittaisi, asia ratkaistaisiin lunastuslain mukaisessa järjestyksessä. Rakennusvalvontaviranomaisen päätökseen voi hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Sijoittamis päätös merkitään kiinteistörekisteriin.

Sijoittamisoikeutta voidaan muuttaa tai poistaa samoin edellytyksin kuin maankäyttö- ja rakennuslain 160 §:n rasitejärjestelystä on säädetty.

Kunnalla on lisäksi velvollisuus valvoa, että sen antamaa päätöstä noudatetaan. Lisäksi kunnan on koordinoitava telekaapeleitten sijoittamista siten, ettei niiden sijoittamisesta ja kunnossapidosta aiheudu sellaista haittaa, joka on kohtuullisin kustannuksin vältettävissä (240 §). Hallituksen esitykseen 221/2013 sisältyvien 240 §:n perusteluiden mukaan koordinointi koskisi erityisesti tilannetta, jossa kunnan alueella rakennetaan useampien teleyritysten verkkoja ja rakennustyöt katujen alla tehtäisiin koordinoitusti. Tietoyhteiskuntakaaren 58 ja 59 §:ssä säädetään myös Viestintäviraston mahdollisuudesta velvoittaa teleyritykset kaapelien, pylväiden ja rakennelmien yhteiskäyttöön.

Tietoyhteiskuntakaaren 234.3 §:n mukaan telekaapeli on mahdollisuuksien mukaan sijoitettava maantielain mukaiselle tiealueelle tai kiinteistönmuodostamislain mukaiselle yleiselle alueelle. Säännös on siirtynyt viestintämarkkinalain 101 §:n 1 momentista. Tätä koskevassa hallituksen esityksessä 112/2002 todetaan 101 §:n perusteluissa, että säännöksen tarkoituksena on ohjata telekaapelien sijoittamista tarkoituksenmukaisiin paikkoihin, jossa niistä on mahdollisimman vähän haittaa<sup>9</sup>.

Samoin kuin sähköverkkotoiminnan harjoittajalla, myös teleyrityksellä on velvollisuus antaa maksutta tietoja kaapeleiden sijainnista (241.2 §). Telekaapeleita mahdollisesti

---

9 Tarkoituksenmukaisen ja mahdollisimman haitattoman sijoituspaikan määrittäminen on hyvä tavoite, muttei välttämättä yksinkertainen tehtävä. Johtojen sijoittaminen tien yhteyteen on monessa mielessä suotuisaa, mutta toisaalta tienpitäjä saattaa esimerkiksi kajota maaperään esimerkiksi kaivamalla tai opasteita ja liikennemerkkejä sijoittamalla keskimääräistä maanomistajaa useammin.

vaarantavaan työhön ryhtyvällä on velvollisuus selvittää, sijaitseeko työalueella telekaapeleita (241.1 §). Tietojen saatavuutta koskeva sääntely on hiukan sähköverkkolokia epämääräisemmin ratkaistu. Kaaren 242 §:n mukaan teleyrityksen on saatettava kaapelien sijaintitiedot digitaaliseen muotoon ja sen on huolehdittava siitä, että kaapelitiedot on teknisesti mahdollista tarjota keskitetysti yhdestä paikasta. Myös telekaapelitietoja on käsiteltävä tietoturvallisesti.

Laki verkkoinfrastruktuurin yhteisrakentamisesta ja -käytöstä (ns. yhteisrakentamislaki) koskee verkkotoimijoilla, joilla tarkoitetaan mm. viestintä-, energia-, vesihuolto- ja tie- ja rautatieverkkojen omistajaa (2 §). Laki pohjautuu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2014/61/EU, annettu 15 päivänä toukokuuta 2014, toimenpiteistä nopeiden sähköisten viestintäverkkojen käyttöönoton kustannusten vähentämiseksi. Lakia sovelletaan kuitenkin vain, jos yhtenä yhteistoiminnan osapuolena on viestintäverkko (1.1 §). Lain 3 § sääntelee fyysisen infrastruktuurin yhteiskäyttöä. Fyysisellä infrastruktuurilla viitataan rakenteeseen, rakennelmaan, rakennukseen tai niiden osaan, johon on tarkoitus sijoittaa muita verkon osia ilman, että siitä itsestään tulee aktiivinen verkon osa<sup>10</sup>.

Verkkotoimija on 3 §:n nojalla velvollinen luovuttamaan käyttöoikeuden fyysiseen infrastruktuuriinsa oikeudenmukaisin ja kohtuullisin ehdoin toisen verkkotoimijan kirjallisesta pyynnöstä. Verkkotoimijan on pyynnössä määriteltävä hanke aikatauluineen sekä tarvitsemansa verkon osat. Jos pyyntö ei ole riittävän yksilöity, verkkotoimijan on viipymättä pyydettävä pyynnön esittänyttä verkkotoimijaa täydentämään pyyntöään. Verkkotoimija voi kieltäytyä myöntämästä käyttöoikeuden fyysiseen infrastruktuuriinsa vain, jos kieltäytymiselle on jokin seuraavista perusteista:

1. fyysisen infrastruktuurin tekninen soveltumattomuus yhteiskäyttöön;
2. verkkotoimijan oma käyttö ja kohtuullinen tuleva tarve;
3. yleisen tai kansallisen turvallisuuden vaarantuminen;
4. muiden samassa fyysisessä infrastruktuurissa tarjottavien palvelujen vaarantuminen.

Korvauksen kohtuullisuutta tulee HE 116/2015 3 §:n perusteluiden mukaan arvioida vertaamalla perittävää hintaa vastaavanlaisesta käyttöoikeudesta yleisesti perittävään, kaupallisesti määräytyvään hintatasoon. Kohtuullisuutta voidaan arvioida myös vertaamalla perittävää hintaa erillisrakentamisen kustannuksiin. Tällöin kustannusten arvioinnin lähtökohtana voidaan käyttää sääntelyviranomaisen tai toimialojen etujär-

---

10 Direktiivin 2 artiklan luettelon perusteella fyysinen infrastruktuuri tarkoittaa esimerkiksi pylväitä ja valmiita kaapeliputkia, ei esimerkiksi tierakennetta sinänsä. Tiestökin toki on sanan yleiskie-  
lisessä merkityksessä fyysistä infrastruktuuria.

jestöjen hyväksymiä keskimääräisiä rakentamiskustannuksia taikka esimerkiksi kyseisen teleyrityksen verkkoelementtien yksikköhintoja. Kaikissa tilanteissa voidaan lisäksi huomioida kyseisen hankkeen erityispiirteet, kuten hankkeen maantieteellinen sijainti, maaperän laatu, mahdolliseen sijoittamislupaan liittyvät rakennus- ja turvallisuusmääräykset tai hankkeen aikataulu. Käyttöoikeuden vuokraamisen ei tule olla kalliimpaa, kuin jos verkko rakennettaisiin itse. Myös tilanteessa, jossa toisen verkko-toimijan fyysiseen infrastruktuuriin kohdistuu esimerkiksi turvallisuusvaatimuksista, raskaamman kaluston käytöstä, suunnittelusta, valvonnasta tai muista syistä johtuen korkeampia kustannuksia, vastaa kyseinen toimija lähtökohtaisesti tällaisista kustannuksista itse. Käyttöoikeutta pyytänyt vastaa itse asentamisesta ja omista materiaaleistaan aiheutuneista kustannuksista. Korvaus voisi olla kertakorvaus tai jatkuvaluonteinen käyttökorvaus.

Jos kuitenkin käyttöoikeuspyyntö kohdistuu kolmannen osapuolen alueelle sijoitettuun fyysiseen infrastruktuuriin, yhteiskäyttöä pyytävä vastaa tarpeellisen käyttöoikeuden hankinnasta 3.3 §:n mukaan.

Lisäksi verkkotoimijan on suostuttava toisen verkkotoimijan yhteisrakentamispyyntöön oikeudenmukaisin ja kohtuullisen ehdoin, ellei yhteisrakentaminen tule erillisrakentamista kalliimmaksi tai rakennushanke ole vähäinen. Lisäksi kieltäytymisen perusteeksi käy se, että yhteisrakentaminen vaarantaa verkon turvallisuutta tai verkon käyttöä aiottuun tarkoitukseen. Yhteisrakentamispyyntö on jätettävä kirjallisesti ja yksilöidysti mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, kuitenkin viimeistään kuukautta ennen kuin hankkeeseen haetaan viranomaislupa (4 §). Käyttöoikeuden tai yhteisrakentamisen pyytjä voi niskoittelutilanteessa viedä asian Viestintäviraston ratkaistavaksi. Viestintävirasto voi sovitella tai käyttää hallintopakkoa (10 §).

Lisäksi yhteisrakentamislaisissa säädetään keskitetystä, Viestintäviraston hoitamasta tietopisteestä, jonne kootaan tiedot verkkojen sijainnista ja fyysisestä infrastruktuurista, suunnitelluista rakennustöistä ja rakentamiseen liittyvistä lupamenettelyistä (5 §).

## 2.3 Mainosten sijoittamisen oikeudellinen perusta

### 2.3.1 Yleistä

Mainontaa säännellään Suomessa useista eri näkökulmista: sääntely voi koskea niin mainoksen sisältöä kuin mainoslaitteen rakentamista ja sijoittamista. Mainoksen sisällön sääntelystä esimerkkejä ovat esimerkiksi televisio- ja radiomainontaa koskevat tietoyhteiskuntakaaren (917/2014) 26. luvun säännökset ja kuluttajansuojalain (38/1978)

markkinointia koskeva 2. luku. Näissä pyritään lähinnä siihen, että mainos tunnistettaisiin mainokseksi eikä se olisi sisällöltään harhaanjohtava tai sopimaton.

Koska erilaiset mainoskyltit pyritään sijoittamaan paikkoihin, joissa liikkuu paljon ihmisiä – eli liikenneväylien varsille ja asutuskeskuksiin, yhteiskunta on katsonut aiheelliseksi ohjailla niiden sijoittamista sekä esteettisistä että (liikenne)turvallisuuteen liittyvistä syistä. Mainoksen päätavoite on luonnollisesti herättää mahdollisimman paljon huomiota ja estetiikkaan ja turvallisuuteen liittyvien rajoitusten tavoite on tosiasiallisesti katsoa, ettei mainoksen herättämä huomio ole liiallista tai häiritsevää.

Ainakin suurikokoiset mainostelineet ja pylonit voidaan tulkita rakennus- tai toimenpidelupaa vaativiksi laitteiksi tai rakennelmiksi, joskin toimenpideluvan tarvetta koskeva maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 126 a § rajaa toimenpideluvan varaisten laitteiden joukosta ulos maantielain 52 §:n mukaiset mainostoimenpiteet. Rajaus ei tosin estä ottamasta liikenneturvallisuuskäytäntöä huomioon myös maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvassa lupaharkinnassa. Lisäksi kunnat pyrkivät ohjaamaan mainontaa rakennusjärjestyksissään jäljempänä luvussa 2.5.3 erikseen kuvattavalla tavalla. Tienvarsimainontaa koskee lisäksi maantielain mukainen tiealueelle sijoitettavien laitteiden sijoittamissääntely (42 § ym.) ja tiealueen ulkopuolisia tienkäyttäjille suunnattuja mainoksia koskeva tienvarsimainonta- ja ilmoittelusääntely (52 § ym.). Tieviranomaisella on asiassa päätösvalta asemakaavoittamattomilla haja-asutusalueilla ja asemakaavan liikennealueilla, muttei muilla alueilla. Mainoslaitte saattaa joskus vaatia sekä kunnan että tieviranomaisen hyväksynnän riippuen sen sijainnista. Mainoslaitteita säännöllisesti asettavat tahot joutuvat toimivallan jaon vuoksi toki muutenkin asioimaan sekä tie- että rakennusvalvontaviranomaisen kanssa.

## 2.3.2 Maantielaki

Jos mainos pyrittäisiin sijoittamaan varsinaiselle tiealueelle, se tulisi käsitellä maantielain 42 §:n mukaisena sijoittamislupa-asiana. Käytännössä mainoksille ei lähtökohtaisesti myönnetä lupaa varsinaiselle tiealueelle.

Maantien 52 § koskee maantien käyttäjille suunnattuja, varsinaisen tiealueen ulkopuolelle asennettuja mainoksia ja ilmoituksia, jotka eivät sijaitse asemakaava-alueella, paitsi asemakaavan liikennealueella<sup>11</sup>. Säännöksen 1 momentissa ilmaistaan yleisperiaate, jonka mukaan mainos tai ilmoitus on laadittava ja sijoitettava siten, että se ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä häiritse tienpitoa ja että se sopeutuu mahdollisimman hyvin ympäristöön. Tienvarsimainonta on lähtökohtaisesti ilmoituksenvaraista (52.2 §) maantielain 52 a §:n sallimaa tilapäistä mainontaa lukuun ottamatta. Ilmoitus

<sup>11</sup> Asemakaavan liikennealue voi käytännössä olla tienpitäjän haltuun otettua tiealuetta laajempi. Maantielain 52 § ilmaisee tästä huolimatta tienpitäjän muodollisen valtaoikeuden rajan.

mainoksen asettamisesta tehdään tienpitoviranomaiselle ja siihen on liitettävä mainoksen sijaintikartta, sanallinen kuvaus mainoksen ominaisuuksista, selvitys mainoksen huoltoon käytettävästä reitistä ja maanomistajan tai -haltijan suostumuksesta mainoksen sijoittamiseen hänen maalleen. Ilmoituksen käsittely perustuu kokonaisharkintaan ja sen käsittelyssä on myös perustellusta syystä mahdollisuus poiketa yksittäisestä liikenneviraston määräyksestä. Tienpitoviranomainen voi halutessaan pyytää lausunnon myös kunnalta erityisesti ympäristö- ja maisemavaikutusten tai kunnan alueidenkäyttöä koskevan päätöksen merkityksen arvioimiseksi. Tienpitoviranomainen tekee asiassa 30 päivän kuluessa joko kielteisen päätöksen (jos 1 momentin turvallisuus-, haitattomuus- ja estetiikkavaatimukset eivät täyty) tai jo aiemmin myönteisen päätöksen. Mainoksen saa sijoittaa heti myönteisen päätöksen tultua tai viimeistään määräajan umpeuduttua, ja mainos saa olla paikoillaan 10 vuotta tai päätöksessä määrätyn tätä lyhyemmän ajan. Päätökseen voidaan sisällyttää tarpeellisia ehtoja. Hylätty hallintopäätös on perusteltava. Aiemmin myönnetty mainosluvat (poikkeukset ulkomainosten asettamiskiellosta) ovat pääasiassa voimassa vuoden 2019 loppuun asti, jonka jälkeen näistä mainoksista tehdään ilmoitus ja niiden pysyttämismahdollisuudet arvioidaan uudelleen nykyisen lain nojalla. Muussa tapauksessa tienpitoviranomainen poistaa mainokset.

Mainosten ja ilmoitusten teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamisesta säädetään 52 b §:n nojalla tarkemmin liikenneviraston määräyksellä (LIVI/5000/06.01.01/2016). Mainoksen sijoittaminen on kielletty esimerkiksi liittymäalueille, tunneleiden, siltojen, riista-aitojen tai keskikaiteiden päiden läheisyyteen, ohituskieltoalueille, varalaskupaikoille, pyörätien ylityskohdille, mäkisille, mutkaisille tai onnettomuusalttiille tiejaksoille tai siten, että mainos peittää näkemää liikennevaloihin, liikennemerkkeihin tai tiemerkintöihin. Joissakin tapauksissa turvaetäisyydet ovat varsin pitkät, esimerkiksi mainoksen sijoittaminen moottoritieillä on kiellettyä 1 500 m ennen liittymää ja 1 000 m liittymän jälkeen. Mainoksen suurin sallittu koko on 50 m<sup>2</sup>. Lisäksi määräyksissä on sääntelyä valaistuksista ja itsevalaisevista mainoksista, niiden valotehosta ja heijastavuudesta.

Ilmoitusvelvollisuudesta on 52 a §:n perusteella vapautettu tilapäinen ilmoittelu, joka koskee kokous-, tiedotus-, huvi-, hää- tai muuta niihin rinnastettavaa tilaisuutta tai yhteiskunnallista, poliittista tai aatteellista tilaisuutta. Tilapäinen ilmoitus saadaan asettaa paikalleen enintään kuukausi ennen tilaisuutta ja ne tulee poistaa viimeistään viikko sen jälkeen. Myös tilapäisistä ilmoituksista on kuitenkin annettu ohjeita em. Liikenneviraston määräyksen kolmannessa luvussa. Tilapäinen ilmoitus saa olla kooltaan enintään 80 x 120 cm ja se tulee sijoittaa vähintään 1 metrin etäisyydelle pientareen ulkoreunasta. Tilapäinen ilmoitus voidaan siis kuitenkin sijoittaa varsinaiselle tiealueellekin. Ilmoituksen sijoittaminen on kokonaan kielletty mm. moottoriteille, pääkaupunkiseudun kehäteille, liittymäalueille tai alle 100 m etäisyydelle liittymästä, kes-

kikorokkeisiin tai ajoratojen välisille erotusalueille, liikenteenohjauslaitteiden läheisyyteen ja mäkisille tai mutkaisille tiejaksoille. Tilapäinen ilmoitus ei saa olla valaistu, itsevalaiseva tai heijastava.

Lisäksi 52 §:n mukainen ilmoitusvelvollisuus ei koske myöskään rakennuksessa tai sen läheisyydessä tapahtuvaa ilmoittelua tai mainontaa, joka koskee paikalla harjoitettavaa toimintaa tai siellä myytäviä tuotteita. Tämän osalta liikenneviraston määräykset (em. määräyksen luku 4) ovat jonkin verran väljemmät, sillä mainokset saavat olla myös valaistuja tai itsevalaisevia. Mainoksen kokoa ei erityisesti rajata eikä sen sijoittamisesta ole määrätty muuta kuin ettei mainos saa peittää näkymään liikennevaloihin tai -merkkeihin tai tiemerkintöihin tai heikentää niiden havaitsemista.

Järjestyslain (612/2003) 6 §:n mukaan poliisin kehotuksesta omistajan on poistettava turvallisuutta vaarantava mainos, häikäisevä valo tai liikennemerkkiä ym. muistuttava laite.

Mainosilmoituksen käsittelystä peritään samoin käsittelymaksu valtion maksuperustelain nojalla siten kun edellä mainitussa asetuksessa on säädetty. Mainosilmoitusten käsittelymaksut ovat johtojen sijoittamiseen liittyviä maksuja kalliimmat.

Myös lainvastaiseen mainontaan voidaan puuttua maantielain 101 §:n mukaisesti hallintopakkomennettelyllä. Tienpitoviranomainen voi siis asettaa velvoitteen tai pakon ja tehostaa tätä uhkasakolla, teettämisuhalla tai toiminnan keskeyttämisuhalla. Lisäksi liikennettä välittömästi uhkaavaan vaaran poistamiseksi tarvittavat kiireelliset toimet voidaan hoitaa tienpitoviranomaisen toimesta siihen velvollisen kustannuksella.

Mainosilmoitukseen 52 §:n mukaisesti tehdystä päätöksestä valitetaan mainoslaitteen sijaintipaikan mukaiseen hallinto-oikeuteen 105 §:n perusteella samoin kuin johtojenkin sijoittamisluvista.

### 2.3.3 Ratalaki

Ratalaki ei sisällä erillistä sääntelyä nimenomaan mainosten sijoittamisesta, vaan näihin sovelletaan muiden rakennelmien ja laitteiden sijoittamista koskevaa sääntelyä sellaisenaan. Tämä sääntely on kuvattu edellä luvussa 2.2.4. Rautatiealueella mainostaminen voisi käytännön syistä keskittyä lähinnä junien pysähdys- ja kohtauspaikoille ja rautatieliikenteen perusluonteen takia mahdolliset liikenneturvallisuuskysymykset ovat hyvin toisen tyyppisiä kuin maantieliikenteessä (ks. lukua 6.4). Rautatiealueilla ei tyypillisesti ole tienvarsimainonnan kaltaista hajamainontaa eikä tältä osin sääntelytarvettakaan.

## 2.3.4 Maankäyttö- ja rakennuslaki

Kaikki rakentaminen on luvanvaraista, ellei sitä ole erikseen vapautettu siitä. Maankäyttö- ja rakennuslain 126 a §:n mukaan muun kuin maantielain 52 §:ssä säädetyn rakennelman, tekstin tai kuvan asettaminen ulkosalle mainos- tai muussa kaupallisessa tarkoituksessa taikka ikkunaa peittävän mainoksen pysyvä tai pitkäaikainen asettaminen (ns. mainostoimenpide) vaatii toimenpideluvan, ellei kunta ole 126 a §:n 3 momentin nojalla rakennusjärjestyksessään määrännyt, ettei lupaa tarvita ja edellyttäen, että mainostoimenpidettä voidaan pitää vähäisenä. Osassa kunnissa toimenpideluvan sijasta edellytetään vain ilmoituksen tekemistä maankäyttö- ja rakennuslain 129 §:n mukaisesti. Vaikka kunta olisikin päättänyt rakennusjärjestyksessään vapauttaa esimerkiksi mainostoimenpiteet luvanvaraisuudesta ja jättää ne ilmoituksenvaraisiksi, mainostoimenpiteen lupakäsittely on kuitenkin tarpeen, jos naapurin oikeusturvan tai yleisen edun (esim. maankäytön ohjaus) toteuttaminen sitä vaatii.

Mainostoimenpiteet on monissa kunnissa ainakin haja-asutusalueella vapautettu toimenpideluvan hakuvelvollisuudesta, mutta paikoin linja on hyvinkin pidättyvä. Vaihtelulle ei ole yhtä selvää syytä, mutta usein maaseutumaisemmassa ympäristössä mainoslaitteita ei ilmeisesti koeta yhtä häiritsevinä, mihin voi olla elinkeinopoliittisiakin syitä. Mainostoimenpiteiden lupakynnystä on tarkemmin käsitelty jäljempänä luvussa 2.5.

Maankäyttö- ja rakennuslain luvat käsittelee kunnan rakennusvalvontaviranomainen. Kunnallisen lautakunnan päätösvaltaa on useimmiten delegoitu hallintosäännöllä rakennustarkastajalle tai muulle kunnan viranhaltijalle. Lupaun voidaan liittää tarvittavia määräyksiä. Kunnan tulee kuulla tienpitoviranomaista maankäyttö- ja rakennusasetuksen 65.1 §:n mukaan naapurina käsitellessään lupahakemusta ulkomainokselle, joka on tarkoitettu tienkäyttäjän luettavaksi. Luvasta peritään kunnan hyväksymän taksan mukainen lupamaksu. Rakennusvalvontaviranomaisen päätöksistä valitetaan hallinto-oikeuteen.

Lisäksi maankäyttö- ja rakennuslain 168 § määrää, että kevyen rakennelman ja pienen laitoksen tulee terveellisyydeltään, turvallisuudeltaan ja ulkoasultaan täyttää kohtuulliset vaatimukset. Rakennelman ja laitoksen tulee sopeutua ympäristöön eikä se saa olla haitaksi liikenteelle. Säännös koskee paitsi toimenpideluvan varaisia rakennelmia, myös sellaisia laitteita, jotka eivät lainkaan tarvitse lupaa. Kunnan rakennusvalvontaviranomainen voi määrätä 168 §:n vastaisen rakennelman tai laitoksen poistettavaksi tai muutettavaksi vastaamaan lain vaatimuksia. Ratkaisun KHO 2016:122 perusteluissa on kuitenkin katsottu, että säännöksessä liikenteen haittaamisella viitataan liikenteen fyysiseen estämiseen. Korkeimman hallinto-oikeuden päätelmää voidaan kritisoida lain sanamuoto huomioiden.



Mainoslaitteiden sijoittamisesta on jonkin verran aiemman maantielain mukaista oikeuskäytäntöä. Toimenpidelupia koskevissa ratkaisuissa KHO 2016:122 ja KHO 2016:123 katsottiin, että tiellä liikkujien huomiota herättämään tarkoitettu led-näyttöllinen mainoslaitte haittasi kirkkautensa ja liikkuvan kuvansa johdosta liikennettä tiellä, eikä näin ollen soveltunut paikalle. Kunta oli myöntänyt toimenpideluvan yhdelle mainostaululle keskeisen maantien liikennevaloristeyksen läheisyyteen ja toisen moottoritien eritasoliittymän läheisyyteen. Hallinto-oikeus kumosi toimenpideluvat ELY-keskuksen valitusten johdosta, sillä kyseisillä paikoilla vaihtuvakuvaiset, värikkäät ja kirkasvaloiset mainoslaitteet vaaransivat liikenneturvallisuutta ja haittasivat liikennettä. Hallinto-oikeus katsoi, etteivät rakennelmat soveltuneet kyseisille paikoille siten kuin rakentamisen maankäyttö- ja rakennuslain 117.1 §:n mukaan tulisi soveltua. Molemmista ratkaisuista valitettiin edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen, joka samoin katsoi, että mainoslaitte kirkkautensa ja liikkuvan kuvansa johdosta haittasi liikennettä yleisellä tiellä eikä näin ollen soveltunut paikalle. Korkein hallinto-oikeus katsoi, ettei mainoksen sijaintipaikkaan perustuva sääntelyn ja lupatoimivallan kahtiajako tie- ja rakennussektorin välillä ole sellainen seikka, jonka perustellusti voitaisiin katsoa estävän liikenneturvallisuusnäkökohtien huomioon ottamisen maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvassa lupaharkinnassa. Asian ratkaiseminen maankäyttö- ja rakennuslain 168 §:n perusteella olisi saattanut olla luontevampaa, vaikka tosiasiallinen ratkaisu olisi sikin molemmissa tapauksissa eli mainosten katsottiin olevan vaaraksi ja haitaksi.

Asiassa KHO 18.9.2017 t. 4481 oli kyse moottoritien varteen sijoitetusta ravintolan tienvarsimainoksesta, jonka tieviranomaisen oli määrätty poistettavaksi ja jolle oli tämän jälkeen haettu poikkeamispäätöstä vanhan maantielain nojalla, mutta lupaa ei ollut kuitenkaan myönnetty. Mainoksen sijoituspaikka Eurooppa- ja TEN-verkkoon kuuluvan moottoritien varrella katsottiin sopimattomaksi ja lisäksi kohteeseen oli lähes 50 kilometriä. Lakimuutoksen vuoksi ratkaisun perustelut ovat osin vanhentuneet. Asiassa KHO 18.9.2017 t. 4483 oli kyse tienvarsimainoksesta moottoritien varressa Oulussa, jolle tieviranomaisen ei kokonaisharkinnan perusteella myöntänyt lupaa. Korkein hallinto-oikeus katsoi, että viranomaisen toiminnan lainmukaisuutta arvioitaessa tuli kiinnittää huomiota vain tuolloin voimassa olleeseen lainsäädäntöön. Näin ollen maantielain mainoskiellon lieventäminen ei tullut valittajan hyväksi. Myös ratkaisussa KHO 20.9.2017 t. 4566 pääpaino oli hallinto-oikeuden antamassa virheellisessä muutoksenhakuohjeessa ja valinnassa uuden ja vanhan maantielain soveltamisen välillä. Asiassa katsottiin, ettei Lohjalle sijoitetuille tienvarsimainoksille ollut koskaan myönnetty asianmukaisesti kirjallista poikkeamispäätöstä, vaikka mainokset olivat olleet paikallaan pitkään ja vaikka jonkinlaista viestinvaihtoa hakijan ja viranomaisen välillä oli ilmeisesti ollut. Nykyisten maantielain 52 ja 52 a §:n mukaista oikeuskäytäntöä ei vielä ole olemassa. Ilmoitusmenettelystä saatuja kokemuksia käsitellään tarkemmin luvussa 4.

Tienpitoviranomaisella ei ole MRA 65.1 §:n mukaisen lausunnon lisäksi muita mahdollisia keinoja vaikuttaa kunnan lupaprosessiin tai mainoksen sijoittamiseen asemakaava-alueen ei-liikennealueelle.

## 2.4 Muu tiealueen toissijainen käyttö

Tiealueen käyttäminen muuhun kuin maantietarkoituksiin on maantielain 42.4 §:n nojalla luvanvaraista. Sääntö ei koske edellä mainittuja yhteiskunnan kannalta välttämättömiä johtoja eikä ilmoituksella käsiteltäviä johtoja eikä tilanteita, joissa lupa ei jonkin muun lain säädösten perusteella ole tarpeen. Lisäksi poikkeuksiin kuuluu se, että maantielain 8 §:n mukaisesti tiealueeseen kuuluville pysäköinti- ja levähdysalueille (ns. palvelualueet) saadaan sijoittaa kuitenkin sijoittaa mm. kioskeja, kahviloita ja korjaamoja sekä näihin liittyviä rakennelmia.

Palvelualueen käytöstä ja hoidosta tehdään tienpitoviranomaisen kanssa sopimus, jossa sovitaan alueen käyttämisestä, rakentamisesta, liiketoiminnan harjoittamisesta ja valtiolle tulevasta vastikkeesta. Tarjouskilpailussa tulee huomioida myös luvattu palvelutaso ja liikenteen ja matkailun vaatimukset. Tällaista sopimusta ei saa siirtää toiselle ilman tienpitoviranomaisen suostumusta. Rakentaminen tiealueella edellyttää näissä tilanteissa toki kunnan myöntämää rakennus- tai muuta lupaa. Sinällään näiden sopimusten sisällöstä ei ole tarkempaa sääntelyä, joten sopiminen on varsin vapaata. Lähinnä näihin sopimuksiin tulisi soveltaa liikehuoneiston vuokrauksesta annettua lakia (482/1995).

Tiealueella saatetaan myös järjestää tapahtumia, esimerkiksi harrastaa kalliokiipeilyä leikkauksissa tai järjestää juoksu- tai pyöräilytapahtumia, joissa ei varsinaisesti ole kyse tien käyttämisestä liikenteeseen. Rakenteilla olevia tai vähäliikenteisiä teitä saatetaan myös käyttää pysäköintiin suurtapahtumissa. Näihin tieviranomaisen voi myöntää lupia harkintansa mukaan.

Tiealueen laitoja hyödynnetään puutavaran varastointiin siten, että varastoidut puut ovat nostettavissa puutavara-auton kyytiin tieltä käsin. Tällöin tiealueen leveydestä riippuen osa ainespuupinosta tai energiapuukasasta on usein varsinaisen tiealueen puolella ja loppuosa on yksityisen maanomistajan maalla. Varaston pitäminen myös suoja- ja näkemäalueilla on maantielain 46 §:n mukaisesti kiellettyä ilman tienpitoviranomaisen lupaa, jos varastosta tai sen käytöstä voi aiheutua vaaraa liikenneturvallisudelle tai haittaa tienpidolle. Käytännössä lyhytaikainenkin puutavaran varastointi maantien tiealueella, suoja-alueella tai näkemäalueella vaatisi luvan tienpitäjältä (ELY-keskukselta) ja mahdollisesti erilliseltä maanomistajalta. Ainespuuvarastot eivät yleensä ole kovin pitkäaikaisia, mutta erityisesti lopputalvesta puutavaraa siirretään

kantavien teiden varsille kelirikkovaurioiden välttämiseksi ja tehtaiden puuhuollon varmistamiseksi. Välivarastoinnilla saatetaan myös pyrkiä hakemaan huonon tien varrelta hakkuun kaikki puutavaralajit sellaiseen paikkaan, josta eri yritysten edustajat voivat noutaa ne tarpeisiinsa. Energiapuuta taas saatetaan kuivattaa varastopaikalla pitkäänkin. Joskus on tarvetta myös säilyttää perävaunua erillään noudettaessa puutavaraa maastosta.

Metsäteho Oy:n viimeisimmän ohjeen mukaan puupinoja ei saa sijoittaa päätien (valta- ja kantatiet) varteen, kasvavien puiden väliin, isoja kiviä tai muita esteitä vasten eikä sähkö- ja puhelinlinjojen lähelle. Muiden yleisten teiden (seutu- ja yhdystiet) varrella puun varastointiin tarvitaan ohjeen mukaan ELY-keskuksen lupa. Puun pitkä- tai lyhytaikaiseen varastointiin sekä perävaunujen ja kuormaimen säilytykseen suositellaan käytettävän erityisiä puun kuormauspaikkoja. Metsätehon ohjeella ei sinänsä ole juridista merkitystä, mutta Metsäteho on puualan kehittämiseen ja tiedottamiseen erikoistunut yhtiö. Oikean toimintamallin hahmottamista hankaloittaa sekin, että Tiehallinnon aikaisia ohjeita puutavaran varastoinnista on edelleen voimassa, vaikka ne eivät kaikilta osiltaan olekaan enää uuden maantielain säännösten mukaisia.

Käytännössä puupinojen sijoittamiseen ei ilmeisesti tällä hetkellä haeta aktiivisesti lupia eikä pinojen sijaintia valvota. Varastoidut puut saattavat kuitenkin haitata näkemiä ja vaikeuttaa tienpitoa. Lisäksi varastopaikkaan saattaa jäädä pieniä määriä puutavaraa tai kuorijätettä, joka aiheuttaa ongelmia esimerkiksi pidettäessä tiealuetta puhtaan kasvillisuudesta. Maanteiden varsilla on lisäksi erityisiä puutavaran varastointiin tarkoitettuja alueita, joita joudutaan hoitamaan.

Tieliikennelain (267/1981) 27 ja 28 § sääntelevät pysäköintiä ja pysähtymistä mm. kuormausa varten tiealueella. Tieliikennelain uudistuksessa puutavaran kuormaukseen ei ole tulossa muutoksia.

Sopimusta, lupaa, ilmoitusta ja rekisteröintiä ohjauskeinoina käsitellään luvussa 5. Tiealueen toissijaisen käytön ohjauskeinoja arvioidaan luvussa 6, puutavaran varastoinnin osalta luvussa 6.3.

## 2.5 Julkisen kaupunkitilan mainoksia, johtoja ja muita rakennelmia koskevat määräykset kuntien rakennusjärjestyksissä

### 2.5.1 Läpikäyty aineisto ja menetelmä sekä läpikäynnin tavoitteet

Katsauksen tavoitteena on selvittää, onko rakennusjärjestyksissä sellaisia määräyksiä tai määräystyyppejä, joita voitaisiin sellaisinaan tai jatkojalostettuina hyödyntää myös ohjattaessa rakennelmien ja mainosten sijoittamista maantieteelle. Lisäksi rakennusjärjestysmääräykset on hyvä ottaa huomioon yhtenäisten käytäntöjen tavoittelemiseksi, sillä usein samat toimijat joutuvat sijoittamaan johtoja ja mainoksia sekä maantieteelle että kuntien katu- ja muille yleisille alueille.

Selvitykseen on käyty läpi Kuntaliiton opas rakennusjärjestyksen laatimiseen (2013) sekä 20 erityyppisen kunnan rakennusjärjestykset (Helsinki, Huitinen, Ii, Iisalmi, Joensuu, Jyväskylä, Kauhava, Kerava, Kittilä, Kouvola, Lohja, Loviisa, Pori, Riihimäki, Seinäjoki, Somero, Tampere, Turku, Vantaa ja Viitasaari). Kuntien valinnassa on tavoiteltu jonkintasoista kattavuutta kunnan koon ja sijainnin suhteen painottaen kuitenkin näytettä julkisen katutilan määrän ja merkittävyyden sekä maanteiden merkityksen suhteen. Rakennusjärjestyksistä on poimittu kohdat, jotka liittyvät yhdyskuntateknisten laitteiden ja mainosten sijoittamiseen. Koska kaikkien kuntien määräyskokoelmia ei ole käyty läpi eikä kyseessä ole otos, tarkastelulla ei ole tilastollista merkitystä. Tavoitteena on ollut lähinnä löytää erityyppisiä määräyksiä.

### 2.5.2 Rakennusjärjestyksen oikeudellisesta statuksesta

Maankäyttö- ja rakennuslain 14 §:n mukaan kunnilla on velvollisuus antaa rakennusjärjestyksellä paikallisista oloista johtuvia, suunnitelmallisen ja sopivan rakentamisen, kulttuuri- ja luonnonarvojen huomioon ottamisen sekä hyvän elinympäristön toteutumisen ja säilyttämisen kannalta tarpeellisia määräyksiä. Määräykset voivat koskea rakennuspaikkaa, rakennuksen kokoa ja sen sijoittumista, rakennuksen sopeutumista ympäristöön, rakentamistapaa, istutuksia, aitoja ja muita rakennelmia, rakennetun ympäristön hoitoa, vesihuollon järjestämistä, suunnittelutarvealueen määrittelemistä sekä muita niihin rinnastettavia paikallisia rakentamista koskevia seikkoja.

Käytännössä rakennusjärjestyksiä on ollut Suomen alueella jo 1700-luvulta asti ja vuosisatojen mittaan huomattavia asiakokonaisuuksia on siirretty niistä säänneltäväksi valtakunnallisella tasolla eri laeissa ja asetuksissa. Rakennusjärjestelmä on kuitenkin

kin luonteeltaan kunnallinen normisto ja normijärjestelmässä alemman tasoisena väistytvä. Sitä sovelletaan (MRL 14.4 §) vain, jollei oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa, asemakaavassa tai Suomen rakentamismääräyskokoelmassa ole asiasta toisin määrätty. Rakennusjärjestyksen määräyksillä voidaan kuitenkin ajatella sekä täsmennettävän maankäyttö- ja rakennuslain sääntelyä että rakennusjärjestyksen pitkien perinteiden vuoksi myös annettavan täydentävää sääntelyä sellaisistakin rakentamiseen ja rakennettuun ympäristöön liittyvistä asioista, joista ei ylemmällä tasolla ole olemassa sääntelyä. Rakennusjärjestys tulee kuitenkin ensisijaisesti sovellettavaksi lähinnä lupaharkintatilanteissa ja toissijaisesti silloin, kun kiinteistön omistaja velvoitetaan palauttamaan status quo, esimerkiksi poistamaan töhryt rakennuksen seinästä. Aktiivisen toimintavelvoitteen asettaminen rakennusjärjestyksellä ei ole mahdollista, mutta sillä voidaan määrätä, miten toimiminen on kiellettyä tai miten tulisi toimia, jos haluaa toimia.

Kuntaliiton ohjauksen rooli on pitkään ollut varsin merkittävä eivätkä kaikki rakennusjärjestyksiin sisältyvät määräykset tosiasiallisesti ole paikallisista oloista johtuvia. Määräyksissä on kuitenkin jonkin verran paikallista variaatiota. Erityisesti suuremmissa kaupungeissa rakennusjärjestykset saattavat olla kymmeniä sivuja pitkiä määräyskokoelmia ja sisältää yksityiskohtaistakin sääntelyä. Rakennusjärjestyksissä on tyypillisesti määräyksiä mainostoimenpiteiden luvan- tai ilmoituksenvaraisuudesta kunnan eri alueilla sekä määräyksiä mainosten enimmäiskoosta ja sijoittamisesta. Rakennelmien ja johtojen sijoittamista julkiseen kaupunkitilaan ohjataan lähinnä keskusta-alueilla. Lisäksi muistutetaan rakentajan velvollisuudesta selvittää johtojen sijainti.

## 2.5.3 Mainosten sijoittelu ja lupamenettely rakennusjärjestyksissä

### Luvanvaraisuus ja lupamenettely

Lähtökohtaisesti kaikki rakentaminen on jonkinlaisen lupamenettelyn piirissä, ellei sitä ole erikseen vapautettu siitä. Maankäyttö- ja rakennuslain 126 a §:n mukaan muun kuin maantielain 52 §:ssä säädetyn rakennelman, tekstin tai kuvan asettaminen ulkosalle mainos- tai muussa kaupallisessa tarkoituksessa taikka ikkunaa peittävän mainoksen pysyvä tai pitkäaikainen asettaminen (ns. mainostoimenpide) vaatii toimenpideluvan, ellei kunta ole 126 a §:n 3 momentin nojalla rakennusjärjestyksessään määrännyt, ettei lupaa tarvita ja edellyttäen, että mainostoimenpidettä voidaan pitää vähäisenä. Osassa kunnissa toimenpideluvan sijasta edellytetään vain ilmoituksen tekemistä maankäyttö- ja rakennuslain 129 §:n mukaisesti. Vaikka kunta olisikin päättänyt rakennusjärjestyksessään vapauttaa esimerkiksi mainostoimenpiteet luvanvaraisuudesta ja jättää ne ilmoituksenvaraisiksi, mainostoimenpiteen lupakäsittely on kuitenkin

tarpeen, jos naapurin oikeusturvan tai yleisen edun (esim. ympäristönsuojelun tai maankäytön ohjauksen) toteuttaminen sitä vaatii.

Mainostoimenpiteet on monissa kunnissa ainakin haja-asutusalueella vapautettu toimenpideluvan hakuvelvollisuudesta, mutta paikoin linja on hyvinkin pidättyvä. Vaihtelulle ei ole yhtä selvää syytä, mutta usein maaseutumaisemmassa ympäristössä mainoslaitteita ei ilmeisesti koeta yhtä häiritsevinä, mihin voi olla elinkeinopoliittisiakin syitä.

Mm. Iissä, Kittilässä ja Loviisassa mainoslaitte vaatii toimenpideluvan vain kaava-alueilla, muualla mainostaminen on vapaata, ellei yleinen etu tai naapurien oikeusturva lupamenettelyä vaadi. Viitasaarella edellytetään toimenpidelupaa edellytetään lisäksi myös ranta-asemakaava- ja suunnittelutarvealueilla. Iisalmessa taas mainostoimenpiteet ovat koko kunnan alueella ilmoituksenvaraisia. Toisaalta esimerkiksi Huittisissa edellytetään aina toimenpidelupaa.

Lisäksi mainoslaitteen sijoittamista on saatettu rajoittaa alueellisesti myös muilla perusteilla, esimerkiksi sijoituspaikan herkkyyden perusteella. Jyväskylässä ilmoituskynnyksen katsotaan ylittyvän, jos mainos vaikuttaa merkittävästi kaupunki- tai maisemakuvaan, Turussa taas pitää hakea toimenpidelupa, jos toimenpide kohdistuu kaavan tai lain perusteella suojeltuun tai kulttuurihistoriallisesti tai rakennustaiteellisesti arvokkaaseen rakennukseen.

Lupa- tai ilmoituskynnyksen suhteen mainostoimenpiteitä luokitellaan eri kunnissa eri perustein vähäpätöisiin ja valvontaa vaativiin; perusteita ovat esimerkiksi mainoksen koko, mainoksen pitoaika ja mainoksen valaistus.

Jyväskylässä ilmoituskynnys ylittyy, jos mainos on suurempi kuin 0,5 m<sup>2</sup>. Porissa taas ilmoitustakaan ei tarvitse tehdä, jos mainoslaitte on alle 0,6 x 0,6 m tai se korvaa vanhan saman kokoisen mainoslaitteen. Joensuussa on porrastus sekä alueellisesti että koon mukaan: pysyvät yli 1,2 x 1,2 m mainokset vaativat ilmoituksen tekemisen koko kunnan alueella, mutta 0,6 x 0,6 m:ä suuremmat mainokset vain asemakaava-alueella. Turussa taas toimenpidelupa tarvitaan vain sellaisille sähköisille mainoksille, joissa on liikkuva ja vaihtuva tila ja toisaalta valomainoksille keskustan vanhoissa kaupunginosissa.

Lupakynnyksessä on paikoin otettu myös huomioon mainoksen pitoaika, esimerkiksi Keravan rakennusjärjestyksessä katsotaan, että tilapäinen mainoslaitte voidaan asentaa enintään kahdeksi viikoksi ilman toimenpideluvan tarvetta. Tilapäisyys liittyy myös irrallisiin kadulle asetettaviin mainoksiin (ns. ständit), jotka monissa kunnissa on poistettava kadulta liikkeen sulkeutuessa.

Erilainen ratkaisu on Vantaan rakennusjärjestyksen 37 §, jonka mukaan toimenpidelupaa ei vaadita, jos esim. mainoslaite sijoitetaan yleisessä käytössä olevalle valtion tai kunnan omistamalle maa-alueelle. Määräyksen mukaan kadulla, puistossa, torilla tai muulla yksityisellä alueella tehtävään kauppaan liittyvät rakennelmat tai siirrettävät rakennukset ”luvitaa” yksityisoikeudellisin sopimuksin kuntatekniikan keskus saatuaan rakennusvalvonnalta lausunnon toimenpiteen rakennusluvanvaraisuudesta. Järjestely ainakin vapauttaa kaupungin itsensä luvanhankkimisesta erilaisille kylteille sekä siirtää monenlaiset toimet yksityisoikeudellisen sopimisen piiriin.

Käytännössä siis kunnat säätelevät rakennusjärjestyksillään mainontaa muualla kuin maanteiden varsilla 126 a §:n 1 momentin 8 kohdan sisältämän rajauksen mukaisesti; kohdassa maantielain 52 §:n mukaiset mainokset rajataan ulos toimenpideluvan hankkimisvelvollisuudesta<sup>12</sup>. Jossain määrin kylttien sijoittamismahdollisuus myös yksityisteiden varteen on unohtunut, sillä esimerkiksi Kouvolan rakennusjärjestyksen kohdassa 3.11 todetaan vain, että asemakaava-alueen ulkopuolella ja asemakaavan LT-alueilla mainoslaitteiden lupakäsittelystä vastaa tiehallinto. Ymmärrettävästi merkittävä osa mainoksista sijoitetaan pääkatujen varsille ja keskustoihin ainakin osaksi kuntien omistamille alueille. Jossain määrin rakennusjärjestyksistäkin tulee sellainen tuntuma, että kunnilla voi joissain tilanteissa sekoittua toimenpideluvan myöntäminen mainokselle esimerkiksi esteettisyyden ja turvallisuuden kannalta ja toisaalta suostumuksen antaminen kaupungin omistaman tai hallitseman alueen käyttöön mainoksen sijoituspaikkana. Luvituksen lisäksi rakennusjärjestykset asettavat mainoslaitteille monia kriteerejä mm. sijainnin, ulkonäön ja kunnan suhteen.

## Etäisyydet ja haitattomuus

Kuntaliiton ohjeessa annetaan esimerkkimääräys rakennukseen kiinnitettävistä myynti-, tiedotus- ja mainoslaitteista, jossa kehoitetaan antamaan mittoja, joiden verran kyltti saa ulottua katualueelle tai yleiselle alueelle ja jossa määritellään pienin mahdollinen vapaa alikulkukorkeus kyltille. Etäisyyksissä on mitä ilmeisimmin pyritty huomioidaan koneellinen kadun ja jalkakäytävän kunnossapito.

Helsingissä rakennuksen kiinnitettävä mainoslaite saa ulota seinästä enintään 0,8 m ja alikulkukorkeuden tulee olla vähintään 2,5 metriä, Huittisissa ulkonema

---

12 Maankäyttö- ja rakennuslain 126 a § tulisi saattaa ajan tasalle maantielakiin vuonna 2016 tehtyjen muutosten johdosta. Nykyinen oikeustila mahdollistaa, että kunta voi vaatia toimenpidelupaa sellaisilta mainoksilta (esim. tilamyyntikyltit), jotka eivät enää ole maantielain 52 a §:n perusteella luvan- tai ilmoituksen varaisia. Tämä ei todennäköisesti ole ollut lainsäätäjän tarkoitus. Maankäyttö- ja rakennuslain 126 a §:ssä tulisi siis vapauttaa sekä maantielain 52 §:n että 52 a §:n mukaiset mainokset toimenpideluvan tarpeesta.

on enintään 1,0 m ja kadun pinnan ja rakenteen alapinnan väliin on jätävä vähintään 4 metriä vapaata tilaa. Iissä taas alikulkukorkeuden tulee olla jalkakäytävän kohdalla 3,5 metriä ja ajoradan (+0,5 m molemmille puolille) kohdalla 4,6 metriä. Keravalla vastaavat korkeudet ovat 2,8 m ja 5,2 m. Loviisassa sallitaan peräti 1,2 m ulkonema. Porissa (sekä Riihimäessä ja Seinäjoella) taas on mahdollista myös tehdä pystysuuntaisia 0,2 (0,15) m leveitä kylttejä, joka eivät ole alta kuljettavissa.

Lisäksi etäisyysmääräyksiä annetaan yleisesti kaiken rakentamisen ja rakennelmien sijoittamisesta suhteessa naapurin rajaan. Mallimääräyksenä annetaan mm. että kiinteät rakennelmat tai laitteet on sijoitettava vähintään rakennelman tai laitteen korkeuden osoittaman mitan etäisyydelle naapurin rajasta ja että tämän lisäksi etäisyydellä olisi jokin minimimitta. Toisin kuin Liikenneviraston määräyksissä, kuntien rakennusjärjestyksissä ei ole otettu kantaa mainoksen sijoittamispaikkaan kadun pituussuunnassa; esimerkiksi mainoksen sijainnista suhteessa liittymään ei ole erikseen määrätty, vaikka toki asia huomioitaneen.

Lisäksi mallimääräyksessä ja useiden kuntien määräyksissä todetaan, ettei mainoslaitte saa haitata julkisen kaupunkitilan käyttöä eikä muodostaa liikuntaestettä. Ylipääntään julkiseen tilaan sijoitettavat rakennelmat eivät mallimääräyksen mukaan saa estää liikkumista ja toimimista. Huittisissa onkin määrätty tarkemmin, ettei mainoslaitteen ulkonemasta saa aiheutua haittaa paitsi yleisen alueen käytölle, myös sen kunnossapidolle. Turun rakennusjärjestyksessä taas määrätään (ehkä tarpeettomasti), ettei mainoslaitte saa estää rakennuksen osoitetietojen näkyvyyttä.

## Mainoslaitteiden siisteys ja kunnossapito

Etäisyyksien lisäksi huomiota on kiinnitetty laitteen siisteyteen ja kuntoon. Mallimääräyksissä todetaan, että julkiseen kaupunkitilaan kiinnitettävät laitteet on pidettävä kunnossa ja rikkiäiset on joko korjattava tai poistettava välittömästi. Lisäksi on todettu, että laitteet on kiinnitettävä tukevasti. Sinänsä rakennettu ympäristö tulee muutenkin pitää kunnossa maankäyttö- ja rakennuslain nojalla ja mainoslaitteen hylkääminen voidaan ainakin pitkittyessään tulkita myös rangaistavaksi roskaamiseksi. Joidenkin kuntien määräyksissä on lisäksi erillisiä määräyksiä irrallisista mainoslaitteista ja jopa ulkotulien sijoittamisesta katu- tai jalankulkualueelle (mm. Jyväskylä ja Kerava). Maantielain 52 § edellyttää maantienvarsimainokselta, ettei se vaaranna liikenneturvallisuutta eikä haittaa tienpitoa; rikkiäisen mainoksen poistamista tai korjaamista ei laissa suoraan edellytetä, mutta toki se voidaan usein kokea esim. kunnossapitotöitä haittaavana.



## Estetiikka ja valoteho

Mallimääräyksen mukaan mainoslaitteen muodon, värityksen ja rakenteen on myös sovelluttava rakennukseen ja ympäristöön. Julkiseen kaupunkitilaan sijoitettavien rakennelmien koon, rakenteen ja ulkoasun on myös oltava kaupunkikuvaan tai maisemakuvaan sopivia. Lisäksi on annettu mallimääräys, jonka mukaan työmaa-aitausten käyttämisestä mainostilana tulee sopia rakennusvalvontaviranomaisen kanssa. Maantielain 52 § edellyttää vastaavasti, että maantienvarsi-ilmoitus on laadittava ja sijoitettava siten, että se sopeutuu mahdollisimman hyvin ympäristöön. Käytännössä kyse on samasta asiasta, joskin ympäristöön sopivuus on aina varsin subjektiivinen asia. Lisäksi mainoksille on tyypillistä, että ne pikemminkin tavoitteellaan näkyvyyttä ja erottumista ympäristöstä.

Estetiikka on myös voitu sitoa alueeseen. Helsingin rakennusjärjestyksen 37 §:ssä todetaan erityisesti, että julkisen kaupunkitilan rakennelmat on suunniteltava ja rakennettava kunkin alueen kaupunkikuvaan sopivaksi. Turussa tietynlaiset mainokset on kielletty vanhoissa keskustakaupunginosissa, Loviisassa taas valaistujen mainoslaitteiden asentaminen on kiellettyä vanhakaupungin alueelle.

Mainoksen valoteho voi olla paitsi estetiikkakysymys, myös liikenneturvallisuuskysymys. Jyväskylän ja Tampereen rakennusjärjestyksessä määritellään, että mainosvalolaitteen tuottaman valon määrän ja laitteen pintakirkkauden tulee olla oikeassa suhteessa muihin alueen mainoksiin ja ympäristöön. Jyväskylässä liian kirkas tai huomiota herättävä valomainos ei ole sallittu, varsinkaan tie- ja katualueilla, ja valoa heijastavat mainoslaitteet on kokonaan kielletty. Keravalla taas todetaan, että tienvarsimainos on liikenneturvallisuuden kannalta vaarallinen, jos huomio kiinnittyy pois tiestä ja liikennenympäristöstä tai mainos on huomiota herättävän suuri, erikoisen muotoinen tai sisällöltään poikkeava. Seinäjoella mainoslaitte ei saa olla liikennettä, liikenteen ohjausta, katuvalaistusta eikä muutoinkaan häiritsevää.

### 2.5.4 Johtojen sijoittaminen katualueille ja muille julkisille alueille rakennusjärjestyksissä

#### Sijoittamislupa- tai sopimusmenettely kunnissa

Monissa kunnissa, joskaan ei läheskään kaikissa, rakennusjärjestyksessä on myös mainittu velvollisuudesta hakea lupa johtojen sijoittamiseen julkisille alueille, hankkia siihen kunnan suostumus tai tehdä tästä sopimus kunnan kanssa.

Helsingin rakennusjärjestyksen 46 §:n mukaan kaivaminen ja louhiminen yleisellä katu- ja liikennealueella edellyttää maanomistajan (rakennusviraston) suostumusta. Myös Keravalla ja Lohjalla on vastaava määräys, joskin kaivamiseen ja sijoittamiseen vaaditaan vain maanomistajan tai haltijan suostumus omistajaa yksilöimättä. Kaikki yleiset alueet eivät välttämättä olekaan kunnan omistuksessa. Toisena vaihtoehtona näissä kunnissa mainitaan maankäyttö- ja rakennuslain mukainen sijoittamislupa, jonka kunta voi myöntää, jos maanomistajan kanssa ei päästä sopimukseen. Jyväskylän rakennusjärjestyksessä vastaavassa kohdassa viitataan lisäksi johtojen sijoittamista ohjaavaan maankäyttö- ja rakennuslain 161 §:ään ja telekaapeleiden osalta tietoyhteiskuntakaaren 28 lukuun sekä todetaan, että sijoittamisluvista vastaa kaupunkirakenteen toimialan liikenne ja viheralueiden palvelualue ja että yleisten alueiden käytöstä peritään taksan mukaista korvausta. Vantaan rakennusjärjestyksessä (46 §) tätä lupaa kutsutaan pykälän otsikossa kaivuluvaksi, mutta tekstissä todetaan, että kaivamisesta tai louhimisesta kunnan hallitsemalla yleisellä alueella on tehtävä vain kaivu ilmoitus kuntatekniikan keskuksen.

On osin harhaanjohtavaa kutsua sopimusta kunnan maan käyttämisestä kaapelin tms. sijoittamiseen luvaksi, koska kysymys ei ole hallinnollisesta luvasta, jolla myönnettäisiin jollekin taholle esimerkiksi oikeuksia ja etuja, vaan sopimusrasitteeseen rinnastuvasta sopimuksesta käyttää yhden maanomistajan maata toisen hyväksi. Ero ilmenee jollakin tavoin esimerkiksi Lohjan rakennusjärjestyksen 39 §:ssä, jossa todetaan, että julkiseen kaupunkitilaan sijoitettaville laitteille on saatava teknisen toimen lupa ja että rakennusvalvonta harkitsee (lisäksi) toimenpideluvan tarpeen tapauskohtaisesti.

Menettelyjen suhteen useissa tapauksissa edellytetään, että luvan hakija toimittaa lupaviranomaiselle riittävän selvityksen. Jonkinlainen poikkeus tästä on Turun rakennusjärjestys, jonka 40 §:n mukaan katualuetta rakennustyömaan tarpeisiin käytettäessä paikalla suoritetaan tarvittaessa ennen luvan myöntämistä katselmus, johon osallistuu rakennusvalvonnan, poliisin ja kiinteistötoimialan edustaja ja jossa määritellään liikenteen sujuvuuden edellyttämät lupaehdot. Käytännössä toki vastaavia katselmuksia saatetaan muuallakin pitää, mutta niistä ei ole erillistä mainintaa. Tämä katselmus rinnastuu tieviranomaisen käytännössä eniten esikatselmukseen. Vantaan rakennusjärjestyksen 46 § taas velvoittaa kaivajan tilaamaan mittausosaston maanalaisten johtojen sijaintitietopalvelusta paikalla olevien kaapelien, johtojen ja putkien näytöt sekä tiedot luonnonsuojelukohteista ja muinaismuistoista.

Tähän lupaan tai sopimukseen voidaan sisällyttää erilaisia ehtoja. Ehtoja tai rajoituksia johtojen sijoittamiseen voidaan asettaa suoraan rakennusjärjestyksessäkin. Esimerkiksi lissä lupahakemukseen on liitettävä suunnitelma kaivutyön suorittamisesta, kuten työmaa-alueen merkitsemisestä ja mahdollisesta aitaamisesta, ajoneuvo- ja ja-

lankulkuliikenteen järjestämisestä, melu- ja pölyhaittojen rajoittamisesta sekä mahdollisesti pilaantuneiden maiden käsittelystä ja alueen pikaisesta kuntoon saattamisesta. Keravan rakennusjärjestyksessä muistutetaan, että alue on työn jälkeen siistittävä ja saatettava vähintään entiseen kuntoonsa. Vantaalla taas edellytetään, että pohjaveden pinnan yläpuolelle jätetään riittävä suojakerros ja että täyttöjä tehtäessä tulee käyttää laadultaan soveltuvia kiviperäisiä maa-aineksia. Sinänsä ehtoja voidaan kyllä sisällyttää sekä lupiin että sopimuksiin. Helsingin rakennusjärjestyksen 37 § vaatii, että jakokaapit ja muut vastaavat tekniset laitteet on kerrostaloalueilla sijoitettava rakennuksiin. Jollei näin kuitenkaan voida menetellä ilman kohtuuttomia vaikeuksia, ne voidaan sijoittaa myös katu- tai muulle yleiselle alueelle, jos rakennusviraston katu- ja puisto-osasto sen hyväksyy. Vastaaventyyppejä määräyksiä on myös muissa kunnissa. Tampereen rakennusjärjestyksen 53 § taas edellyttää poikkeuksellisesti, että maan alle sijoitettavat sähkö-, tele-, ohjaus- yms. kaapelit tulee asettaa suojaputkiin.

Yksi keskeinen, tulevaisuudessa yhä tärkeämmäksi tuleva lupa- tai sopimusehto on johtotiedon toimittaminen ja tallentaminen. Kaikissa kunnissa sitä ei kuitenkaan ole rakennusjärjestyksen tasolla huomioida, vaikka johtojen sijoitussopimukseen tai lupaehdoin siinä saatetaan ehtoja ottaakin.

Tampereen rakennusjärjestyksen 52 §:n mukaan katualueelle sijoitettujen johtojen omistajan tai haltijan tulee toimittaa kadunpitäjälle tarpeelliset sijaintitiedot johdoista, laitteista ja rakennelmista kadunpidon järjestämiseksi. Vastaavan sisältöisiä määräyksiä on muissakin kunnissa. Iin rakennusjärjestyksen määräyksen mukaan yleiselle alueelle jäävistä rakenteista, laitteista, johdoista ja kaapeleista on toimitettava tarkepiirustukset kunnan asianomaiselle viranomaiselle. Jyväskylän ja Kouvolan rakennusjärjestyksissä taas todetaan, että yleiselle alueelle jäävistä rakenteista, laitteista, johdoista ja kaapeleista on toimitettava tarkepiirustukset alueen haltijalle 2 viikon kuluessa työn päättymisestä. Someron rakennusjärjestyksessä todetaan, että kadunpidon järjestämiseksi asianomaisten johtojen, laitteiden ja rakennelmien omistajan tai haltijan tulee toimittaa kadunpitäjälle tai antaa kadunpitäjän käyttöön tarpeelliset sijaintitiedot katualueelle tai muulle yleiselle alueelle sijoitetuista tai sijoitettavista johdoista, laitteista ja rakennelmista.

Tällainen järjestely, jossa voidaan haluttaessa vain antaa kunnalle oikeus tietojärjestelmään saattaa olla tiedon toimittamisen kannalta joustavampi.

## Yleinen tai yksityinen alue työmaa-alueena

Myös katumaan tai muun yleisen alueen käyttäminen työmaa-alueena on monissa kunnissa maksullista. Esimerkiksi Riihimäen rakennusjärjestys määrää, että rakenta-

jalle voidaan hakemuksesta myöntää määräajaksi oikeus käyttää yleistä aluetta työmaata tai sen huoltotiloja varten ja että hakemukseen tulee sisällyttää tarvittavat suunnitelmat alueen aitaamisesta ja liikenteen järjestämisestä. Vastaavia määräyksiä on muissakin kaupunkimaisissa kunnissa. Rakentajan oikeusturvan kannalta voidaan kritisoida esimerkiksi Loviisan rakennusjärjestyksen määräystä, jonka mukaan tällainen alueen käyttöluva voidaan tarvittaessa peruuttaa tai sen ehtoja voidaan muuttaa. Ainakaan kovin huomattavat muutokset eivät liene mahdollisia ilman painavia syitä. Porin rakennusjärjestyksessä taas todetaan, että katualueelle varastointi on kiellettyä, ellei asiasta ole tehty sopimusta kaupungin kanssa. Tosiasiallisesti saattaisi olla aiheellista myös muissa kunnissa kutsua näitä maksullisia lupia kaupungin kanssa tehtäviksi sopimuksiksi. Tampereen rakennusjärjestys edellyttää lisäksi, että jos katualueen valaistusta joudutaan tilapäisesti poistamaan käytöstä työmaan takia, rakentajan on järjestettävä korvaavat tilapäiset valolaitteet, ellei kyse ole keskikesän ajasta.

Myös rakennusjärjestyksissä muistutetaan siitä, että rakentajan tulee selvittää työmaan alueella olevat johdot ja huomioida ne suunnittelun ja kaivuun yhteydessä. Kittilän rakennusjärjestyksessä (21 §) peräti muistutetaan siitä, että rakentaja on vastuussa näiden laitteiden varjelemisesta vahingoilta ja mahdollisten vahinkojen korjaamisesta. Tampereen rakennusjärjestyksessä on taas erityinen määräys siitä, että jos tontille liittymää tehtäessä joudutaan poistamaan tai siirtämään kadun teknisiä laitteita (valaisinpylväät, jakokaapit jne.), kuuluu niiden korvausvelvollisuus tontin omistajalle tai haltijalle. Määräys on siltä osin epätarkka, että kadun tekniset laitteet voidaan tulkita joko suppeasti varsinaiseen kadunpitoon kuuluvina laitteina (esim. valaistus) tai kaikkena katualueella olevana infrana (vesiputket, verkkojohdot).

Tampereen rakennusjärjestys tuntee lisäksi erillisen katuluvan, joka tarkoittaa kadulla tai muulla yleisellä alueella tehtävään työhön haettavaa katutilavalvontaviranomaisen myöntämää lupaa, joka voi sisältää erityisiä lupaehtoja. Tämä rinnastunee maanteillä käytettyyn työlupaan.

Erilaisten lupien myöntäminen on myös kuntien tulonlähteitä, mikä joistakin rakennusjärjestyksistä kuultaa läpi. Esimerkiksi Kouvolassa katu- ja muulle yleiselle alueelle ei saa sijoittaa mainoslaitteita tai kalusteita ilman Kouvolan kaupungilta etukäteen hankittavaa lupaa. Rakennusjärjestyksessä muistutetaan lisäksi, että luvansaajan on suoritettava hyväksytyin taksan mukainen maksu kaupungille. Perustuslain 80 §:n laillisuusperiaatteesta johtuen rakennusjärjestyksellä ei ole mahdollista luoda uusia lupajärjestelmiä. Tässä mielessä katualueiden erilaiseen käyttöön myönnettävät oikeusjärjestelmälle tuntemattomat lupatyypit ovat tosiasiaassa kaupungin kanssa alueen käytöstä tehtäviä sopimuksia.

## 3 Selvitys eräiden muiden maiden lainsäädännöstä

### 3.1 Ruotsi

#### 3.1.1 Yleistä

Ruotsissa maantieasioista säädetään yleisiä teitä koskevassa tielaissa (Väglag 1971:948). Laki ei nimestään huolimatta koske yksityisteitä eikä katuja, joten sääntelyratkaisu on varsin samantyyppinen kuin Suomessa. Yleisten teiden tienpitäjä on pääasiassa valtio (5 §) ja liikennevirasto (Trafikverket) hoitaa valtion teiden tienpidon ja valvoo kuntien tienpitoa (6 §). Käytännössä liikennevirastolla on alueellisia elimiä, jotka katsotaan tienpitoviranomaisiksi.

Tienpitäjä saa tieoikeuden tiealueeseen tiesuunnitelmalla, kirjallisella sopimuksella tai kun yksityistie otetaan yleiseksi tieksi (30–31 §). Tienpitäjä saa käyttää aluetta tieoikeuden kestoajan ja hyödyntää esimerkiksi alueen maa-aineksia. Tieoikeus päättyy, kun tie lakkautetaan, jolloin tienpitäjällä on velvollisuus kunnostaa alue 32 §:n mukaisesti.

Rata-asioita säädellään laissa rautatien rakentamisesta (Lag om byggande av järnväg, 1995:1649). Rautatie syntyy samoin rautatiesuunnitelmalla (järnvägsplan, BJL 2 luku) ja toiminnan loputtua rautatien laitteet on poistettava (samoin 1:8). Liikennevirasto hyväksyy suunnitelman yhteistoiminnassa lääninhallitusten kanssa, jos yhteisymmärrystä ei saavuteta, asia siirtyy hallituksen päätettäväksi (BJL 2:15). Suunnitelman sisällöstä on säädetty tarkemmin asetuksella (Förordning om byggande av järnväg, 2012:708). Lunastus toimitetaan BJL 4 luvun mukaisesti. Valitustie on pääasiassa hallitus (BJL 5 luku).

Rautateiden käyttöä ohjaa Järnvägslag (2004:519). Laki sisältää mm. säännöksiä eri yhtiöiden mahdollisuuksista käyttää rataverkkoa ja tämän koordinoimisesta rautatienpitäjän näkökulmasta, kilpailuneutraliteetista, radan ylläpidosta ja muista vastaavista asioista. Lailla ohjataan kyllä raitinfran käyttöä, mutta vain rautatieliikenteen kannalta, ei alueelle sijoitettavien johtojen kannalta.

Ruotsissa niin maantie- kuin rautatiealueen käyttämiseen rakennelmien sijoittamiseksi tarvitaan aina maakaaren (jordabalken 1970:994) mukainen rasitesopimus tie- tai rata-alueen käytöstä. Sopimus tehdään Trafikverketin ja rakennelman sijoittajan välillä;

lisäksi osalla rautateistä on erillinen omistaja. Sopimuksissa käytetään tyypillisesti vakioehtoja ja sopimuksen teosta ja aiheutuvat haitasta tienpidolle peritään maksu. Maantiealueella pelkkä rasitesopimus ei kuitenkaan riitä, vaan lisäksi Ruotsissa maantien alueella toimimiseen edellytetään tielain mukaista lupaa. Rata-asioissa vastaavaa lupamenettelyä ei ole, jolloin toiminta on pääasiassa sopimuksenvaraista. Lisäksi maantien lähimaastossa toimivaltainen viranomainen eri asioissa, esimerkiksi mainoskylttien sijoittamisessa, on usein muu kuin tieviranomainen: asemakaava-alueella kunta ja muualla lääninhallitus.

Rautatiealueiden rasitesopimusta (risteämissopimus) voi hakea kirjeitse tai sähköpostitse. Kustakin rautatien risteämiskohdasta tulee tehdä erillinen hakemus. Maantiealueen rasitesopimuksia ja tiealueen käyttö lupa-anomuksia voi tehdä paperilomakkeella tai sähköisessä järjestelmässä (<https://e-tjanster-ka.trafikverket.se/ledningsarenden/>). Vägverket on laatinut 28-sivuisen opasjulkaisun Ledningsarbeten inom vägområdet (2005), jossa käsitellään erilaisten johtojen sijoittamista tiealueelle, jossa ohjeistetaan luvan hakemista ja jossa kuvataan eri johtotyyppien sijoittamisvaatimukset.

### 3.1.2 Ruotsin rasitesäätelystä

Ruotsissa voidaan perustaa maakaaren mukaisia sopimusrasitteita (JB 7 ja 14 luku), viranomaisen päätöksellä (yleensä kiinteistötoimituksessa) viranomaisrasitteita kiinteistönmuodostamislain (FBL) mukaisesti, joidenkin kiinteistöjen yhteisrasitteita yhteisistä laitoksista annetun lain (anläggningslagen) mukaisesti sekä lisäksi myöskin yleensä maanmittaustoimituksessa perustettavia eräitä yleishyödyllisiä johto-oikeuksia johto-oikeuslain (ledningsrättslagen) perusteella.

Sopimusrasitteen tulee pysyväisluonteisesti edistää hallitsevan kiinteistön tarkoituksenmukaista maankäyttöä (JB 14:1). Rasitesopimuksen tulee olla kirjallinen. Sopimusrasite on kirjaamiskelpoinen ja kirjattuna pääsääntöisesti sitoo uutta omistajaa. Tavanomaiset sopimusrasitteet ovat tyypiltään samankaltaisia kuin meillä rakennusrasitteet. Sopimusrasitteen ei tarvitse olla määräaikainen.

Erityyppisten yleishyödyllisten johtojen, kuten voimajohtolinjojen, vesi- ja viemärijohtojen sekä esimerkiksi radiomastojen tarpeisiin tarvittavat alueet voidaan saada käyttöön perustamalla kiinteistötoimituksessa johto-oikeuslain (ledningsrättslagen) mukainen johto-oikeus. Johto-oikeus on pysyvä. Se annetaan normaalisti juridiselle henkilölle, mutta se voidaan perustaa myös kiinteistön hyväksi. Johto-oikeudet rekisteröidään kiinteistörekisteriin.

### 3.1.3 Rasitesopimukset maantiealueella ja rautateillä

Trafikverket on laatinut muutamia erilaisia vakiosopimus pohjia, joiden vaihtelevat johdon tyyppien mukaan, koska niitä koskevat säännöksetkin vaihtelevat. Maantiealueen käyttöön mallisopimukset ovat ABEL 07 (vahvavirtajohdot), ABRÖR 08 (putket), ABSF (heikkovirtajohdot ja kuidut) ja ABAVA 11 (vesi, jätevesi, hulevesi).

Mallisopimuksen mukaan kyseessä on rasitesopimus (servitutsavtal) johdonomistajan eduksi valtion omistamalla kiinteistöllä. Sopimuksessa muistutetaan, ettei korvaa tielain mukaista lupaa. Sopimuksessa luovutetaan käyttöoikeus tiettyyn osaan kiinteistöä, jonka leveys määritellään metreinä ja oletetaan, että sijoitettava johto on sen keskellä. Johtoa saa kunnossapitää ja uusia ja oikeuden saa luovuttaa edelleen ja kirjata. Lisäksi sopimuksessa mainitaan muut käyttöoikeudet joita alueella tiedetään olevan. Lisäksi viitataan noudatettaviin teknisiin ohjeisiin. Siirtokustannusten osalta viitataan yleisiin ehtoihin.

Sopimusmalleissa sovitaan myös osapuolten vastuista ja vahingonkorvauksista, johtojen siirrosta sekä tienpitäjälle lisääntyneiden huolto- ja kunnossapitokustannusten vuoksi maksettavasta korvauksesta. Esimerkiksi ABEL 07 mukaan vahvavirtajohdon sijoittamisessa on kaksi hintaryhmää sen mukaan, miten kaukana ajoradasta johto on. Jos johto on ojan vastapenkassa tai enintään 2,5 metriä ajoradan reunasta, lisääntyneistä kustannuksista perittävä kertakorvaus on 6,21 kruunua johtometriltä, muuten 14,93 kruunua metriltä. Alempi taksa peritään myös silloin, kun johto rakennetaan uuden tien rakentamisen yhteydessä tai kun kyseessä on vanha tie, jolla ei ole selvää ojan pohjalinjaa. Johdon kiinnittäminen siltaan maksaa 5000 kr + 100 kr / metri jokaiselta alkavalta metriltä 15 metrin jälkeen. Sopimus tehdään niin maakaapeleista kuin ilmajohdoistakin. Eri toimijoiden yhteisesti sijoittamista johdoista laaditaan erillinen sopimus kunkin johdonomistajan kanssa. Yhteinen sijoitettavista johdoista maksettava korvaus laskutetaan siltä johdonomistajalta, joka on aloittanut prosessin. Poikittainen maantien ylittäminen tai alittaminen on maksutonta, samoin johdon sijoittaminen pyörätiehen, jalkakäytävään tai päällystetylle alueelle. Hinnat päivitetään vuosittain indeksin mukaisesti.

Myös rautatiealueilla tehdään sopimus Trafikverketin kanssa. Sopimusta kutsutaan risteämissopimukseksi (mark- och ledningskorsningsavtal). Jos rautatiealue on jonkun muun kuin Trafikverketin kanssa, myös tämän kanssa pitää tehdä sopimus kiinteistön käyttämisestä. Trafikverket perii risteämissopimuksen tekemisestä sopimuksen tekemisen omakustannusta vastaavan maksun (mm. kaapelit 11 800 kr, putket 18 500 kr, muuntamot 5 000 kr). Pitkittäissuuntaisten johtojen sijoittaminen maksaa 1 000 kr + 5 kr / metri). Rautatiealueella yhteissijoitustilanteessa molemmilta johdonomistajilta peritään maksu sopimuksen tekemisestä.

### 3.1.4 Tielain yleiset säännökset

Tielain 54 §:n mukaan 43–48 §:ien mukaisissa luvissa annettavat lupamääräykset saavat lisäksi koskea ihmisten terveydelle ja ympäristölle aiheutuvan vahingon tai haitan rajoittamista tai ehkäisemistä.

Tienpitoviranomaisen päätöksistä valitetaan lääninhallitukseen (73 §) ja lääninhallituksen päätöksistä yleiseen hallinto-oikeuteen (74 §). Kamarioikeuteen vaaditaan valituslupa.

Tielain 71 §:n mukaan rangaistus 43–48 §:ien sijoittamiskiellon tahallisesta tai tuottamuksellisesta rikkomisesta tai lupamääräyksen noudattamatta jättämisestä on sakkoo tai enintään 6 kk vankeutta.

### 3.1.5 Johtojen ja rakennelmien sijoittaminen ja kaivutyöt tiealueella

Ruotsin tielain 43 §:n mukaan tiealueelle (inom ett vägområde) ei saa ilman tienpitoviranomaisen lupaa sijoittaa rakennuksia tai muita laitoksia eikä laajentaa olemassa olevia rakennuksia tai tehdä muita liikenneturvallisuuteen haitallisesti vaikuttavia tai tienpitoa hankaloittavia toimia. Luvan yhteydessä tienpitoviranomainen antaa tarvittavat määräykset. Lupa on koska tahansa peruutettavissa ja tienpitoviranomaisella on oikeus ennallistaa tilanne, jos lupa perutaan tai jos kyse on luvatta tehdystä toimesta.

Tiealueelle ei tielain 44 §:n mukaan saa ilman tienpitoviranomaisen lupaa sijoittaa sähkö-, vesi- tai muita johtoja eikä ilman lupaa saa myöskään tehdä jo olemassa olevaan johtoon liittyvää työtä. Tienpitoviranomaisella on oikeus liittää lupaan tienpidon kannata tarpeellisia määräyksiä. Lupa ei tarvita, jos lupa on myönnetty jonkin muun säädöksen mukaisesti ja työstä on tehty ilmoitus tienpitoviranomaiselle.

Lupavaatimus ei koske kiireellisiä johtojen korjauksia, mutta tienpitoviranomaista pitää informoida näistä kuitenkin mahdollisimman pian. Jos lupaa haetaan yleiseen sähköiseen viestintäverkkoon kuuluvalla johdolle, on tienpitoviranomaisen ratkaistava asia neljässä kuukaudessa hakemuksen saapumisesta, ellei pitempi aika ole välttämätön asian laajuuden tai muiden erityisten olosuhteiden vuoksi.



### 3.1.6 Rakennuksen ja rakennelmat suoja-alueella ja tien läheisyydessä

Tien lähialueen (intill ett vägområde) käyttöä ohjaa 45 §:n nojalla lääninhallitus. Tien lähialueelle ei saa sijoittaa rakennuksia tai muita laitoksia eikä laajentaa olemassaolevia rakennuksia tai tehdä muita liikenneturvallisuuteen haitallisesti vaikuttavia tai tienpitoa hankaloittavia toimia ilman lääninhallituksen lupaa. Rajoitus koskee myös tien valaistusoloja heikentäviä valaistulaitteita. Myös lääninhallituksen lupaan voidaan liittää tarvittavat määräykset ja se on koska tahansa peruutettavissa. Jos lupaa ei ole hankittu tai jos se halutaan peruuttaa, lääninhallituksen päätöksellä voidaan valtuuttaa tienpitoviranomainen hoitamaan tilanteen saattaminen ennalleen. Lupavaatimus ei kuitenkaan koske asemakaava-alueita eikä rakennusluvanvaraisia toimia.

Lääninhallitus myöntää luvat myös tien suoja-alueelle rakentamiseen ja muihin liikenneturvallisuuteen mahdollisesti haitallisesti vaikuttavista toimiin (47 §). Suoja-alue on leveydeltään yleensä 12 metriä tiealueen reunasta, mutta lääninhallitus voi tarvittaessa leventää sitä 50 metriin asti ja risteysalueilla jopa 75 metriin risteyksestä. Tämänkään lupavaatimus ei kuitenkaan koske asemakaava-alueita eikä rakennusluvanvaraisia toimia ja lupaan voidaan liittää ehtoja. Myös rakentamista tiesuunnitelman mukaiselle tulevalle tiealueelle on 48 §:n mukaisesti rajoitettu.

Tielain 45–48 §:n mukaiset kiellot eivät 51 §:n mukaan koske ennen kiellon voimaantuloa rakennettuja tai aloitettuja rakennuksia tai laitteita. Jos olosuhteet ovat muuttuneet siten, että 45 tai 47 §:n edellytykset olisivat käsillä, voi lääninhallitus ryhtyä toimenpiteisiin, edellyttäen, että kyse ei ole asemakaava-alueesta. Rakennusten poistaminen tulee kuitenkin kyseeseen vain, jos kyseessä on vaivattomasti siirrettävä tai vähäarvoinen rakennus.

### 3.1.7 Muuta sääntelyä johdoista liikenneväylän alueella

Vahvistetun ratasuunnitelman alueelle ei saa ilman liikenneviraston lupaa sijoittaa rakennuksia, niiden laajennuksia tai muita laitteita eikä tehdä muita toimenpiteitä, jotka merkittävästi heikentävät alueen käyttöä rautatietarkoituksiin. Kielto kestää koko suunnitelman viisivuotisen voimassaolon ajan (JBL 3:2). Liikennevirastolla on oikeus poistaa vahvistetun ratasuunnitelman alueelle tehdyt muutokset ja poliisiviranomaisen on annettava tarvittaessa virka-apua. Myös vähäisten rakennusten ym. rakentamista sääntelevässä Ruotsin maankäyttö- ja rakennuslain (Plan- och bygglag) 9 luvussa muistutetaan, että vähäinen rakennus saadaan sijoittaa alle 30 m päähän rautatiestä vain, jos ratainfrastruktuurin hallinnoija sen hyväksyy.

Sähkölain (Ellag 1997/857) 2 luvun 26 §:n mukaan rata-alueella sijaitsevan vahvavirtajohdon haltijan tulee korvata rautatieyhtiölle johdon sijoittamisesta, käytöstä ja kunnossapidosta aiheutuva haitta.

Johtojen sijoittamisesta rautatiealueelle määrätään tarkemmin Trafikverketin määräyksellä Förläggning av ledningar inom eller intill järnväg (TDOK 2014:0945). Lisäksi on monia muita määräys- ja ohjedokumentteja tie- ja rautatiealueella toimimiseen ja johtojen sijoittamiseen kuten Suomessakin, esim. suositus TDOK 2014:0946.

Yleisen tien, rautatien, vesiväylän tai muun alueelle sijoitetun sähköverkkojohdon haltija on sähkölain (Ellag 1997/857) 2 luvun 22 §:n mukaan velvollinen suorittamaan omalla kustannuksellaan tarvittavat muutostyömenpiteet, kun liikenneväylää muutetaan. Kustannusta sovitellaan 23 §:n mukaisesti, jos siirto johtuu siitä, että yleiselle tielle pyritään saamaan valaistus. Jos alueelle sijoitettu johto aiheuttaa lisäkustannuksia tienhoidolle, tulee johdon haltijan (innehavare) 24 §:n mukaan korvata ne. Maa-kaasuputken osalta liikenneväylän pituussuuntaisen putken haltijan velvollisuudet ja kustannusvastuut ovat samat, mutta jos kyse on liikenneväylän kanssa risteävästä putkesta, kustannukset maksaa liikenneväylän haltija (Naturgaslag 2005:403, 2 luku, 18–20 §).

### 3.1.8 Mainokset

Varsinaisella tiealueella Trafikverket myöntää luvat mainosten sijoittamiseen tielain perusteella edellä kuvatulla tavalla. Mainokset ovat siis muita laitoksia tai rakennuksia.

Tiealueen ulkopuolella luvan myöntää asemakaava-alueella kunta, muualla lääninhallitus. Myös lääninhallituksen toimivallasta on säädetty tielaisissa. Sen 46 §:n mukaan mainos- ym. laitteiden sijoittaminen alueelle, joka on 50 m:n etäisyydellä tiealueesta, on kielletty ilman lääninhallituksen lupaa. Lääninhallitus voi liittää lupaan liikenneturvallisuuden kannalta tarpeellisia määräyksiä. Lupavaatimus ei kuitenkaan koske asemakaava-alueita eikä rakennusluvanvaraisia toimia. Lupaa ei myöskään tarvita rakennuksiin kiinnitetyille, siinä harjoitettavasta toiminnasta kertoville laitteille eikä tietynlaisille ilmoitustauluille<sup>13</sup>.

Asemakaava-alueilla luvat myöntää kunta; vaatimatonkin kyltti vaatii yleensä rakennusluvan. Kunnilla on yleensä omia "riktlinjer för skyltar" tai "skyltpolicy"-nimisiä dokumentteja, joissa määritellään, millaiset kyltit ovat suotavia. Lisäksi on olemassa lag

---

13 Anslagstavlor för meddelanden som rör kommunala angelägenheter, föreningsammansamlingen, auktioner eller dylikt.

(1988:814) med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning, jonka on 5–10 §:t koskevat sellaisia kylttejä, jotka eivät vaadi rakennuslupaa. Kunnilla on oikeus lain perusteella poistaa tiealueen ulkopuoliset luvattomat kyltit. Tilapäiset ilmoitukset ja mainokset saavat yleensä olla paikallaan enintään 4 viikkoa (9 §). Lakia täydentää asetus (förordning 1998:929 om gatuhållning och skyltning).

### 3.1.9 Puutavaran varastointi tiealueella, lastaus ja purkaus

Myös muuhun varastointiin tiealueella on haettava lupa tielain 43 §:n mukaan. Ainespuun ja energiapuun varastointiin luvat myöntää tiealueelle Trafikverket, kauempana tiestä tulee olla maanomistajan ja tien lähialueella lääninhallituksen (tielain 47 §) tai asemakaava-alueella kunnan lupa.

Lupaa voi hakea lupaa yhdelle varastopaikalle tai vaihtoehtoisesti yleislupaa (generell tillstånd) useille teille kerrallaan. Yleislupa voidaan myöntää vain teille, joilla nopeusrajoitus on enintään 80 km/h ja liikennesuorite keskimäärin enintään 2 000 ajoneuvoa päivässä. Myös yleisluvan perusteella toimittaessa kustakin varastopaikasta (puuerästä) on silti tehtävä erillinen ilmoitus. Puutavaran varastoinnilla on maksimajat. Ainespuuta voi varastoida tiealueella enintään 60 päivän ajan ja energiapuuta enintään 18 kuukautta. Yleislupa on voimassa vuoden kerrallaan. Trafikverket on laatinut puutavaran käsittelystä ohjeen *Upplag av virke och skogsbränsle vid allmän och enskild väg*. Ohjeessa on mm. puupinon suosituksetäisyydet tiestä ja risteyksistä tien rajoituksen mukaan. Lastaus ja purkaus on suoritettava liikenneasetuksen (trafikförordningen 1998:1276) mukaan.

## 3.2 Tanska

### 3.2.1 Yleistä

Suomen maantielakia vastaavat säännökset ovat pääosin laissa yleisistä teistä (Lov om offentlige veje m.v., nr 1520 af 27/12/2014). Lain tavoitteissa (1.1,5 §) on myös, että muita infrastruktuurin muotoja voitaisiin sijoittaa tieverkon yhteyteen. Tanskassakin tiealueet nähdään siis infrakäytävinä. Tanskan tilanne on tosin sikäli erilainen, että Tanskassa huomattava osa teistä on kuntien hallinnassa.

Tieviranomaisten toimivallasta säädetään 2 luvussa. Valtion teiden tienpitäjä on liikenneministeriö, kunnan teiden kunnanhallitus. Valtion teiden käytännön hallintoa hoitaa Vejdirektoratet. Tienpitäjä vastaa 8 §:n mukaan tienpidosta ja sen kustannuksista ja

voi tehdä tästä sopimuksia. Tienpitäjät voivat myös sopia yhteisestä liikenteenohjauksesta. Poikkeuksena sääntöön kaupungit vastaavat katuvalaistuksen kustannuksista myös niiden läpi kulkevien valtion teiden osilla. Liikenneministeriö ylläpitää tietokantaa yleisistä teistä; tietokannassa on alemmanasteista sääntelyä. Yleisen tien tienpitäjän päätöksestä valitetaan liikenneministeriöön (132 §) ja kunnan tienpitäjän päätöksestä Vejdirektoratiin.

### 3.2.2 Johtojen sijoittaminen ja kaivutyöt yleisen tien alueella

Kaivu- ja johtotyöt ovat lain 9 luvussa (73–83 §) ja kiinteiden rakennelmien sijoittamisesta tiealueelle säädetään 86 §:ssä. Myös Tanskassa tienpitäjältä tulee saada lupa (73 §) ennen muutoksiin ryhtymistä lukuun ottamatta kiireisiä johtojen korjaustöitä. Näistä on ilmoitettava pikimmiten korjauksen jälkeen. Varsinaisen tiealueen kaivamisen lisäksi lupa vaaditaan kaivuun ja täyttöön alueella, joka on 3 m tiealueesta tai alueella, joka on kaksi kertaa niin leveä kuin täyttö tai kaivuu on korkea. Lupa vaaditaan myös tien pituussuuntaisen johdon sijoittamiseen moottoritien tai sen kaltaisen valtion tien varteen. Luvan edellytyksenä on, että tiealue palautetaan entiseen tilaansa tienpitäjän ohjeiden mukaisesti, ellei toisin ole sovittu. Myös tarvittavat toimet liikenteelle, johdoille ja tien rakenteille aiheutuvan vaaran tai haitan estämiseksi on suoritettava.

Kaivulupien ehdoista säädetään 76 §:ssa, mutta johtotöille tiellä (i og over veje) on myös laadittu vakioehdot (Standardvillkår for ledningsarbejder i og over veje, oktober 2016, Transport- og Bygningsministeriet). Kaivutöitä koskee myös mm. asetus (BEK nr 1650 af 16/12/2015 sekä joukko muita viranomaisohjeita. Kaivuutöistä tulee ilmoittaa ajoissa ja tienpitäjän ja kaivajan tulee pyrkiä keskustelemaan muiden kaivuutoimijoiden kanssa, jotta voidaan selvittää, voidaanko samalla kertaa sijoittaa useampia johdot ym. (74 §). Selvitys näistä neuvotteluista tulee liittää hakemukseen (75 §). Lain 79 §:n mukaan tienpitäjällä on velvoite koordinoita johtotöitä. Hakemukset kaivamiseen, veden johtamiseen tien ravigiin ja tiealueen muuhun käyttöön tehdään 83 §:n nojalla sähköisessä portaalissa virk.dk.

Tanskan yleistielain 77 §:ssä säädetään johdonomistajan maksuvelvoitteesta siirtolanteissa ja 78 §:ssä siitä, kuka työt saa suorittaa. Kaivulupien yleisten ehtojen 25 §:n mukaan riski johtotyön suorittamisesta, kunnossapidosta ja poistamisesta on johdonomistajalla, joka vastaa kaikista tästä johtuvista kustannuksista ja yleisten ehtojen 26 § antaa tienpitäjälle myös oikeuden vaatia vakuuden asettamista.

Tienpitäjän suostumuksella yleisen tien aluetta voidaan (80 §) käyttää väli- tai pitkäaikaiseen jätteen, säiliöiden, materiaalien, irtaimen omaisuuden, varastojen, automaattien, kylttien, mainosten tai aitojen sijoittamiseen, ajoneuvojen myyntiin ja vuokraamiseen tai kaupalliseen puhdistamiseen ja huoltoon. Tienpitäjä voi veloittaa alueen käytöstä, kun sitä käytetään kaupallisiin tarkoituksiin. Liikenneministeriö voi vapauttaa joi-takin näistä luvanvaraisuudesta. Tieviranomainen voi 81 §:n mukaisesti poistaa tiealu-eelta luvattomia esineitä.

Tienpitäjän lupa tarvitaan myös hule- ja kuivatusvesien johtamiseen tien ojiin (82 §) sekä kiinteiden rakenteiden sijoittamiseen tiealueelle siltä osin, kun ei ole kyse yli 2,8 metrin korkeudessa olevista erkkereistä, parvekkeista tai kaarevista ikkunoista tai muista vastaavista rakenteista eikä yli 2,3 metrin korkeudessa olevista ulos avautuvista ikkunoista, ikkunaluukuista ja ovista. Erkkerien, parvekkeiden ym. rakenteiden tulee korkeusrajoituksen lisäksi olla vähintään 1,5 metriä pyörätien tai jalkakäytävän reu-nasta.

Pääpiirteittäin Tanskan mallia voidaan pitää varsin samantyyppisenä kuin Suomen si-joituslupa- ja työlupajärjestelmää. Yleiset ehdot rinnastuvat Liikenneviraston antamiin määräyksiin. Olennainen ero on kuitenkin se, että suostumus kaikkiin tiealueella teh-täviin toimiin haetaan sähköisessä järjestelmässä ja että näiden toimien kirjo on varsin laaja.

### 3.2.3 Johdot rautatiealueella

Rautateistä on säädetty Tanskan rautatielaki (Jernbanelov, LOV nr 686 af 27/05/2015). Valtion rautatieinfrastruktuuria hallinnoi muutamien poikkeuksin Banedan-mark (16 §). Laki ei sisällä erityissäännöksiä vieraiden johtojen sijoittamisesta rauta-tiealueelle. Mainosten osalta noudatettaneen seuraavassa kuvattua yleistä mainos-sääntelyä.

### 3.2.4 Mainosten sijoittaminen

Tienvarsimainoksien sääntely on jaettu eri säädöksiin. Tanskan luonnonsuojelulain (Naturbeskyttelsesloven; ks. Bekendtgørelse af lov om naturbeskyttelse nr 934 af 27/06/2017) 21.1 §:ssä on säädetty yleinen mainoskielto "avoimelle maalle" (åbent land). Peltojen ja niittyjen lisäksi myös metsäalueet ja harvakseltaan taloja sisältävät

alueet ovat siis määritelmän mukaista avointa maata. ”Avoimuuden” arvioinnissa kiinnitetään huomiota siihen, miltä alue näyttää, ei alueen hallinnolliseen tai kaavoitukseelliseen asemaan<sup>14</sup>.

Tanskan luonnonsuojelulain 21.2 § sisältää poikkeukset tästä yleisestä kiellosta. Mainoskieltoa ei sovelleta:

1. liiketoimintailmoituksiin, jotka ovat välittömässä yhteydessä tähän toimintaan. Nämä eivät kuitenkaan saa näkyä kauas tai dominoida maisemaa;
2. yritysopasteita tai yritystonttien myynti-ilmoituksia yritystoimintaan asemakaavoitetuilla alueilla riippumatta siitä, onko alue vielä rakentunut;
3. Liikenneturvallisuusneuvoston (Rådet for Større Færdselssikkerhed, nykyisin Rådet for Sikker Trafik) hyväksymää liikennevalistusta;
4. vaalimainoskylttejä (eduskuntavaalit, kuntavaalit ja muut vastaavat);
5. sellaisia vähäisiä yritysten tai elinkeinonharjoittajien opasteita, jotka ovat omalla maalla tai lähimmässä yleisen tai yksityisen tien risteyksessä.

Edellisen luettelon kohtia 2 ja 5 on tarkennettu säädöksellä, joka vastaa ympäristöministeriön asetusta (Bekendtgørelse om opsætning af mindre oplysningsskilte, skilte i erhvervsområder og reklamer på idrætsanlæg m.v. i det åbne land, BEK nr 855 af 27/06/2016). Sen mukaan luonnonsuojelulain tarkoittaman vähäisen opasteen tulee kylttiasetuksen 2 §:n mukaan olla suorakulmainen, enintään metri maasta eikä se saa olla 0,25 m<sup>2</sup>:ä suurempi. Opasteessa saa vain olla yrityksen nimi, osoite, muoto ja ala sekä yrityksen logo, joka saa viedä enintään 10 % opasteen alasta. Opasteessa tulee olla hillitty taustaväri, jossa on hillityn väristä tekstiä, eikä opaste saa olla valaistu, heijastava tai liikuteltava. Opasteeseen ei saa kiinnittää tuotteita, esineitä, lippuja tai muita vastaavia. Vaikka kyltti olisikin muutoin asetuksen mukainen, viranomaisen saa vaatia sitä siirrettäväksi tai muutettavaksi, jos katsoo, että se rumentaa ympäristöä.

Luonnonsuojelulain tarkoittaman yritysalueopasteen tulee em. asetuksen 4 §:n mukaan olla kooltaan enintään 0,5 m<sup>2</sup> ja logoa lukuun ottamatta sen tulee olla hillityn väriäinen. Myös tällainen yritysalueen tontilla tai sinne johtavan tien risteyksessä oleva opaste saa sisältää logon lisäksi vain yrityksen nimen, osoitteen, muodon ja alan. Eri yritysten opasteita voi kerätä yhteen. Kaupan olevalle tontille voi sen sijaan sijoittaa enintään 4 m<sup>2</sup> kyltin myytävästä tontista ja rakenteilla olevalle tontille saman kokoisen kyltin rakennustyömaasta ja tulevasta toiminnasta. Myös kaikkien yritysaluekylttien tu-

---

14 Åbent land defineres af landskabets udseende – ikke opdelingen i byzone, sommerhusområde og landzone. Det afgørende er, hvordan området opleves, dvs. om det opleves som en del af et byområde (by eller bymæssig bebyggelse) eller som en del af det åbne land (marker, skove, naturområder mv.). Tanskassa on valmisteltu mainoskiellon lieventämistä.

lee olla valaisemattomia, heijastamattomia ja liikkumattomia eikä niihinkään saa kiinnittää tuotteita, esineitä, lippuja tai muita vastaavia. Yritysaluekylttejä ei saa sijoittaa melusteeseen eikä sellaisen moottoritien tai moottoriliikennetien varteen, jossa ei ole kaupunkimaista rakennuskantaa. Kylttejä myöskään saa sijoittaa niin, että ne on käännetty kohti moottori- tai moottoriliikennetietä.

Vaikka kyltti olisikin asetuksen mukainen, viranomaisen saa vaatia sitä siirrettäväksi tai muutettavaksi, jos katsoo, että se näyttää tarpeettomasti rumentavan ympäristöä.

Vaalimainoksista on em. luonnonsuojelulain vapautussäännöksen lisäksi säädetty Tanskan yleistielain 84–86 §:issä. Yleisen tien alueelle sijoitettavat vaalimainokset saavat olla paikoillaan neljänestä lauantaista ennen vaalipäivää aina 8 päivää vaalipäivän yli. Mainoksia saa mm. ripustaa valaisinpylväisiin ja kiinnittää maahan, mutta ne eivät saa peittää tiemerkeitä, opasteita tai muuta tien varustusta eivätkä muuten olla vaaraksi liikenneturvallisuudelle. Vaalimainoksia ei saa laittaa moottoriteille eikä moottoriliikenneteille eikä näiden ramppeihin, kaistojen välialueille eikä liikenneympyröihin, joissa nopeusrajoitus on yli 60 km/h (tai alennettu vain tilapäisesti). Vaalimainokset eivät saa näyttää tienpitäjän liikennemerkeiltä. Mainoksia ei saa sijoittaa muuntajiin, kaapelikaappeihin tai muihin vastaaviin. Mainosta ei saa sijoittaa 0,5 m lähemmäs ajokaistaa eikä 0,3 m pyöräkaistaa, lisäksi korkeutta on rajoitettu. Vaalimainos ei saa haitata myöskään valaistuksen vaihtoa tai muuta tien hoitoa.

Yleisen tien alueella olevassa vaalimainoksessa pitää olla laittajan tunnistetiedot ja nämä pitää olla luettavissa koko riiputusajan. Tienpitäjä voi poistaa väärin laitettut kyltit 24 tuntia sen jälkeen, kun kiellosta on informoitu kyltissä mainittua henkilöä. Lisäksi voidaan poistaa kyltti, jota ei ole sijoitettu em. aikarajaa kunnioittaen. Jos vaalimainoksesta aiheutuu konkreettista ja välitöntä vaaraa liikenneturvallisuudelle, tienpitäjä tai poliisi voi poistaa heti. Poistosta ilmoitetaan kyltin asettajalle välittömästi poiston jälkeen. Kyltin poistajan eli tieviranomaisen tai poliisin kulut laskutetaan ilmoittajalta.

Ympäristöhallinto<sup>15</sup> on tulkinnut vaalimainoksen käsitettä laajasti<sup>16</sup> ja sallinut luonnonsuojelulain poikkeussäännöksen nojalla monenlaiset mainokset ja bannerit ns. avoimella, ei kuitenkaan vilkkuvia mainoksia. Luonnonsuojelulaissa ei ole asetettu tarkkaa aikarajaa vaalimainoksien esillä pitämiseksi, mutta luonnonsuojelulain mukaan vaalimainosten esillä pitäminen on sallittua vaalien yhteydessä. Tällöin kunnat tai Vejdirek-

---

15 Miljøstyrelsen

16 mst.dk/natur-vand/planlaegning/landskab/reklamer/valgplakater .

toratet tulkitsevat mikä on vaalien "yhteydessä", mutta sen on joka tapauksessa katsottu olevan pitempi ajanjakso kuin yleistielaisissa. Jos yleinen tie kulkee "avoimen maan" läpi, sovelletaan tiukempia sääntöjä eli useimmiten yleistielain säännöksiä.

Valtion teiden mainoksia valvoo vejdirektoratet ja kunnan teitä ja muita alueita kunta. Mainoksen lainvastaisesta asemasta voi saada luonnonsuojelulain 89 §:n rangaistus-säännöksen mukaan sakkoo. Kun mainos on määrätty poistettavaksi, asiasta voi valittaa Miljø- og Fødevareklagenævnetille, jos kyse on lain tulkinnasta<sup>17</sup>.

Puutavaran varastoinnilla ei ole Tanskan olosuhteissa merkitystä.

## 3.3 Keskeisiä havaintoja Norjan lainsäädännöstä

### 3.3.1 Yleistä

Norjassa vain pieni osa teistä on valtion teitä, maakunnat ja kunnat ovat tienpitäjinä pääosalla teistä. Kaikki nämä ovat yleisessä käytössä olevia teitä ja niihin kaikkiin sovelletaan Norjan tielakia (Lov om vegar, laki 21.6.1963 nro 23, Veglova). Valtion tiehallinto koostuu keskusvirastosta (Vegdirektoratet) ja viidestä tiepiiristä, jotka vastaavat sekä valtion että maakuntien teistä. Maakunnan teiden tienpitäjä on kuitenkin maakunta ja kunnan teiden kunta (9 §).

Lisäksi tielain 57 §:n mukaisesti tiealueen (eigedomssområde til offentlig veg) vahingoittaminen, mm. luvaton kaivuu ja puiden kaataminen tiealueella, mainoslaitteiden sijoittaminen tiealueelle, varastointi, roskaaminen ja jäteveden johtaminen tiealueelle on kiellettyä ilman tieviranomaisen lupaa. Laitteen omistaja tai muu vahingon aiheuttaja on vastuussa 57 §:n rikkomisesta aiheutuneen vahingon korvaamisesta 58–61 §:ien mukaisesti.

### 3.3.2 Rakennukset, rakennelmat ja johdot Norjassa

Tielain 29 § määrittelee rakennusrajaksi (byggegrense) pääasiassa 50 m valtion tien ja maakunnan tien keskilinjasta ja 15 metriä kunnan tien keskilinjasta; risteysten läheisyydessä alue on leveämpi. 30 §:n mukaan tälle suoja-alueeksi luonnehdittavalle alu-

---

17 Aiheeseen liittyviä, vanhempia Natur- og Miljøklagenævnetin ratkaisuja mm. NMK-513-00031, NMK-513-00009, NMK-513-00014, NMK-513-00005. Näissä kyse mm. avoimuuden määrittelystä ja välittömästä yhteydestä myyntipaikkaan.



eelle ei saa sijoittaa rakennuksia, varastoja tai muita suurehkoja laitoksia (esim. puistomuuntamo) ilman lupaa, joka haetaan valtion ja maakunnan teille tiepiiristä ja kunnan teille kunnasta. Lupa vaaditaan mm. myös kaivutöihin, räjäytyksiin ja johtoihin liittyviin rakenteisiin. Puutavaran sijoittamisesta on erillinen asetus, ks. lukua 3.3.4.

Johtojen sijoittamisesta suoja-alueelle säädetään erikseen tielain 32 §:ssä. Sähkö-, viestintä-, vesi-, viemäri- ja muiden johtojen sijoittaminen on ilman erityistä lupaa kielletty 3 metriä tien laidasta (vegkant) vaakasuoraan mitattuna. Paikoissa, joissa liikenneturvallisuus, tienpito tai mahdollinen tien leventäminen tai parantaminen sitä vaativat, tienpitoviranomainen voi asettaa suuremman etäisyyden, muttei kuitenkaan yli rakennusrajan. Näitä rajoja sovelletaan myös silloin, kun alueelle tulemiseen on muun lain mukainen lupa.

Tieviranomaisella on toimivalta omistamansa alueen lisäksi tällä 3 metrin kaistaleella sen maanomistuksesta riippumatta<sup>18</sup>; toki myös maanomistajalta pitää olla lupa johdon sijoittamiseen, jos maa ei kuulu tienpitäjälle. Lupaprosessi voi olla kaksivaiheinen siten, että ensin haetaan suostumusta johtoreitille ja sen tultua hyväksytyä haetaan työlupa kaivutöille. Yksinkertaiset toimet voidaan hoitaa yksivaiheisella lupakäsittelyllä. Siltojen käytön osalta tehdään sopimuksia. Myös uuden tien, sillan tai tunnelin rakennustöiden yhteydessä johtojen sijoittamista hoidetaan sopimuksin. Lisäksi hakijan tulee osoittaa neuvotelleensa muiden johtoyritysten kanssa yhteissijoittamismahdollisuudesta kyseiselle reitille.

Maapohjan käytöstä ilmajohtojen sijoittamiseen (perustukset ym) tulee sopia maanomistajan kanssa ja sopimukset pitää todentaa lupaa hakiessa.

Sekä 30 §:n että 32 §:n mukaiset luvat myöntää valtion ja maakuntien teillä tiepiiri ja kunnan teille kunta.

Suoja-alueella osittainkaan sijaitsevaa rakennusta tai rakennelmaa tai sen käyttötarkoitusta ei saa ilman lupaa muuttaa (34 §). Lainvastaisesti (luvatta) sijoitettu rakennus, rakennelma tai johto on poistettava, muutettava tai siirrettävä määräajassa sillä uhalla, että joutuu vastaamaan siirron kustannuksista (36 §). (Vanhojen rakennusten

---

18 Norjassa lienee päädytty tähän ratkaisuun, koska Norjassa tiealueiden maanomistuksessa on paikoittain epäselvyyksiä. Lain tulkinnan kannalta on kuitenkin olennaista hahmottaa, että tielain 29–32 § koskevat varsinaista ajorataa ja 3 metriä sen laidasta lukien, kun taas 57 § ym. säätelee tienpitäjän omistamaa aluetta. Nämä eivät Norjassa välttämättä sisälly kaikilta osin toisiinsa. Tienpitäjä voi omistaa aluetta kauempanakin ajoradasta, mutta toisaalta tienpitäjä ei välttämättä omista tätä kolmen metrin kaistaletta tai edes ajoradan aluetta.

ym. siirtokustannuksista ks. 37 § ja tielinjan osoittavan kaavan oikeusvaikutuksista 38 §).

Vastuista ja menettelyistä johtojen sijoittamisessa tien yli tai ali tai tien sivuun enintään 3 metrin päähän tien laidasta on säädetty tarkemmin asetuksella (Forskrift om saksbehandling og ansvar ved legging og flytting av ledninger over, under og langs offentlig veg, 1212/8.10.2013). Lupa on haettava kohtuullisessa ajassa ennen aiottua työn aloittamista; suuremmissa hankkeissa käsittelyajasta sovitaan viranomaisen kanssa<sup>19</sup>. Kirjalliseen hakemukseen tulee sisällyttää mm. tarvittavat kartat ja selvitykset sekä vastuuhenkilön ja urakoitsijan tiedot. Kiireellisistä korjaustoista voidaan sopia suullisesti, mutta näistä tulee toimittaa mahdollisimman pian myös kirjallinen hakemus (4 §).

Tieviranomainen antaa luvan johdon sijoittamiseen intressivertailun perusteella. Luvan saa, jos johdon tuottamat hyödyt ja sen sijainti ovat suuremmat kuin sen tienpidolle ja muulle infrastruktuurille aiheuttamat haitat. Lupa voidaan sisällyttää ehtoja, voidaan esimerkiksi vaatia suorittamaan työ tiettyyn aikaan päivästä. (5.1–5.3.)

Tieviranomainen voi myös vaatia, että luvanhakijan johdon kanssa samaan johtokäiväntöön sijoitetaan tieviranomaisen kustannuksella<sup>20</sup> tieviranomaisen omistukseen tuleva putki, johon tieviranomainen voi vastiketta vastaan antaa käyttöoikeuksia tarvitseville (5.4 §). Käytännöt vaihtelevat jonkin verran tiepiireittäin, mutta putkia sijoitetaan usein sekä valtion käyttöön että eteenpäin luovutettavaksi. Putkia asennetaan sekä tien suuntaisesti että alituksiin.

Johdonomistajalla on velvollisuus selvittää aiemmat johdot ja kehotuksesta näyttää omat johtonsa (9 §). Tienpitäjä ei vastaa, jos johdonomistaja osuu aiemmin alueelle sijoitettuun johtoon.

Kaivuurakoitsijan on täytettävä Norjan maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset kriteerit (11 §, ns. ansvarsrätt). Käytännössä edellytetään riittävää kokemusta ja organisaatiota sekä viranomaisen hyväksyntää. Urakoitsijalla tulee lisäksi olla vastuuvakuutus, jonka tulee kattaa myös alirakoitsijan aiheuttamat vahingot. Vastuuvakuutuksen tulee kattaa sekä tienpitäjälle että kolmannelle aiheutuneet vahingot.

Tieviranomaisella on 15.2 §:n mukaan oikeus tien korjaus- ja muutostöiden yhteydessä itse siirtää toisen johto johdonomistajan kustannuksella, jos se on tehtävän tietyön

---

19 Norjassa on hallintolaissa (forvaltningslov) yleiset käsittelyajat luvulle.

20 Tienpitäjä ei korvaa puolta kustannuksista vaan omasta putkestaan aiheutuvat lisäkulut.

koordinoinnin kannalta tarpeen. Asetuksen 15.3 §:n mukaan tieviranomainen ei vastaa tienpidon, korjauksen tai levennystöiden johdonhaltijalle aiheuttamien haittojen kustannuksista. (Siirtokustannusvastuista on joitain vanhoja poikkeuksia sopimuksissa, ns. særrett, joihin johdonomistajan pitää erikseen vedota.) Johdonomistaja vastaa itse myös tienpitäjän normaaleista toimista johdolle aiheutuvista haitoista. Asetuksen 16.1 §:n mukaan johdonomistaja on itse velvollinen omalla kustannuksellaan tekemään johtonsa tienpitäjän intressin kannalta tarpeelliset muutokset tai siirrot; esimerkiksi tien leventämisen, kunnossapidon ja kevyen liikenteen väylän katsotaan olevan tienpitäjän intressissä.

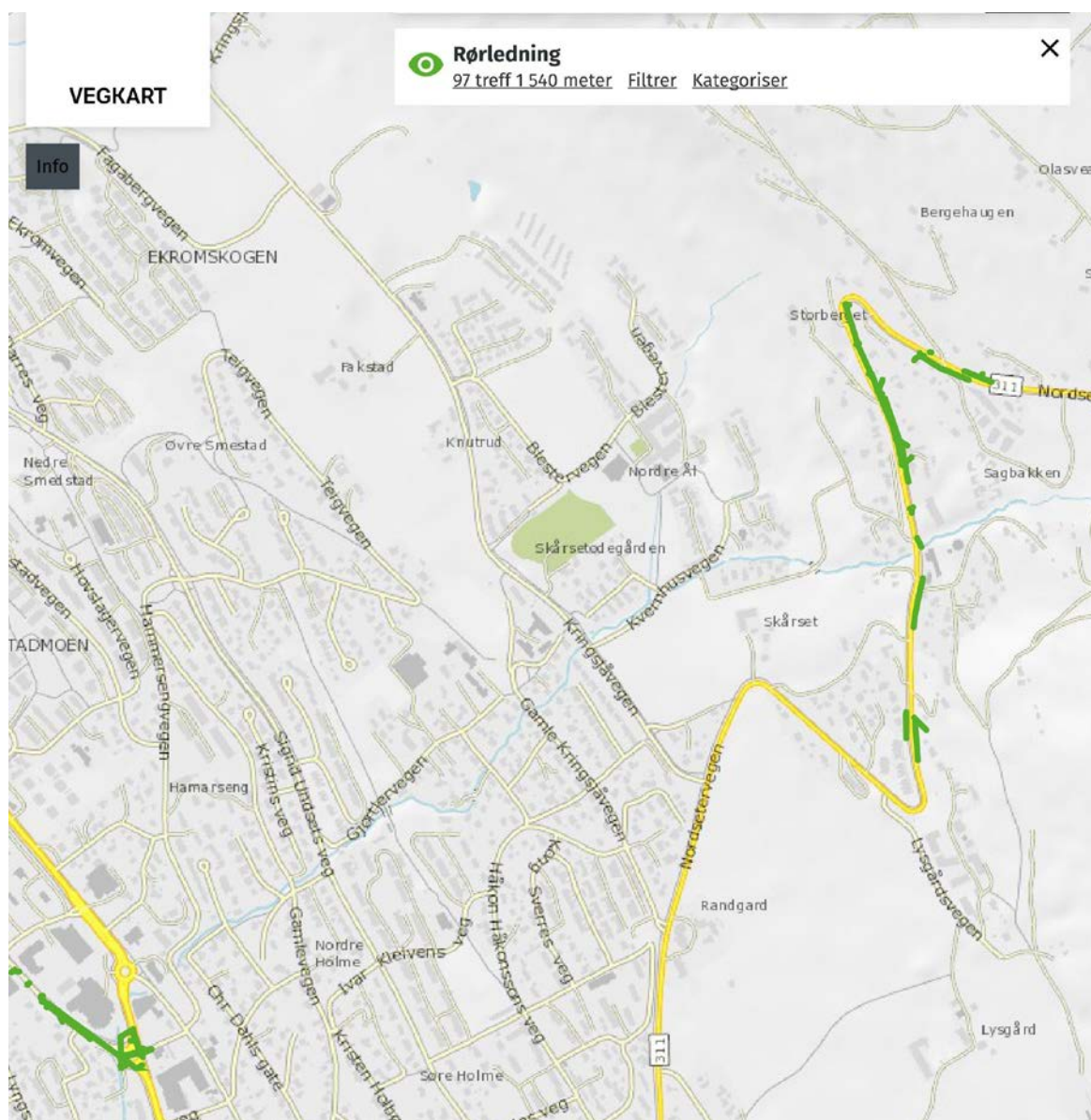
Johdonomistaja vastaa kaikesta haitasta, jonka johto saattaa aiheuttaa tielle. Kolmannelle aiheutuvasta haitasta johdonomistaja vastaa yleisten vahingonkorvausoikeudellisten periaatteiden mukaisesti. (17 §.)

Johdonomistaja on velvollinen kunnostamaan tien samantasoiseen kuntoon kun se ennen johtotyötä oli ja niin, ettei tien elinkaari lyhene. Muussa tapauksessa korvauksesta voidaan sopia kirjallisesti. Tieviranomainen ei kuitenkaan voi vaatia maksua laadun huonontumisesta eikä tulevaisuudessa lisääntymistä tienpitokustannuksista, joita johtotyön jälkeen voi syntyä (18 a.1 §). Tieviranomainen voi ennen johtotyön aloittamista vaatia työn laajuus huomioon ottaen kohtuullisen vakuuden asettamista johtotyöstä aiheutuvien korjauskustannusten varalle (18 a 2 mom.). Johtotyön jälkeen tienpitäjällä on oikeus tarvittaessa kunnostuttaa tie johdonomistajan vastuulla ja kustannuksella (18 a 3 mom). Tieviranomainen ei voi luvan ehtona kuitenkaan vaatia vastiketta maan käytöstä johtojen sijoittamiseen (18 b §),

Tieviranomaisella on oikeus peruuttaa lupa, jos asetusta tai lupaehtoja vastaan rikotaan. Tällöin tieviranomaisella on mahdollisuus suorittaa johdon poistaminen, korjaaminen tai peittäminen johdonomistajan kustannuksella (20 §). Tuottamuksellinen tai tahallinen lupavelvollisuuden rikkominen voidaan tielain 57 §:n mukaisesti ilmoittaa poliisille, joka tielain 61 §:n mukaisesti voi sakottaa. Myös työn viivästyisestä voidaan rankaista. Luvaton kaivuu saattaa johtaa myös ”jäähyyn” uusien sijoittamislupien käsittelyssä. Lisäksi on myös muita puuttumiskeinoja ja valtuuksia varsin kattavasti.

Johdonomistajan on ennen kaivutöitä dokumentoitava kaivunalue muun muassa valokuvaamalla. Lisäksi työt dokumentoidaan ja omavalvontaraportti toimitetaan tieviranomaiselle viimeistään 2 viikkoa työn päättymisestä. Jos raporttia ei toimiteta ajoissa, uusia hakemuksia ei käsitellä.

Putket, pylvää ja johdot tulee mitata ja toimittaa rekisteröintiä varten NVDB:lle (Nasjonal vegdatabank). Rekisterin ja muiden aineistojen pohjalta tuotettu Norjan Vegkart on vapaasti käytettävissä verkossa ja sisältää hyvin laajasti tietoa tieverkon teknisistä kohteista ja jonkin verran myös erilaisista tien yhteyteen sijoitetuista johdoista.



Kuva 1: Hulevesiviemäreiden avointa sijaintitietoa Lillehammerin alueella Vegkart-palvelussa

### 3.3.3 Mainoslaitteet Norjassa

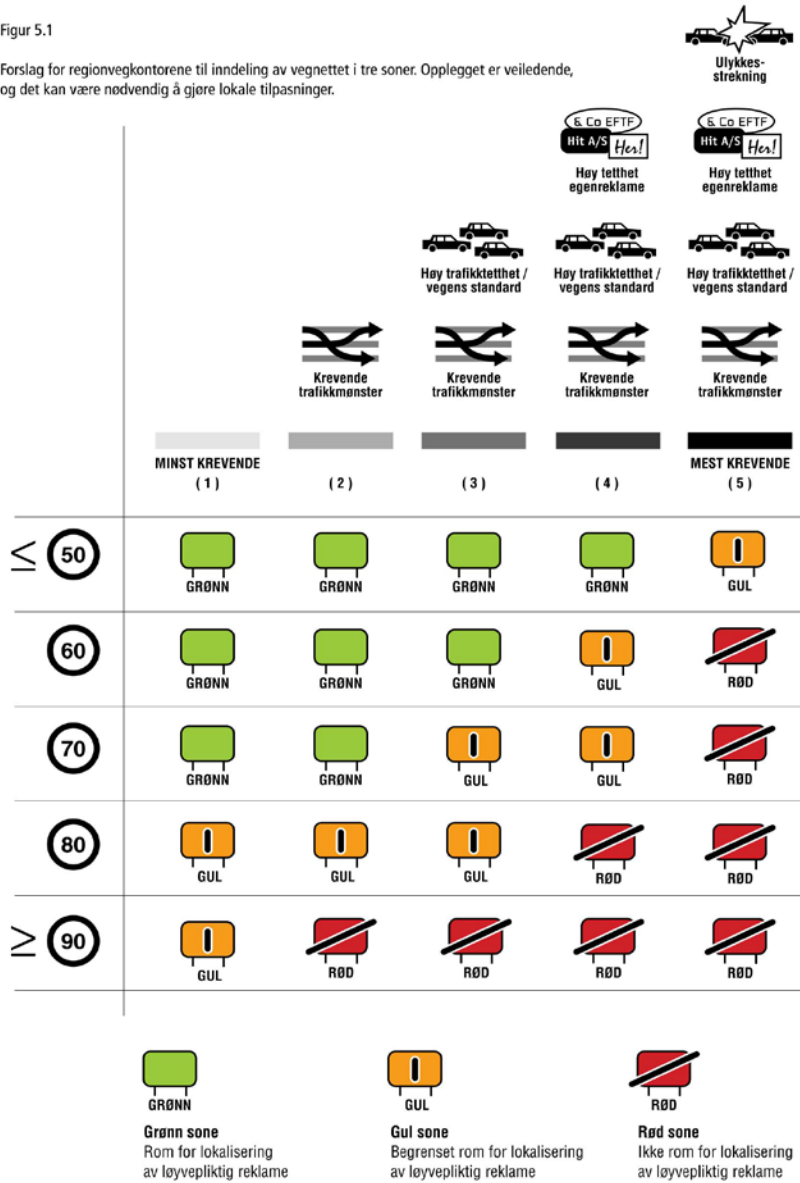
Mainoskylttien tai vastaavien laitteiden sijoittaminen on luvanvaraista myös Norjassa tielain 33 §:n mukaisesti. Kielto koskee sekä yleisen tien oheen sijoitettuja (ved offentleg veg), tieliikenteelle suunnattuja (reta mot vegrafikken) että tienkäyttäjien näköpiirissä olevia mainoslaitteita (synleg for dei vegfarande). Lupaa ei kuitenkaan tarvita rakennukseen sijoitetulle mainokselle, joka mainostaa siinä olevaa toimintaa (ns. oma mainos eli egenreklame). Vaalimainoksilla ei ole Norjassa erityisasemaa. Tieviranomaisen lisäksi myös kunnalla on Norjan maankäyttö- ja rakennuslain (Lov om planlegging og byggesaksbehandling, 71/27.6.2008) mukaista toimivaltaa mainoslaitteiden rakentamisen ohjauksessa, ellei kyseessä ole vähäiseksi katsottava laite (30 luvun 3 § ja 20 luvun 3 §). Kunnilla on myös paikallista säädös- ja päätösvaltaa.

Lupa voidaan myöntää toistaiseksi tai määräajaksi, jos viranomainen katsoo, ettei mainoslaite ole vaaraksi liikenteelle. Liikenneturvallisuutta vaarantaviksi katsotaan liikennemerkkiä tai -valoa muistuttavat tai näkemää estävät mainoslaitteet sekä sellaiset mainoslaitteet, jotka voivat viedä huomion pois tiestä tai liikenteestä (33.2 §). Ministeriöllä on oikeus liikenneturvallisuuden vuoksi kieltää mainoslaitetyyppejä joko kokonaan tai esimerkiksi tietyissä kunnissa tai tietyillä tieosuuksilla (33.3 §). Käytännössä luvat myönnetään toistaiseksi voimassa olevina, ellei mainostustarve ole selvästi ti-lapäinen tai tienpitäjällä tai kunnalla ole ajallisesti täsmällisiä kehittämissuunnitelmia, jotka muuttaisivat tilannetta. Tieviranomainen ei voi edellyttää luvan hakemista sellaiselle mainokselle, joka ei asennettaessa (ennen vuotta 1994) ollut luvanvarainen, mutta nekin voidaan katsoa liikennettä vaarantaviksi ja vaatia poistettavaksi tai muutettaviksi. Pitkäaikainenkaan mainoksen pysyttäminen paikallaan ei myöskään luo mainostajalle luottamuksensuojalettamaa tai oikeuksia.

Norjassa tiepiirin on tehtävä selvitys siitä, milten se suhtautuu mainoksiin tietyillä tieosuuksilla. Tämä voidaan tehdä jakamalla alueen tiestö kolmeen vyöhykkeeseen. Viireille alueelle mainoksia voidaan sijoittaa tavanomaisin reunaehdoin, keltaiselle erityisjärjestelyin ja punaiselle ei lainkaan. Luokittelussa otetaan huomioon mm. liikennenympäristön vaativuus, tiellä sattuneet onnettomuudet, ajonopeudet ja mainostiheys. Ideakaavio tästä luokittelusta on seuraavalla sivulla:

Figur 5.1

Forslag for regionvegkontorene til inndeling av vegnettet i tre soner. Opplegget er veiledende, og det kan være nødvendig å gjøre lokale tilpasninger.



Kuva 2: Mainosten sijoittamiseen sovellettava ohjeellinen riskiluokittelu Norjassa

Norjassa katsotaan, että kaavion antama ohjaus riittää täyttämään myös AGR-yleissopimuksen liikenneturvallisuutta koskevat velvoitteet. Esteettiset arvot taas tulevat huomioituiksi Norjan maankäyttö- ja rakennuslain mukaisessa luvituksessa. Eurooppatiet eivät siis tarvitse norjalaisen tulkinnan mukaan erityiskohtelua.

Vyöhykkeestä riippumatta kaikki mainokset tulee sijoittaa siten, etteivät ne haittaa näkyvyyttä ja että ne näkyvät kokonaisina. Mainosta ei tule sijoittaa onnettomuuspaikan läheisyyteen<sup>21</sup>, kiertoliittymään, kanavoituun tai valo-ohjattuun liittymään, suojatielle, jyrkkään mutkaan tai mäkeen, jossa näkemä on lyhyt tunnelien suille eikä muihin sellaisiin kohteisiin, jotka vaativat tienkäyttäjän huomiota, esimerkiksi näköalapaikat, monumentit ja nähtävyydet. Keltaisella vyöhykkeellä edellytetään lisäksi, että mainosten väli on riittävän pitkä siten, että yksi mainos voidaan havainnoida kerrallaan ja kiinnitetään korostettua huomiota mainoksen tekstin kokoon suhteessa ajonopeuteen. Mainos ei saa myöskään olla liian kaukana sivulla tiestä, vaan sen tulee näkyviin tullessaan mahtua kokonaisuudessaan 20 asteen katselukulmaan ajokaistan keskilinjasta. Mainoksen tulee olla vähintään 60 ja enintään 90 asteen kulmassa tiehen nähden. Suojatien (gangfelt) läheisyyteen mainosta ei saa sijoittaa keltaisellakaan alueella.

Mainoksen sisältöön, kokoon ja muotoon on kiinnitettävä huomiota, mainos saa esimerkiksi sisältää enintään 8 sanaa. Vaihtuvasisältöisen mainoslaitteen mainosten ominaisuuksista määrätään lupaehdoissa. Myös valaistuksesta on tarkempia ohjeita.

Tienpitoviranomainen voi vaatia lainvastaisesti sijoitetun tai lainvastaiseksi muutetun mainoslaitteen poistettavaksi, siirrettäväksi tai muutettavaksi. Sama koskee myös ns. omaa mainosta. Jos mainoslaitteen omistaja ei muuta tai poista mainoslaitetta annettussa määräajassa, hän vastaa syntyvistä kustannuksista. Tienpitoviranomainen voi myös toimia suoraan, jos katsoo, että liikenneturvallisuuteen on suhtauduttu välinpitämättömästi. Tiealueelta luvattomat mainokset voidaan tieoikeuden perusteella poistaa välittömästi. Käytännön poistotyöstä sovitaan urakointisopimuksissa. Tieviranomaisella on oikeus periä maksu mm. mainoksen poistokustannusten ja säilytyskulujen kattamiseksi. Mainosta ei palauteta ennen laskun maksamista.

Myös mainoslaitteille luvat myöntää valtion ja maakuntien teillä tiepiiri ja kunnan teille kunta.

---

21 Norjassa myös onnettomuuspaikkojen paikkatieto tallennetaan. Paikalla tapahtunut onnettomuus voi muodostaa samanlaisen paikallisen esteen mainoksen sijoittamiselle kuin esimerkiksi liikennemerkki Suomessa. Tapahtunutta liikenneonnettomuutta voidaankin, onnettomuuden syystä toki riippuen, pitää tietyin edellytyksin merkinä liikenneympäristön haasteellisuudesta. Tällöin katsotaan, ettei liikenneympäristön vaativuustasoa enää tule nostaa mainoksen vaatimalla huomiolla.

Viranomaisella on neuvontavelvollisuus ja viranomaiselle voi myös esittää mainoslaitesuunnitelmansa ennen luvan hakemista; tällaisessa neuvontatilanteessa saadun ”positiivisen ennakkonäkemyksen” katsotaan kuitenkin olevan voimassa enintään vuoden.

Erityisesti on säädetty asetuksella mainoksista, joiden sanoma tai kuva vaihtuu useammin kuin kerran vuorokaudessa (Forskrift om forbud mot variabel reklame langs offentlig veg, 380/23.5.1990). Tällaisten mainosten sijoittaminen yleisen tien varteen on kielletty vaihtumismekanismista ja etäisyydestä riippumatta, jos viesti on suunnattu tienkäyttäjille tai se voidaan käsittää niin. Vaihtuvat mainokset ovat sallittuja vain taajamissa 50 km/h ja sitä alhaisemmillä nopeusrajoitusalueilla, ja silloinkin mainoksen sijoittaminen valo-ohjattuun risteykseen tai kiertoliittymään on kielletty. Poikkeusluvan voi kuitenkin saada taajama-alueella tietyypin mukaiselta tieviranomaiselta.

### 3.3.4 Puutavaran varastointi tien lähialueella

Puutavaran varastointia valtion teiden varrella koskee erillinen asetus Forskrift om plassering av skogsvirke ved riksveg (4011/4.11.1966). Moottori- ja moottoriliikenteellä puutavaran varastointi tielain 29 §:n mukaisella rakennusraja-alueella (suoja-alueella) on kielletty ilman tiepäällikön lupaa.

Muilla maanteillä pinot tulee sijoittaa niin, etteivät ne ole näkemäeste. Pinoa ei saa myöskään tehdä paikkaan, jossa on riski siitä, että pöllit vierivät tai liukuvat tielle tai tien ojaan. Etäisyyden ajoradan reunasta tulee kuitenkin olla vähintään 3 metriä vaakasuoraan mitattuna, ellei alueellinen tieviranomaisen edustaja vähäliikenteisellä tiellä anna suostumusta pienempään etäisyyteen. Jos pino on myös tienpitäjän omistamalla maa-alueella, sovelletaan lisäksi tielain 57 §:n säännöksiä. Suuria säännöllisesti käytettäviä varastoja ei voi sijoittaa tienpitäjän omistamalle alueelle ja niille tulee olla hyväksytty liittymä. Muiden varastopaikkojen osalta alueellinen tieviranomaisen voi edellyttää, että puutavara-auto on lastauksen aikana ajoradan ulkopuolella ja niin, ettei se häiritse näkemää. Jos tämä ei ole mahdollista, voidaan edellyttää lastaustyöstä varoitamista molemmissa suunnissa. Tienpitäjän omistama alue tulee pitää puhtaana (mm. oksista ja kaarnasta) ja ojien tulee pysyä puhtaina koko ajan. Tienpitäjän omaisuuden vahingoittamiseen sovelletaan tielain 58.1 §:n mukaista vahingonkorvausvelvollisuutta myös puun varastoinnissa. Lisäksi laiminlyönnit ja teot ovat tielain 61 §:n mukaisesti rangaistavia. Lisäksi liikennesääntöjä tulee noudattaa.



## 3.4 Yhteenvetoa Pohjoismaiden lainsäädännöstä

Suomi eroaa muista Pohjoismaista siinä suhteessa, että valtio hallinnoi Suomessa hyvin suurta osaa tieverkosta. Maakuntien tai kuntien hallinnassa tai omistuksessa on sekä Ruotsissa, Norjassa että Tanskassa huomattava osa sellaisista teistä, jotka Suomessa olisivat kantateitä tai sitä alemmaa tieverkkoa. Muiden Pohjoismaiden tielait siis useimmiten säätelevät kaikkia "yleisiä" teitä mukaan lukien kuntien tiet. Oikeusvertailun kannalta on olennaista myös muistaa maiden maantieteelliset erot: Norjassa yleisten teiden verkko on harvahko ja maan vuoristoisuuden vuoksi tiet ovat geometriaan toisenlaisessa ympäristössä kuin muissa maissa. Tanska taas on pienialainen ja verrattain tasainen maa, jossa varsinaisia metsäalueita on vähän. Eri maissa myös tien suoja-alueeksi ymmärrettävän alueen leveys ja laskentatapa vaihtelee: Suomessa suoja-alue lasketaan tien keskilinjasta, monissa maissa taas ajoradan reunasta tai kohdasta, josta sisäluiska alkaa.

Pohjoismaat jakautuvat kahteen päälinjaan sen suhteen, miten tiealueelle sijoitettava johto ymmärretään. Ruotsissa johdot rinnastuvat rasitteisiin ja johdon sijoittamisoikeudesta laaditaan yleensä sopimus, vaikka prosessissa tarvitaan myös hallintolupa. Tanskassa ja Norjassa johdon juridista luonnetta ei ole yhtä selvästi määritelty. Näissä maissa johdon saa tietyin edellytyksin tuoda tiealueelle sallimisen ja luvan perusteella, mutta johto ei nauti juuri minkäänlaista suojaa. Suomen lainsäädäntö tuntee tai on tuntenut eri asioissa sekä tämän sopimuksella tai pakkotoimimenettelyssä muodostettavan, yleensä pysyvän rasitetyyppisen käyttöoikeuden että suostumukseen tai lupaan perustuvan ilmaisen käyttöoikeuden, jolla ei kuitenkaan ole pysyvyyssuojaa. Nämä kaksi järjestelmää tulisi pitää erillään. Pohjoismaiden lainsäädäntökään ei tarjoa tukea sellaiselle mallille, jossa verkkotoimija saisi tuoda verkkonsa ilmaiseksi tiealueelle ja jossa tienpitäjä olisi velvollinen korvaamaan johtojen siirtokustannukset tarvitessaan omaa aluettaan jälleen omaan käyttöönsä.

Myös muissa Pohjoismaissa on tiedostettu tarve käyttää tiealueita muunkin infrastruktuurin sijoittamiseen. Johtojen sijoittaminen on luvanvaraista ja tapahtuu yleensä tienpitäjän tarpeita kunnioittaen. Norjan järjestelmässä tieviranomaisen antaa luvan johdon sijoittamiseen intressivertailun perusteella: Luvan saa, jos johdon tuottamat hyödyt ja sen sijainti ovat suuremmat kuin sen tienpidolle ja muulle infrastruktuurille aiheuttamat haitat. Norjassa kuitenkin myös panostetaan johtojen sijoittamiseen siten, että tienpitäjä sijoittaa muiden tiealueella tehtävien kaivutöiden yhteydessä kaapeleiden sijoittamiseen sopivia putkia tiealueelle. Myös sähköinen asiointi on kaikissa Pohjoismaissa Suomea edellä ja osassa maita on määrätty luvulle suurimmat sallitut käsitelyajat.

Norjan järjestelmässä on kiinnitetty erityistä huomiota yksityisoikeudelliseen vahingonkorvaussääntelyyn. Johdon sijoittaja vastaa sekä johdosta tielle että ulkopuolisille aiheutuvasta haitasta, mutta myös siitä, jos johto vaurioituu normaalien tien kunnossapitotöiden yhteydessä. Tällainen sääntely viestii siitä, että tienpitäminen on tiealueen ensisijainen tarkoitus ja sen etu pyritään kaikin tavoin turvaamaan. Järjestelyn etu on se, etteivät johtojen sijoittajat aiheutuvien kustannusten pelossa jättäne joh-tojaan liian pintaan tai väärään sijaintiin. Tanskassa ja Norjassa tienpitäjä saa myös vaatia johdon-sijoittajalta vakuuden asettamista.

Mainosten sijoittamiseen suhtaudutaan muissa Pohjoismaissa jonkin verran Suomea penseämmin, joskin yleisestä mainoskiellosta on yleensä mahdollista hakea poikkeuslupaa. Myös muissa Pohjoismaissa toimivalta on jaettu kuntien ja tienpitäjän kesken, joskaan ei kaikilta osin aivan samoin kuin Suomessa. Vaalimainoksilla on erityis- ase-ma Ruotsissa ja Tanskassa ja tilapäisinä mainoksina myös Suomessa, Nor-jassa niillä sitä vastoin ei ole erityisasemaa. Pitemmällä aikavälillä Suomessakin saat-taa olla tarpeen arvioida, ovatko ulkomainokset maantien varsilla oleellisia vaa-lien on-nistumisen kan-nalta. Kaikissa Pohjoismaissa mainoskiellosta on myös poik-keuksia ns. oman mai-noksen suhteen; kiinteistössä harjoitettavaa toimintaa saa siis mainostaa kiinteistöllä tai sen välittömässä läheisyydessä.

Puutavaran varastoinnin käytännöt eroavat. Ruotsissa puutavaran varastointi on kiellettyä kaikkein suurimpien teiden varsilla. Muualla sovelletaan eräänlaista puitelupa-menettelyä, jossa yleisluvan saanut toimija tekee ilmoituksen kustakin puuvarastossa. Lisäksi on määrätty suurimmat sallitut säilytysajat. Norjassa taas puutavaran varas-tointia ei ole kielletty missään, mutta suurimpien teiden suoja-alueilla se on luvanva-raista. Lisäksi tienpitäjän omistamalla alueella toimittaessa vahingonkorvausvastuusta on säädetty varsin ankarasti. Tanskan käytännöistä ei ole saatu tietoa, mutta on ole-tettu, että Tanskassa puutavaran varastoinnilla ei ole vastaavaa merkitystä kuin muis-sa Pohjoismaissa. Suomessa taas puutavaran varastointi tiealueella on periaat-teessa maantielain perusteella luvan varaista, mutta lupia varastointiin ei kuitenkaan yleensä haeta eikä varastointia säännöllisesti valvota.

Muiden Pohjoismaiden sääntelyideoita on jonkin verran hyödynnetty luvussa 7 esitet-tävissä sääntelyn kehittämisehdotuksissa. Koska tämän selvityksen painopiste on ol-lut nimenomaan siinä, miten nimenomaan lupaprosesseja voitaisiin kohentaa, varsi-naiseen aineellisoikeudelliseen sääntelyyn ei ole esitetty puututtavaksi enempää kuin on välttämätöntä. Pitemmällä aikavälillä olisi kuitenkin aiheellista pohtia, olisiko esi-merkiksi Norjan intressivertailulla ja erityisesti yksityisoikeudellista vahingonkorvaus-vastuuta koskevalla sääntelyllä myös jotain käyttöalaa Suomessa. Olisi myös harkit-semisen arvoista ryhtyä kutsumaan sekä nykyisiä maantielain mukaisia lupia että il-moituksia luviksi – joita ne tosiasiallisesti hyvin pitkälti ovat – ja tyytyä määräämään näil-le enimmäiskäsittelyajat, kuten joissakin muissa maissa toimitaan. Samoin voisi

poh-tia, olisiko suoja-alueen laajuuden määrittäminen mielekkäintä kytkeä tien keski-viivan sijas-ta tien laitaan, jolloin tien leveys ei tarpeettomasti kaventaisi tien suoja-  
aluetta.

## 4 Kokemukset nykyisistä sijoittamismenettelyistä

Yksi selvityksen tavoitteista on arvioida maantielain 42 a §:n mukaista johtojen ja 52 §:n mukaista mainosten sijoittamisilmoitusmenettelyjä, joka otettiin käyttöön 2016. Arviointia varten on haastateltu lupaviranomaisen henkilöitä (Pirkanmaan ELY-keskus) ja muutamaa mainoksia sijoittavaa yritystä sekä lisäksi tehty sähköpostikysely 25:lle johdon sijoitusilmoituksen tehneelle suunnittelijalle, joilta saatiin 10 vastausta. Lisäksi on haastateltu Ficomin ja Energiategollisuuden edustajaa. Varsinaisen ilmoitusmenettelyn arvioinnin lisäksi arvioidaan myös lupamenettelyn toimivuutta siltä osin, kun siitä on tietoja saatu.

### 4.1 Lupamääristä ja käsittelyprosessista

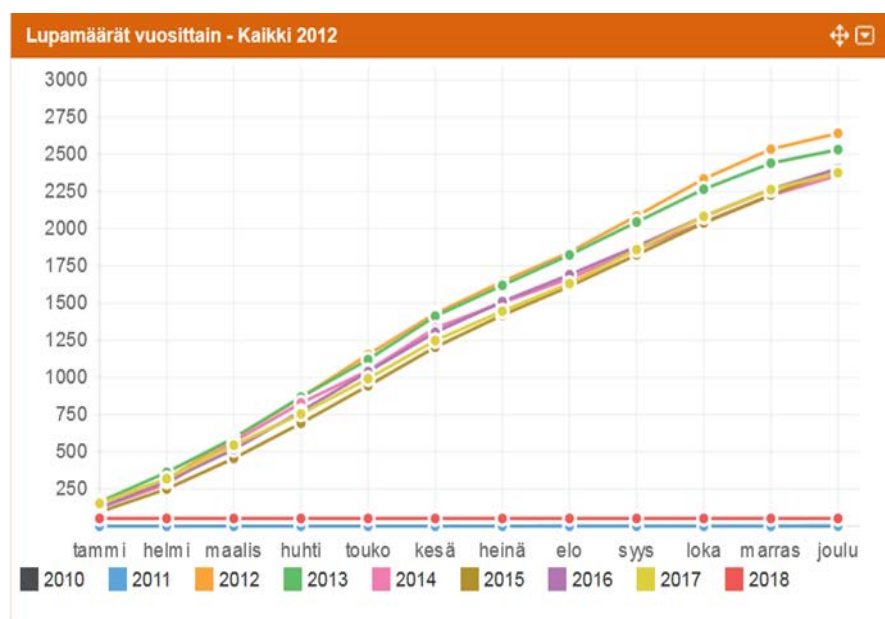
Seuraavan sivun taulukossa on Pirkanmaan ELY-keskuksen käsittelemät lupamäärät viime vuosilta. Johtojen, vesijohtojen ym. sijoittamisesta tehtiin sijoittamissopimuksia 31.1.2016 asti, jonka jälkeen on vaiheittain ryhdytty käsittelemään lupia ja ilmoituksia nykyisessä TILU-järjestelmässä. Tämä vuoksi vuosien 2016 ja 2017 määrät eivät ole keskenään vertailukelpoisia. Taulukko sen sijaan antaa hyvän kuvan lupatyyppeiden keskinäisistä osuuksista. Käsittelyaikamediaanit sisältävät kaikki päivät lupahakemuksen saapumisesta sen ratkaisemiseen, eli pyhäpäivät ja mahdollisiin täydennyspyyntöihin kuluva aika sisältyvät käsittelyaikaan.

Ilmoituksenvaraisia johtohankkeita on siis hiukan yli 10 % kaikista sähkö- ja tietoliikennekaapelihankkeista. Näiden lisäksi hankkeet saattavat vaatia erillisiä lupia suoja-alueelle sijoitetuille muuntamoille. Mainoksista maantielain mukaisia ilmoituksia tehdään huomattavasti vähemmän, mutta mainosilmoituspäätösten lisäksi mainoksista tehdään myös lausuntoja lähinnä kuntien rakennusvalvontaviranomaisen lupakäsittelyä varten. Lisäksi on tilapäistä ja ilmeisesti jonkin verran myös luvatonta mainontaa. Työluvalla tarkoitetaan lupaa, jossa tiealueella tehdään jotain työtä, joka ei ole muuten luvanvaraista.

## Lupamäärät 2016-2017

Lupatyyppi		2016	2017
Johdot ja kaapelit (42 §)	Lupamäärä (kpl)	2415	2407
	käsittelyajan mediaani (pv)	27	31
Kaapeli-ilmoitukset (42 a §)	Lupamäärä	130	337
	käsittelyajan mediaani	13	12
Vesihuoltoluvat (42 §) (10/2016 alkaen)	Lupamäärä	73	363
	käsittelyajan mediaani	8	12
Suoja-aluerakennelmat (44-47 §) (12/2016 alkaen)	Lupamäärä	0	369
	käsittelyajan mediaani	0	29
Työluvut (42 §)	Lupamäärä	869	1159
	käsittelyajan mediaani	8	10
Mainospäätökset (52 §) (ei sis. Lausuntoja)	Lupamäärä	126	191
	käsittelyajan mediaani	15	9
Lausuntopyyntöt mainoksista (esim. kunnan lupia varten)	Lupamäärä	76	81

Alakuvassa (Kuvan 3 lähde: Pirkanmaan ELY-keskus) on johtojen sijoittamislupien vuosittainen kertymä vuosilta 2012–2017. Siitä ilmenee, että lupien käsittelymäärät ovat pysyneet vuosittain varsin samalla tasolla. Lievä lupamäärien väheneminen johdunee yhteissijoittamishankkeista ja suunnittelun ja ennakoinnin parantumisesta.



Tieviranomaisen lupien käsittelyajat ovat varsin lyhyet verrattuna moniin muihin, esimerkiksi ympäristöhallinnon lupiin. Lupahakemukset eivät jakaudu vuoden mittaan yhtä säännöllisesti, vaan lupahakemuksissa on merkittävä piikki keväällä, jolloin tulevan kesäkauden töille haetaan lupaa. Kun kiireellisenä tullut lupahakemus pystytään muuhun aikaan vuodesta käsittelemään jopa viikossa, kevätruuhkan aikana tullut ei-kiireinen hakemus voi joutua odottamaan käsittelyä kuusikin viikkoa. Kun johdon sijoittamisilmoituksen töiden aloittamisen odotusaika on 21 päivää, kiireinen toimija saattaa joskus jopa punnita vaihtoehtona sijoittamisluvan hakemista hankkeen nopeuttamiseksi. Toisaalta 21 päivän määräaika on kuitenkin tarpeen johtojen sijoittamisilmoitusten käsittelylle kevätruuhkan aikana.

## 4.2 Kokemukset johtojen sijoittamisesta

Pirkanmaan ELY-keskus toimitti satunnaisesti valitulta ajanjaksolta 25 johdon sijoittamisilmoitusta. Johdon sijoittamislupahakemuksen tehneille lähetettiin lyhyt sähköpostikysely, jossa tiedusteltiin kokemuksia sijoittamisilmoituksista, niiden käsittelystä ja kehittämisestä. Lisäksi tiedusteltiin muita tietoja, kuten toiminnan laajuutta, yhteistyön toimivuutta alueurakoitsijan kanssa, kokemuksia muiden toimijoiden johdoista sekä näkemyksiä Liikenneviraston määräyksistä. Kyselyn keskiössä oli sijoittamisilmoitusmenettely, mutta myös sijoittamisluvista saatiin hyviä kommentteja. Käytännössä samat alan toimijat tekevätkin sekä lupahakemuksia että ilmoituksia. Kyselyyn saatiin 10 vastausta, johon sisältyi sekä suuria että pieniä yrityksiä, sekä suunnittelutoimistoja että johdonomistajayrityksiä ja sekä sähkö- että telealan toimijoita. Seuraavassa käydään saatuja tuloksia läpi.

### Taustakysymykset

Vastaajat tekivät vuosittain lupahakemuksia ja -ilmoituksia muutamasta aina kymmeneen. Suurimmalla osalla maastossa suorittavan kaivutyön hoiti urakoitsija, mutta yksi pienempi sähköyhtiö hoitaa edelleen myös kaivutyöt itse. Työn suunnittelun ja valvonnan ulkoistamisaste vaihteli. Käytännössä alirakointiketjut saattavat olla joskus pitkiäkin.

### Ilmoitusmenettelyn nopeus

Ilmoitusmenettely nopeuteen oltiin yleisesti ottaen tyytyväisiä tai sitä kuvattiin riittäväksi. Joidenkin mielestä se voisi olla nopeampikin, jonkun mielestä taas erittäin nopea verrattuna lupamenettelyyn. Hajonta näkemyksissä johtunee siitä, että varsinaisten sijoituslupien käsittelyssä käsittelyaika saattaa ruuhkan mukaan vaihdella. Erityiskiitok-

sen sai eräältä vastaajalta se käytäntö, että Pirkanmaan ELY-keskus lähettää hyväksytyt ilmoituksen lähettäneelle aina viestin siitä, ettei ELY-keskuksella ole huomautettavaa ja että työt voidaan aloittaa esitettyinä työn aloitusajankohtana.

## Ilmoitusmenettelyn keveys ja edullisuus ja kokemukset kielteisistä päätöksistä

Kyselyssä tiedusteltiin, oliko ilmoitusmenettely (HE:ssä 2016 edellytetyllä tavalla) vähentänyt kustannuksia tai hallinnollista taakkaa. Tämän kohdan osalta vastaajien näkemykset jakautuivat selvästi. Joidenkin mielestä kustannukset ja taakka olivat vähentyneet ja ilmoitusmenettely todettiin tervetulleeksi uudistukseksi ELY-keskuksen ”palveluihin”. Monet kuitenkin korostivat sitä, että ilmoituksen tekeminen on lähes yhtä työlästä kuin lupahakemuksen tekeminen, koska molempiin tarvitaan samat esiselvitykset ja piirustukset. Erään vastaajan mukaan myös liian usein jokin pieni yksityiskohta aiheuttaa sen, ettei ilmoitusta voida hyväksyä ja tällöin hän joutuu kuitenkin vielä hakemaan sijoitusluvan.

Johtosuunnittelijoilta kysyttiin myös, että ovatko he ymmärtäneet, miksi heidän saamansa päätös on ollut kielteinen ja ovatko rajoitukset olleet heidän mielestään aiheellisia. ELY-keskus voi pyytää täydentämään puutteellista lupahakemusta, mutta ilmoitusten käsittelyssä lopputulemana voi aina olla vain hyväksytyt tai hylätyt. ELY-keskukselta saatujen tietojen mukaan vuonna 2017 ilmoituksista hylättiin noin 35 % ja hyväksyttiin noin 65 %. Ensimmäisenä käsittelyvuonna 2016, kun menettely oli monille vieras, hylättyjen päätösten osuus oli vieläkin suurempi. Ilmoituksen joustamattomuus vaikuttaa tulleen monille yllätyksenä, sillä aiempi sijoitussopimusmenettelykin oli usein vuorovaikutteisempi kuin ilmoitusmenettely. Eräs ilmoituksen tehnyt kertoo saaneensa kielteisen päätöksen, koska unohti ilmoituksesta kaapelin alituskohdalla olevan ilmajohdon, toinen taas siksi, että oli laskenut työnaikaisen nopeusrajoituksen liian alhaiseksi liikenteenohjaussuunnitelmassa. Kolmannen mukaan hylkäys johtuu näppäilyvirheestä. Vastaajat ovatkin toivoneet joustavaa ohjausta ilmoitusmenettelyyn tai edes mahdollisuutta täydentää ilmoitusta sen lähettämisen jälkeen. Perustelut hylkäämiselle on usein periaatteessa ymmärretty, mutta ratkaisua ei ole pidetty onnistuneena.

Menettelyjen keventymistä pidettiin yleisesti tavoiteltavana ja koettiin, että suunta on kaikista huolimatta ollut oikea. Ely-keskuksen päätöksentekoa on myös pidetty aina tai ainakin suurimmalta osin ennakoitavissa olevana. Muutamissa kommentoissa painotettiin hakemuksen perusteellisuuden merkitystä tai todettiin, että joskus voi tulla yllätyksiä.

## Ilmoitusmenettelyn käyttöalan laajuus

Kyselyssä tiedusteltiin, pitäisikö ilmoitusmenettelyä laajentaa ja jos, niin millaisiin tilanteisiin. Vastaukset jakautuivat, osan mielestä ilmoitusmenettelyä piti ehdottomasti laajentaa kasvattamalla alitusten ja kaivuun määrää, osa jätti vastaamatta tai koki, ettei ilmoitusmenettelyä pidä tai tarvitse laajentaa. Konkreettisina ehdotuksina esitettiin myös esim. kuluttajaliittymäjohdon rakentamista ja liittämistä vanhaan verkkoon, jos maasto on helppo eikä ole muiden kaapeleita tai muita esteitä. Toisena ehdotuksena pohdittiin ilmoitusmenettelyn laajentamista tien pituussuuntaisiin ilmajohtoihin ja kaapeleihin sellaisissa tilanteissa, jossa ELY:n edustaja (alueurakoitsija) olisi esikatselmuksella katsonut, ettei sijoittamiselle ole estettä.

## Liikenneviraston määräykset

Kyselyssä tiedusteltiin näkemyksiä Liikenneviraston määräyksistä. Suurin osa piti määräyksiä tarkoituksenmukaisina, mutta osa maaseutuvaltaisella alueella toimivista yrityksistä arvioi määräykset ylimitoitetuiksi maaseudulle ja paremminkin kaupunkialueelle sopiviksi. Eräs vastaaja totesi, että pienissä hankkeissa lupahakemuksen tai ilmoituksen tekeminen on monesti aikaa vievin osuus koko suunnittelutyössä. Vastaukset pitänee tulkita niin, että määräykset ovat ammattimaisen (suunnittelutoimisto tai suurempi verkkoyritys), säännöllisesti johtoja tiealueelle sijoittavan ammattimaisen ja kokeneen toimijan näkökulmasta selvät, mutta pienemmän toimijan näkökulmasta monimutkaiset ja kankeat.

## Yhteistyö alueurakoitsijan kanssa

Maastossa tienpitäjää edustaa yleensä alueurakoitsija. Käytännössä kilpailutuksen perusteella valittu alueurakoitsija hoitaa mm. maastokatselmuksia ja muita julkisuonteisia tehtäviä. Useimpien vastaajien mielestä yhteistoiminta alueurakoitsijan kanssa oli sujunut hyvin. Muutamien vastaajien mielestä yhteistyö vaihteli. Erään vastaajan mukaan alueurakoitsijaa on ollut esimerkiksi hankala saada katselmoimaan paikan päälle. Muutamat vastaavat kritisoivat kuitenkin sitä, etteivät alueurakoitsijoiden yhteystiedot ole julkisesti helposti saatavilla. Erityisesti tilanteissa, joissa alueurakoitsija kilpailutuksen seurauksena vaihtui, suunnittelija oli joutunut ”juorujen perusteella soitelemaan” uuden alueurakoitsijan tavoittamiseksi. Alueurakoitsijan vaihtumisesta olisi-kin hyvä saada tieto hyvissä ajoin, sillä projektit voivat olla pitempikestoisiakin.

## Muiden toimijoiden johdot tiealueella

Johtosuunnittelijoilta kysyttiin myös, olivatko muiden toimijoiden johdot aiheuttaneet ongelmia tiealueella. Kysymyksen tavoitteena oli selvittää, tarvitseeko johtojen sijoitta-



mista ohjata tienpitäjän tienpitotarpeiden näkökulman lisäksi myös infrakäytävän tasa-puolisen käytön varmistamiseksi. Noin puolet vastaajista katsoi, että muiden toimijoiden johdoista ei ollut ollut haittaa. Muiden vastauksissa johdoista on ollut erilaista haittaa. Osittain haitat syntyvät viranomaisprosessissa eli vaatimukset samalle puolelle sijoittamisesta ja vaaditut varoetäisyydet jo asennettuihin kaapeleihin ovat johtaneet kaapelin asentamisen kannalta hankalampiin olosuhteisiin. Toisten toimijoiden kaapelit ovat hidastaneet sekä maastotyötä että suunnittelua. Toisten omistajien kaapeleihin suhtaudutaan joskus myös välinpitämättömästi, sillä erään telealan vastaajan mukaan kuitenkin jotkut toimijat tuntuvat surutta katkovan esim. poikittain kulkevia puhelinkaapeleita auratessaan omaa kaapeliaan tien varteen, koska se helpottaa heidän työtään. Toki maksavat sitten korjauskulutkin. Ongelmana on korostettu aiheellisesti myös sitä, että johtotiedot ovat tällä hetkellä hajallaan eri toimijoilla ja että näiden palveluiden tarjoajat ovat muuttaneet osan toiminnoistaan maksullisiksi, mikä ”aiheuttaa alalle erilaisia toimintatapoja kaapeliselvityksiin”.

## Yleiset kehittämismahdollisuudet

Tienpitäjän lupien arvioitiin olevan vähintäänä keskitasoa muihin lupaprosesseihin verrattuna ja lupien hakemista on pidetty toimivuudeltaan parempana kuin kuntien ja kaupunkien lupaprosesseja. Eri lupaprosessien tai ainakin lupahakemusten yhdistämistä pohdittiin positiivisessa hengessä. Ideoina esitettiin, että esimerkiksi poikkeamislupa muuntamon sijoittamiseen maantien suoja-alueelle ja johdon sijoittaminen voitaisiin käsitellä yhdessä. Myös kaapelointireitille osuvan ojan tai joen ylitys tai alitus (ns. pieni käyttöoikeus vesistöön) olisi erään vastaajan mielestä luonteva hoitaa samalla lupahakemuksella, koska miltei kaikkiin lupiin tulee samat tiedot ja liitteet. Todettiin, että yhdellä hakemuksella voitaisiin hakea vaikkapa kaikkia reitille sattuvia lupia (maantie, rautatie, vesilaki, kunnan luvat). Lisäksi toivottiin sähköisen hakemisen kehittämistä eri tavoin. Toivottiin mm. että uudessa hakemuksessa tai ilmoituksessa olisi kirjautuneelle käyttäjälle jo valmiina omat perustiedot, jottei niitä tarvitsisi uudelleen täyttää. Samoin toivottiin, että järjestelmästä näkyisi lähetetyn hakemuksen käsittelyn vaihe (jonossa, käsittelyssä jne.) ja arvioitu käsittelyaika.

## Pirkanmaan ELY-keskuksen kokemukset

Tienpitäjän lupien keskittäminen yhteen ELY-keskukseen on Pirkanmaan ELY-keskuksen mukaan ollut toimiva ratkaisu. Isommassa yksikössä toiminta on tehokkaampaa ja käsittelyvolyymi on riittävä rutiinien ylläpitämiseksi. Näin myös asiantuntemus ja päätöksenteon laatu säilyvät hyvänä.

Sijoittamisluvat ja -ilmoitukset ratkaistaan Liikenneviraston määräysten tuella ja näitä määräyksiä pidetään hyvinä ja informatiivisina ja niiden koetaan antavan hyvää normatiivista tukea päätöksentekoon. Ero vaikeina ja helppoina koettujen lupapäätösten

välillä syntyä enimmäkseen hankkeen pituudesta ja hankkeeseen sisältyvien ”erikoistilanteiden” määrästä: kalliot ja muut ahtaat paikat, louherakennealueet, sillat, rummut ja alitukset ovat olosuhteita, jotka on otettava huomioon. Liikenneviraston määräysten perusteella koostetaan kuhunkin päätökseen tarvittavat lupaehdot.

Ilmoitusmenettelyä ei nähdä erityisen toimivana, koska sen kankeus harmittaa myös käsittelijöitä. Ero työmäärässä lupaprosessiin verrattuna on varsin pieni. Ilmoitusten laatuongelmat ovat olleet suuria ja sen vuoksi kielteisten päätösten perusteluihin ja neuvontaan on erityisesti panostettu. Vuorovaikutteisempaa lupaprosessia pidetään toimivampana.

Keskeisimpänä ongelmana nähdään tietojärjestelmien puutteet ja järjestelmien kehittämistä pidetäänkin seuraavana tärkeänä askeleena lupahallinnon sujuvoittamisessa.

Lupien noudattamisen valvonta on vähäistä ja hallintopakon käyttö koetaan epäkäytännöllisenä.

Keskusteluissa pidettiin mahdollisena myös hallinnollisten sanktioiden käyttöönottoa ja ELY-keskuksen mahdollista roolia niiden määräämiseen osallistuvana tahona.

## Yhteenveto tuloksista

Pirkanmaan ELY-keskus käsittelee sille tulevat lupahakemukset ja ilmoitukset tehokkaasti ja joutuisasti. Toiminnan keskiössä ovat pyrkimys sujuviin prosesseihin ja palveluperiaatteen korostaminen. Toiminta perustuu asianmukaisesti lakiin ja sen nojalla annettuihin Liikenneviraston määräyksiin. Johtojen sijoittamista koskevista lupapäätöksistä ei ole valitettu.

Käytännön ongelma johtojen sijoittamisessa ei ole niinkään lupaprosessi vaan se, että kaapelin toteutumatieloina saatetaan ilmoittaa suunnitelman piirustukset tai se, että kaapeli ylipäätään on väärässä syvyydessä tai sijainnissa. Lupaehtojen toteutumisen valvontaa hoidetaan alueurakoitsijan tekemillä katselmuksilla, mutta kaikkea ei voida valvoa. Liikenneviraston vuosittaisissa tutkimuksissa suuressa osassa kaapeleita oli ainakin paikallisia poikkeamia luvan tai sopimuksen mukaisesta pysty- tai vaakasijainnista, ja pienessä osassa oli suurempia poikkeamia.

Kyselyyn vastanneet ja haastatellut tahot toivovat yleisesti ottaen hallinnollisen taakan vähentämistä ja menettelyiden keventämistä. Lupaviranomaisenkaan näkökulmasta kankea prosessi ei ole kenenkään etu. Lupaprosessin keventämisessä ei kuitenkaan välttämättä ole kysymys sijoittamisen edellytysten väljentämisestä, vaan keskeisessä roolissa on sen järjestelmän helppous ja sujuvuus, jonka kautta luvat haetaan. Tällä

hetkellä näyttää siltä, että ilmoitusmenettelyyn siirtymisellä tavoiteltu hyöty on jäänyt oletettua vähäisemmäksi.

## 4.3 Kokemukset mainoslaitteiden sijoittamisesta

Mainoslaitteiden sijoittaminen on ala, jossa toimijoiden volyymit vaihtelevat voimakkaasti. Alalla on muutamia suuria valtakunnallisia toimijoita, joilla on satoja tienvarsimainoksia ja vastaavasti monia pieniä. Tästä seuraa se, että toimijoiden osaaminen vaihtelee merkittävästi. Vaikka Liikenneviraston mainoksia koskevat määräykset ovat merkittävästi lyhyemmät kuin johtojen sijoittamista koskevat määräykset, niiden hahmottaminen on koettu hankalaksi. Ilmoitusten käsittelijät ovat todenneet, että määräykset ovat heidän mielestään selkeät ja antavat riittävän taustatuen ilmoituksia koskevien päätöskien tekemiseen.

Varsin kohtalainen osa mainosilmoituksista hylätään, joskin ELY-keskuksen mukaan osa ilmoituksista myös ratkaistaan soittamalla heti ilmoittajalle. Puhelussa kerrotaan, ettei ilmoitus voi tulla hyväksytyksi ja sovitaan, että ilmoittaja peruu ilmoituksensa. Myös tällaiset ilmoitukset tilastoidaan hylätyiksi ilmoituksiksi. Vuonna 2017 käsiteltiin 191 mainosilmoitusta, joista 17 % tehtiin hylkäävä päätös. Näistä yhdestä on valitettu hallinto-oikeuteen.

Käytännössä niin ELY-keskus kuin ilmoituksen tekijätkään eivät pidä ilmoitusmenettelyä riittävän joustavana. Ongelmat ovat kuitenkin pienempiä kuin johtojen sijoittamisilmoituksessa, jossa ongelmia aiheuttaa myös se, milloin kyse on ilmoituksenvaraisesta hankkeesta. Sekä ELY-keskus että mainostajat katsovat, että mainoksen sijoittamiseksi tehtävä ilmoitus on tosiasiaassa hyvin lähellä lupaa sekä hakemuksen työmäärän että käsittelyprosessin suhteen. Eräs yritys, jolla on paljon vanhoja mainoslaitteita, myös kritisoi sitä, että ”lupaa uusittaessa” maanomistajan kanssa tehty käyttöoikeussopimus tulisi toimittaa viranomaiselle uudelleen.

Mainostajat ovat kritisoineet Liikenneviraston määräyksiä erityisesti niissä olevien etäisyysvaatimusten osalta. Varsinkin moottoritieillä etäisyysvaatimus seuraavaan liittymään on koettu pitkäksi ja on koettu, ettei toimivia mainoslaitteiden sijoittamispaikkoja ole saatavilla. Myös liikennemerkkien sijainti saattaa estää mainoksen sijoittamisen.

Liikenneviraston määräyksessä annettua mahdollisuutta anoa poikkeusta yhdestä mainoksen sijoittamista koskevasta määräyksestä ei ole käytetty.

Eniten ongelmia tällä hetkellä koetaan liittyvän itsevalaiseviin led-mainostauluihin, niiden kirkkauteen ja mainosten vaihtuvuuteen niissä. Osittain asiassa on kyse piittaamattomuudesta, osittain taas siitä, miten hyvin led-mainostaulujen valon määrän säätymismekanismi toimii eri valmistajien taulumalleissa. Merkittävä osa maantien käyttäjille suunnatuista led-tauluista on kuitenkin kuntien asemakaava-alueilla eivätkä ne tiealueelle kohdistuvista vaikutuksistaan huolimatta ole tieviranomaisen ilmoitusmenettelyn piirissä. Kuntien vaihtelevat linjaukset ja Liikenneviraston määräykset saatetaan kokea epä johdonmukaisina.<sup>22</sup>

Ongelmalliseksi on myös koettu vanhojen mainoslaitteiden lupien päätyminen siirtymäkauden (2019) loppuun. Erityisesti eräs yritys kokee, että ilmoituksen tekeminen kustakin olemassa olevasta mainoksesta kerrallaan olisi kohtuuton hallinnollinen taakka. Monet vanhoista mainoslaitteista myös sijaitsevat paikoilla, jotka eivät nykyisen Liikenneviraston ohjeen mukaan mahdollisia eli joissa ovat mainoslaitteet jouduttaisiin poistamaan.

Niin mainostajat kuin viranomaisenkin kokee luvattomat mainokset ongelmallisina. Erään mainostajan mukaan ”villejä” mainoksia on kiinnitetty heidän mainoksensa läheisyyteen ja jopa suoraan mainoslaitteeseen. Viranomaisen kannalta luvattomien mainosten poistoprosessi on hankala ja siitä saadaan myös negatiivista palautetta. Lisäksi poistotyön koordinoimista saattaa haitata se, että mainosten poiston ja mainosten lupakäsittelyn hoitavat ELY-keskuksen eri vastualueet. Luvattomien mainosten poistoprosessin kannalta myös tilanne, jossa mainosta siirretään hiukan, on ongelma, koska tällöin mainoksen poistoprosessi alkaa jälleen alusta.

## 4.4 Kokemukset muista toimista tiealueella

Viranomaisilta saatujen tietojen perusteella puutavaran varastointiin ei tällä hetkellä ole tapana pyytää lupia, vaikka toiminta 42 §:n ja 47 §:n mukaisesti luvanvaraista olisikin. Yleensä varastopinosta varsinaisen tiealueen puolelle ulottuu tosin vain pieni

---

22 Pääasiassa asemakaavan laatimiseen perustuva nykyinen toimivallanjako on sinänsä alueellisesti yksiselitteinen, mikä puolustaa sen säilyttämistä. Toisaalta mainoslaitteiden sijoittaminen vaatii käytännössä suurehkoja liikennemääriä, joita tyypillisesti on nimenomaan pääväylillä taajamien läheisyydessä. Näille alueille on tyypillistä, että taajamien sisääntulotiet ovat valtion ylläpitämiä maanteitä, mutta teiden varret ovat pitkälti asemakaavoitettuja kaupungin vähitellen laajentuessa sisääntulo- ja kehäteiden varsilla. Ratkaisumallia, jossa kunta myöntää luvan sellaiselle mainoslaitteelle, jonka tosiasiallinen kohderyhmä ovat maantien käyttäjät, voidaan lausuntomenettelystä huolimatta ymmärrettävästi kritisoida. Osin voidaan myös pohtia, ovatko mainoslaitteet ylipäätään esimerkiksi asemakaavaan merkityn suojaviheralueen toimivuuden kannalta tarpeellisia rakennelmia. Näihin kysymyksiin tämän selvityksen yhteydessä ei ole mahdollista vastata.

osa. Ainespuupinoja saatetaan sijoittaa myös sellaisiin paikkoihin, joissa ne vaarantavat liikenneturvallisuutta tai haittaavat tienpitoa, mutta mahdollisen ongelman laajuudesta ei ole tietoa. Arkikokemusten perusteella voidaan kuitenkin sanoa, että puutavaraa lastataan silloin tällöin vaarallisissa paikoissa ja lastaamista varten pysähtyneen ajoneuvon ohittaminen turvallisesti ei aina ole mahdollista.

Luvattomien varastojen ilmiantaminen ei kuulu kunnossapitourakoitsijoiden sopimukseen ja on oletettavaa, että urakoitsijan kannalta vaivattomimpana ratkaisuna ne lähinnä kierretään tai ohitetaan kunnossapitotyön yhteydessä. Eräänlaisena kuriositeettina ja asenneilmaston kuvaajana mainittakoon Liikenneviraston tutkimuksissa ilmi tullut yksittäinen kohde, jossa pääteltiin kaivetun kaapelin sijannista, että kaapelia aikoinaan maahan kaivettaessa oli kierretty tien laidalla ollut puupino.

Lisäksi puutavaran varastointi saattaa roskata levähdysalueita, josta aiheutuu tienpitäjälle siistimistarvetta ja levähdysalueen käyttäjille mahdollisesti viihtyvyyshaittaa. Puutavaraa saattaa myös jäädä pieniä määriä noutamatta tai maahan saattaa jäädä puuperäisiä roskia, jolloin niittotyö vaikeutuu.

Toiminnan kehittäminen vaatisi käytännössä sekä mahdollisimman helppokäyttöistä gps-pohjaista varastoinnin koordinoitijärjestelmää sekä valvontaan panostamista. Ratkaisuja esitetään luvussa 8.

Muiden toimien luvituksesta tiealueella ei olla oltu yhteydessä sidosryhmiin (metsäalan kuljetusyrittäjät, puunhankintayritykset), koska heillä ei edellä mainitusta syystä voi olla kokemusta luvituksesta.

## 5 Eri sääntelytapojen oikeudelliset perusteet ja reunaehdot

### 5.1 Lähtökohtia

#### 5.1.1 Sopimuksen ja luvan erosta

Lähtökohtana on pidettävä, että oikeus käyttää jonkun maa-alueita ja hallinnollinen lupa johonkin toimintaan ovat kaksi erillistä asiaa. Useimmiten oikeus maa-alueeseen on yksi luvan edellytys. Esimerkiksi rakennuslupahakemukseen on maankäyttö- ja rakennuslain 131.1 §:n 1 kohdan mukaisesti liitettävä selvitys siitä, että hakija hallitsee rakennuspaikkaa. Rakennusluvan myöntäminen ei tuota oikeutta rakennuspaikan hallitsemiseen.

Oikeus toisen omistaman kiinteistön käyttämiseen voidaan myös muodostaa eräissä tilanteissa pakkotoimin. Tällöin puututaan kiinteistön omistajan omaisuuden suojaan yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsotun intressin vuoksi. Esimerkiksi vesitalousluvan myöntämisen yhteydessä voidaan myöntää luvanhakijalle pakkotoimioikeus toisen kiinteistöön (vesilain 2 luvun 13 tai 14 §).

Lunastettaessa tai myönnettäessä kiinteistötoimituksessa rasitteita pysyvä käyttöoikeus toisen alueelle myönnetään kuitenkin erityisessä toimitusmenettelyssä ja lunastettavasta omaisuudesta maksetaan täysi korvaus, joskus enemmänkin. Joissakin hanketyypeissä lunastamisen oikeusperusteeksi edellytetään erityistä lunastuslupaa, joissakin jokin muu viranomaisen asianmukaisessa menettelyssä hyväksymä suunnitelma riittää lunastamisen perusteeksi. Käytännössä näissä lunastuslupaa tarvittomissa tilanteissa on yleensä jo aiemmassa vaiheessa huomioitu kiinteistön omistajien osallistumismahdollisuudet hankkeeseen. Sekä lunastus- että kiinteistötoimitusmenettelyt hoitaa pääasiassa Maanmittauslaitos, joka toimii asiassa neutraalina viranomaistahona. Kiinteistönomistajaa suojaa myös rasitteiden numerus clausus -periaate, jonka mukaan vain laissa määrätyt rasitetyypit ovat mahdollisia. Joidenkin rasitteiden rekisteröiminen edellyttää myös sitä, että osapuolet ovat sopineet asiasta keskenään.

Joissakin vähäisemmissä omistusoikeuden rajoituksissa on sääntönä, että osapuolten tulee ensisijaisesti sopia käyttöoikeudesta, ja jos käyttöoikeudesta ei päästä sopimukseen, viranomainen, joka muutoin ei käsittele pakkotoimiasioita, ratkaisee asian (esim. MRL 161 §). Nämä tilanteet ovat sääntelyn erityistapauksia, joilla on oma pitkä lainsäädäntöhistoriansa. Näitä ei voitane enää pitää normaalina järjestelyinä, vaan

poikkeuksellisina järjestelyinä, joiden uudistamistarvetta tulisi arvioida ja sen perusteella saattaa ne vastaamaan pakkotoimisääntelyn nykytulkintaa.

Luvan myöntävä viranomaisena siis myöntää hakijalle riittävän merkittävän intressin ollessa kyseessä hallinnollisen luvan käyttöä jonkun kiinteistöä hakijan tarpeisiin, ja menettelyssä kuullaan maan omistajaa. Kun taas julkinen taho ”antaa luvan” käyttää omistamaansa kiinteistöä, kysymys ei ole hallintoluvasta vaan yksityisoikeudellisesta sopimuksesta, vaikka käyttöoikeuden luovuttajana onkin julkisyhteisö. Kiinteistön omistajalla on omistajan valtaan perustuen oikeus luovuttaa omistamaansa kiinteistöön kohdistuvia rajoitettuja vuokra- ja käyttöoikeuksia. Koska on katsottu, että julkinen taho on esimerkiksi kiinteistön myyjänä ja lunastuksen kohteena rinnastettavissa yksityiseen tahoon, on perusteltua katsoa, että myös sopimus kiinteistön rajatun käyttöoikeuden luovuttamisesta on yksityisoikeudellinen sopimus.

## 5.1.2 Julkiset ja yksityiset intressit

Selvityksen kohteena olevassa asiassa jokin taho antaa toiselle taholle oikeuden sijoittaa jonkin laitteen omistamalleen alueelle<sup>23</sup>. Kyseessä voi olla pitkäaikainen käyttöoikeus (kuten johtojen kohdalla), keskipitkä (rakennettu mainoslaite) tai lyhytaikainen käyttöoikeus (ainespuun varastointi) toisen omistamaan maa-alueeseen. Lähtökohtaisesti kuka tahansa kiinteistön omistaja voi antaa oikeuden johdon sijoittamiseen, mainostamiseen tai puutavaran varastointiin omalla maallaan. Julkinen taho voi puuttua lähinnä rakennuslupaa edellyttäviin mainosrakennelmiin tai rakennetun ympäristön siisteyttä häiritsevään varastointiin. Kiinteistöön annettavaa käyttöoikeutta on edellä luvuissa 2.1 ja 2.2 kuvatuin perustein syytä pitää lähtökohtaisesti yksityisoikeudellisena sopimuksena. Yksityisoikeudellisella sopimuksella voidaan sopimusvapauden periaatteen mukaisesti sopia monista eri asioista, myös siitä, millaisin ehdoin ja millaista korvausta vastaan omistaja sallii maataan käytettävän. Tilanne ei merkittävästi muutu sen johdosta, että valtio on sopimuksen toisena osapuolena. Kyse ei kuitenkaan ole luonnollisesta monopolista, sillä valtion maan sijasta monilla maanomistajilla on käytössä johtojen sijoittamiseen soveltuvaa maata. Mainosten sijoittamisessa valtion tiiverkon ja kunnan katuverkon asemaa voisi ehkä luonnehtia ulkomainonnan kannalta eräänlaiseksi määräävää markkina-asemaa muistuttavaksi tilanteeksi. Tällainen tulkinta ei kuitenkaan täysin vastanne todellisuutta, sillä huomattava osa mainonnasta tapahtuu muissa kanavissa.

---

23 Yleiskielessä on lähes sama asia antaa lupa omistamansa maan käyttöön kuin että osapuolet sopivat toisen maan käyttämisestä toisen tarpeisiin. Tämä on osaselitys siihen, että edellä esimerkiksi luvussa 2.5 kuvatuissa tilanteissa luvan ja sopimuksen käsitteet ovat saattaneet sekoittua. Hallinnollisen luvan ja yksityisoikeudellisen sopimuksen käsitteet tulisi pitää erillään, vaikka sopimuksessa yksi osapuoli nimenomaan sallisi toisen toimia tietyllä tavalla jossakin asiassa.

Toisaalta kyse on maantie- ja rautatiealueista sekä näiden suoja- ja näkemäalueista, joilla toimimiseen liittyy erityinen yhteiskunnallinen intressi, yleinen etu. Valtio on Suomessa historiallisista syistä sitoutunut ylläpitämään tietyn laajuista tieverkkoa. Osana liikkumistarpeen tyydyttämistä ja kansalaisten turvallisuuden varmistamista valtio pyrkii myös pitämään huolta tienkäyttäjien turvallisuudesta. Tiealueella toimimiseen myönnettävät erilaiset luvat sekä luvat mainosten, rakennelmien ja johtojen sijoittamiseen ovat eräänlaisia poikkeuslupia. Voidaan ajatella, että viranomaisen myöntää sovitut kriteerit täyttävälle taholle hyödylliseksi katsottuihin tarkoituksiin oikeuden vaarantaa liikenneturvallisuutta sekä haitata tienpitoa ja tien käyttämistä. Vastaavalla tavalla ympäristölupa on hallinnollinen lupa, jolla toiminnanharjoittajalle myönnetään oikeus aiheuttaa ympäristöön rajattuja päästöjä ja tuottaa sellaisia ympäristövaikutuksia, joita ei katsota liian haitallisiksi. Tässä mielessä tiealueella toimimisen sallimisessa on kyse hallintoluvasta ja yleisen intressin valvonnasta. Joissakin tilanteissa katsotaan, ettei yleisen edun valvominen ennakolta edellytä lupamenettelyä, vaan julkisen intressin valvomiseksi on katsottu riittäväksi, että mahdollisesti riskejä yleiselle edulle aiheutuvasta toiminnasta tehdään viranomaiselle ilmoitus, jolloin viranomaisen voi tarvittaessa puuttua asiaan esimerkiksi määräyksin. Vieläkin kevyempänä ratkaisuna käytetään rekisteröintiä, jossa toiminnanharjoittajasta rekisteröidään tarvittavat tiedot ja tämän jälkeen viranomaisen on tietoinen toiminnasta ja voi valvoa sitä osana yleistä laillisuusvalvontaa.

Sen lisäksi, että hallinnollisella luvalla valvotaan yhteiskunnan intressien toteutumista, hallinnollinen päätöksenteko suojaaa usein myös naapureiden ja lähiyhteisön oikeutettuja etuja. Ympäristöluvassa saatetaan rajoittaa esimerkiksi melupäästöjä, kaavoituksessa taas ohjataan liikennettä ja asetetaan esteettisiä tavoitteita. Toisaalta lupa antaa myös suojaaa toiminnanharjoittajalle, kun luvan mukaisia toimiin ei yleensä voida tehokkaasti kohdistaa vaatimuksia. Tiealueella varsinainen liikenne saattaa aiheuttaa melupäästöjä tai aiheuttaa muita ympäristöhäiriöitä. Johtojen sijoittamisella vastaavaa merkitystä ei pääsääntöisesti ole (lukuun ottamatta suurjänniteilmajohtojen sähkö- ja magneettikenttiä). Usein myös puutavaran varastointi on lyhytaikaista eikä aiheuta haittaa naapureille, joskin joissain tilanteissa liian pitkään säilytetyissä pinoissa tuohyönteiset saattavat olla riski. Mainokset taas saatetaan kokea epäesteettisinä ja erityisesti valaistut mainokset häiritseviä, mutta toisaalta valaistut ja itsevalaisevat mainostaulut ovat tyypillisimpiä valtateiden varsilla, joilla ei yleensä ole asumista. Rakennettavien mainoslaitteiden naapurivaikutukset huomioidaan yleensä rakennus- tai toimintaluvan yhteydessä. Käytännössä voidaan kuitenkin sanoa, että naapurien intressien valvonnan kannalta tie- ja rautatiealueen muulla käytöllä ei yleensä ole merkitystä.

Liikenneturvallisuuden ja tienpidon intressin sekä naapuruusintressin lisäksi erityisesti johtojen ja myös mainosten sijoittamisen koordinointiin voidaan ottaa myös infrakäytä-



vän optimaalisen käytön ohjaamisnäkökulma. Kun tiealueella on yhtenäisenä maanomistusyksikkönä sekä helposti liikuttavana ja valvottavana alueena erityinen merkitys infrastruktuurin sijoittamisalueena, on sekä yleisen edun että maanomistajan yksityisen edun kannalta myös tärkeää, että tätä käytettävissä olevaa tilaa hallinnoidaan tehokkaasti. Tähän kuuluu eri sijoittamistarpeiden koordinointi, säästeliäs tilankäyttö ja tämän osana tehokas valvonta. Näin voidaan varmistua siitä, että tila tiealueilla riittää jatkossakin eri toimijoiden tarpeisiin ja että tiealueella voidaan tehdä kaivutöitä tehokkaasti ilman, että eri toimijoiden johdot haittaisivat toisiaan ja niiden sijainnista voitaisiin olla varmoja ilman erillisiä kaapelinäyttöjä ja muita järjestelyjä. Mainonnassa vastaavana intressinä voitaisiin nähdä mainosten riittävä jakautuminen eri toimijoiden välillä, joskin mainonnan yhteiskunnallinen merkitys ei ole aivan yhtä vahva.

Tässä kuvatulla tavalla johtojen ja mainosten sijoittamisessa sekä tiealueen muussa käytössä muuhun kuin tietarkoituksiin on kyse sekä yksityisistä että yleisistä intresseistä. Kun alun perin tie- tai rautatiekäyttöön lunastettua, valtion omistamaa tie- tai rautatiealuetta luovutetaan muun toimijan käyttöön, tehdään ratkaisuja, joihin sisältyy sekä yksityis- että julkisoikeudellisia elementtejä. Täysin merkityksettä ei voi jättää sitäkään, että verkkotoiminta, mainonta ja metsäteollisuuteen liittyvä puutavaran logistiikka ovat yhteiskunnallisesta merkityksestään ja historiastaan huolimatta myös liiketoimintaa.

Suomessa on tehty eri vuosikymmeninä erilaisia ratkaisuja tiealueelle sijoittamissääntelyn suhteen ja linjaukset ovat vaihdelleet hallintoluvasta sopimukseen. Edellä luvussa 3.1 on kuvattu Ruotsin järjestelmä, jossa johtojen sijoittamisesta maantiealueelle sekä tehdään sopimus maanomistajan kanssa että myönnetään hallintolupa tiealueen käyttöön. Tältä pohjalta tässä luvussa arvioidaan erilaisten sopimusten ja hallinnollisen valvonnan keinojen (lupa, ilmoitus, rekisteröinti) etuja ja haittoja yleisellä tasolla. Tarkastelussa arvioidaan mm. näiden keinojen joustavuutta, hallinnollista taakkaa, oikeudellisia ja perusoikeudellisia reunaehtoja sekä osapuolten oikeusturvaa ja muutoksenhakumahdollisuuksia. Ruotsin mallin tapaan näitä keinoja voidaan käytännössä myös yhdistellä, ja erityisesti teknisiä järjestelmiä hyödyntäen sopimuksen ja hallinnollisen ennakkovalvonnan yhdistäminen on toteutettavissa ilman, että tiealueelle pyrkivän tahon hallinnollinen taakka kasvaa liian suureksi ja toisaalta niin, että hänen käytettävissään on riittävät ja asianmukaiset oikeussuojakeinot.

## 5.2 Sopimus

### 5.2.1 Sopimusoikeuden peruseriaatteen

Sopimus on yleensä yksityisoikeudellinen oikeustoimi, jolla osapuolet sitoutuvat vapaaehtoisesti johonkin. Yleensä, esimerkiksi tyypillisesti kaupassa, molemmat osapuolet suorittavat jotain, ostaja rahaa ja myyjä tavaran. Sopimuksella voidaan kuitenkin myös esimerkiksi sitoutua pidättäytymään joistakin toimista vastiketta vastaan. Vastikkeenkaan ei aina tarvitse olla rahaa eikä sitä ole välttämättä pakko periä lainkaan. Sitoutuminen sopimukseen merkitsee yleensä sitä, että osapuolille syntyy velvollisuuksia toisiaan kohtaan. Jos sopijapuoli on täyttänyt oman velvoitteen, hän voi esittää sopimuksen perusteella toiselle osapuolelle vaatimuksia. Muutoinkin sopijapuolilla on lojaliteettivelvollisuus toisiaan kohtaan. Tämä ilmenee paitsi velvollisuutena hoitaa sovitut asiat, myös velvollisuutena informoida toista osapuolta.

Sopimuksille tyypillisen sopimusvapauden voidaan ajatella koostuvan kolmesta osasta: sopijapuolella on muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta vapaus valita, haluaako hän yleensä tehdä sopimuksen (päättäntävapaus). Lisäksi hänellä on vapaus valita sopimuskumppaninsa (valintavapaus) ja vapaus valita sopimuksen muoto ja sisältö. Muutamilla yhteiskunnallisesti tärkeillä aloilla yrittäjän on pakko tehdä sopimus asiakkaan kanssa. Vaikka johtojen sijoittaminen tie- ja rautatiealueelle on usein verkonhaltijan näkökulmasta edullista, tiealueen omistajalla ei kuitenkaan voida katsoa olevan sellaista monopolin kaltaista asemaa, jossa hänen olisi pakko tehdä sopimus kaikkien halukkaiden tahojen kanssa; maata on muillakin. Sopimuksen muodon rajoittamisesta taas tavanomainen esimerkki on maakaaren mukainen kiinteistökaupan muotovaatimus, jonka mukaan sopimus on tehtävä kirjallisesti. Käytännössä kirjallinen sopimus on sopimuksen sisällön jäljitettävyyden vuoksi välttämätön useimmissa sellaisissa tilanteissa, jossa sopimuksella on hiukankin taloudellista merkitystä. Tänä päivänä huomattava osa sopimuksista hyväksytään sähköisessä ympäristössä. Sopimuksen ehtoista ja sisällöstä voidaan sopia hyvän maun ja laillisuuden rajoissa varsin vapaasti osapuolten välillä, kun kyse ei ole elinkeinonharjoittajan ja kuluttajan välisestä suhteesta.

Sopimusoikeudelle on ominaista nimenomaan vapaus ja joustavuus. Suuri osa sopimukseen liittyvästä lainsäädännöstä on tahdonvaltaista eli sitä sovelletaan vain, elleivät osapuolet ole muuta keskenään sopineet. Sopimuksen dynaamisuuteen sisältyy se, että sopimuksella voidaan ottaa huomioon myös sopimuksen laatimishetken jälkeen tapahtuvat tilanteet, kun taas hallintoluvan muuttaminen on yleensä kankeampaa. Sopimusoikeuden piirissä on myös mahdollista tehdä erilaisia esisopimuksia tai sitoa sopimuksen lopullinen sitovuus johonkin ulkoiseen tekijään, esimerkiksi jonkin hallintoluvan saamiseen. Esimerkiksi ostettaessa maa-alue rakennuspaikaksi voidaan sopia, että kauppa purkautuu, ellei ostaja saa kohteelleen rakennuslupaa.

Sopimusoikeutta koskeva lainsäädäntö on varsin vähäistä. Sopimuksen solmimisesta, valtuutuksesta ja sopimuksen pätemättömydestä on säännöksiä oikeustoimilaissa (228/1929, laki varallisuus oikeudellisista oikeustoimista). Suurin osa sopimusten sääntelyä on erityislaeissa, jotka koskevat erilaisia sopimustyyppisiä, esimerkiksi kiinteistön kauppaa ja vaihtoa säännellään maakaareissa (540/1995) ja maanvuokrasopimuksia maanvuokralaissa (258/1966). Sopimusoikeudessa yleisillä opeilla on varsin suuri merkitys.

Seuraavassa esitellään sellaisia sopimusoikeuden kysymyksiä ja periaatteita, joilla voi olla merkitystä sopimuksilla, joilla luovutetaan käyttöoikeus kiinteistöön johtojen, maanosten tai varastojen sijoittamiseksi.

## 5.2.2 Sopijapuolen vastuut ja vahingonkorvausvelvollisuus

Sopimusoikeuden lähtökohta on, että osapuolet ovat vastuussa toisilleen sopimuksen täyttämistä. Sopijapuoli on vastuussa toiselle suoritushäiriöistään (esim. virhe palvelussa tai maksuviivästys), paitsi jos kyse on poikkeuksellisesta tilanteesta, joka ei ole ollut sopijapuolen vaikutusmahdollisuuden piirissä (force majeure, kontrollivastuu). Sijoittamissopimuksessa johdon sijoittaja on esimerkiksi vastuussa siitä, että johto sijoitetaan paikalleen siten kuin sopimuksessa on sovittu ja että maastossa mahdollisesti syntyneet vauriot korjataan. Maanomistajan vastuut ovat vähäisemmät, koska kyse on lähtökohtaisesti sallimistyyppisestä oikeustoimesta maanomistajan näkökulmasta. Maanomistajan rooli on lähinnä olla estämättä sijoittamista sekä pidättäytyä toimista, jotka estäisivät sijoittamisen, esimerkiksi toisen johdon salliminen samaan sijaan voisi olla sopimatonta. Sovittaessa tienvarteen sijoitetun putken käyttämisestä johdon sijoittamiseen putken omistaja vastaa putken soveltumisesta sijoittajan esittämään tarkoitukseen. Sen sijaan esimerkiksi maaperässä olevat esteet (kivet, kalliot ym.) eivät luonnonolosuhteina voine olla maanomistajan vastuulla, ellei maanomistaja ole erikseen taannut, ettei näitä ole sijoittamisalueella. Elinkeinonharjoittajan tiedotusvastuun näkökulmasta olisi myös katsottava, että mahdollisen tienpitoyhtiön tai maanomistajayhtiön tulisi informoida johdon sijoittajaa alueella olevista muista johdoista, koska voidaan katsoa, että yhtiön tulee olla tietoinen aiemmista sopimuksistaan.

Kun jokin taho aiheuttaa vahinkoa toiselle, oikeussuhdetta voidaan tarkastella joko sopimusoikeudellisen vahingonkorvausvastuun tai vahingonkorvauslain mukaisen yleisen vahingonkorvausvastuun (412/1974) näkökulmasta sen mukaan, oliko osapuolten välillä sopimus vai ei. Vahingonkorvausta vaativan tahon kannalta sopimussuhde on edullisempi, sillä pääsääntöinä pidetään, että deliktivastuussa velkojalla on todistus-

taakka tuottamuksesta ja sopimusvastuussa velallisella on todistustaakka tuottamuk-  
sen puutteesta. Yleisessä vahingonkorvauksessa vahingonkorvausta vaativan tahon  
tulee osoittaa syntyneen vahingon määrä, vahingon yhteys vahingonaiheuttajan toi-  
miin sekä vahingonaiheuttajan huolimattomuus. Tästä huolimatta puhtaita, esineva-  
hinkoon liittymättömiä varallisuusvahinkoja korvataan vahingonkorvauslain 5:1:n mu-  
kaisesti vain erityisen painavista syistä tai kun vahinko on aiheutettu rikollisella toi-  
mella tai julkisen vallan käytössä. Sitä vastoin sopimusperusteisessa vastuussa sopi-  
musta rikkoneen osapuolen vastuu presumoidaan ja hän joutuu ekskulpoimaan itsen-  
sä, toisin sanoen osoittamaan toimineensa huolellisesti, jos jotain on sattunut. Vastaa-  
vasti jos on riittävä epäily siitä, että johto on väärässä paikassa, johdon sijoittajan tu-  
lisi pystyä osoittamaan, ettei syy ole hänen puolellaan (sis. mm. alihankkijaketjun).

Sopimusvapauden mukaisesti osapuoli voi sopimuksessa rajoittaa vastuutaan. Vastuu  
joistakin rajatuista asioista voidaan kokonaan sulkea pois joko pysyvästi tai määrä-  
ajaksi tai mahdollista vahingonkorvausta voidaan rajoittaa määrältään. Vahingonkor-  
vauksen sijasta tai lisäksi voidaan sopia sopimussakosta, joka lankeaa maksetta-  
vaksi, jos sopimuksen toteuttamisessa sattuu sovittu virhe. Sopimussakon etuna on  
se, että aiheutuneen vahingon suuruutta ei tarvitse pystyä perustelemaan. Vastuunra-  
joitusehtojen kannalta olennaista on kuitenkin se, että aivan kaikenlaisesta vastuusta  
ei liene mahdollista vapautua pätevästi. Vastuunrajoitusehtoja pohdittaessa huomioon  
on otettava myös laki elinkeinonharjoittajien välisten sopimusehtojen sääntelystä  
(106/1993), jonka 1 §:n mukaan elinkeinonharjoittajaa voidaan yleisellä tasolla kieltää  
kohtuuttoman ehdon käyttö liiketoiminnassa. Erilaisten vakioehtojen, mukaan lukien  
vastuunrajoitusehtojen, käyttöä ja kohtuullista käsitellään seuraavassa luvussa.

### 5.2.3 Vakioehtoiset sopimukset ja kohtuullistaminen

Rakentamattoman maan käyttöoikeuden luovuttamista koskevaa erityislainsäädäntöä  
ei (maanvuokralakia lukuun ottamatta) ole, joten sopimusehdot voidaan muotoilla va-  
paasti. Käytännössä suuri osa liike-elämän sopimuksista tehdään nykyisin vakioehtoi-  
sina. Ehdot voivat olla joko yksittäisen toimijan käyttämiä tai laajemmin esimerkiksi  
alan yhteistyöjärjestöjen yhteistyössä laatimia. Vakioehdoilla minimoidaan transaktio-  
kustannukset. Vakioehtoisia sopimuksia koskevissa riita-asioissa on usein kyse siitä,  
ovatko vakioehdot tulleet sopimuksen osaksi; ehtoihin vetoavalla on näyttötaakka asi-  
assa. Sitovuuden kannalta edellytetään, että toisella osapuolella on tullut olla mahdol-  
lisuus tutustua ehtoihin. Asian arvioinnissa otetaan huomioon myös osapuolien väli-  
nen aiempi käytäntö ja se, onko alalla ollut jokin yleinen käytäntö tai yleisesti hyväksytyt  
ehdot, jotka alalla vakituisesti toimivan sopijapuolen olisi pitänyt tuntea. Ehdon enna-  
koitavuuteen ja kohtuullisuuteen vaikuttavat myös sopimuksen tarkoitus, tietyyntyyppis-  
ten ehtojen tavanomaisuus alalla sekä maksettavan vastikkeen määrä. Sopimuksen

tasapainoisuutta arvioitaessa voidaan punnita ehtojen ja vastikkeen suhdetta siten, että edullinen hinta mahdollistaa ankarammat ehdot<sup>24</sup>.

Johtojen sijoittamisessa on tehty sijoittamissopimukseksi kutsuttuja asiakirjoja 1990- ja 2000-luvuilla ja näiden taustalla on ollut silloisen Tielaitoksen tai Tiehallinnon ja alan etujärjestöjen yhteistyössä laatimia, yhteisesti hyväksytyjä periaatteita. Mahdollisissa uusissa sijoittamissopimuksissa onkin selkeästi otettava kantaa siihen, millaiset voimassa olevat vakioehdot ovat. Mahdolliset erot sekä vanhaan sopimuskäytäntöön että viime aikoina myönnettyjen hallintolupien lupaehtoihin verrattuna on hyvä tuoda selkeästi esiin. Uudet vakioehdot voitaisiin esimerkiksi laatia toimialoittain Ruotsin tapaan.

Vaikka kysymys ei kuluttajasuhteesta olekaan, vakioehtojen on oltava kohtuullisia. Liike-elämän vakiosopimusehtoja säännellään lailla elinkeinonharjoittajien välisten sopimusehtojen sääntelystä (1062/1993), jonka 1 §:n mukaan elinkeinonharjoittajien välisissä sopimuksissa ei saa käyttää ehtoa tai soveltaa käytäntöä, joka on sopimuksissa toisena osapuolena olevien elinkeinonharjoittajien kannalta kohtuuton ottaen huomioon toisena osapuolena olevien elinkeinonharjoittajien heikommasta asemasta johdettu suojan tarve ja muut asiaan vaikuttavat seikat. HE 39/1993 mukaan elinkeinonharjoittajan käsitettä tulkitaan laissa laajasti, joten esimerkiksi valtio-omisteinen tienpi-toyhtiö voitaneen tässä rinnastaa elinkeinonharjoittajaan. Toisaalta johtoja sijoittavat toimijat voivat olla laajoilla alueilla toimivia suurehkoja yrityksiä (esim. sähköverkkoyhtiöt), joita ei voida pitää erityistä heikomman suojaa nauttivina pienyrityksinä. Kohtuullisuutta arvioidessaan otetaan huomioon myös ehtojen ennakoitavuus.

Kohtuuttoman ehdon laatimiseen sisältyy kuitenkin aina riski siitä, että oikeudessa ehtoa kohtuullistettaisiin toisen sopimusosapuolen vaatimuksesta. Yleinen sopimusoikeudellinen kohtuusperiaate ilmenee kohtuuttomien sopimusten tai sopimusehtojen sovittelua koskevana oikeustoimilain 36 §:nä, jonka sisältöä oikeuskäytäntö on täsmentänyt. Kohtuuttomaksi katsottu sopimusehto saatetaan jättää huomiotta tai sitä voidaan tulkita kohtuullisuutta edistäen; joskus koko sopimus voidaan kohtuuttomana määrätä raukeamaan. Kohtuullistamisessa otetaan huomioon sopimuksen koko sisältö, sopijapuolten asema ja olosuhteet sekä sopimusta tehtäessä että myöhemmässä tilanteessa. Esimerkiksi liian suuri sijoittamisesta maksettavan korvauksen korotus

---

24 Sama periaate ilmenee oikeusjärjestelmässä muuallakin. Esimerkiksi kiinteistön kaupassa myyjä ei voi ostajaa sitovasti määrätä (muutamia vähäisiä poikkeuksia lukuun ottamatta) siitä, miten ostaja hankkimaansa kiinteistöä käyttää. Maksamaansa kauppahintaa vastaan ostaja saa siis yleensä täyden omistusoikeuden. Sitä vastoin kun omaisuutta saadaan lahjana tai testamentilla, omaisuuden lahjoittaja voi sitä vastoin antaa luovuttamaansa omaisuutta ja sen käyttöä koskevia määräyksiä. Omaisuutta ilmaiseksi saava joutuu siis tyytymään luovuttajan tahtoon tai kieltäytymään omaisuuden vastaanottamisesta.

saatettaisiin joissakin tilanteissa katsoa kohtuuttomaksi. (Ks. kuitenkin Itä-Suomen hovioikeus S 99/761 (28.3.2000), jossa katsottiin, että vesilaitoksella oli oikeus yksipuoliseen hinnankorotukseen eikä tätä koskevaa ehtoa kohtuullistettu. Ratkaisussa kiinnitettiin tosin huomiota myös vesilaitoksen toimintaedellytyksien säilyttämiseen.) Myös siirtokustannusvastuun tulee olla kohtuullisessa suhteessa käyttöoikeudesta maksettavaan korvaukseen.

## 5.2.4 Hallintosopimuksista

Hallintosopimuksista säädetään hallintolain (434/2003) 3 §:ssä, jonka mukaan hallintolakia sovellettaessa hallintosopimuksella tarkoitetaan viranomaisen toimivaltaan kuuluvaa sopimusta julkisen hallintotehtävän hoitamisesta tai sopimusta, joka liittyy julkisen vallan käyttöön. Sopimuksella julkisen hallintotehtävän hoidosta tarkoitetaan käytännössä sopimusta, jolla jokin hallintotehtävä siirretään yksityiselle taholle (ulkoistussopimus). Jos esimerkiksi tienpitäjän luvat katsottaisiin julkisen vallan käytöksi ja luvanmyöntämisvalta siirrettäisiin väyläyhtiölle, tätä sopimusta vallan siirrosta pidettäisiin hallintosopimuksena. Perustuslain 124 § määrittää, ettei merkittävää julkisen vallan käyttöä voida lainkaan siirtää yksityiselle toimijalle. Tätä teemaa käsitellään luvussa 5.4.

Sitä vastoin ”sopimus, joka liittyy julkisen vallan käyttöön” on avoimempi muotoilu. Hallintolain esitöissä (HE 72/2002) hallintosopimuksiksi luetaan mm. sopimus yksityisen omistajan alueen määräaikaista rauhoittamisesta luonnonsuojelualueeksi ja erilaisista ympäristötuista tehtävät sopimukset. Vuokrasopimukset, konsulttisopimukset ja työsopimukset taas on tuolloin katsottu selvästi yksityisoikeudellisiksi sopimuksiksi, joihin hallintolakia ei sovelleta. Myös yksityisoikeudellista sopimusta tehtäessäkin viranomaisen tulee toki tehdä sen hyväksymistä koskeva hallintopäätöksensä hallintolain periaatteita noudattaen; esimerkiksi kun kunta ostaa kiinteistön, päätös tehdään kunnan toimielimissä asianmukaisin menettelyin.

Lähtökohta on edelleen se, että varsinaisessa hallintosopimuksessa vähintään toinen osapuoli toimii julkisen vallan käyttäjän ominaisuudessa. Esimerkiksi edellä mainitussa tapauksessa alueen rauhoittaminen luonnonsuojelualueeksi on julkisen vallan käyttöä eikä kenenkään muun kuin valtion toimin voida saavuttaa luonnonsuojelualueen oikeudellista statusta. Edellä luvussa 5.1 kuvatulla tavalla tiealueen käyttämisellä muuhun kuin tietarkoitukseen on kolme ulottuvuutta: yksityisoikeudellinen sopimus rajoitetusta käyttöoikeudesta maa-alueeseen, hallinnollinen lupa poikkeamiseen liiken-

neturvallisuudesta ja oikeastaan sekä yksityisoikeudellisia että julkisoikeudellisia intressejä sisältävä infrakäytävän tehokkaan käytön ohjaaminen<sup>25</sup>. Johtojen sijoittamisessa, mainosten sijoittamisessa ja puutavaran varastoinnissa nämä ulottuvuudet painottuvat osin hiukan eri tavoin, mutta syntyvä kokonaisuus ei silti ole ainakaan kovin stereotyyppinen hallintosopimus.

Hallintosopimusta tehtäessä on noudatettava hyvän hallinnon perusteita ja riittävällä tavalla turvattava niiden henkilöiden oikeudet sopimuksen valmistelussa sekä mahdollisuudet vaikuttaa sopimuksen sisältöön, joita sovittava asia koskee (HL 3.2 §). Hyvän hallinnon perusteita ovat mm. tasapuolisuus, palvelu- ja neuvontaperiaatteet, suhteellisuusperiaate ja tarkoitussidonnaisuuden periaate, ja niiden merkitystä painottaa perustuslain myös 21 §. Asianosaisen vaikutusmahdollisuuksien kannalta on olennaista, että asianosaiseksi voidaan katsoa myös joku muu kuin sopimuksen osapuoli. Toisin kuin hallintopäätöstä tehtäessä, viranomaisella ei kuitenkaan ole ratkaisupakkoa. Näin ollen viranomainen voi myös olla tekemättä hallintosopimusta, jos sen sisällöstä ei päästä yksimielisyyteen.

Hallintosopimuksen oikeussuojakeinot käsitellään luvussa 5.2.6.

## 5.2.5 Sopimuksen muita mahdollisuuksia ohjauskeinona

Sopimuksella voidaan sopia monista asioista sellaisella tavalla, joissa hallintolupa ei ole ketterimmillään. Eräs tällainen asia on hinta. Hallintoluvan hinta perustuu yleensä esimerkiksi kunnalliseen taksaan tai valtion maksuperusteasetukseen. Sopimuksessa hinnasta voidaan sopia lähtökohtaisesti vapaasti. Tällöin hintaa voidaan myös käyttää ohjauskeinona. Esimerkiksi Ruotsin mallissa tiealueen johtojen sijoittaminen tien sisäluiskaan on merkittävästi kalliimpaa kuin tien ulkoluiskaan. Ruotsin kaksihintamalli ei välttämättä ole optimaalinen ohjausratkaisu Suomen olosuhteisiin, mutta toimivampia taksoitteluperusteita voisi olla mahdollisesti löydettävissä.

Sopimuksen etuihin kuuluu myös mahdollisuus myöhemmin muuttaa sopimusta, jos molemmat osapuolet tämän hyväksyvät. Osapuolet voivat päivittää sopimuksen ehtoja muuttuneen tilanteen mukaiseksi ja saavuttaa siten uudelleen sopimustasapainon. Vanhojen sopimusten ehtojen päivittäminen voidaan kohtuuden rajoissa asettaa uuden sopimuksen laatimisen ehdoksi. Myös erilaiset puitesopimukset ovat sopimusjärjestelmissä mahdollisia, esimerkiksi pitempiaikaisissa ”asiakassuhteissa”.

---

<sup>25</sup> Tehokas kiinteistön alueen käyttäminen on oikeastaan myös kenen tahansa kiinteistönomistajan etu.

Sopimuksen päivittäminen tai korjaaminen mahdollistaa myös luontevammin reagoinnin tilanteeseen, jossa johdon tai muun laitteen sijoittaminen ei ole teknisistä tai muista syistä ollut mahdollista aiottuun sijaan. Kun hallintoluvalla annettu oikeus on lähtökohtaisesti pysyvä ja luvan mukaisesti rajattu, johdon sijoittamiseen ennen asentamista myönnetty lupa saattaa jäädä ristiriitaan lopullisen toteutuksen kanssa. Jos johon ei haluta hallinnollisin pakkokeinoin siirtää paikalleen, sopimus saattaisi olla sääntelyratkaisuna oikaisemisen kannalta helpompi.

Sopimuksella voidaan myös sopia sopimuksen pysyvyydestä muutostilanteissa ja sopimuksen päättämisestä irtisanomalla tai purkamalla. Sopimuksia voidaan myös laatia sekä määräaikaisina että toistaiseksi voimassa olevina.

## 5.2.6 Oikeussuojakeinot

Yksityisoikeudelliset sopimukset ratkaistaan oikeudenkäymiskaaren (4/1734) 10. luvun mukaisessa toimivaltaisessa käräjäoikeudessa, jollaisena kyseeseen tulee 2 §:ssä esitetyin tarkennuksin vastaajan kotipaikka tai valinnaisena 8 §:n mukainen kiinteistön sijainnin mukainen käräjäoikeus. Hallintosopimuksia koskevat riidat taas käsitellään hallintolainkäyttölain (586/1996) 70 § mukaisesti pääasiassa vastaajan kotipaikan mukaisessa hallinto-oikeudessa, ellei muualla lainsäädännössä toisin ole määrätty. Edellä luvussa 2 kuvatulla tavalla monet hallintopäätöstä koskevat valitukset käsitellään sijoittamispaikkakunnan mukaisessa hallinto-oikeudessa. Lähtökohtaisesti sekä riita- että hallintoriitaprosessissa toimitetaan tuomioistuimeen kirjelmä, jossa yksilöidään vaatimukset ja näiden perusteet. Periaatteellisella tasolla molemmat tuomioistuinlinjat tarjoavat riittävän oikeussuojan sille osapuolelle, joka pyrkii sijoittamaan esineitä tielueelle. Kolmantena prosessuaalisena mahdollisuutena voisi periaatteessa olla myös maa-oikeuskäsittely<sup>26</sup>.

Tiealueelle tulijan oikeussuojan kannalta on pohtimisen arvoista, tarjoaisiko yleisten tuomioistuinten linja vai hallintotuomioistuintie hänelle paremman oikeussuojan. Hallintoprosessissa oikeuden käyminen on yleensä edullisempaa, mutta toisaalta käsittely on usein kirjallista. Käräjäoikeus pyrkii yleensä ratkaisemaan osapuolten välisen riidan osapuolten esittämän materiaalin pohjalta ja käräjäoikeudella on ratkaisupakko.

---

<sup>26</sup> Maa-oikeus on maa-oikeusasioita käsittelevä käräjäoikeuden osasto. Asian ratkaisemiseen osallistuu lainoppinut tuomari, maa-oikeusinsinööri ja lautamiehiä. Maa-oikeuskäsittelyyn vietävät asiat ovat valituksia ja kanteluita erilaisissa toimitusasioissa. Sopimusriitojen käsitteleminen maa-oikeudessa edellyttäisi periaatteelliselta kannalta sitä, että johdon sijoittaminen ratkaistaisiin toimituksessa. Osapuolten välinen sopimus voidaan toki vahvistaa toimituksen yhteydessä, esimerkiksi rasiteasioissa. Tällä hetkellä tämäntyyppiset sopimukset eivät sellaisenaan kuulu maa-oikeuden toimivallan piiriin, joten maa-oikeuden esittäminen tässä oikeusfoorumina on lähinnä teoreettinen mahdollisuus. Maa-oikeus esitetään tässä lähinnä siksi, että maa-oikeus käsittelee osin hyvin samantyyppisiä kysymyksiä, esimerkiksi riitoja rasitteista ja korvauksia käyttöoikeuksista ja muista omistusoikeuden rajoituksista.



Hallintotuomioistuimen ydintehtävä taas on hallintotoiminnan asianmukaisuuden valvonta ja sen ratkaisut koskevat sitä, onko hallintoelin tehnyt päätöksensä virheellisin perustein tai virheellisessä järjestyksessä. Hallinto-oikeus ei useinkaan ratkaise pääasiaa vaan palauttaa asian uudelleen käsiteltäväksi, mikä saattaa yksityisen osapuolen näkökulmasta vaikuttaa lopullisen ratkaisun viipymiseltä. Syntyneestä uudesta hallintopäätöksestä voi toki valittaa uudelleen.

Siltä osin, kun sijoittamisessa olisi kyse yksityisoikeudellisesta sopimuksesta, tulee myös ottaa huomioon se, että yksityisoikeudellisessa sopimuksessa voidaan osapuolia sitovasti sopia myös oikeuspaikasta. Riidanratkaisulausekkeilla voidaan esimerkiksi sitoutua selvittämään asiaa aluksi neuvotteluteitse, voidaan määrittää, että asiat on käsiteltävä joutuisuudestaan tunnetussa välimiesmenettelyssä tai voidaan sopia, missä kärjäoikeudessa mahdollinen riita tulisi käsitellä. Yksityisoikeudellista sopimusta koskeva tuomio voidaan toimittaa ulosottoviranomaiselle ja vaatia sitä toimeenpantavaksi, esimerkiksi väärään paikkaan sijoitettu johto voidaan näin poistattaa tai poistamistyöstä aiheutuneet kustannukset ulosmitata johdonomistajalta.

Katsottaisiinpa sijoittamissopimukset lainsäädännössä yksityisoikeudellisiksi sopimuksiksi, hallintosopimuksiksi tai hallintoluvan alaisiksi toimiksi, erityisen tavoiteltavaa kuitenkin on, että tiealueen toissijaisten käyttötapojen osalta saadaan syntymään selvyys siitä, minkä foorumin kautta oikeussuojaa on tavoiteltava. Näin pystyttäisiin välttämään esimerkiksi maankäytösopimukseen liittyvät epäselvyydet (KKO 2016:8 ja KHO 2016:52). Foorumin olisi hyvä olla tottunut käsittelemään vahingonkorvausvaatimuksia ja punnitsemaan eri osapuolten etuja.

## 5.3 Hallinnollinen ennakoivalvonta: lupa, ilmoitus, rekisteröinti

Ympäristönkäytön hallinnollinen ohjaus jaetaan yleensä kahteen osaan: ennakoivalvontaan ja jälkivalvontaan (oikeastaan laillisuusvalvontaan). Ennakoivalvonta ja laillisuusvalvonta, jonka tärkeä osa-alue on jälkivalvonta, muodostavat kokonaisuuden, jolla julkinen valta pyrkii kontrolloimaan ja hallitsemaan ympäristössä tapahtuvia muutoksia. Suomessa käytössä oleva ennakoivalvonta voidaan jakaa lupiin ja ilmoituksiin. Tosiasiassa ennakoivalvonnan keinot eivät ole tarkkarajaisia, vaan nimikkeitä voidaan käyttää siten, että ero hallinnollisesti kevyempään tai raskaampaan keinoon voi olla erittäin vähäinen. Luvan ja ilmoituksen ero ei siis ole kovinkaan selvä, mutta lähtökohtaisesti luvan ja ilmoituksen erona on, että pääsääntöisesti lupaa edellyttävää toimintaa ei voida aloittaa ennen kuin kyseessä oleva lupa-asia on lainvoimaisesti ratkaistu, kun taas ilmoituksenvarainen toiminta voidaan pääsääntöisesti aloittaa ilmoi-

tuksen tekemisen jälkeen. Kun lupa- että ilmoitusjärjestelmät sisältävät harkinnan toiminnan harjoittamisen edellytyksistä määräyksineen, ei järjestelmien välillä ole toiminnanharjoittajan näkökulmasta useinkaan suurta eroa. Muutoksenhaku on viranomaisen tekemän päätöksen johdosta mahdollista sekä lupa- että ilmoitusjärjestelmissä. Pelkästään täysin informatiivisiin ilmoitusmenettelyihin ei liity muutoksenhakumahdollisuutta, kun niissä viranomaisen ei tee asiassa päätöstä.

Menettelylliseltä kannalta luvalla ja ilmoituksella on kuitenkin lähtökohtaisesti monia eroja. Lupien kannalta keskeisiä kysymyksiä ovat sisällöllisestä näkökulmasta seuraavat seikat: luvanhakuvelvollisuus, lupaharkinnan aineelliset edellytykset ja lupamääräykset. Menettelylliseltä kannalta keskeisiä vaiheita ovat lupahakemus, kuuleminen (sisältäen mahdolliset viranomaislausunnot) ja lupapäätös.

Ilmoitusjärjestelmät voivat olla varsin moninaisia. Ilmoitusmenettely voi toisessa ääripäässä olla säädetty siten, että esimerkiksi menettely on kuulemisineen hyvin lähellä lupamenettelyä. Toisaalta toisessa ääripäässä ilmoitusmenettely voi olla pelkästään rekisteröimisen kaltainen informatiivinen menettely eli kysymys on ainoastaan siitä, että viranomaiselle tulee tieto toiminnan harjoittamisesta. Tällaista rekisteröintimenettelyä voidaan kutsua informatiiviseksi ilmoitukseksi. Näiden kahden ääripään väliin jää monia erilaisia tyyppisiä, esimerkiksi ilmoitusmenettely, jossa viranomaisen on aina annettava määräyksiä taikka menettely, jossa määräykset ovat mahdollisia tarvittaessa. Ilmoitusmenettelyyn sisältyy useimmiten vaatimus asian käsittelemisestä ennalta määrättyssä ajassa sekä mahdollisuus käynnistää toiminta tietyn ajan kuluessa.

Lupamenettelyn ja ilmoitusmenettelyn ero hallinnollisessa työssä riippuu siitä, minkälaiseksi ilmoitusmenettelyn prosessi säädetään. Ilmoitusmenettely, jossa viranomaisen ei säännönmukaisesti anna määräyksiä, on luonnollisesti hallinnollisesti keveämpi kuin lupamenettely. Toiminnanharjoittajan hallinnollisen taakan kannalta merkitystä on kuitenkin myös sillä, miten laaja-alaisia selvityksiä ilmoitukselta edellytetään. Jos lupa- ja ilmoitusmenettelyissä vaaditaan käytännössä yhtä laaja-alainen aineisto, ei ero toiminnanharjoittajan näkökulmasta ole merkittävä. Sekä toiminnanharjoittajan että viranomaisen näkökulmasta työmäärää voidaan vähentää yksityiskohtaisella alemmantasoisella sääntelyllä, joka sisältää tarkempia säännöksiä menettelystä, tarvittavista selvityksistä ja aineellisesta vaatimustasosta. Tällainen sääntely myös lisää merkittävästi päätöksenteon ennakoitavuutta.

Hallinnolliseen ympäristön käytön ennakkovalvontaan voi liittyä myös pakkotoimioikeuksia, joiden nojalla puututaan omistusoikeuteen. Esimerkiksi vesilain järjestelmissä myönnettävät pakkotoimioikeudet (oikeus käyttää toisen omistamaa aluetta ja jopa lunastaminen) ovat merkittävässä asemassa, vaikka suuressa osassa asioita oikeuden perustana on omistus- tai hallintaoikeus. Kuitenkin pääosassa lupa- ja ilmoitusjär-

jestelmiä, pakkotoimioikeudet eivät ole mahdollisia. Ympäristön käytön ennakoivalvontajärjestelmissä ei myöskään ratkaista omistajien tai haltijoiden välisiä riitatilanteita ja vain poikkeustapauksissa ne sisältävät korvauksiin (kohde, vahinko tai haitta) liittyviä asioita.

Rekisteröinti on lievin mahdollinen ennakoivalvonnan keino. Rekisteröintimenettelyssä toiminnanharjoittajalla on velvollisuus ilmoittautua rekisteriin. Esimerkkejä rekisteröintimenettelyistä ovat mm. ympäristönsuojelulain (527/2014) 11 luvun ja ympäristönsuojeluasetuksen (713/2014) 27 §:n mukainen rekisteröinti sekä jätelain (646/2011) 94 §:n mukainen rekisteröityminen jätehuoltorekisteriin ja 101 §:n mukainen rekisteröityminen jätteen tuottajarekisteriin. Näistä jätelain mukaisessa prosessissa rekisteriin pääsemiseksi tehdään hakemus ja rekisteröinti antaa oikeuksia. Ympäristönsuojelulain ja -asetuksen mukaisessa rekisteröinnissä lähinnä ilmoitetaan ympäristöviranomaiselle rekisteröintivelvolliseksi säädetyn toimijan perustiedot, sijainti ja itsearvio toimintaan sisältyvistä ympäristöriskeistä, jolloin menettely on kevyempi sekä hakijan että erityisesti viranomaisen kannalta. Ympäristönsuojelulaissa ja -asetuksessa on kuitenkin säädetty tarkemmin rekisteröitäviä toimintoja koskevista velvollisuuksista. Ympäristönsuojelulain mukaisen rekisteröintimenettelyn kautta viranomainen tulee tietoisiksi näistä toiminnoista (esim. huoltoasemat) ja voi tarvittaessa valvoa, että niissä noudatetaan säännöksiä asianmukaisesti.

Oma rekisterikokonaisuutensa ovat kiinteistörekisterilain (392/1985) mukaiset kiinteistörekisteri ja maakaaren (540/1995) 5:1:n ja asetuksen lainhuuto- ja kiinnitysrekisteristä (960/1996) mukainen lainhuuto- ja kiinnitysrekisteri. Näihin kirjataan tietoa kiinteistöistä, niiden omistajista ja panttaajista sekä myös kiinteistöjen rasitteista ja kiinteistöihin kohdistuvista erityisistä oikeuksista. Rekisteröinti palvelee sekä yksityisiä tahoja että yhteiskuntaa. Yhteiskunnan intressissä ovat mm. kiinteistöjärjestelmän selkeys ja omistajatiedon saatavuus, kiinteistöjen luotettava vaihdanta ja panttaus sekä tiedon-saanti verotuksen tarpeisiin. Myös tiealueen käytössä muuhun kuin tietarkoituksiin on tarpeita, joihin rekisteröinti saattaisi riittää: halutaan tietää, kenen johdot, mainokset tai puuvarastot ovat. Rekisteröinnin myötä lain- tai määräysten vastaisten laitteiden poistamisen yhteydessä voidaan kohdistaa sanktiot oikeaan tahoon. Myös maanalaisten rakenteiden sijainnin luotettava tallentaminen rekisteriin kiinteistörekisterin rasitteiden tapaan olisi tarpeen turvallisuuden vuoksi.

## 5.4 Eräitä perustuslaillisia sääntelyn reunaehtoja

Säädettäessä maantielain mukaisista ennakovalvontajärjestelmistä ja oikeudesta sijoittaa tiealueelle erilaisia toimintoja on otettava huomioon eräitä perustuslaista johtuvia reunaehtoja. Seuraavassa käsitellään lyhyesti merkittävimmät säännökset, joita ovat ainakin yhdenvertaisuus (PL 6 §), omaisuudensuoja (PL 15 §), oikeusturva (PL 21 §), lailla säätämisen vaatimus (PL 80 §), maksut (PL 81 §), valtion omistusoikeus (PL 92.2 §) ja mahdollisesti myös hallintotehtävien antaminen muulle kuin viranomaiselle (PL 124 §).

Perustuslain yhdenvertaisuussäännös (PL 5 §) edellyttää, että kaikkia luvan hakijoita ja ilmoituksen tekijöitä kohdellaan lähtökohtaisesti samalla tavalla. Erityisin, laissa tarkasti säädettävien perusteiden tästä pääsäännöstä voi olla perustellusta syystä mahdollista poiketa. Puutavaran varastointiin jäljempänä ehdotettava puitelupamenettely ei ole yhdenvertaisuusperiaatteen vastainen, koska kaikilla toimijoilla on yhtäläinen mahdollisuus siihen. Omaisuudensuojaa koskeva säännös (PL 15 §) kattaa lähtökohtaisesti myös yksityisten omistamat johdot, rakennelmat, laitteet ja muut tienpitäjän hallussa olevalle alueelle sijoitetut irtaimet esineet. Perustuslain 21 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus saada asiansa käsitellyksi asianmukaisesti ja ilman aiheutonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa sekä oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi. Säännös siis edellyttää muutoksenhakumahdollisuutta maantielain mukaisista päätöksistä. Perustuslain 21 §:n 2 momentti sisältää kuulemisoikeussäännöksen ja päätösten perusteluvollisuuden.

Perustuslain 80 § edellyttää, että yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista säädetään lailla. Lupaharkinnan ja -menettelyn kannalta keskeisistä kysymyksistä on säädettävä lailla. Asetuksella voidaan säätää tarkempia säännöksiä laissa säädetyn valtuuden nojalla, mutta oikeuksien ja velvollisuuksien perusteiden on oltava lailla säädettyjä. Asetuksia voivat antaa tasavallan presidentti, valtioneuvosto ja ministeriö. Lisäksi muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrättyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuutuksen tulee kuitenkin olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu.

Valtion kiinteän omaisuuden luovuttamista koskee perustuslain 92 §:n 2 momentti. Sen mukaan valtion kiinteää omaisuutta voidaan luovuttaa vain eduskunnan suostumuksella tai sen mukaan kuin lailla säädetään. Laissa oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta (973/2002) on yleisesti säädetty valtion kiinteän omaisuuden

luovuttamisesta, johon kuuluu myös käyttöoikeuden myöntäminen valtion kiinteään omaisuuteen.

Perustuslain 124 § koskee hallintotehtävien antamista muulle kuin viranomaiselle. Sen mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Kuitenkaan merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle. Esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta käyttää voimakeinoja (esim. hallinnolliset pakkokeinot) tai puuttua muuten merkittäväällä tavalla yksilön perusoikeuksiin pidetään selvästi merkittävänä julkisen vallan käyttämisenä. Maantielain mukaiset lupa- ja ilmoitusasiat, jotka koskevat luvan myöntämistä tiealueen tai sen suoja- ja näkemäalueen käyttämiseen tai tiealueella toimimiseen, eivät liene merkittävää julkisen vallan käyttöä.

## 5.5 Yhteenveto ohjauskeinojen eduista ja ongelmista

Viranomaisen myöntämä lupa on vakiintunut ympäristönkäytön ennakkovalvontakeino, jossa yleensä varsin yksilöllisille hankkeille myönnetään toteutus-oikeus, jonka yleiselle ja yksityiselle edulle aiheuttamia vaikutuksia rajataan lupamääräyksillä. Luvan voi myöntää pääsääntöisesti vain viranomainen, käsittelyajat ovat joissakin tapauksissa pitkiä ja lupahakemuksen laatimiseen saatetaan tarvita asiantuntija-apua. Rekisteröinti taas on kevyin mahdollinen ennakkovalvontakeino, jonka avulla viranomaisen tietoon saadaan toimija ja toiminto, ja näitä voidaan hyödyntää laillisuusvalvonnassa. Erilaiset ilmoitusmenettelyt muodostavat näiden kahden ääripään välille jatkumon lupamaisesta ilmoituksesta rekisteröintityyppiseen ilmoitukseen. Samankaltaisena toistuvat hankkeet, joihin liittyvät riskit ovat pitkävaikutteisia ja ennakoitavissa, on edullisinta ohjata alemmanasteisella sääntelyllä (esim. asetus) ja mahdollisella rekisteröinnillä. Yksilöllisesti erilaiset hankkeet taas vaativat yksittäiseen tilanteeseen räätälöityjä lupapäätökseen tai ilmoituksen johdosta annettuun päätökseen sisällytetyjä määräyksiä.

Sopimus taas on kaksipuolisempi väline, jolla voidaan luontevammin luoda oikeuksia ja velvollisuuksia osapuolten välille. Sopimukset voivat olla hyvin yksilöllisiä, jolloin sopimuksen laatiminen on raskasta, tai standardoituja ja vakioehtoisia, jolloin transaktiokustannukset ovat pienet. Sopimuksen ja luvan merkittäviä eroja ovat myös tilanteet, joissa jostain syystä ei toimita luvan tai sopimuksen mukaan tai joissa lupaa tai sopi-

musta haluttaisiin muuttaa. Lisäksi muutoksenhakutiet ovat erilaiset: sopimusriidat käsitellään käräjäoikeudessa ja tuomioistuin tekee ratkaisunsa osapuolten vaatimuksesta. Hallinto-oikeus taas ratkaisee, onko viranomaisen päätös ollut lainmukainen.

Näiden ohjauskeinojen toimivuutta tämän selvityksen kontekstissa arvioidaan seuraavassa luvussa. Arvioinnissa on pyritty ottamaan edellä luvussa 5.1.2 kuvatut erilaiset intressit sekä lisäksi tietoliikenteen ja sähköverkkojen kehittämistarpeet ja toimintavarmuus, kaupallisten toimijoiden liiketoiminnan näkökulma ja mahdolliset julkishallinnon organisaatiouudistukset. Lisäksi huomiota kiinnitetään menettelyjen sujuvuuteen ja keveyteen sekä kustannustehokkuuteen ja hallintokuormaan sekä hallinnon että asiakkaan näkökulmasta. Ennakollisen ohjauksen lisäksi huomioidaan myös jälkikäteen valvonta.

Asiakaslähtöisyyden kannalta on olennaista huomata, että asiakasta kiinnostaa ensisijaisesti se, millä vaivannäöllä ja mihin hintaan hän saa haluamansa oikeuden toimia tiealueella ja miten paljon hänen toimintavapauttaan rajoitetaan yleisen edun tai jonkin tahon yksityisen edun vuoksi. Toiminnanharjoittajaa ei sinällään välttämättä kiinnosta, annetaanko tämä oikeus asiakirjalla, joka on nimeltään lupa, sopimus tai ilmoituksen johdosta annettu päätös tai niiden yhdistelmä. Asiakaslähtöisyyden kannalta kokonaisuus ratkaisee. Koska sekä lupahakemus ja sitä koskeva päätös että sopimukset ovat teknisesti tehtävissä sähköisissä järjestelmissä, prosessi saattaa näyttäytyä asiakkaan kannalta hyvin samanlaisena, vaikka juridisesti kyse on eri asioista. Kehittynyt sähköinen asiointi keventäisi siis asiointia todennäköisesti enemmän kuin ennakoivalvontatoimenpiteen nimeäminen ilmoitukseksi.

Työnaikaisen ja jälkikäteen valvonnan kannalta olennainen tekijä on myös vastuun kohdentaminen. Käytännössä sekä tiehallinnon että johdonhaltijoiden toiminnassa viime vuosikymmenien kehitys on johtanut siihen, että vastuuketjut ovat pidentyneet. Tieviranomaista edustaa maastossa katselmuksilla alueurakoitsija. Johdonhaltija taas saattaa ostaa ulkoa niin suunnittelupalvelun kuin johdon asennustyöt. Usein varsinaisen kaivutyön suorittajakin on itsenäinen yrittäjä, jonka intressissä on tehdä työ mahdollisimman nopeasti ja edullisesti. Mainosten piirissä taas mainoslaitteen pystyttäjä ei useinkaan pystytä taulua mainostaakseen itseään eikä kaivutöitä tai mainosjulisteiden vaihtoa välttämättä tehdä itse. Myös metsäalalla aliurakointiketjut voivat olla pitkiä ja puutavara voi vaihtaa omistajaa pinossa ollessaan. Vaikka selvityksen fokus onkin välittävassa ennakoivalvontakeinossa, ennakoivalvonta voi menettää merkityksensä jälkivalvonnan puuttuessa.

## 6 Säätelytapojen arviointi

Tässä luvussa esitetään pohja-arvio siitä, miten luontevasti eri säätelykeinot (mm. sopimus, lupa, ilmoitus, rekisteröinti) toimisivat edellä luvussa 5.1.2 kuvattujen intressien (mm. liikenneturvallisuus, esteettisyys, maanomistajan intressi jne.) suojaamisen-sa käytettäessä tiealuetta muihin kuin tietarkoituksiin (johtojen ja mainosten sijoittaminen, puutavaran varastointi). Luvussa 7 ehdotettavat säännökset pohjautuvat tässä luvussa esitetyille päätelmille ja näkemyksille. Ehdotukset eivät kuitenkaan ole ainoa oikeudellisesti mahdollinen lopputulos, vaan muutkin ratkaisut ovat mahdollisia. Ratkaisuja punnittaessa tulisi kuitenkin huomioida tässä luvussa esitetyt argumentit.

### 6.1 Rakenteet ja johdot

Rakenteiden ja johtojen sijoittamisessa on kyse pitkäaikaisesta laitteen sijoittamisesta alueelle, jota tienpitäjä hallitsee joko omistusoikeudella (tiealue) tai lakiin perustuvalla käyttöoikeuden rajoituksella (suoja- ja näkemäalueet). Kun asiaa tarkastellaan edellä luvussa 5.1.2 kuvattujen intressien kautta, eri intressit aktivoituvat eri aikaan.

**Liikenneturvallisuuden turvaamisintressi** (julkinen intressi) aktivoituu lähinnä maakaapelin rakentamisaikana ja varsin lyhytaikaisesti. Liikenneturvallisuusintressillä ei siis voida perustella maakaapelin asennusajan jälkeisiä lupamääräyksiä tai valvontaa<sup>27</sup>. Maakaapelit ovat tyypillisesti varsin huoltovapaita ja niiden tekninen käyttöikä on verraten pitkä. Ilmajohdon kohdalla taas pylväät voivat olla onnettomuusriski, joskin ajoradalta suistuminen on jo liikenneturvallisuusriski sinänsä. Liikenneturvallisuuden ylläpitäminen on julkishallinnon velvollisuus ja lyhytaikaisen poikkeuksen myöntäminen siitä on luontevimmin hallintotoimintaa.

Kun arvioidaan hallinnollisen ennakkovalvonnan lajin valintaa (lupa, ilmoitus, rekisteröinti), on ratkaistava, miten ainutkertaisesta hankkeesta on kyse ja miten suuresta riskistä liikenneturvallisuudelle on kyse. Toisaalta liikenneturvallisuudessa on kyse pahimmillaan henkilövahingoista, toisaalta monet johtotyöt ovat suoritettavissa ajoradan

---

<sup>27</sup> Joissakin tilanteissa tien rakenne voi vaurioitua esimerkiksi liikenneonnettomuuksien yhteydessä. Näissä tilanteissa maahan sijoitettu johto ei kuitenkaan ole aiheuttanut onnettomuutta, joten kysymys ei sinänsä ole liikenneturvallisuusintressistä. Kyse on enemmänkin yleisestä turvallisuudesta ja pelastustöiden turvaamisesta esimerkiksi tilanteissa, joissa öljyä päätyy tiealueelle ja paikalle hankitaan nopeasti kaivuri puhdistustoimiin. Pelastuslaitoksella onkin intressi tietää mm. sähkökaapeleiden sijainti. Tällaiset tilanteet eivät kuitenkaan oikeastaan ratkaise sitä kysymystä, minne ja milloin johtoja voidaan sijoittaa. Sijoittamistavan ja johtojen suojaamisen osalta intressit taas ovat tienpidon intressin kanssa pitkälti yhtenevät.

ulkopuolelta. Osa alan toimijoista on myös hyvin vakiintuneita ja liikenteenohjauksessa ja työjärjestelyissä tavoitellaan hyviä käytäntöjä. **Liikenneturvallisuuden varmistamisen näkökulmasta yksittäisten työkohteiden erilaisuus edellyttäisi ennako-valvontakeinoksi lupaa, jossa voitaisiin antaa riittävät lupamääräykset. Liikenneturvallisuudella ei voida kuitenkaan perustella pitkäaikaista sijoittamislupaa, vaan lähinnä nykyisen työluvan kaltaista kaapelin tai johdon asennustyön aikaista lupaa liikenteenohjaus- ja turvallisuusmääräyksineen.** Pitemmällä aikavälillä pohdittavana vaihtoehtona voisi liikenneturvallisuuden varmistamisen kannalta kyseeseen tulla myös yksityiskohtainen alemmanasteinen normisto, toimijoiden sertifiointijärjestelmä ja sellainen ilmoitusvelvollisuus, jossa ilmoitettaisiin työkohte ja työstä vastaavan sertifioidun henkilön tiedot, eikä ilmoituksesta tehtäisi viranomaispäätöstä.

**Estetiikkaintressin** näkökulmasta infrastruktuurin sijoittaminen maantien ja rautatien yhteyteen on useimmissa tapauksissa suotuisaa, koska tiealueet ovat voimakkaasti ihmistoiminnan muuttamia ympäristöjä ja niissä on usein jo valmiiksi saman tyyppisiä rakenteita. Asia on kuitenkin usein myös toisin. Tieverkolla voi olla kohteita, joissa ratkaisuihin on otettava huomioon myös maisemanäkökohdat, esimerkiksi museoteillä. Ongelmia voi aiheuttaa myös se, ettei muodollinen tiealue välttämättä kaikilla teillä vastaa tienpitäjän käyttöön otettua aluetta. Käytännössä tiealueeksi lunastetuilla alueilla on usein erityisesti alemmalla tieverkolla ja muuallakin sekä metsämäistä aluetta että erityisessä hoidossa olevaa kasvillisuutta. Tällä tienpitäjän omistamalla alueella voi olla erityistä merkitystä suojapuustona tien ja asutuksen välissä. Estetiikkaintressin ja asukkaiden terveyden ja turvallisuuden kannalta johdon sijoittaminen tiealueen ulkoreunaan ei välttämättä ole hyvä ratkaisu eikä sijoittaminen lähemmäs ajoradan reunaa ole välttämättä jyrkkäluiskaisella tiellä mahdollista. Tällöin omistussuhteiltaan helppo tiealue ei välttämättä olekaan esteettisesti ja toiminnallisesti optimaalinen ratkaisu. Estetiikkaintressiin ei ole johtojen sijoittamisessa kiinnitetty usein huomiota. Ympäristö- ja maisema-asioiden pienimuotoinen ohjaaminen sujunee parhaiten **lupamenettelyssä**, ellei toimitustyyppistä menettelyä pidetä mahdollisena.

**Tieliikenteen sujuvuuden intressin** kannalta johdon sijoittamisella on pitkäaikaisia, mutta yleensä vähäisiä vaikutuksia tienpitoon. Ilmajohdon pylväät saattavat lisätä tiealueen avoimena pitämisen työmäärää tai maahan sijoitettu kaapeli saattaa vaikeuttaa tiealueella myöhemmin tehtäviä kunnossapito- tai parannustöitä. Lisäksi teknisesti väärin tehty sijoittamistyö voi vaurioittaa pysyvästi tien rakennetta.

Tienpidon kokonaiskustannuksiin verrattuna vaikutukset eivät välttämättä ole merkittäviä, jos tienpidon tarpeet on huomioitu sijoittamisessa riittävästi. Toisaalta tienpidon kannalta haitattomien johdon sijoituspaikka ja -tapa ei välttämättä ole johdonhaltijayrityksen näkökulmasta edullisin, joten kyse on eri intressien punninnasta. Johdon asentamiseen soveltuva alue ja työtavat on hyvä määrittää tarkasti. Tämä voidaan tehdä



**joko sopimuksella tai luvalla**, joka sisältää lupamääräyksiä. Myöhempien tien kunnossapito- ja parannustöiden kannalta olennaista on enää johdon tarkka sijaintitieto, jotta johto voidaan ottaa tietöissä tarvittaessa huomioon. Tässä suhteessa riittävää olisi pelkkä **johdon rekisteröinti, siten, että rekisteriin merkitty johdon sijainti nauttisi positiivista ja negatiivista julkista luotettavuutta**. Jos johto olisi väärässä paikassa, johdonomistaja vastaisi siviilioikeudellisten vahingonkorvaussäännösten ja sähköturvallisuusasioissa myös rikosvastuun kautta laiminlyönnistään. Vahingonkorvausvastuu ja riittävä kiinnijäämisriski ohjaisi tarkkuuteen johtojen sijoittamisessa, mikä voisi vähentää valvontatyötä. Tiealueella toimittaessa on kuitenkin realistista olettaa, että alueella tehdään tien kunnossapito- ja parannustöitä, jotka voivat todennäköisesti vaikuttaa myös maanalaisiin rakenteisiin.

**Maanomistajan intressin** (yksityisoikeus) kannalta johdon sijoittamisessa on kyse pitkäaikaisen kiinteistöön kohdistuvan käyttöoikeuden myöntämisestä. Kiinteistön omistajan intressissä on saada johto sijoitetuksi siten, ettei johto haittaa sitä käyttötarkoitusta, johon maanomistaja kiinteistöään käyttää, eikä mahdollisia tulevaisuudessa tiedossa olevia tai kuviteltavissa olevia muutoksia. Tyypillisesti kiinteistön omistaja haluaa sijoittaa rasiitteenkaltaiset oikeudet kiinteistön reunaan tai alueille, joita hän itse vähiten tarvitsee. Lisäksi kiinteistön omistajan intressissä on saada käyttöoikeudesta riittäväksi katsomansa korvaus, joka voi olla kertakorvaus tai vuosittain maksettava vastike.

Valtio-omistajalla on toki muitakin intressejä kiinteistöomistuksen suhteen kuin kiinteistösijoittajan tavoin toimiminen, mutta edellä kuvatulla tavalla erityisen oikeuden luovuttamisesta valtion omistamaan kiinteistöön tulisi periä käypä hinta, ellei perusteita muuhun ole. Lisäksi myös lunastaessa valtiolle voitaisiin maksaa korvaus omistajan käyttömahdollisuuksien supistumisesta. Edellä kuvatulla tavalla kiinteistön ja niiden osien luovuttaminen tapahtuu lähes aina sopimuksella. Lupamaksun tulee perustua luvan käsittelykustannuksiin, joten sen perusteella käypää korvausta alueen käyttöoikeudesta ei voida veloittaa. Lisäksi sopimuksessa voidaan sopia esimerkiksi erityisen oikeuden siirtokelpoisuudesta, sopimussakosta sopimusrikkomusten varalle ja vahingonkorvauksista tilanteessa, jossa jompikumpi osapuoli päättää sijoitussopimuksen ennen aikaisesta. **Maanomistajan intressin toteuttaminen edellyttäisi yksityisoikeudellista käyttöoikeussopimusta**. Käyttöoikeussopimuksessa voitaisiin sopia myös esimerkiksi kaapeleita varten laitetun putken vuokraamisesta ja jakamisesta useampien toimijoiden käyttöön.

Viimeisenä julkisena intressinä edellä mainittiin **infrakäytävän tehokkaan käytön intressi**. Jos tiealue nähdään yhteiskunnan hallussa olevana infrakäytävänä, jolle voidaan sijoittaa erilaisia yhteiskunnallisen infrastruktuurin muotoja, on tärkeää myös pystyä koordinoimaan sen käyttöä. Tiealue on tällä hetkellä rajattu alue, jonka fyysi-

nen ulottuvuus ja geotekniset ominaisuudet rajaavat tiekäytön lisäksi sen hyödyntämismahdollisuuksia. Alueen tehokas käyttö edellyttää sitä, että jokin taho koordinoi käyttöä siten, että tilaa riittää mahdollisimman hyvin tarvitsijoille. Tällä hetkellä paras tieto tiealueen teknisistä ominaisuuksista on tienpitoviranomaisella, mikä yhdessä alueen hallinnointioikeuden kanssa puoltaa koordinoitioikeuden ja -velvollisuuden pysyttämistä tienpitoviranomaisen hallussa. Muuna mahdollisena viranomaisena kyseen tulisi Maanmittauslaitos. Infrakäytävän tehokkaan käytön varmistaminen edellyttää kohteiden ja projektien yksilöllisyyden vuoksi **lupaa ja lupamääräyksiä**, joilla voidaan varmistaa muiden johtojen huomioiminen hankkeen suunnittelussa ja toteuttamisessa.

Tässä luvussa ja aiemmin tässä selvityksessä esitetyn perusteella ratkaisuksi ehdotetaan jäljempänä tarkemmin kuvattavalla tavalla **eri keinojen yhdistelmää** seuraavasti:

1. maanomistajan ja käyttöoikeuden tarvitsijan välille laaditaan yksityisoikeudellinen käyttöoikeussopimus;
2. julkista valtaa käyttävä, liikenneturvallisuutta valvova ja ohjaava viranomainen myöntää toimintaluvan tiealueelle;
3. julkista valtaa käyttävä, tien- tai radanpitoa hoitava viranomainen myöntää sijoitusluvan johdolle;
4. rakennustyön valmistuttua käyttöoikeus sijaintitietoineen viedään julkista luotettavuutta nauttivaan rekisteriin.

Ratkaisulla pyrittäisiin turvaamaan yhteiskunnan erilaiset intressit tasapainoisesti. Menettelyn sujuvuuden takaamiseksi kaikki nämä asiakirjat tuotettaisiin yhdessä verkkopalvelussa, jonka suunnittelussa ja toteutuksessa voitaisiin hyödyntää muiden maiden kokemuksia (esimerkiksi Tanskan virk.de-portaalia ja Norjan Vegkart-karttapalvelua), tienpitäjän nykyisiä järjestelmiä, Maanmittauslaitoksen kiinteistön kaupan sähköistä verkkopalvelua ja pohjakartta-aineistoja, muuta julkishallinnon ympäristötietoa ja johtotietoja. Sekä hakemus että käsittely tehtäisiin sähköisesti, mikä vähentäisi sekä viranomaisen hallintokuormaa että yksityisen toimijan työtä. Hakemus- ja käsittelyprosessin pääkohdat on kuvattu seuraavaan kaavioon:

<b>Kirjautuminen sähköiseen järjestelmään</b>		
<b>Omat tiedot (ensimmäisellä käyttökerralla)</b>		
<b>Hankkeen kuvaus ja piirtäminen kartalle</b>		
Ohjaava lomake, jonka tietokenttiä esim. johtotyyppi, toteutusaika ja esitetyt tekniset ratkaisut ja käytettävät urakoitsijat. Karttasovellus voisi tunnistaa automaattisesti mm. tien numeron ja hankkeen sijainnin tiellä.		
<b>Sopimuksen laatimispyyntö</b>	<b>Toimintalupahakemus</b>	<b>Sijoittamislupahakemus</b>
Pyyntö sopimuksen laatimiseksi - sijoittamisen kesto - määräaikaisesti vai toistaiseksi - kertakorvaus vai vuosimaksu - erityiset alennusperusteet - muut toivotut ehdot	Liikenteenohjaussuunnitelma	Johdon suojaussuunnitelma
<b>Sijoittamissopimus</b>	<b>Toimintalupa</b>	<b>Sijoittamislupa</b>
Sopimusehtoja käytettävästä alueesta, sopimuksen muuttamisesta ja päättämisestä, siirtokustannuksista ja vahingonkorvausvastuista	Lupamääräykset, joilla varmistetaan työnaikainen turvallisuus ja haitattomuus	Lupamääräykset, joilla varmistetaan johdon pitkäaikainen haitattomuus

Kuva 4: Asiointi sähköisessä järjestelmässä, jossa voi tehdä sekä lupia että sopimuksia

Käyttöoikeussopimuksen epävästä hallintopäätöksestä voisi valittaa hallinto-oikeuteen, jos päätös olisi syntynyt virheellisessä järjestyksessä. Käyttöoikeussopimuksen sisältöä koskevat riita-asiat käsiteltäisiin käräjäoikeudessa. Toiminta- ja sijoittamislupaa koskevat valitukset käsiteltäisiin hallinto-oikeudessa.

Johtojen **siirtokustannuksista** ei olisi tarpeen säätää erikseen. Siirtokustannuksista olisi mahdollista sopia käyttöoikeussopimuksessa. Jos määräaikainen käyttöoikeussopimus loppuisi ennenaikaisesti, sopimusta rikkoneen tahon olisi korvattava aiheutuva vahinko yleisten sopimusoikeudellisten periaatteiden mukaisesti. Vahingonkärsijä joutuisi osoittamaan kärsimänsä vahingon määrän. Maanomistajalla olisi mahdollisuus esittää vastanäyttöä ja käräjäoikeus tekisi asiassa ratkaisunsa. Vaihtoehtoisesti tienpitäjällä olisi nykyisenkin lain mahdollisuuksia hyödyntäen lunastaa tiesuunnitelman yhteydessä pois tien kehittämistä häiritsevät johdot lunastustoimituksessa määrättävää

korvausta vastaan. Siirtokustannukset tai osapuolten väliset vahingonkorvausvastuut eivät ole sen tyyppisiä asioita, joista hallintoluvassa tyypillisesti päätettäisiin.

Teoriassa johtojen sijoittamista koskeva sääntely voisi olla kevyempikin. On kuitenkin tarpeen lyhyellä aikavälillä varmistaa johtojen sijoittamiskulttuurin suotuisa kehittyminen. Tässä vaiheessa esitetään sen vuoksi lainsäädäntöratkaisuna lähinnä nykyjärjestelmää kehitettynä ja säännösten osalta paremmin systematisoituna. Kun sähköinen asiointi saataisiin käyttöön ja ruohonjuuritason käytännön toimijoiden toimintakulttuuria kehittyisi, sääntelyä voisi olla mahdollista keventää merkittävästi tienpidon siitä merkittävästi kärsimättä.

## 6.2 Mainoslaitteet

Mainoslaitteiden merkitys yhteiskunnan toiminnalle on merkittävästi erilainen kuin infraverkkojen, etenkin koska mainonta on siirtynyt merkittävässä määrin verkkoon. Tienvarsimainonnan merkitys näyttäisi vähenevän, kun esimerkiksi matkapuhelimen sijaintitiedon perusteella voidaan kohdistaa mainontaa verkon käyttäjälle. Myös autojen tekniikka saattaa tulevaisuudessa mahdollistaa kohdennettua mainontaa.

**Liikenneturvallisuuden turvaamisintressin** (julkinen intressi) kannalta mainontaa tulee rajoittaa sellaisissa kohteissa, joissa ne saattavat haitata kuljettajan keskittymistä vaatimaan liikennetilanteeseen. Perinteisen valaisemattoman tai valaistunkin tienvarsimainoslaitteen rajoittamistarpeen määrittäminen ei ole yksiselitteistä, sillä kuljettajan keskittymiseen vaikuttavat monet tekijät. Valaisemattoman tai valaistun tienvarsimainoslaitteen sijoittaminen tien varteen on teknisesti johdon sijoittamista helpompaa, koska mainoslaitteen sijoittaminen ei ole yhtä riippuvaista maaperästä tai tien rakenteesta. Valaisemattoman ja valaistun tienvarsimainoslaitteen sijoittamisesta voitaisiin liikenneturvallisuuden kannalta säätää asetuksella. Lisäksi tienvarsimainoslaitteet tulisi asetuksen noudattamisen tarkkailemiseksi **rekisteröidä**. Mainoslaitteesta rekisteröitäisiin sijainti, omistaja sekä asennus- ja mahdollinen poisto-aika. Mainoslaitteen omistuksen muuttumisesta olisi myös ilmoitettava. Asetuksen vastaisesti sijoitetut mainokset voitaisiin poistaa ja niille voitaisiin määrätä hallinnollinen sanktiomaksu. Sanktiomaksun määräisi tienpitoviranomainen. Voittaisiin myös katsoa, että mainoslaitteiden sijoittaminen kaipaa edelleen ohjausta ja että nykyisenkaltainen **ilmoitusmenettely** olisi tarpeen. Itsevalaisevien led-taulujen häiritsevyys voi olla suurempi ja niiden ohjaamisessa nykyisenkaltainen **ilmoitusmenettely** (tosiasiassa lupa, joka on käsiteltävä määräajassa) on toistaiseksi tarpeen.

Osa mainoslaitteen liikenneturvallisuutta on mainoslaitteen rakentamisaikainen liikku-  
mistarve ja mainoslaitteen huoltotarve. Käytännössä rakennusaikainen liikkuminen

ratkaistaisiin joko ilmoituksen yhteydessä myönnettävällä tai rekisteröinnin lisäksi haettavalla toimintaluvalla, jos tiealueella liikkumiseen olisi tarve. Mainoslaitteen huoltamisesta voitaisiin toki säätääkin siten, että mainoksen huolto ja rakentaminen olisi aina suoritettava tiealueen ulkopuolelta käsin, mutta tällaisen työn valvonta olisi lähinnä sattumanvaraista. Loivaluiskaisilla teillä pienimuotoisia mainosten vaihtotöitä tai huoltotöitä voitaneen suorittaa myös pysäköimällä auto tien reunaviivan ulkopuolelle aiheuttamatta merkittävää haittaa tai vaaraa.

**Estetiikkaintressin** näkökulmasta mainoslaitteet saatetaan kokea häiritsevimpinä kuin johdot, joskin jossain tapauksissa mainoslaitteissa esitettävät mainokset saattavat myös olla visuaalisesti viehättäviä. Tienvarsimainonnan valvonnan kannalta mainokset, joissa on vaihdettava tai vaihtuva kuva, ovat hankalia, sillä luvan myöntämisen yhteydessä otetaan kantaa vain mainoslaitteeseen, ei laitteessa sen teknisen käyttöiän aikana esitettäviin mainoksiin. Kunnan alueiden käytön suunnittelussa ja luvituksessa kiinnitetään esteettisiin kysymyksiin merkittävästi huomiota, mutta tienvarsimainokset eivät usein sijaitse kohdissa, joissa olisi erityisiä esteettisiä arvoja. Tanskassa tienvarsimainonta on edellä luvussa 3.2 kuvatulla tavalla kielletty ”avoimilla alueilla”. Jos maisemaa haluttaisiin suojella, vastaavantyyppinen ratkaisu olisi myös Suomessa mahdollinen. Tämänkin kustannustehokas toteuttaminen kuitenkin edellyttäisi sähköiseen järjestelmään siirtymistä.

**Tieliikenteen intressin** eli tieliikenteen sujuvuuden kannalta mainoksilla ei ole merkitystä, paikallisista palveluista muistuttavat mainokset voivat jopa auttaa tiellä liikkujaa hahmottamaan matkan etenemistä. Tien suoja-alueella tai sen ulkopuolella sijaitsevat mainoslaitteet eivät teknisesti estä liikkumista eivätkä ne juuri haittaa tienpitoa. Tienlaidan avoimena pitämisen kannalta mainoslaitte voi olla jopa etu, koska mainoslaitteenkin omistajan intressissä on pitää mainoslaitteen lähistön kasvillisuus siistinä.

**Maanomistajan intressissä** mainoslaitteet voivat olla tärkeä tulonlähde yksityisille maanomistajille tai asemakaava-alueiden suojaviheralueita omistaville kunnille. Valtio-maanomistajan näkökulmasta mainoslaitteet eivät sovi tulonlähteeksi, sillä niiden ei tulisi sijaita tiealueella. Muut alueet, esimerkiksi suoja-alueet taas eivät yleensä kuulu valtiolle, joskin maantielaisissa on mahdollistettu näidenkin hankkiminen valtion omistukseen. Maanomistajan intressi ei edellytä asiasta säätämistä tai hallintopäätöksen tekemistä. Vaikka maanomistajan suostumus mainoslaitteen asettamiseen on lähtökohtaisesti maanomistajan ja mainoslaitteen omistajan vastuulla, esitetään kuitenkin

rakennuslupamenettelyä vastaavasti, että mainoslaitte ilmoituksen hyväksymisen edellytyksiin kuuluisi maanomistajan kanssa tehty **käyttöoikeussopimus** maanomistajan kiinteistön käytöstä<sup>28</sup>.

**Infrakäytävän tehokkaan käytön intressin** kannalta mainoslaitteet ovat merkityksellisiä, jos oletetaan, että johdot ovat tiealueella ja mainokset suoja-alueella ja lähdeäänänsä siitä ajatuksesta, että infrakäytävällä tarkoitetaan tässä nimenomaan erilaisia johtoja. Voidaan toki myös ajatella, että on julkinen etu, että myös mainoslaitteille käytettävissä olevat paikat jaetaan koordinoitusti ja tasapuolisesti. Ensin paikalla -periaate olisi kuitenkin todennäköisesti tässä mainoslaitteiden "sijoittamiskilpailussa" riittävä sääntö ja se olisi toteutettavissa myös rekisteröintimenettelyssä.

Tässä luvussa ja aiemmin tässä selvityksessä esitetyn perusteella ratkaisuksi ehdotetaan seuraavassa luvussa tarkemmin kuvattavalla tavalla eri ohjauskeinojen yhdistelmää seuraavasti:

1. maanomistajan ja käyttöoikeuden tarvitsijan välille laaditaan yksityisoikeudellinen käyttöoikeussopimus sähköisessä lupajärjestelmässä
2. julkista valtaa käyttävä, liikenneturvallisuutta valvova ja ohjaava viranomainen myöntää toimintaluvan tiealueelle, jos rakennustyöt suoritetaan tiealueen kautta
3. julkista valtaa käyttävä, tien- tai radanpitoa hoitava viranomainen käsittelee mainoslaitteesta tehdyn ilmoituksen ja tekee asiassa muutoshakukelpoisen päätöksen.

Menettelyn sujuvuuden takaamiseksi kaikki nämä asiakirjat tuotetaan samassa edellä kuvatussa verkkopalvelussa. Käytännössä mainoslaitteen sijoittajan näkyvissä olisivat pohjakartta, tiet ja niiden liikennesuorite, kiinteistörajat sekä tien suoja-alueen raja sekä maanpäälliset johdot ja maanalaisten kaapelien maan päälle ulottuvat rakenteet ja liikennemerkit. Lisäksi karttaan olisi merkitty punaisella tai harmaalla värillä ne alueet, joissa hyväksytyä päätöstä ei voi saada. (Jos ilmoitusmenettely korvattaisiin rekisteröintimenettelyllä, tällaiselle alueelle ei pystyisi rekisteröimään mainosta. Mainoslaitteesta rekisteröitäisiin sijainti, omistaja sekä asennus- ja mahdollinen poistoaika. Mainoslaitteen omistuksen muuttumisesta olisi myös ilmoitettava. Asetuksen vastaisesti sijoitetut mainokset voitaisiin poistaa ja niille voitaisiin määrätä hallinnollinen sanktiomaksu.) Sekä ilmoitus mainoksen sijoittamisesta että sen käsittely tehtäisiin sähköisesti, mikä vähentäisi sekä viranomaisen että yksityisen hallinnollista taakkaa.

---

28 Voidaan toki ajatella, ettei tienpitäjän intressissä olisi valvoa, että mainoslaitteen sijoittamisesta olisi sovittu maanomistajan kanssa. Toisaalta voitaneen myös lähteä siitä, ettei mainoslaitteen rakentaminen ilman maanomistajan suostumusta ole hyväksyttävää. Jos maanomistajan suostumusta ei ole saatu, mainoksen sijoittajalla ei ole perustetta hakea lupaakaan.

Käyttöoikeussopimuksen sisältöä koskevat riita-asiat käsiteltäisiin kärjäoikeudessa kuten nykyisinkin. Toimintalupaa ja sijoittamisilmoituksesta tehtyä päätöstä koskevat valitukset käsiteltäisiin hallinto-oikeudessa.

Mainoslaitteiden osalta nykykäytännön ongelmia ovat ilmoitusmenettelyn kankeuden lisäksi puutteellinen valvonta ja siirtymäsäännöksen myötä oikeudettomaksi muuttuva mainoslaitemassa. Valvonnan tehostamiseksi esitetään hallinnollista sanktiomaksua ja viranomaisresurssien osittaista siirtämistä ennakoivalvonnasta jälkivalvontaan. Oikeudettomaksi muuttuvan mainoslaitemassan ongelman ratkaisemiseksi esitetään siirtymäsäännöksen määräajan pidentämistä ja puitelupamenettelyn kokeilemista puutavaran varastoinnissa sen selvittämiseksi, voidaanko sen käyttöalaa myöhemmin laajentaa ammattimaisesti tienvarsimainontaa harjoittaviin tahoihin.

## 6.3 Muu tiealueen toissijainen käyttö

Tiealuetta voidaan käyttää monenlaisiin muihinkin tarkoituksiin, mutta tässä keskitytään tiealueen käyttämiseen puutavaran varastointiin. Tiealueen käyttäminen muuhun kuin tietarkoituksiin, esimerkiksi muuhun varastointiin tai erilaisiin tapahtumiin, olisi edelleen luvanvaraista. Lisäksi tiealueen käytön yleinen luvanvaraisuus koskisi sellaisia puuvarastoja, jotka sijoitettaisiin puitelupamenettelyn ulkopuolella. Erikoisemmissa tiealueen käyttötilanteissa myös sopimus pohjainen menettely voisi tulla kyseeseen.

**Liikenneturvallisuuden turvaamisintressin** (julkinen intressi) näkökulmasta puutavaran varastointi voi haitata näkemää ja lisäksi puutavaran lastaus tai purkaus voi vaarantaa liikennettä. Varastoinnin asianmukainen järjestäminen on tasapainoilua puuyrityksen tarpeiden ja liikenneturvallisuuden välimaastossa. Liikenneturvallisuuden kannalta voisi ajatella, että sekä toimintalupa tiealueella toimiseen että sijoittamislupa puuvarastolle voisivat olla tarpeen. Koska tässä on kuitenkin kyse lyhytaikaisesta puutavaran varastoinnista, sijoittamislupa olisi liian järeä väline, osin jo käsittelyaikansa-kin vuoksi. Nopeasti muuttuva säätila saattaa esimerkiksi keväällä johtaa siihen, että puuta ajetaan nopeallakin aikataululla kantavamman tieverkon varteen. Toimintaluvan tarpeellisuutta taas vähentää se, että toiminta-aika tiealueella jää varsin vähäiseksi eikä esimerkiksi tien rakenteeseen kajota. Toisaalta jonkinlainen **tarve ohjailta varastointia hallintopäätöksin** on kuitenkin tunnistettu.

**Estetiikkaintressin** kannalta puutavaran varastointi voi mahdollisesti hiukan heikentää tieympäristön visuaalisia arvoja. Varastointitoiminnan järjestämisen kannalta esteettiset arvot on kuitenkin hankala ottaa huomioon.

**Tieliikenteen intressin** kannalta tien ojien ulkopuolella tai vastaavalla alueella luis-kassa tapahtuvalla puutavaran varastoinnilla ei ole keskeistä merkitystä. Varastoitu

puutavara voi yksittäisissä tilanteissa haitata esimerkiksi ojan perkausta tai vesakon niittoa ojan ulkoluisesta.

**Maanomistajan intressin** (yksityisoikeus) kannalta varastoinnin merkitys on ristiriitainen. Puutavara sijaitsee usein tiealueen ja tien suoja-alueen rajapinnassa ja varastointi on usein vain lyhytaikaista. Usein suuri osa varastopinosta on yksityisellä maalla ja vain pieni osa ulottuu valtion omistamalle tiealueelle. Vuokran periminen tällaisesta tilapäisestä käyttöoikeudesta varastointiin käytettyyn maa-alueeseen ei välttämättä ole taloudellisesti kannattavaa, sillä sopimuksentekokustannukset saattaisivat olla merkittävämmät kuin saadut tuotot. Sen sijaan erillisten tien liitännäisalueille perustettujen terminaalityyppisten varastojen vuokraamista on edelleen luontevinta hoitaa **so-pimuksella**. Suoja-alueen maanomistajan aseman ja intressin kannalta tulee myös huomioida, että on varsin yleistä, että varastoitava puutavara on hakattu tiealueeseen rajoittuvalla tilalla ja se on siis varastoitu ainakin osittain saman kiinteistön alueelle. Kysymys on siis usein omalla maalla tapahtuvasta lyhytaikaisesta varastoinnista. Hankintahakkuiden osalta maanomistaja saattaa myös itse tehdä varastopinon.

**Infrakäytävän tehokkaan käytön intressin** kannalta lyhytaikainen puutavaran varastointi saattaa haitata kaapeleiden kaivutöitä tai muita johtoihin kohdistuvia toimenpiteitä. Sähköisessä järjestelmässä tulisikin hallita puutavaran varastointia siten, että tieto lähitulevaisuuden kaapelitöistä olisi saatavana samassa järjestelmässä ja että ajankohdaltaan varmistunut kaapelityö estäisi puutavaran varastoimisen aiottuna työaikana.

Tässä luvussa ja aiemmin tässä selvityksessä esitetyn perusteella ratkaisuksi ehdotetaan seuraavassa luvussa tarkemmin kuvattavaa, Ruotsin mallia (ks. 3.1) muistuttavaa puiteluparatkaisua:

1. julkista valtaa käyttävä, tien- tai radanpitoa hoitava viranomainen myöntää puiteluvan puutavaran säännölliseen varastointiin vaihtuvissa kohteissa ja tekee asiassa muutoksenhakukelpoisen päätöksen. Puitelupa sisältää toimintaluvan lupaehtoja muistuttavia lupamääräyksiä ja muita hyviä käytäntöjä, joita on noudatettava.
2. puutavaran varastoija tutustuu ennen varastointia sähköisessä järjestelmässä olevaan karttaan, jossa on merkitty punaisella tai harmaalla alueet, joissa puutavaran varastointi ei näkemäsyistä tai muista syistä ole sallittua. Puutavaran varastoija valitsee varastopaikan ja sähköinen järjestelmä hyväksyy ilmoituksen automaattisesti, jos se ei ole punaisella tai harmaalla alueella. Puiteluvan sisällä tapahtuvan ilmoituksen pääasiallinen tehtävä on siis varastopinojen rekisteröinti valvonnan mahdollistamiseksi eli kyseessä ei ole nykyisen maantielain luvanomainen ilmoitus, johon tehtäisiin harkintaa vaativa päätös.



Jos puutavaran varastopaikka olisi jäänyt siistimättä tai jos kävisi ilmi, ettei varastosta ole tehty ilmoitusta tai että varastointiaika on ylitetty, puuyritys menettäisi oikeutensa puitelupamenettelyn soveltamiseen. Määräajan kuluttua puitelupamenettelyyn voisi pyrkiä uudestaan.

Puitelupamenettelyllä ja siihen liittyvällä sähköisellä puutavaravarastojen rekisteröinti-ilmoituksella pyrittäisiin turvaamaan sekä tienpitäjän että johtojen sijoittajien intressi ja liikenneturvallisuus. Toisaalta pyritään kuitenkin tarjoamaan ammattimaisille toimijoille mahdollisimman kevyt puuvarastojen rekisteröintijärjestelmä, jolla mahdollistetaan jälkivalvontatoimenpiteet niissä tilanteissa, joissa maastoon on jäänyt tienpitoa haittaavaa hylkypuuta tai muuta puujätettä. Järjestelmä olisi myös viranomaisen näkökulmasta kevyempi kuin nykyinen lupajärjestelmä olisi, jos sitä aktiivisesti sovellettaisiin.

## 6.4 Rautatiealueiden erityiskysymykset

Rautatiealueet eroavat maanteistä monessa suhteessa. **Liikenneturvallisuuden turvaamisintressin** kannalta rautatiealueet ovat merkittävästi erilaisia. Rautatiealueilla kuljettaja on aina ammattilainen ja liikenneympäristö on usein merkittävästi yksinkertaisempi kuin maanteillä. Toisaalta nopeudet ovat suurempia ja yksittäisen onnettomuuden seuraukset ovat vakavampia. Toimiva kulunvalvontajärjestelmä on turvallisen liikennöinnin keskeinen edellytys. Johtojen sijoittamisen kannalta rautatieympäristö on merkittävästi maantienympäristöä herkempi, jos johtojen sijoittaminen vaarantaa rata-toimijan verkon. Tässä merkitystä on paitsi kaivuaikaisilla vauriolla myös johdon käyttämisestä mahdollisesti aiheutuvilla häiriöillä. Rautatiealueilla on myös valmiita kaapelikanavia, joihin ulkopuolisten johtojen sijoittamista hankaloittavat vastaavat turvallisuustekijät. Mainosten sijoittaminen matkustajajunan ikkunasta katseltavaksi on varsin harvinaista, mutta se todennäköisesti aiheuttaa vähemmän liikenneturvallisuushaittaa kuin maanteillä. Puutavaran varastointi rautatiealueella on keskittynyt erillisiin puutavaraterminaaleihin, sillä rautatiet eivät ole maantien tavoin väyliä, joita pitkin satunnaisesti paikkoihin varastoituja puutavaraeriä voitaisiin kerätä. Rautatiealueiden huoltoteiden varsiin tai muille alueille varastoiminen on varsin haitatonta, kunhan liikuminen alueella ei esty eivätkä radanpitäjän johdot vaarannu. **Rautatieliikenteen sujuvuuden intressin** ja radanpidon kannalta kysymyksenasettelut ovat pitkälti samantyyppiset kuin liikenneturvallisuudenkin kannalta.

**Estetiikkaintressin, maanomistajan intressin ja infrakäytävän tehokkaan käytön intressin** kannalta voidaan pääpiirteittäin viitata maanteiden osalta kirjoitettuun. Rautatiealueen tekninen infrastruktuuri on yleensä maantiealueen infrastruktuuria monimutkaisempi ja tältä osin radanpitäjän ensisijaisen käytön asettamat rajoitukset toissijaisille käyttäjille ovat suuremmat kuin maantiealueilla. Rautatien parannushankkeet

ovat usein myös laajamittaisempia kuin maanteillä, toisaalta niitä myös tehdään harvemmin.

Rautatiealueilla tehtävää muuta työtä ja rakennelmien ja laitteiden sijoittamista rautatiealueelle säätelevä ratalain 36 § lähtee tällä hetkellä siitä, että rautatiealueella tehtäviin toimiin vaaditaan radanpitäjän lupa. Radan suoja- ja näkemäalueilla on maantien suoja- ja näkemäalueita vastaavat rajoitukset, joista radanpitäjä voi 40 § mukaan myöntää poikkeuksia. Käytännössä radanpitäjä on kuitenkin rata-alueilla lupamenettelyn sijasta tehnyt sijoittamissopimuksia.

Järjestelyä, jossa lainsäädäntö ja viranomaisen käytäntö eivät ole linjassa keskenään, ei voida pitää oikeudellisesti suositeltavana ratkaisuna. Säännösteknisesti maantie- ja rautatiealueita on pitkälti mahdollista ohjata samankaltaisin menettelyin, sillä molemmissa on kyse samantyyppisestä oikeudellisesta rakenteesta (aktiivinen valtiollinen toimija alueen omistajana ja toisaalta viranomainen yleisen edun valvojana sekä varsinaisen väylän alueella että sen vierialueella). Rautatiealueiden kaapelikanavistoissa lailla verkkoinfrastruktuurin yhteisrakentamisesta ja -käytöstä on toki suurempi merkitys.

Rautatie- ja maantiealueiden samantyyppisen oikeudellisen rakenteen vuoksi seuraavassa luvussa ehdotetaan, että maantielakiin ehdotettuja muutoksia vastaavat muutokset pääasiassa tehtäisiin myös ratalakiin, joskaan mainoksista radan suoja- ja näkemäalueilla ei välttämättä olisi tarvetta erikseen säätää. Sääntelyn yhtenäisyys tukisi myös mahdollisuutta hyödyntää samaa tietojärjestelmää maanteiden ja rautateiden sopimus- ja lupamenettelyissä sekä helpottaisi alueiden toissijaisten käyttäjien toimintaa. Rautatiealueilla radanpidon ja liikenneturvallisuuden erityiset vaatimukset on kuitenkin huomioitava erikseen lupaharkinnassa, lupaan liitettävissä määräyksissä ja sopimusehdoissa. "Lupa on myönnettävä"-tyyppiin muotoiluihin on tällöin suhtauduttava pidättyvästi ja alueen ensisijaisen käyttötarkoituksen edut on riittävällä tavalla turvattava.

Mahdollisten ratalain muutosten taustaksi olisi hyvä laatia vielä nimenomaan rautatiealueisiin keskittyvä erillisselvitys, koska tämän selvityksen puitteissa rautateiden erityispiirteisiin ei ole riittävästi pystytty paneutumaan. Muutosten arvioinnissa tulee ottaa huomioon myös se, että rata-alueiden rajaamistoimitukset ovat vielä käynnissä ja näin rata-alueiden laajuus ja siten myös käytettävyys johtojen ja muiden rakenteiden sijoittamiseen on vielä osin selvittämättä.

## 7 Ehdotukset

Esitettävät kehittämissuositukset ovat kirjoittajien näkemys kyseenä olevan asian tarkoituksenmukaisesta järjestämisestä. Esitettävän ratkaisun taustalla on erityisesti laajempi kiinteistön käyttöoikeuden sääntelyä koskeva linja. Myös monet muut ratkaisuvaihtoehdot ovat oikeudellisesti mahdollisia.

### 7.1 Yleisiä kehittämisenäkemyksiä keskipitkälle aikavälille

#### 7.1.1 Muutamia kielellisiä kehittämisehdotuksia

Rata- ja rautatielait olisi pitemmällä tähtäimellä hyvä käydä läpi sen tarkentamiseksi, milloin kyse on radasta ja milloin rautatiestä. Vastaavasti maantielain puolella voisi olla aiheellista pohtia lain seuraavaan kokonaisuudistukseen mennessä sitä, voisiko käsitteillä tiealue, tien suoja-alue ja tien näkemäalue olla olemassa jokin kattokäsite, jolla näihin tienpitäjän vaikutuspiirissä oleviin alueisiin voitaisiin viitata. Samassa yhteydessä voisi harkita ajoradan käsitteen korvaamista termillä ajokaistat, koska ajoradalla saatetaan arkikielessä viitata varsinaisia ajokaistoja laajempaankin käsitteeseen erityisesti kaksiajorataisista teistä puhuttaessa.

Viimeaikaisille lainsäädäntöuudistuksille on ollut ominaista lain keskeisten käsitteiden kerääminen yhteen tai muutamaan pykälään lain alkuosaan, mikä todennäköisesti on yksi vaihtoehto myös maantielain seuraavassa kokonaisuudistuksessa.

#### 7.1.2 Digitalisaation ja sähköisen asioinnin tuomia mahdollisuuksia lähivuosille

Sähköisen asioinnin kehittäminen hyödyttää myös lupien hakemisessa siten, että aktiiviset lomakkeet validoivat niissä olevan datan siten, ettei luvanhakija pysty lähettämään puutteellista tai virheellisesti täytettyä lomaketta käsiteltäväksi. Sähköinen asiointi voi myös ohjata lomakkeen täyttämistä siten, että hakijan tapauksessa tarpeettomat kohdat ohitetaan täyttämävaiheessa. Lisäksi oikean kohdan löytäminen täyttöohjeista on helpompaa. Tämän tyyppinen kehitystyö on jo aluillaan Pirkanmaan ELY-keskuksessa ja sen jatkaminen on välttämätöntä.

Pääministeri Juha Sipilän hallituksen kärkihankkeisiin kuuluu muun muassa julkisen hallinnon palveluiden digitalisointi. Hallitusohjelman mukaan hallinnon sisäiset prosessit digitalisoidaan ja julkinen hallinto sitoutuu kysymään samaa tietoa kansalaisilta ja

yrityksiltä vain kerran. Tämä merkitsee ennen kaikkea sitä, että eri lakien mukaisia lupaprosesseja pyrittäisiin yhdistämään ja samassa prosessissa voitaisiin hakea samalle hankekokonaisuudelle esimerkiksi tienpitäjän lupia, vesilain mukaisia lupia ja maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia lupia. Koska tällainen on toteutettava eri ministeriöiden ja osin kuntienkin yhteisenä hankkeena, täydellisen yhden sähköisen ”luukun” periaatteen toteuttaminen voi kestää vielä jonkin aikaa.

Digitalisaation myötä toimintaa pystytään kuitenkin kehittämään vielä enemmän, kun perinteisen prosessin sähköistämisen lisäksi suunnitellaan myös prosessi uudelleen. Lupa-asioinnin joustavoittamiseksi olisi tieliikennesektorin lupaprosessien yhteydessä tarpeen olla edellyttämättä hakijoilta sellaista tietoa, joka tienpitäjällä jo itsellään on, vaikka luvanhakijan sinänsä onkin hyvä olla tietoinen hankkeensa reunaehdoista. Tämä keventäisi merkittävästi suunnittelu- ja lupaprosesseja. Asioinnin keventämisen kannalta olisi erityisen tärkeää, että asiointi kaikissa teialueen käyttöä koskevissa asioissa siirrettäisiin mahdollisimman pian sellaiseen sähköiseen palveluun, josta olisi helposti havaittavissa, mihin mainoksia pystytään sijoittamaan, missä puutavaran varastointi on mahdollista ja missä johtojen sijoittamiselle on tilaa. Kun esteet olisivat julkisia, sellaisia hakemuksia, joita ei voitaisi hyväksyä, tulisi vain vähän.

Näin toimien paitsi luvanhakijan työmäärä vähenisi, myös lupien myöntäminen nopeutuisi, sillä kun tieverkko ja rajoitusalueet olisi mallinnettu, lupapäätöksiä pystyttäisiin tuottamaan myös koneellisesti. Vaikka sähköisen asioinnin kehittäminen vaatisi väylätiedon keräämistä, koostamista ja sähköistämistä, sähköisen väylätiedon edut olisivat merkittävät myös tienpitäjän muun toiminnan kannalta. Maanmittauslaitoksen aineistoja voitaisiin täydentää esimerkiksi laserkeilaamalla tieverkkoa ja laskemalla esimerkiksi tiestön profiilista ja tienlaidan kasvillisuudesta tietoja siitä, missä näkemät ovat huonot tai missä tien luiskan kaltevuus tai teialueen avoin leveys ei riitä johdon sijoittamiseen. Laajakaistan ja säävarman sähköverkon rakentamista varten Itä- ja Pohjois-Suomen maaperäkarta-aineistoja olisi myös tarpeen tarkentaa tienvarsilta. Osana tätä ennakkovalvonnan sujuvoittamista voisi olla tarpeen arvioida mahdollisuutta luopua teiden hallinnoinnissa toimenpiteiden sijaintien määrittämiseen käytetystä tieosoite- ja paaluvälijärjestelmään ja siirtyä käyttämään muita yleisesti käytössä olevia koordinaatti- tai paikkatietojärjestelmiä. Olisi myös tarpeen kriittisesti arvioida johtotiedon julkisuuden riskit ja edut ja punnita niitä suhteessa toisiinsa.

Norjan Vegkart-karttapalvelu on hyvä esimerkki julkisesta väylä- ja johtotiedosta. Tanskan virk.de-palvelu taas on hyvä esimerkki luvanhakuportaalista, jonne voi piirtää viivan haluamaansa kohtaan ja hakea siihen kohtaan lupaa esimerkiksi johdolle tai muulle työlle teialueella. Optimaalisessa tilanteessa tällainen karttapohjan päälle piirretty viiva tunnistaisi, mitä lupia juuri siihen kohtaan sijoitettava johto tarvitsisi – onko kyse kadusta vai tiestä, ylitetäänkö vesistö ja kenen maanomistajan maalle johto osui-

si. Palvelu voisi myös arvioida käsittelyaikaa ja maankäytöstä ja lupakäsittelystä aiheutuvia kustannuksia paikkatiedon perusteella. Palveluista löydettävien johtotietojen olisi hyvä olla julkisia ja niiden tulisi nauttia julkista luotettavuutta siten, että johdot olisivat maastossa ja tietojärjestelmässä samassa sijainnissa. Näin voitaisiin vähitellen luopua myös nykyisestä vaivalloisesta ja kalliista johtojen näyttämiskäytännöstä.

Näiden muutosten myötä sekä tiedon että sijoitettujen johtojen sijainti olisi helposti määritettävissä samassa järjestelmässä ja väärinkäyttöksiin ja välinpitämättömyyteen johtojen sijoittamisessa olisi helppo puuttua. Samoin välttämättömät muutokset johtojen sijaintiin luvan myöntämisen tai sopimuksen tekemisen jälkeen olisi helppo dokumentoida. Myöhemmässä vaiheessa olisi jopa lähes reaaliaikaisesti mahdollisuus puuttua tilanteeseen, jos kaivurin kauhasta toimitettaisiin paikkatietoa valvovan viranomaisen tietojärjestelmään ja ohjelmisto vertaisi saapuvaa dataa johdon sopimuksen tai luvan mukaiseen sijoituspaikkaan.

Teknologian kehittyminen toisi niin haluttaessa myös mahdollisuuksia jälkivalvonnan kehittämiseen. Mainostamisen ja ilmoittelun rajoittamisen keskeisimpiä kipupisteistä ovat luvattomat mainokset. Erityisesti tilapäiseltä näyttävien mainosten valvominen on hankala tehtävä ja luvaton mainos voi usein olla paikallaan pitkäänkin, sillä mainontaan puuttuminen ei kuulu käytännön tienpitoa hoitavien urakoitsijoiden ydintehtäviin ja yksittäisten mainosten seuranta on muutenkin työlästä. Jo tällä hetkellä on näköpiirissä mahdollisuus kerätä tietoa mainosten sijainnista videoimalla tienvierä. Videotalenteita voisivat kerätä esimerkiksi samat yhteistyötahot, jotka tällä hetkellä keräävät dataa päällysteen kunnosta ja tienhoidon tasosta. Eri päivien videotallenteet voitaisiin käsitellä videoanalyysiohjelmistolla, joka vertaisi videoiden tietoja ja etsisi videosta mainoksiksi tunnistamia esineitä. Näin sellaiset mainokset, joiden tilapäisyyttä olisi perusteltua syytä epäillä, tulisivat helposti selvitettyksi. Ne voitaisiin poistaa tai määrätä poistettaviksi, ja niiden sijoittajille voitaisiin langettaa hallinnollinen rikkomusmaksu, kun olisi riittävä näyttö siitä, että mainos on ollut paikallaan tai ainakin lähes paikallaan liian pitkään.

## 7.2 Ehdotetut säännökset ja yksityiskohtaiset perustelut

Ehdotetut säännökset on kirjoitettu maantielain viitekehyksestä lähtien. Käytännössä vastaavat muutokset on tehtävissä myös ratalakiin, jossa ne sijoitettaisiin todennäköisesti 3 a luvuksi. Kunkin ehdotetun säännöksen jäljessä on yksityiskohtaisemmat perustelut.

## 7.2.1 Kehitysehdotukset lyhyesti

Seuraavassa maantielain uudistuksessa esitetään sääntelyn selkeyttämiseksi tehtäväksi seuraavat rakenteelliset muutokset lakiin:

- 3 luvun nimeksi muutettaisiin ”Maantien kunnossapito, katkaiseminen ja liittymät”;
- 4 luvun nimeksi muutettaisiin ”Tienpitäjän toimet tiealueen ulkopuolella”;
- lisättäisiin lakiin 4 a luku ”Tiealueen käyttäminen muihin kuin tietarkoituksiin ja eräät toimenpiteet tiealueen ulkopuolella”;
- kumottaisiin 8 §, 42 §, 42 a §, 42 b §, 44.2 §, 45.2 §, 46.1 § ja 47 §, 52 §, 52 a §, 52 b ja korvataan ne esitettävällä sääntelyllä; sekä
- siirrettäisiin määritelmänluonteiset 44.1 § ja 45.1 § uudeksi 8 §:ksi ja 8 a §:ksi.

Suurelta osalta ehdotetut uudet säännökset olisivat olemassa olevaa sääntelyä, mutta se on ryhmitelty uudelleen toimeksiannon aihepiirin kannalta loogisempaan ja selvempään muotoon. Uuteen 4 a lukuun koottaisiin muiden toimijoiden toimet tienpitäjän hallinnoimalla alueella ja 4 lukuun jätettäisiin tienpitäjän toimia koskevat säännökset.

## 7.2.2 Muokattavaksi tai lisättäväksi ehdotettavat säännökset esitettävässä 4 a luvussa

### 4 a luku

Tiealueen käyttäminen muihin kuin tietarkoituksiin ja eräät toimenpiteet tiealueen ulkopuolella

### 52 §

Sopimus (maan)tiealueen käyttämisestä

Tiealueen (, tien suoja-alueen ja näkemäalueen?) käyttämisestä rakennelmien, rakenteiden, johtojen, laitteiden tai muiden kiinteiden esineiden sijoittamiseen on sovittava tienpitäjän (maanomistajan?) kanssa käyttöoikeuden saamiseksi (käyttöoikeussopimus). Käyttöoikeussopimuksessa on yksilöitävä ainakin käytettävän alueen ulottuvuus, käyttötarkoitus ja osapuolet sekä käyttöoikeuden laajuus.

Sopimuksella voidaan myös sopia tiealueella olevien tai sinne rakennettavien rakenteiden omistusoikeudesta ja käytöstä sekä niiden käyttöoikeuden luovuttamisesta edelleen.

Käyttöoikeussopimus voidaan laatia toistaiseksi voimassa olevana tai määräaikaisena, kuitenkin siten, että sopimuksen ensimmäinen irtisanomisaika on 6 vuoden kuluttua sen solmimisesta.

Käyttöoikeudesta maksettavaan vastikkeeseen sovelletaan mitä laissa oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta (973/2002) on 10 §:ssä säädetty. Palvelualueiden vuokraamiseen sovelletaan lakia liikehuoneiston vuokrauksesta (482/1995).

Käyttöoikeussopimus on laadittava kirjallisesti ja se voidaan tehdä sähköisessä järjestelmässä vastaavasti kuin maakaaren 9 a luvussa on säädetty sähköisestä kauppakirjasta. Tienpitäjän on tarjottava sähköisessä asiointijärjestelmässään tekninen mahdollisuus käyttöoikeussopimuksen sähköiseen tekemiseen myös suoja- ja näkemäalueen maanomistajan kanssa.

Käyttöoikeussopimuksessa voidaan sopia, että sopimus saadaan purkaa, jos 52 b §:n mukaista sijoittamislupaa ei saada tai jos viranomainen antaa 52 c §:n mukaiseen ilmoitukseen kielteisen päätöksen.

Käyttöoikeussopimusta koskevat erimielisyydet ratkaistaan sopimusta koskevina riita-asioina käräjäoikeudessa siten kuin oikeudenkäymiskaassa (4/1734) säädetään.

Sopimusta ei kuitenkaan tarvita tien suoja- ja näkemäalueen käyttämiseen, jos käyttöoikeuden kesto on alle 5 viikkoa.

Käyttöoikeussopimusta koskevalla säännöksellä ohjattaisiin kiinteistövarallisuuden luovutuslakia ja maa- ja metsätalouden lainvalmistelun tarkemmin tiealueen käyttämisestä sopimista omistusoikeudellisessa suhteessa. Säännös velvoittaisi käyttöoikeuden tarvitsijan sopimaan alueen käyttämisestä. Tiealueella maanomistaja on yleensä valtio, suoja- ja näkemäalueella yleensä yksityinen maanomistaja (yksityisen maanomistajan osalta ks. jäljempänä 4. kappaletta). Tavoitteena voisi olla, että mahdollisimman pikaisesti toteutettaisiin sähköinen järjestelmä, jossa tiealueelle pyrkivä toimija voisi yhdessä järjestelmässä sekä tehdä käyttöoikeussopimuksia että hakea luvan tai lupia hankkeelleen, vaikka näiden käsittelijätkin olisivat eri tahoja. Johdon tai mainoksen sijoittajan tai muun toimijan näkökulmasta sopimuksen tekeminen ja lupien hakeminen näyttäisivät käytännössä yhtenä prosessina.

Sopimus käyttöoikeudesta olisi kirjattavissa erityisenä oikeutena siten kuin maakaaren 14 luvussa säädetään. Käyttöoikeussopimuksessa voidaan sopia sopimuksen siirrettävyydestä esim. toiselle yritykselle. Kirjattua käyttöoikeutta voidaan myös pyrkiä käyttämään vakuutena, mikä tukee infrastruktuuri-toimijoiden rahoituksen hankkimista. Tilanteen selkeyttämiseksi on kuitenkin tarpeen säätää erikseen niistä tilanteista, jossa tiealueen maanomistaja tai tienpitäjä tuo alueelle rakenteita, esimerkiksi putken, kaapelin sijoittamista varten. Näissä tilanteissa tulisi ratkaista putken kuulumisen joko kiinteistöön tai erityiseen oikeuteen, jotta tiedetään, kuka päättää toisen johdon sijoittamisesta samaan putkeen, siitä perittävästä vastikkeesta ja mahdollisista vahingonkorvauksista vaurio-tilanteissa.<sup>29</sup>

Tarkoitus olisi, ettei käyttöoikeussopimukseen sisällytettäisi liikenneturvallisuutta koskevia sopimusehtoja. Käyttöoikeussopimus olisi sopimus maa-alueen käytöstä, jossa yksilöitäisiin käyttöoikeuden sijainti ja laajuus. Käyttöoikeussopimuksen minimikestolla annettaisiin johdon tai mainoslaitteen sijoittajalle minimisuoja samalla tavalla kuin nyt 5 vuoden säännöllä tehdään. Jos määräaikainen sopimus päätettäisiin ennen sen päättymistä, olisi johdonhaltijalla tai mainoksenomistajalla oikeus korvaukseen sopimusrikkomuksesta yleisten sopimusoikeudellisten periaatteiden mukaisesti. Osapuolet voisivat vapaasti sopia sopimuksen kestosta. Määräaikaisia sopimuksia käytettäessä olisi hyvä sopia samaa tieosuutta koskevat sopimukset eri toimijoiden kanssa päättämään samanaikaisesti. Sopimusta koskevat mahdolliset riita-asiat voitaisiin ohjata siviiliprosessiin, koska sopimusten tulkintakysymykset ja vahingonkorvausasiat ovat siviiliprosessille ominaisia kysymyksiä.

Sisällyttämällä tien suoja- ja näkemäalue säännöksen piiriin ja käyttämällä käyttöoikeuden luovuttajasta nimeä maanomistaja voitaisiin haluttaessa myös korostaa, että käyttöoikeus mm. mainoslaitteen sijoittamiseen on hankittava maanomistajalta. Pykälän viimeisen momentin 5 viikon sääntö vapauttaisi tilapäiset suoja- ja näkemäalueiden mainokset ja puutavaran varastoinnin sopimuksetekovelvollisuudesta. Asioinnin sujuvoittamiseksi tienpitäjän järjestelmässä voisi hankkia suostumuksia myös tienvarren maanomistajilta. Tienpitoviranomaisen on joka tapauksessa pidettävä rekisteriä suoja- ja näkemäalueen maanomistajista omia tarpeitaan varten. Maanmittauslaitoksen hallinnassa oleva sähköinen kiinteistökaupan järjestelmä olisi todennäköisesti

---

29 Myös erilaisissa kansihankkeissa olisi periaatteessa mahdollista toimia tässä kuvatun kaltaisella järjestelmällä, ainakin käyttöoikeussopimuksen ja toimintaluvan yhdistelmällä. Koska kansihankkeet kuitenkin ovat pääosin asemakaava-alueilla, alueen kaavaratkaisut vaikuttavat myös osapuolten välisiin oikeussuhteisiin. Kansihankkeita on jatkossa mahdollista toteuttaa myös 3D-kiinteistöjärjestelmää (HE 205/2017) hyödyntäen siten, että maantie- tai rautatieperuskiinteistön yläpuolelta myydään aluomainen määräala ja että rakennustyön aikaista turvallisuutta ohjataan toimintaluvan tai sopimuksen avulla. Kansihankkeiden erityiskysymyksiin tässä selvityksessä ei ole laajemmin paneuduttu. Lainsäädännössä ei toistaiseksi oteta kantaa tien suoja-alueen laajuuteen korkeussuunnassa.



varsin pienin muutoksin laajennettavissa tukemaan käyttöoikeuden myöntämistä koskevaa toimintaa ja kytkettävissä tienpitäjän järjestelmiin. Käyttöoikeussopimuksen solmiminen tienpitäjän järjestelmässä olisi lähinnä teknisesti helppo tapa osoittaa lupaa käsittelevälle tieviranomaiselle, että maanomistajan suostumus on hankittu. Käytännössä maanomistaja kirjautuisi järjestelmään verkkopankkitunnuksin ja antaisi sähköisesti suostumuksensa, jolloin se tulisi myös viranomaisen tietoon. Tietosuojan vuoksi ehdotettaisiin, ettei tienpitäjällä olisi oikeutta saada tietoonsa näiden sopimusten sisältöä laajemmalti kuin mitä on välttämätöntä maanomistajan hyväksynnän laajuuden (aika, sijainti) varmistamiseksi. Epäkäytännöllisten tilanteiden välttämiseksi ehdotetaan, että käyttöoikeussopimukseen voitaisiin ottaa ehto siitä, että sopimus purkautuu, jos viranomainen ei myönnä hankkeelle lupaa.

Käyttöoikeudesta maksettavasta vastikkeen osalta viitattaisiin valtion kiinteän omaisuuden luovutuslakiin. Viittaus on lähinnä informatiivinen. On todennäköistä, että sopimuksista tulisi tällä tavoin toimittaessa varsin huokeita, sillä käypä vastike vähän haittaa aiheuttavasta erityisestä oikeudesta ei liene kovin suuri. Lisäksi voitaisiin joissakin tilanteissa perustellusti katsoa, että oikeudet olisivat vähäisiä tai että niiden myöntämiseen vastikkeetta olisi muutoin erityinen syy. Käytännössä johdon tai muun laitteen sijoittamisesta määrättävä käypä vastike olisi todennäköisesti ainakin jossakin suhteessa lunastustilanteissa maksettaviin korvauksiin. Jos tiealueiden maanomistus tulevaisuudessa yhtiötettäisiin, voitaisiin kohtuuttomat korotukset estää samalla mekanismilla kuin sähköverkkojen osalta on käytössä.

#### 52 a §

#### Lupa toimimiseen (maan)tiealueella

Tiealueella toimimiseen ja tiealueeseen kohdistuvaan työhön, joka ei liity tienpitoon, on aina oltava tienpitoviranomaisen lupa (toimintalupa/työlupa).

Lupa voidaan myöntää, jos toimenpiteestä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä haittaa tienpidolle. Lupaa myönnettäessä on otettava huomioon muu alueen samanaikainen käyttö, jolla saattaa olla vaikutusta työn suorittamiseen. Lupapäätöksessä on annettava liikenneturvallisuuden ja haittojen ehkäisemiseksi tarpeelliset määräykset.

Lupahakemukseen on liitettävä toiminnan, toimintapaikan ja -ajan sekä muun toiminnan arvioinnin kannalta tarvittava selvitys, esimerkiksi kuvaus toiminnan aikaisista liikennejärjestelyistä

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan säätää tarkemmin lupahakemuksen sisällöstä ja työn aikaisista järjestelyistä.

Lupa toimimiseen tiealueella voidaan sisällyttää 52 b §:n mukaiseen lupaan sekä 52 c §:n ja 52 d §:n mukaisen ilmoituksen johdosta tehtävään päätökseen.

Tienpitäjän on huomioitava liikenneturvallisuus ja tienpito sopimusteitse myös omassa työssään ja hankintasopimuksissaan.

Toimintalupaa koskeva sääntely vastaisi pääpiirteittäin nykyistä työlupaa koskevaa sääntelyä, joka on kuitenkin selkeyden vuoksi erotettu omaksi kokonaisuudekseen. Toimintaluvalla voidaan ohjata sitä, milloin ja miten tiealueella toimitaan. Selkeyden vuoksi on otettu momentti, josta käy ilmi, ettei tienpitoviranomaisen tarvitse myöntää toimintalupaa omille sopimusurakoitsijoilleen. Näiden kanssa samoihin tavoitteisiin pyrittäisiin urakointisopimuksissa. Lisäksi kirjattaisiin lakiin oikeus myöntää toimintalupa muun luvan osana. Tarkoitus on, että kaikki luvat haettaisiin samassa järjestelmässä, joka arvioi lupien tarpeellisuuden.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella korvattaisiin pääsääntöisesti nykyiset Liikenneviraston määräykset ja mahdollisesti joiltakin osin myös nykyisen Sähkö- ja telejohdot ja maantiet -ohjeen sisältöä. Ratkaisua on pidettävä perusoikeuksiin kuuluvan laillisuusperiaatteen kannalta parempana kuin nykyistä säätämistä asiasta Liikenneviraston määräyksellä, joskin myös pysyminen määräysohjauksessa on periaatteessa mahdollista. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan mahdollisen uudistuksen kannalta on kuitenkin huomattava, ettei sama viranomainen voi luontevasti antaa omaa lupaharkintaansa ohjaavia määräyksiä.

#### 52 b §

Rakennusten, laitteiden ja varastojen sijoittaminen tiealueelle ja tien suoja- ja näkemäalueelle

(Rakennusta ei saa rakentaa tiealueelle eikä tien suoja- eikä näkemäalueelle, ellei kyse ole asemakaavassa määritetystä rakennuspaikasta.)

Rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden ja varastojen sijoittamiseen tiealueelle ja tien suoja- ja näkemäalueelle on oltava tienpitoviranomaisen lupa (sijoittamislupa). Sijoittamislupa ei ole tarpeen 52 c–52 e §:n mukaiseen toimenpiteeseen. Jos rakenteen, rakennelman tai laitteen sijoittaminen perustuu muun lain nojalla annettuun viranomaisen päätökseen, ei sijoittamislupa ole tarpeen, mutta työn suorittamiseksi tiealueella on saatava 52 a §:n mukainen toimintalupa. Ennen luvan hakemista on rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamisesta sovittava maanomistajan kanssa (käyttöoikeussopimus).

Sijoittamislupa voidaan myöntää, jos laitteesta tai sen käytöstä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä haittaa tienpidolle. Yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömien rakenteiden, rakennelmien tai laitteiden sijoittamista koskeva sijoittamislupa on kuitenkin myönnettävä, jos sijoittamisesta ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle. Lupapäätöksessä on annettava liikenneturvallisuuden ja yleisen turvallisuuden korkean tason säilyttämiseksi ja tienpidolle ja ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäisemiseksi tarpeelliset määräykset.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan säätää tarkemmin sijoittamislupahakemuksen sisällöstä sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamisesta.

Puutavaran varastoinnin puitelupamenettelystä säädetään erikseen 52 f §:ssä.

Rakennuksen rakentamiskielto voitaisiin siirtää 48.3 §:sta muiden toimintojen joukkoon, mutta säännös olisi mahdollista jättää myös nykyiselle paikalleenkin (siksi sulkeissa). Kiellon muotoilua on kuitenkin yksinkertaistettu, sillä vanhassa säännöksessä on ensin kielletty rakennuksen pysyttäminen suoja- ja näkemäalueella ja sitten todettu, että kielto ei kuitenkaan koske rakennusta, joka oli jo alueella sen tullessa käytönrajoituksen alaiseksi eikä rakennusta, joka on kaava-alueella.

Pykälässä yhdistettäisiin aiempi rakenteiden sijoittamiseen tiealueelle myönnettävä lupa sekä suoja- ja näkemäalueille myönnettävä poikkeamispäätös. Koska monissa tapauksissa johtojen yhteydessä sijoitetaan myös erilaisia rakenteita suoja-alueelle (esim. muuntamot, jakamot ym.), näitä koskeva lupa voitaisiin myöntää samassa yhteydessä. Kyse on hallintoluvasta, jolla viranomainen ohjaa tien ja sen lähialueen toimintoja mm. liikenneturvallisuuden varmistamiseksi. Suoja-alueen luvanmyöntämiskri-

teereistä on yhtenäistämisen vuoksi poistettu erityisen syyn vaatimus ja enintään vähäisen haitan aiheutuminen tienpidolle. Muutoksella ei oleteta olevan merkittäviä vaikutuksia lupakäytäntöön tai lupakynnykseen. Viittaus muun lain nojalla annettuun viranomaiseen päätökseen on koostettu tie- ja rata-aluetta koskevista maantielain 42.3 §:stä ja ratalain 36.3 §:stä.

Edellä 52 §:n yhteydessä kuvatulla tavalla luvanhakijan olisi lisäksi sovittava käyttöoikeudesta maanomistajan kanssa. Maanomistajalla viitataan tässä sekä tiealueen maanomistajaan että suoja- tai näkemäalueen maanomistajaan sen mukaan, kummalle sijoitettavasta rakenteesta on kyse. Varsinaisella tiealueella myös käyttöoikeus-sopimukseen sisältyy jonkin verran ohjausmahdollisuuksia.

Nykyisen maantielain ”lupa on kuitenkin myönnettävä”-muotoilun lisäksi olisi mahdollista harkita myös Norjan tielain sanamuotoa (ks. lukua 3.3), jonka mukaan lupa myönnetään, jos sijoittamisesta yleiselle edulle aiheutuvat hyödyt ovat suuremmat kuin sijoittamisesta tienpidolle ja liikenneturvallisuudelle aiheutuvat haitat.

Sijoittamisluvan kriteerejä olisivat nykyisistä lupakriteereistä ne, jotka liittyvät laitteen aiheuttamiin pitkäaikaisiin haitta- tai vaaratekijöihin.

#### 52 c §

##### Eräiden kaapelien sijoittaminen tiealueelle

Ilman 52 b §:n mukaista lupaa voidaan sähkö- ja telekaapeli sekä siihen liittyvä jakokaappi ja kaapelikaivo sijoittaa tiealueelle, kun kyse on:

- 1) maantien tai siihen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien alituksesta;
- 2) tien pituussuuntaiseen kaapeliin tehtävästä jatkoksesta tai siihen liittyvästä poikittaissuuntaisesta kaapelista tiealueen ulkopuolelle tai maantien alitse;
- 3) maantien tai siihen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien ylityksestä ilmajohtoilla;
- 4) maantien varressa tiealueen ulkopuolelle asennettavasta tien pituussuuntaisesta ilmajohtosta, jonka johtoalue ulottuu tiealueelle;

5) laajakaistahankkeiden uusista asiakasliittymistä, kun liittymä on hankittu vasta rakennustyön aikana;

6) tien pituussuuntaisesta kaapeloinnista, kun kaapelia asennetaan tien pituussuuntaisesti yksinomaan olemassa olevaan putkitukseen.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen kaapeleiden sijoittamiseen tarvitaan kuitenkin 52 b §:n mukainen lupa, kun:

1) toimenpide kohdistuu moottori- tai moottoriliikennetien tiealueeseen;

2) toimenpide kohdistuu alueeseen, jossa on pohjavesisuojaus;

3) toimenpide edellyttää louhirakenteen käsittelyä; tai

4) tiealueen alituksen etäisyys alikulkusillan, putkisillan tai rummun rakenteesta on vähemmän kuin viisi metriä tai muun sillan rakenteesta vähemmän kuin 25 metriä.

5) kun kyse on yli 45 kV sähköjohdosta tai -kaapelista.

Edellä 1 momentissa tarkoitetuista kaapeleista ja laitteista on tehtävä 52 e §:n mukainen ilmoitus (sijoittamisilmoitus) tienpitoviranomaiselle. Ennen sijoittamisilmoituksen tekemistä on tiealueen käyttöoikeudesta sovittava maanomistajan kanssa 52 §:n mukaisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi säätää tarkemmin asetuksella 1 momentin mukaisten sähkö- ja telekaapeleiden ulkoisista suojarakenteista ja sijoittamisesta.

Esitetty 52 c § vastaisi nykyistä 42 a §:ää. Ilmoituksen tekemisen ja käsittelyn osalta viitataan 52 e §:ään ja käyttöoikeussopimukseen 52 §:ään. Käytännössä 1 momentin 4 kohdassa sopimusta ei välttämättä tehtäisi, koska tiekiinteistöä rasittamaan tulisi vain johdon suoja-alue eikä varsinainen rakenne olisi tiealueella. Tästä voitaisiin selkeyden vuoksi lausua perusteluissa. Liikenneviraston ohje on korvattu ministeriön asetuksella vallitsevan käytännön mukaiseksi. Lisäksi järjestelyllä on varauduttu virastouudistuksen mahdollisesti mukanaan tuomaan tilanteeseen, jossa mahdollisesti olisi vain yksi tienpidon alan virasto, jolle lupatehtävät voidaan osoittaa.

Vaikka sijoittamisilmoituksen lisäksi vaadittaisiin muodollisesti käyttöoikeussopimus ja toimintalupa, tarkoitus on, että nämä kaikki hankittaisiin ja myönnettäisiin samassa järjestelmässä edellä kuvatulla tavalla.

Vaihtoehtona voisi olla myös, että ilmoitusmenettelystä sellaisenaan luovuttaisiin kokonaan ja määritettäisiin, että 52 c § ja 52 d § mukaiset asiat käsiteltäisiin lupa-asioina, mutta kuitenkin siten, että näissä asiaryhmissä lupapäätös tulisi antaa määräajassa.

#### 52 d §

##### Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu

Mainos- tai ilmoitustarkoitusta varten asetettu laite (mainoslaite), joka asetetaan asemakaava-alueen ulkopuolelle maantien läheisyyteen tai asemakaava-alueella maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentissa tarkoitettulle liikennealueelle, on laadittava ja sijoitettava siten, että se ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä haittaa tienpitoa ja että se sopeutuu mahdollisimman hyvin ympäristöön.

Jos mainoslaite on sijoitettu siten, että sen sisältö tai sanoma on selkeästi havaittavissa tieltä käsin, siitä on tehtävä 52 e §:n mukainen ilmoitus tienpitoviranomaiselle, jollei jäljempänä toisin säädetä. Ennen sijoittamisilmoituksen tekemistä on alueen käyttöoikeudesta sovittava maanomistajan kanssa 52 §:n mukaisesti.

Aika, jonka mainoslaite saa olla ilmoitetussa paikassaan, on 10 vuotta, jollei tienpitoviranomainen määrää tätä lyhyempää aikaa.

Jos mainoslaitteen huolto ja rakentaminen suoritetaan niin, ettei tiealuetta käytetä, toimintalupaa ei tarvita.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan liikenneturvallisuuden varmistamiseksi antaa tarkempia määräyksiä 52 e §:ssä tarkoitettujen mainosten ja ilmoitusten teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamisesta.

Edellä 2 momentissa tarkoitettu ilmoitusvelvollisuus ei kuitenkaan koske kokous-, tiedotus-, huvi-, hää- tai muuta niihin rinnastettavaa tilaisuutta taikka yhteiskunnallista, poliittista tai muuta aatteellista tilaisuutta koskevaa tilapäistä ilmoittelua. Näitä koskevat ilmoitukset saa asettaa paikalleen aikaisintaan kuukautta ennen

asianomaista tilaisuutta, ja ne on poistettava viikon kuluessa siitä, kun tilaisuus on pidetty.

Edellä 2 momentissa tarkoitettu ilmoitusvelvollisuus ei koske myöskään rakennuksessa tai sen läheisyydessä tapahtuvaa ilmoittelua tai mainontaa, joka koskee paikalla harjoitettavaa toimintaa tai siellä myytäviä tuotteita.

Säännökseen on koottu entiset 52 § ja 52 a § tiivistettyinä. Kolmas momentti olisi lähinnä informatiivinen ja pyrkisi ohjaamaan mainosten huoltotyöt muille ajoreiteille tienpitäjän tavoitteiden mukaisesti. Käsitteellisen selkeyden vuoksi otettaisiin kuitenkin käyttöön maankäyttö- ja rakennussääntelyn alalla vakiintunut käsite mainoslaite, jonka määriteltäisiin tarkoittavan myös epäkaupallisia vastaavatyypisiä ilmoituksia<sup>30</sup>. Maantien käyttäjälle tarkoitetun mainoksen käsite pidettäisiin sisällöllisesti pääsääntöisesti entisellään. Maantien läheisyyteen asetettu mainoslaite ei kuitenkaan saisi vaarantaa liikenneturvallisuutta tai haitata tienpitoa, vaikkei se olisikaan suunnattu tienkäyttäjille. Ilmoitusvelvollisuus olisi kuitenkin kytketty siihen, että mainoksen sisältö tai sanoma olisi havaittavissa tieltä käsin.

Yksityiskohtaisia mainoksia koskevia säännöksiä annettaisiin Liikenneviraston määräysten sijasta liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella (ks. 52 a §:n perustelut). Mainoslaitteiden nopean teknisen kehityksen vuoksi ei ole mielekäästä lain tasolla sääntää tarkemmin esimerkiksi erilaisista itsevalaisevista mainoslaitteista. Lähtökohtana tulee kuitenkin olla, että yleisen liikenneturvallisuuden varmistaminen on kuitenkin kaupallista intressiä merkittävämpi oikeushyvä.

Tiivyyden vuoksi poistettaisiin tarpeettomana säännös, jonka mukaan tienpitöviranomaisen voi pyytää ilmoituksen johdosta kunnalta lausunnon. Sanamuoto ei toisaalta velvoita lausunnon pyytämiseen eikä toisaalta rajaa tahoja, joilta lausunto voidaan pyytää. Tuotanto- tai myymälärakennukseen sidottu poikkeus taas siirrettäisiin omaksi momentikseen, koska säännöksen poikkeukset ovat täysin erilliset.

---

30 Käytännössä ilmoituksenvaraiset ei-kaupalliset ilmoitukset tänä päivänä lienevät varsin harvinaisia, kun tilapäinen ilmoittelu on vapautettu ilmoitusvelvollisuudesta kokonaan. Oma käsitteellinen ongelmansa on myös se, että esimerkiksi leditaulussa voidaan sinänsä näyttää niin kaupallista kuin ei-kaupallista materiaalia. Luvituksen tai tässä tapauksessa ilmoitusmenettelyn kohteena on kuitenkin näissä ja monissa muissakin tapauksissa nimenomaan itse laite, ei siinä oleva vaihtuva mainos.

Mainoslaitteiden sijoittamisessakin keskeinen kehittämiskohde on nimenomaan ilmoitusmenettelyn kehittäminen ohjaavammaksi ja älykkäämmäksi mainoslaitteen sijoittamisedellytysten helpottamisen sijaan. Tavoitteena olisi, että myös mainosten sijoittajalle olisi sähköisessä verkkopalvelussa tarjolla kartta, josta ilmenisi kiinteistörajat, liikennemäärät, asemakaava-alueen rajat ja liittymien, liikennemerkkien ym. suoja-alueet. Norjan mallia edelleen kehittäen olisi myöhemmin tavoitteena luoda karttasovellus, jossa olisi mainoslaitteiden sijoittamiseen soveltuvat alueet vihreinä ja vain rajoituksin mainoslaitteiden sijoittamiseen soveltuvat alueet keltaisina. Punaisille alueille mainosta ei voisi sijoittaa. Jo alkuvaiheen tavoitteena olisi, että mainoslaiteilmoitus ja käyttöoikeussopimus maanomistajan kanssa pystyttäisiin molemmat tekemään helposti samassa palvelussa ja järjestelmä edellä kuvatulla tavalla vahvistaisi ilmoituksen käsittelijälle, että maanomistajan suostumus mainoslaitteelle on olemassa.

Sääntelyn kielellisen kehittämisen kannalta olisi paikallaan pohtia sitä, onko onnistunut ratkaisu, että ilmoituksesta tehdään ilmoitus. Myös jälkimmäisen poikkeuksen kielellisen muodon helpottamista voisi pohtia ja puhua esimerkiksi yksinkertaisesti myymälärakennuksessa myytävien tuotteiden ja tuotantorakennuksessa tuotettavien tuotteiden tai palveluiden mainostamisesta näiden rakennusten läheisyydessä, ellei sääntöksen asiallinen soveltamisala ole laajempi. Myös Norjassa käytössä oleva termi ”oma mainos” voisi olla helposti ymmärrettävä.

#### 52 e §

#### Ilmoitusasian käsittely

Ilmoitus 52 c §:n ja 52 d §:n mukaisessa asiassa on tehtävä viimeistään XX päivää ennen toimenpiteen suunniteltua aloittamispäivää.

Tienpitoviranomaisen on YY päivän kuluessa ilmoituksen saapumisesta tehtävä päätös ilmoituksen johdosta, eikä toimenpidettä saa suorittaa ennen tätä. Päätöksessä voidaan kieltää toimenpiteen suorittaminen tai antaa toimenpiteen suorittamisessa noudatettavia määräyksiä. Tienpitoviranomainen voi kuitenkin ilmoituksen johdosta tehtävässä päätöksessä sallia toimenpiteen suorittamisen edellä mainittua ajankohtaa aikaisemmin.

Ilmoitukseen on liitettävä toiminnan arvioinnin kannalta tarvittava selvitys. Kaapeleita ja laitetta koskevaan ilmoitukseen on liitettävä selvitys laitteen omistajasta,



sijoittamispaikasta, sijoittamispaikan olosuhteista ja perustiedoista, työn toteuttamistavasta ja toteuttajasta. Mainoslaitetta koskevaan ilmoitukseen on lisäksi liitettävä selvitys mainoksesta tai ilmoituksesta.

Ilmoitukseen on liitettävä selvitys käyttöoikeussopimuksesta kiinteistönomistajan tai -haltijan kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan säätää tarkemmin ilmoituksen sisällöstä.

52 e §:ään koottaisiin ilmoituksen tekemistä ja käsittelyprosessia koskevat säännökset. Ilmoitukseen liitettävistä selvityksistä on poistettu ne asiat, jotka kuuluvat toimintaluvan alle.

Ilmoitusmenettelyn sujuvoittamisen kannalta keskeisintä on sähköisen asioinnin kehittäminen siten, että asiointilomakkeen ohjaavuutta ja älykkyyttä lisätään. Tämä kehittäminen on jo käynnissä.

Lisäksi ilmoitusmenettelyä koskevalla uudella 52 e §:llä pääpiirteittäin yhtenäistettäisiin ilmoituksenvaraisista mainoslaitteista ja ilmoituksenvaraisista johdoista tehtävien ilmoitusten käsittely. Näin tienpitoviranomainen voisi antaa ilmoituksen johdosta tehtävässä päätöksessä määräyksiä myös johtoasioissa, jolloin joustavuus lisääntyisi ja hylkäämisen sijasta ilmoitus voitaisiin käsitellä ja hyväksyä määräyksiin rajoitettuna. Joustavuutta tukisi mahdollisuus aloittaa myös johtojen sijoittaminen jopa heti ilmoituksen tultua käsitellyksi ilman määräajan täyttymisen odottamista.

Käsittelyajan suhteen voitaisiin harkita myös johtojen ja mainoslaitteiden sijoittamisilmoituksen käsittelymääräajan yhtenäistämistä. Koska jatkossa myös johtojen sijoittamisilmoituksista voitaisiin tehdä päätös, joka oikeuttaisi ryhtymään sijoittamistyöhön heti päätöksen tultua, menettelyjen ja määräaikojen yhtenäistäminen todennäköisesti useimmissa tapauksissa nopeuttaisi prosessia, vaikka toisaalta käsittelyn muuttuminen vaativammaksi saattaa joissakin yksittäistapauksissa vaatia 30 päivän käsittelyaikaa. Pitempi käsittelyaika mahdollistaisi myös pienet täydennyspyynnöt. Vaihtoehtoisesti käsittelyajan alkaminen voitaisiin sitoa siihen, että täydellinen ilmoitus on saapunut viranomaiselle. Tällainen ratkaisu saattaisi kuitenkin joissakin tilanteissa johtaa prosessin pitkittymiseen ja toistuviin lisäselvityspyyntöihin.

#### 52 f §

#### Puitelupa- ja ilmoitusmenettely puutavaran varastointiin tien suoja- ja näkemäalueella

Poiketen 52 b §:ssä säädetystä velvollisuudesta hakea tieviranomaisen lupa tiealueella tai tien suoja- tai näkemäalueella harjoitettavaan varastointiin, voi viranomainen sijoittamisluvan sijasta myöntää jatkuvatoimisen luvan (puitelupa) puutavaran varastointiin säännöllisesti ja toistuvasti puutavaraa varastoivalle yritykselle, jonka toiminta on jatkunut yli 6 kk ja joka sitoutuu sähköiseen asiointiin tienpitoviranomaisen kanssa.

Puitelupahakemuksen sisällöstä noudatetaan soveltuvin osin, mitä 52 b §:ssä on määrätty. Puitelupapäätöksessä on 52 b §:ää soveltaen annettava liikenneturvallisuuden sekä tienpidon haittojen ehkäisemisen kannalta tarpeelliset määräykset. Puutavaran varastointia ei kuitenkaan lupamääräyksinkään voida sallia sellaisen tien tie-, suoja- tai näkemäalueelle, jonka nopeusrajoitus on yli 80 kilometriä tunnissa, jonka liikennesuorite on yli 3 000 autoa vuorokaudessa tai joka on merkitty etuajo-oikeutetuksi.

Puiteluvan haltija sitoutuu tekemään tienpitäjän karttasovelluksessa sähköisen ilmoituksen kustakin puutavaran varastoerästä. Ilmoitukseen sisällytetään varaston paikkatieto, vastuutahon yhteystiedot, varaston sijoittamisaika ja varastoinnin päättymisaika. Ilmoitus hylätään automaattisesti, jos se on alueella, jonka tienpitäjä on karttasovelluksessa määrittänyt varastointiin soveltumattomaksi tai jos se ylittää pisimmän lupaehdoissa sallitun varastointiajan. Ilmoituksen hyväksyminen ei poista velvollisuutta noudattaa puiteluvan ehtoja.

Puitelupa on voimassa kerrallaan enintään vuoden sen myöntämisestä. Puitelupa voidaan peruuttaa, jos toimija ei noudata puiteluvan ehtoja. Uuden puiteluvan peruuntuneen tilalle voi saada aikaisintaan x kuukauden kuluttua luvan peruuttamisesta.

Puutavaran varastointiin ehdotetaan Ruotsin yleislupamallin mukaista puitelupaa. Yli 5 viikkoa kestävästä terminaalityyppisestä varastoinnista esimerkiksi tien liitännäisalueilla tulisi kuitenkin 52 §:n mukaisesti lisäksi sopia maanomistajan kanssa.

Käytännössä puuyhtiöt myyvät välivarastoituna olevia puueriä toisilleen tai vaihtavat puutavaraa keskenään. Selvyyden vuoksi on oletettu, että vastuu varastoinnin päätty-

misestäkin olisi varaston tekijällä. Ratkaisu saattaa osoittautua myöhemmin ongelmalliseksi, mutta siihen on päädytty siksi, että tosiasiallisesti juuri puiden alkuperäinen omistaja on tosiasiallisesti valinnut varastopaikan ja liikenneturvallisuuden ja haittojen ehkäisemisen kannalta on olennaista se, millaiseen paikkaan varasto sijoitetaan. Näin on tarkoituksenmukaista, että varaston tekijä vastaa varastosta. Tämä ei estä puita vaihtavia tahoja sopimasta keskenään mahdollisesta vahingonkorvauksesta, joka toisen laiminlyönnistä aiheutuu.

Käytännössä puitelupapäätöksessä annettaisiin määräykset alueista, joille varastoja ei ylipäätään voida sijoittaa sekä yleiset ohjeet varastojen koosta, asettelusta ja muista vastaavista seikoista.

Puitelupaan liittyvät ilmoitukset tehtäisiin sähköisessä järjestelmässä. Tarkoitus ei ole, että ilmoituksiin annettaisiin päätös, vaan ilmoitus on varaston yksilöintitieto, jota voidaan hyödyntää mahdollisten ongelmien ilmetessä. Ilmoitusten tekemiseen tarkoitettussa sähköisessä järjestelmässä olisi valmiina kartta, josta ilmenisi, minne puutavaraa ei voi varastoida. Kartan rajoitusalueet perustuisivat tietietojärjestelmän kehityksessä yhä tarkempaan laserkeilausavusteisesti kerättyyn tietoon tieverkon kaarteista ja mäistä ja tien reuna-alueen muodoista ja kasvillisuudesta. Alkuvaiheessa tienpitäjän määrittämiä rajoitusalueita olisi puutteellisten tietietoaineistojen vuoksi vähemmän. Tällöin ei kuitenkaan liikenneturvallisuuden kannalta heikkenisi nykyisestä, sillä nykyisin puutavaran varastointia ei valvota lainkaan. Lisäksi puiteluvan ehdoissa voidaan määrittää, millaisiin paikkoihin varastopinoja ei voida sijoittaa. Puuvarastojen paikkatieto mahdollistaisi kuitenkin jälkivalvonnan ja liian lähelle tietä sijoitettuihin puuvarastoihin puuttumisen. Puuvarastojen paikkatieto olisi todennäköisesti mahdollista tuoda suoraan toimijoiden järjestelmistä eikä se aiheuttaisi yrityksille lisäkustannuksia.

Puiteluvan ehtojen laiminlyöntiin liittyvä sanktioksi esitetään tässä vaiheessa käytännössä vain velvoitetta hakea uusi puitelupa ja tähän liittyen maksaa uusi lupamaksu. Olisi kuitenkin myös mahdollista tuonnempana harkita mahdollisuutta säätää jonkinlainen määräaika, jona uutta lupaa ei voitaisi myöntää.

Jos järjestelystä saadaan hyviä kokemuksia, puitelupatyypin järjestely voidaan laajentaa myöhemmin myös mainosten sijoittamiseen. Järjestelyn toimivuudesta tehtäisiin selvitys noin kahden vuoden kuluttua ja arvioitaisiin sekä puutavaran varastointiin puitelupamenettelyn jatkoa että mainosten siirtämistä puitelupamenettelyyn.

#### 52 g §

#### Tienpitäjän oikeus poistaa vaaraa tai haittaa aiheuttavat rakennukset, laitteet ja varastot

Jos tiealueelle 52 b §:n tai 52 c §:n nojalla sijoitetusta rakennelmasta tai laitteesta tai niiden käyttämisestä aiheutuu ennakoimatonta vaaraa liikenteelle tai merkittävää haittaa tienpidolle, on rakennelman tai laitteen haltija velvollinen kustannuksellaan tekemään tienpitäjän vaatimat muutokset tai poistamaan rakennelman tai laitteen.

Jos tien suoja- tai näkemäalueella oleva rakennus, rakennelma, laite tai varasto aiheuttaa vaaraa tai haittaa tienpidolle, voi tienpitoviranomainen päätöksellään määrätä sen poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtäväksi muutoksen. Jollei omistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrätystä kohtuullisessa ajassa, tienpitoviranomaisella on oikeus suorittaa se kustannuksellaan.

Edellä 2 momentissa säädetty ei kuitenkaan koske rakennuksen pitämistä asemakaava-alueella.

Pykälän sisältö on muunnettu rautatielain 36.2 §:sta ja maantielain 48.2 §:sta. 1 momentti viittaa vain tiealueeseen, jossa oletamus on, ettei tiealueelle myönnetä lupaa mainokselle. Tienpitäjä saa siis vaatia poistamaan johdon tai muun laitteen, jos siitä aiheutuu ennakoimatonta vaaraa liikenteelle tai merkittävää haittaa tienpidolle. Normaalioloissa lähtökohtana on, että tiealueelle tuotavat laitteet eivät saa aiheuttaa vaaraa liikenteelle tai haittaa tienpidolle tai että tätä haittaa on ainakin riittävästi ehkäisty lupapäätöksen tai ilmoituksen johdosta tehtävän päätöksen sisältämillä määräyksillä. Säännöksen 1 momentin soveltamisala ovat siis tilanteet, joissa luvallinen rakennelma tai laite tai sen käyttäminen osoittautuu ennakoitua vaarallisemmaksi tai haitallisemmaksi tai siihen esimerkiksi tulee vaarallinen toimintahäiriö. Tällaisessa tilanteessa luvallisestikaan sijoitettu laite ei nauttisi pysyvyyssuojaa eikä laitteen omistaja voisi vaatia korvausta käyttöoikeussopimuksen rikkomisesta, sillä käyttöoikeus olisi myönnetty haitattomaksi arvioidulle laitteelle.

Tien suoja- ja näkemäalueella olevan rakennuksen, rakennelman tai laitteen pysyttämisoikeus perustuu lähtökohtaisesti sopimukseen maanomistajan kanssa tai kiinteistön omistusoikeuteen. Tienpitäjä ei yleensä omista näitä alueita ja tienpitäjällä on oikeus rajoittaa alueen käyttöä vain siltä osin, kuin se on tienpidon kannalta välttämätöntä. Tältä osin on johdonmukaista, että tienpitäjän on suoritettava muutostyöt alueella viimesijaisesti omalla kustannuksellaan. Tämä on linjassa myös sen kanssa, että

jos tienpitäjä lunastaisi suoja-alueen itselleen, se joutuisi korvaamaan alueella olevat rakennukset ja rakenteet.

## 52 h §

### Rikkomusmaksu

Liikennevirasto (lupaviranomainen) määrää rikkomusmaksun sille, joka

- 1) laiminlyö 52 a § tai 52 b §:n mukaisen luvanhakuvelvollisuuden,
- 2) laiminlyö 52 c § tai 52 d §:n mukaisen ilmoitusvelvollisuuden,
- 3) sijoittaa laitteen, johdon, mainoksen tai rakennelman tämän lain nojalla annetun lupamääräyksen tai ilmoituksen johdosta annetun määräyksen vastaisesti.
- 4) sijoittaa tilapäisen ilmoituksen 52 d §:n 6 momentin vastaisesti.

Rikkomusmaksu on vähintään x euroa ja enintään y euroa. Rikkomusmaksun suuruutta arvioitaessa on otettava huomioon rikkomuksen laatu, laajuus, kesto, siitä ilmenevä tekijän syyllisyys ja teon toistuvuus sekä rikkomuksella tavoitellun ja saadun hyödyn suuruus.

Rikkomusmaksua ei voida määrätä sille, joka on lainvoimaisesti tuomittu rangaistukseen samassa asiassa. Liikenneviraston on hakemuksesta poistettava maksu, jos se, jolle on määrätty rikkomusmaksu, myöhemmin tuomitaan rangaistukseen samasta toimenpiteestä. Rikkomusmaksu ei vapauta siviilioikeudellisesta seurauksesta.

Liikennevirasto voi jättää rikkomusmaksun määräämättä, jos teko tai laiminlyönti on kokonaisuutena arvioiden vähäinen eikä se ole toistuva ja rikkomusmaksun antamista on pidettävä ilmeisen kohtuuttomana ottaen huomioon tekohetken olosuhteet ja tekijän taloudellinen asema.

Rikkomusmaksu määrätään maksettavaksi valtiolle. Tämän lain nojalla maksettavaksi määrätty rikkomusmaksu peritään siinä järjestyksessä kuin sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002) säädetään.

Rikkomusmaksun täytäntöönpanoon on ryhdyttävä, kun ratkaisu, jolla kyseinen seuraamus on määrätty, on tullut lainvoimaiseksi. Rikkomusmaksun täytäntöönpanosta huolehtii Oikeusrekisterikeskus. Rikkomusmaksua koskeva päätös on pantava täytäntöön kahden vuoden kuluessa lainvoiman saaneesta maksua koskevasta päätöksestä.

Hallinnollisilla sanktiomaksuilla on pitkät perinteet ja laaja käyttö monissa eurooppalaisissa oikeusjärjestelmissä ja ne tekevät vähitellen tuloaan myös Suomeen (ks. esim. Laki yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta 19.12.2014/1188). Hallinnollisen sanktiomaksun ominta alaa ovat selvät ja riidattomat tilanteet: ajoneuvo on pysäköity väärin tai lupaa ei ole haettu. Hallinnolliset sanktiomaksut toimivat sääntöjen tehosteena ja niitä voidaan käyttää sellaisissa asiatyypeissä, jotka eivät ole poliisin toiminnan ydinaluetta.

Hallinnollisen sanktiomaksun määrääminen on viranomaistehtävä eikä sitä voida tämänhetkisen oikeustilan perusteella siirtää alueurakoitsijan määrättäväksi (vrt. yksityinen pysäköinninvalvonta). Alueurakoitsija voi kuitenkin urakkasopimuksessa sovittavin tavoin avustaa valvontaa keräämällä materiaalia. Hallinnollisen sanktiomaksun avulla voitaisiin erityisesti pyrkiä hallitsemaan luvatonta mainontaa sekä välinpitämättömyyttä johtojen sijoittamisessa. Riski hallinnollisen rikkomusmaksun määräämisestä todennäköisesti kohentaisi käytäntöjä, sillä joskus teot ja laiminlyönnit ovat jopa tahallisia eikä hallintopakkomennettely välttämättä ole optimaalinen tai ketterä toimintamalli kaikissa asiaryhmissä.

Hallinnollisen rikkomusmaksun suuruuteen vaikuttaisivat monet tekijät, sillä ei olisi kohtuullista, että esimerkiksi yhdestä virheellisesti toteutusta tien alituksesta seuraamus olisi samansuuruinen kuin esimerkiksi 30 km pituisesta virheellisesti sijoitetusta kaapeliosuudesta. Myös toistuva välinpitämättömyys tai piittaamattomuus voitaisiin mahdollisesti huomioida maksun suuruudessa. Infra-alan kustannustaso huomioon ottaen rikkomusmaksut saattaisivat olla pahimmillaan kymmeniä tuhansia euroja, sillä muutaman tuhannen euron maksu ei todennäköisesti vielä tuota toimintaa ohjaavaa vaikutusta. Mainosten kohdalla sanktiomaksut olisivat luultavasti usein pienemmät. Rikkomusmaksu kuitenkin voisi toimia myös kannustimena valvoa esimerkiksi sellaisia tilapäisiä mainoksia, jotka eivät ole aidosti tilapäisiä.

Rikkomusmaksua ei sovellettaisi toistaiseksi puutavaran sijoittamiseen.

### Siirtymäsäännökset

Ennen tämän lain voimaantuloa myönnettyjen, sijoittamista koskevien lupien perusteella katsotaan syntyneen käyttöoikeussopimus tiealueen maanomistajan ja johdon- tai laitteenomistajan välille.

Ennen lain 566/2016 voimaantuloa myönnetty poikkeukset ulkomainosten asettamiskiellosta ovat voimassa 31 päivään joulukuuta 2021, jollei poikkeuksen myöntämispäätöksessä ole määrätty lyhyempää voimassaoloaikaa eikä kyse ole itsevalaisevasta mainoslaitteesta. Mainoksen tai ilmoituksen asettajan on ennen voimassaoloajan päättymistä tehtävä 52 e §:n mukainen ilmoitus tai poistettava mainos. Jos ilmoitusta ei ole määräaikaan mennessä tehty, tieviranomaisen voi poistaa mainoksen ja määrätä 52 h §:n mukaisesti rikkomusmaksun.

Ensimmäisessä siirtymäsäännöksessä konstruoidaisiin sopimus tiealueen maanomistajan ja johdon- tai laitteenomistajan välille edempänä kuvatuista syistä.

Toisessa siirtymäsäännöksessä esitettäisiin vanhoille ulkomainoksille 2 vuoden lisäaikaa edellyttäen, että kyse ei ole itsevalaisevasta mainoslaitteesta. Näiden osalta määräaika ei pidennettäisi, koska niiden vaikutuksen oletetaan olevan merkittävämpi. Määräaika tarvitaan, jotta voidaan selvittää, sopisiko puitelupamenettely myös mainosten sijoittamiseen. (Olisi myös mahdollista säätää, ettei rikkomusmaksu olisi näissä tapauksissa mahdollinen.)

## 7.3 Yhteenveto kehitysehdotuksista

Keskeisimpiä muutosehdotuksia nykysääntelyyn ovat ehdotettu säännös tiealueen käyttöoikeussopimuksesta, työluvan käsitteen eriyttäminen ja muuttaminen toimintaluksi sekä hallinnollisia sanktioita koskeva säännös. Johtojen ja mainosten ilmoitusmenettelyt esitetään yhtenäistettäväksi, mutta niiden alaan ei tehtäisi muutoksia. Tien suoja- ja näkemäalueiden poikkeamispäätös yhdistettäisiin muihin tienpitäjän myöntämiin hallinnollisiin lupiin. Puutavaran varastoinnille, joka nyt on kokonaan luvanvaraisista, otettaisiin käyttöön erityinen puitelupamenettely, jolla huomioitaisiin se, että samat toimijat varastoivat säännöllisesti puuta eri puolilla tieverkkoa sellaisessa laajuudessa, että yksittäiset puuvarastopinojen luvittaminen ei ole mielekäästä.

Tiealueen pitempiaikaiseen käyttöön edellytettäisiin sekä tarvittavien hallinnollisten lupien hankkimista että käyttöoikeussopimusta tiealueen käyttämiseen, mutta nämä hankittaisiin samassa järjestelmässä. Käytännössä hakija ei välttämättä edes tiedostaisi sekä tekevänsä sopimuksen että anovansa luvan. Käyttöoikeudesta maa-alueeseen tulisi vaatia korvausta, mutta korvaus voisi olla pienehkö joko käyttöoikeuden vähäisyyden tai muun syyn vuoksi. Korvauksen vaatiminen olisi kuitenkin linjassa sekä sen periaatteen kanssa, että valtio luovuttaa omaisuuttaan vain käypään hintaan että sen kanssa, ettei valtion tule antaa kiellettyä valtiontukea. Ennen vuoden 2016 maantielain uudistusta ongelmalliseksi todetun johdonhaltijan oikeusturvan kohentamiseksi määriteltäisiin, että käyttöoikeussopimuksen tulkintaa ja noudattamista koskevat riidat voitaisiin käsitellä käräjäoikeudessa.

Siirtokustannuksia koskeva säännös ehdotetaan poistettavaksi laista ja siirtokustannuksia koskevat periaatteet ehdotetaan kirjattavaksi pykäläkohtaisiin perusteluihin ja jätettävän muilta osin tässä selvityksessä kuvattujen oikeudellisten periaatteiden ja oikeuskäytännön kehittymisen varaan. Perusratkaisuna tulee kuitenkin hyväksyä, että hallintoluvan perusluonteeseen kuuluu, että hallintoluvan päättymisestä ei makseta erillistä korvausta. Hallintoluvan saaja ei myöskään nauti rajatonta pysyvyys- tai oikeussuojaa, vaan hallintoviranomaisella on muun muassa olosuhteiden muuttumisen vuoksi mahdollisuus tehdä uusi päätös asiassa, jolla lupa voidaan edellytysten täyttyessä jopa peruuttaa. Tämän vuoksi siirtokustannuksista esitetään sovittavaksi tiealueen käyttämisestä tehtävässä yksityisoikeudellisessa käyttöoikeussopimuksessa. Menettely tarjoaa oikeussuojaa myös johdon sijoittajalle, sillä sopimuksella voidaan sopia esimerkiksi määräaikaisesta käyttöoikeudesta. Määräaikaisen sopimuksen ennenaikaisesti päättävä osapuoli vastaa siviilioikeudellisin perustein sopimusrikkomuksesta. Sopimusrikkomuksesta maksettavassa korvauksessa voidaan ottaa huomioon johdonhaltijalle tapahtunut vahinko johdonhaltijan selvityksen perusteella.

Siirtymäsäännöksenä ehdotetaan, että nykyisten sijoittamislupien haltijoilla katsottaisiin olevan maanomistajan kanssa sopimus tiealueen käyttämisestä ja että sopimuksen sisällöksi tulevat osapuolten harjoittaman käytännön perusteella ne luvassa olleet lupamääräykset, jotka kuuluvat niihin aihepiireihin, joista 52 §:n mukaisesti voidaan maanomistajan ja tiealueen käyttäjän välillä sopia. Sopimusten konstruoimisella pyritään siihen, että kaikilla sellaisia tiealuetta käyttävillä tahoilla, joiden oikeus ei perustu lunastukseen, olisi sopimus maanomistajan kanssa. Näin sopimusmassaa voidaan paremmin hallinnoida esimerkiksi tilanteessa, jossa tienpito, tiehallinto ja tiealueen maanomistus erkanisivat.

Koska hallintopakko on koettu hitaaksi keinoksi puuttua epäkohtiin, on päädytty esittämään hallinnollisen sanktiomaksujen käyttöönottoa eräisiin tilanteisiin. Liikennevirasto määräisi maksun esimerkiksi taholle, joka on jättänyt hakematta lupaa tai tekemättä ilmoituksen.



## 8 Lopuksi

Selvityksen tavoitteena on erityisesti ollut selvittää ja arvioida tiealueen toissijaisen käytön (johtojen, mainoslaitteiden, puuvarastojen ja muiden rakennelmien ja rakennusten sijoittamisen) ohjaamiseen liittyviä menettelyitä maantie- ja rautatiealueilla.

Johtojen sijoittamista on ohjattu eri vuosikymmeninä erilaisilla sopimuksilla ja luvilla sekä erilaisilla määräyksillä ja ohjeilla, joiden oikeusperusta on vaihdellut. Oikeudellisen analyysin perusteella tämä johtuu siitä, että johdon sijoittamisessa tiealueella yhdistyy sekä yksityisoikeudellisia että hallinto-oikeudellisia elementtejä. Tienpitäjä onkin samassa prosessissa antanut sekä yksityisoikeudellisen oikeuden käyttää valtion omistamaa tai hallitsemaa kiinteistöä että määrännyt hallintoluvan omaisesti siitä, miten tiealueella tulee toimia. Eri aikoina tätä asiallisesti lähes samansisältöistä tointa on kutsuttu joko sopimukseksi tai luvaksi. Kuten erityisesti kuntien rakennusjärjestyksiä käsittelevästä luvusta 2.5 käy ilmi, sopimuksen ja hallintoluvan välinen rajanveto on ollut vaikeaa myös kunnissa. ”Maanomistajan lupa” ja hallintolupa ovat käsitteellisesti saattaneet sekoittaa. Koska tehtävään ratkaisuun sisältyy joka tapauksessa sekä yksityis- että hallinto-oikeudellisia elementtejä, on päädytty esittämään, että laadittaisiin sekä yksityisoikeudellinen käyttöoikeussopimus että tiealueella toimintaan ja johdon sijoittamiseen vaadittavat hallintoluvat. Hallintoluvat koskisivat pääasiassa rakentamisaikaa. Käyttöoikeussopimuksen osalta oikeussuojaa voisi saada yleisistä tuomioistuimista ja hallintoluvan osalta hallintotuomioistuimesta, jolloin johdonhaltijan oikeus- turva olisi asianmukaisesti järjestetty. Asioinnin helpottamiseksi sekä käyttöoikeussopimukset tehtäisiin että luvat haettaisiin ja myönnettäisiin samassa järjestelmässä. Käyttöoikeuden saaminen tiealueeseen joko sopimuksen tai lunastamisen kautta olisi luvan myöntämisen edellytys, mutta sopimus voitaisiin purkaa, jos lupaa ei saataisi.

Ei ole tiedossa, että tieverkon omistusta tai hallintoa oltaisiin siirtämässä maakunnille tai että olisi perusteilla jonkinlainen tieverkkoyhtiö. Tätä ei olla myöskään ehdottamassa selvityksen tekijöiden toimesta, sillä tässä selvityksessä todetut keskeiset muutostarpeet (mm. aito sähköinen asiointi karttasovelluksen kautta, lupamenettelyjen muutos asiakaslähtöisiksi, puitelupamenettelyn kokeilu ja hallinnollisten sanktioiden käyttöönotto) ovat tarkoituksenmukaisemmin toteutettavissa, kun toimijoita on vain yksi. Johtojen sijoittamiseen esitetty ratkaisumalli, jossa maanomistus ja tienpito tai tiehallinto on erotettu toisistaan, mahdollistaa kuitenkin erilaisia järjestelyjä. Esimerkiksi Norjassa maakuntien päätieverkon omistaa valtio, mutta teiden käytännön operointia hoitaa valtion viranomaisen eli tiepiiri.

Lisäksi selvityksessä on esitetty muuta johtojen sijoittamiseen soveltuvaa lainsäädäntöä sekä Suomessa että Pohjoismaissa. Tätä taustaa vasten on pyritty muun muassa arvioimaan johtojen siirtokustannusvastuuta. Tarkastelussa todettiin, että kiinteistöön

kohdistuvia käyttöoikeuksia on kahta päätyyppiä. Kiinteistöön voidaan saada käyttöoikeus ensinnäkin joko sopimuksella tai, jos sopimukseen ei päästä, hankkimalla rasiteoikeus jonkinlaisessa toimitusmenettelyssä. Tällöin käyttöoikeuden saaja maksaa korvauksen rasitetulle aiheutuvasta haitasta. Rasitetyyppinen ja sopimukseen perustuva käyttöoikeus ovat tietyn edellytyksin muutettavissa, jos rasitetun kokema haitta sitä edellyttää, mutta yleensä rasitettu joutuu siirtämään tien tai johdon omalla kustannuksellaan uuteen paikkaan. Myös sopimuksissa sopimuksen rikkova osapuoli on yleensä korvausvelvollinen, ellei katsota, että sopimuksessa pysyminen olisi ollut kohtuutonta. Rasitteen perustaminen voidaankin tästä näkökulmasta eräänlaisena pakkosopimuksena. Toinen tapa saada käyttöoikeus kiinteistöön on eräänlainen sallimiseen, suostumiseen tai hallintolupaan perustuva oikeus käyttää kiinteistöä. Tällöin kiinteistön käytöstä ja aiheutuvasta haitasta ei makseta korvausta mutta toisaalta johto tai muu laite voidaan vaatia poistettavaksi, kun maanomistaja sitä poistettavaksi vaatii. Tämä jälkimmäinen tyyppi on käytössä esimerkiksi Norjassa. Kirjoittajien näkemys on, ettei näitä kahta käyttöoikeustyyppiä tulisi sekoittaa keskenään. Näin ollen johdonomistajalla olisi periaatteessa kaksi vaihtoehtoa: joko hankkia johdolle pitkäaikainen suoja vastiketta vastaan tai tyytyä määrittämättömän ajan kestävään ilmaiseen käyttöoikeuteen. Näistä ensimmäinen vaihtoehto on luontevampi, sillä johto voitaisiin usein sijoittaa tiealueelle lunastusmenettelynkin perusteella ja lunastusmenettelyssä johdon aiheuttama käyttöoikeuden supistuminen olisi korvattava. Jos siis johdonhaltijan siirtokustannukset vaadittaisiin korvattavaksi tienpitäjän tarvitessa aluettaan tietarkoitukseen, tulisi myös tiealueen käyttöoikeuden olla maksullinen.

Selvityksen tavoitteisiin on kuulunut myös selvittää vuonna 2016 käyttöön otettujen johtojen ja mainosten sijoittamisilmoitusmenettelyjen toimivuutta ja esittää siihen kohennusehdotuksia. Johtojen sijoittamismenettelyn ongelmaksi on koettu, että menettely on joustamaton, koska hakemus voidaan vai hyväksyä tai hylätä eikä sitä voida täydentää. Osalle sekä mainosten että johtojen sijoittamismenettelyn ilmoituksentekijöistä vaikuttaa myös olevan epäselvää, millaiset hankkeet voidaan lain ja Liikenneviraston määräysten rajoissa hyväksyä. Näistä syistä varsin merkittävä osa ilmoituksista on saanut hylkäävän päätöksen. Myös se seikka, että johtojen sijoittamisilmoitusmenettelyssä määräaika on kiinteä, 21 päivää ilmoituksen tekemisestä, on herättänyt tyytymättömyyttä, sillä lupaviranomainen käsittelee toisinaan varsinaiset luvat tätä nopeammin. Vaikka ilmoitus olisi sinänsä käsitelty, töitä ei kuitenkaan voi nykylainsäädännön mukaan aloittaa ennen ajan kulumista. Ratkaisuna johtojen sijoitusilmoituksen joustamattomuuteen esitetään sen menettelyn yhdistämistä paremmin toimivan mainosten sijoittamisilmoitusmenettelyn kanssa. Lupaviranomaisen tulisi käsitellä molemmat ilmoitustyytit 30 päivän käsittelyajassa, jolloin myös hakemuksen täydentäminen olisi aikataulullisesti mahdollista. Ilmoituksen johdosta tehtävässä päätöksessä voitaisiin sallia töiden aloittaminen ennen määräajan päättymistä ja päätöksessä voitaisiin antaa määräyksiä. Ilmoituksen maksimikäsitelyaika pitenis, mutta useimpien asiakkaiden kohdalla työt kuitenkin päästäisiin aloittamaan nykyistä nopeammin.

Mainosten sijoittamisilmoitusmenettelyä ei pidetty menettelyllisesti yhtä ongelmallisenä. Sen suhteen ongelmalliseksi koettiin lähinnä pitkät turvaetäisyydet liittyisiin ja liikennemerkkeihin. Lisäksi ”tilapäisten” mainosten heikko valvonta ei ollut ilmoituksen tekijöiden mielestä oikeudenmukaista. Vanhojen mainoslaitteiden lupien päätyminen lyhyen siirtymäkauden jälkeen toisaalta ärsytti näiden omistajia, toisaalta taas nyky sääntelyn vastaisilla paikoilla olevat mainoslaitteet hämmensivät luvanhakijoita. Ratkaisuksi näihin ongelmiin on päädytty esittämään vanhojen mainoslaitteiden siirtymäkauden pidentämistä ja hallinnollista rikkomusmaksua tilapäisille mainoslaitteille, jotka eivät tosiasiallisesti ole tilapäisiä. Mainoslaitteen sijoittajille tarjottaisiin myös mahdollisuus hankkia maanomistajan suostumus mainoslaitteen sijoittamiseen sähköisesti ilmoituksen tekemisen yhteydessä. Mainosten sijoittamiseen esitetään sähköistä asiointipalvelua, jossa ilmoituksen tekijä voisi suoraan palvelun kartalta nähdä, mihin mainoslaitteen sijoittaminen on mahdollista ja mihin ei.

Koska sekä johtojen että mainoslaitteiden sijoittamisilmoitusmenettely on päätöksineen ja määräyksineen tosiasiallisesti luvan kaltainen, olisi myös mahdollista kutsua myös tätä luvan hakemiseksi. Tällöin säädettäisiin, että nämä tietyt kriteerit täyttävät lupa-asiat tulisi ratkaista määräajassa, joka olisi nykyinen ilmoituksen enimmäiskäsittelyaika.

Puutavaran varastointimääristä ja puutavaran varastoinnin aiheuttamista ongelmista ei tällä hetkellä ole tietoa, koska puutavaran varastointia ei aktiivisesti valvota tai ohjata, vaikka kaikki tieliikenteen ulkopuolinen toiminta tiealueella onkin tällä hetkellä luvanvaraista. Kirjoittajat esittävät ratkaisuksi Ruotsin mallin mukaista puitelupajärjestelmää, jossa toimija hakisi yhden luvan ja tämän jälkeen tekisi vain sähköisen ilmoituksen kustakin varastopinosta. Sähköisestä paikkatietojärjestelmästä kävisi myöhemmin sen kehittyessä myös ilmi, mille tieosuuksille tai mihin kohtiin puutavaraa ei voisi varastoida esimerkiksi tien profiiliin tai näkemien perusteella. Varastopinojen rekisteröinti kuitenkin mahdollistaisi sen, että virheellisesti sijoitetuista varastopinoista voitaisiin huomauttaa ja että vastuu mahdollisesta epäsiisteydestä tiealueella on kohdistettavissa oikeaan yhtiöön.

Selvitystä tehdessä on tullut ilmi lisäongelmia, joihin on pyritty etsimään ratkaisuja. Eräs näistä on ollut maanrakennusalan ja siihen liittyvien alojen toimintakulttuuri. On käynyt ilmi, ettei johtoja useinkaan sijoiteta tarkalleen siihen sijaintiin, johon ne on suunniteltu ja johon luvat on haettu. Osin tämä johtuu yllättävistä maasto-olosuhteista, osin kyse lienee välinpitämättömyydestä ja kustannussäästöjen hakemisesta. Aliurakointiketjut ovat ominaisia maanrakennusosalalle. Myös tienpitäjä käyttää maastoalvoja omia urakoitsijoitaan, jotka ajoittain kilpailutuksen myötä vaihtuvat. Pitkät ketjut aiheuttavat väistämättä ongelmia tiedonkulussa. Lisäksi osa alan toimijoista raportoi alkuperäiset suunnitelmatiedot toteutumattomina riippumatta siitä, minne johto tosiasiallisesti on kaivettu. Samaan aikaan johtojen sijainnista kerättävä johtotieto on hajallaan

muutamilla alan toimijoilla. Esimerkiksi uuden tieliittymän tekeminen ilman vahinkoja saattaa vaatia, että kolme eri henkilöä kolmesta eri yrityksestä käy näyttämässä kolmena eri päivänä kolmen tien pitkittäisluontaisen johdon tarkan sijainnin. Lähtökohdaksi voidaan ottaa, ettei yhteiskunnan toimivuuden ja tehokkuuden kannalta nykyisen kaltainen tilanne ole kenenkään etu. Järkevänä tavoitetilana voitaisiin pitää, että kaikkien johtojen tiedot olisi saatavissa samasta paikasta ja että kaikkien johtojen tarkka sijainti olisi tiedossa. Tällöin johtonäyttöjä ei useimmissa tapauksissa tarvittaisi lainkaan.

Vapaaseen kilpailuun ja kilpailuttamiseen puuttuminen ei ole mahdollista. Sen sijaan ratkaisuksi esitetään taloudellisia sanktioita. Ensinnäkin yksityisoikeudellisessa käyttöoikeussopimuksessa olisi mahdollista sopia merkittävistäkin taloudellisista sanktioista, jos johto ei osuisi sovittuun alueeseen. Jos molemmat osapuolet hyväksyvät virheen, sopimusta on toki mahdollista muuttaa tai täydentää jälkikäteen. Toiseksi virheelliseen paikkaan sijoitetusta johdosta voitaisiin langettaa hallinnollinen rikkomusmaksu, jonka taustalla olisi yleisen edun näkökulma ja johtotiedon luotettavuuden tavoite. Kolmanneksi lähdetäisiin siitä, että johdon virallinen paikka nauttisi julkista luotettavuutta siten, että jos johdonhaltijan kaapeli vaurioituisi väärässä paikassa ollessaan, johdonhaltija vastaisi korjauskustannuksista ja mahdollisista muille aiheutuneista vahingoista. Tällaisen taloudellisen sanktion tulisi oltava riittävän tuntuva hankkeiden koko huomioiden. Lisäksi taloudellisesta sanktiosta aiheutuvat kustannukset on jokseenkin helppo siirtää urakointisopimuksissa sille taholle, joka asennusvirheestä on vastuussa. Kun alan toimintakulttuuri kehittyisi, myös lupaprosessia pystyttäisiin myöhemmin sujuvoittamaan edelleen.

Toinen selvinnyt ongelma on, että tieviranomaisetkaan eivät täysin tarkalleen ottaen tiedä, missä tiet ovat, millaisia niiden profiilit ovat tai miten lähelle tietä kasvillisuus ulottuu – tai ainakaan tämä tieto ei ole helposti käytettävissä muodossa. Jotta lupaprosessit voitaisiin digitalisoida, tarvitaan myös tarkempaa tiedataa. Tämän keräämiseen tähtäävä projekti on jo suunnitteilla, mutta sitä tulisi kaikin voimin tukea. Johtojen sijoittamisen kannalta erityistä merkitystä on myös tienvarsien maaperätiedolla. Lisäksi voisi olla tarpeen pohtia, tulisiko Suomessakin ryhtyä aktiivisesti sijoittamaan valmiita kaapeliputkia tarpeelliseksi arvioituihin paikkoihin teiden varsille muiden johtotöiden yhteydessä samoin kuin Norjassa toimitaan.

Kolmas esiin noussut asia on se, että erilaisten infraverkkojen sääntelyn ohjaus on tällä hetkellä eri ministeriöissä (TEM, YM, MMM, LVM). Se ei ole varsinainen ongelma, koska kukin infraverkko on luontevassa ministeriössä. Keskipitkällä aikavälillä voisi kuitenkin eräin osin olla tarpeen virtaviivaistaa ja yhdenmukaistaa infraverkkoja eli pitkittäislinjoja koskevaa sääntelyä.

## Liite

Seuraavilla sivuilla on esimerkki Tanskan virk.de-palvelun vaiheittain täytettävän kaivulupahakemuksen yhteenvedosta ennen sen lähettämistä. Järjestelmä tunnistaa automaattisesti johtolinjausta piirrettäessä, minkä teiden varteen se sijoittuu ja keneltä lupa tulee pyytää.

# Ansøgning om gravetilladelse

Vejdirektoratet

1. Ansøg eller anmeld

Udfyldt

## Opsummering og indsendelse

Nedenfor finder du dine indtastninger fra de foregående sider. Gennemgå indtastningerne grundigt, før du indsender din ansøgning.

2. Udpeg steder

Udfyldt

3. Stedsdetaljer

Udfyldt

4. Ansøger type og roller

Udfyldt

5. Ansøgerdetaljer

Udfyldt

6. Tilføj aktører

Udfyldt

7. Aktørdetaljer

Udfyldt

8. Sagsdetaljer

Udfyldt

9.



Koordineringsoplysninger **Myndighed**

Udfyldt

Vejdirektoratet

## 10. Tilføj bilag

Udfyldt

**Periode**11.  
Periodeangivelse

Udfyldt

Startdato

02-03-2018

Slutdato

16-03-2018

12. Opsummering  
og indsendelse

## Ansøger/anmelder, Projektansvarlig, Ledningsejer

---

### Adresse

---

Type

Virksomhed

Firmanavn

Suomi AB

Fornavn

Taimi

Efternavn

Knudsen

E-mailadresse

taimi.knudsen@aalto.fi

Vejnavn

Mierontie

Husnummer

5B

Postboks

0

Postnummer

1311

By

København K

---

### Telefonnumre

---

Mobil

Nummer

358445001676

---

---



# Entreprenør

---

## Adresse

---

Type

Virksomhed

Firmanavn

Firma Sikkerhed Ab

Fornavn

Udo

Efternavn

Drude

E-mailadresse

udo.drude@sikkerhed.dk

Vejnavn

Sikuravej

Husnummer

7

Postboks

0

Postnummer

7767

By

København K

---

## Telefonnumre

---

Mobil

Nummer

358445001677

---

---

# Steder

---

## Sted 1

---

Administrativt vejnummer

30

Vejdel

0

Vejnavn

KØGE-RØDBYHAVN (SYDMOTORVEJEN)

Stationering KM fra

71

Stationering M fra

633

Stationering KM til

73

Stationering M til

493

Beskrivelse

Tarkoitus on kaivaa hauta vanhalle tietojärjestelmälle ja peittää se kevytsoralla. Päällysteeksi laitetaan E-77553-standardin mukaista betonia.

Udførelsesmetode

Gravning

Afmærkningsplan

Koska tehdään keskikaiteiden sisäpuolella, erityistä tarvetta ei ole.

Afmærkningsplan omfatter

Hastighedsbegrænsning grundet arbejdsmiljø, Hastighedsbegrænsning grundet trafiksikkerhed

Dybde

1,5

Bredde

1,5

Længde

700

## Tværprofilelementer

---

Midterrabat - venstre

---



---

## Sagsdetaljer

---

### Journalnummer

66-444-67

### Bemærkning

Selityksiä koottuja

### Arbejdets art

Prøvehul

### Ledningsnetdel

Hovedledning

### Ledningstype

Kloak

### Beskyttelsesniveauer

5 - Maskinelt vejarbejde

### Er det muligt at koordinere gravearbejdet med andre gravearbejder

Nej

### Koordineringsoplysninger

Kukaan muu ei halua kaivaa sinne mitään.

---

## Bilag

---

Filnavn	Bemærkning	Kategori
---------	------------	----------

---

