



Liikenne- ja  
viestintäministeriö

# Yksityistielain uudistamistarpeet

Selvitysmiehen arviot ja ehdotukset

Liikenne- ja viestintäministeriön

visio

Hyvinvointia ja kilpailukykyä hyvillä yhteyksillä

toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää väestön hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. Huolehdimme toimivista, turvallisista ja edullisista yhteyksistä.

arvot

Rohkeus

Oikeudenmukaisuus

Yhteistyö



Julkaisun nimi

Yksityistielain uudistamistarpeet. Selvitysmiehen arviot ja ehdotukset

Tekijät

Esko Hämäläinen

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Liikenne- ja viestintäministeriö 28.2.2014

Julkaisusarjan nimi ja numero

Liikenne- ja viestintäministeriön  
julkaisu 30/2014

ISSN (verkkojulkaisu) 1795-4045  
ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-431-9  
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-431-9>  
HARE-numero

Asiasanat

Tiet, yksityistiet, valtionavut

Yhteyshenkilö

Janne Mänttari

Muut tiedot

Tiivistelmä

Raportissa arvioidaan yksityistielain toimivuutta ja uudistamista kaipaavia asiakokonaisuuksia. Siinä tehdään lukuisia periaatteellisia ja yksityiskohtaisia kehittämissuhteita. Yksityistielain tulee edistää entistä tehokkaampaa ja taloudellisempaa tienpitoa. Tiekunnista pyritään muodostamaan suurempia kokonaisuuksia, tiestökuntia. Uudenlaisille tiepalveluyrityksille syntyy mahdollisuuksia. Tiekunnille annetaan mahdollisuuksia hoitaa tienpidon lisäksi muitakin alueen ja osakaskiinteistöjen infrastruktuuriin liittyviä tehtäviä.

Yksityistiet luokitellaan niiden yhteiskunnallisen merkityksen ja toiminnallisuuden perusteella. Luokittelua hyödynnetään mm. avustusten kohdentamisessa ja tienkäytön luvanvaraisuuden määrittelyssä. Käyttömaksujen perimistä muiden kuin tieosakkaiden liikenteestä selkeytetään. Valtio tai kunta voidaan ottaa tieosakkaaksi tapauksissa, joissa ne toiminnallaan ohjaavat säännöllistä liikennettä yksityistielle.

Yksityisteiden valtionavustusjärjestelmät yhdistetään. Avustukset suunnataan elinkeinoelämän ja asutuksen sekä palvelujen kannalta merkittävälle yksityistelle ja suurten metsäalueiden runkoteille. Yksityistieasioiden ja yksityistielain siirtäminen maa- ja metsätalousministeriön hallinnonalalle selvitetään.

Kuntien tielautakunnat lakkautetaan. Toimitustehtävät siirretään Maanmittauslaitokseen.



Publiceringsdatum  
5.11.2014

Publikation

Behovet att revidera lagen om enskilda vägar. Utredarens bedömning och förslag

Författare

Esko Hämäläinen

Tillsatt av och datum

Kommunikationsministeriet 28.2.2014

Publikationsseriens namn och nummer

Kommunikationsministeriets  
publikationer 30/2014

ISSN (webbpublikation) 1795-4045  
ISBN (webbpublikation) 978-952-243-431-9  
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-431-9>  
HARE-nummer

Ämnesord

Vägar, enskilda vägar, statsunderstöd

Kontaktperson

Janne Mänttari

Rapportens språk

Övriga uppgifter

Sammandrag

I rapporten utvärderas hur lagen om privata vägar har fungerat och vilka delar av den som behöver ses över. I rapporten förs fram många principiella och detaljerade utvecklingsförslag. Lagen om privata vägar bör främja en allt effektivare och mer ekonomisk väghållning. Avsikten är att omforma de väglag som underhåller enskilda vägar till större enheter, vägnätstag. Detta skapar verksamhetsförutsättningar för nya slag av vägserviceföretag. Väglagen ska förutom väghållning även få sköta andra uppgifter som rör området och delägarfastigheternas infrastruktur.

De enskilda vägarna klassificeras utifrån deras samhälleliga betydelse, funktion och användning. Klassificeringen utnyttjas bl.a. för att fördela bidrag och för att bestämma om det behövs tillstånd för att använda vägen. Bestämmelserna om uttag av vägavgifter av andra än vägdelägarna förtydligas. Staten eller kommunen kan godkännas som vägdelägare om de genom sin verksamhet styr regelbunden trafik till en enskild väg.

Statsbidragssystemen för enskilda vägar slås samman. Bidragen riktas till de enskilda vägar som är viktigast med tanke på näringslivet, bosättningen och tjänsterna samt till stomvägar i stora skogsområden. Möjligheterna att överföra ärenden som gäller enskilda vägar och lagen om enskilda vägar till jord- och skogsbruksministeriets förvaltningsområde utreds.

Kommunernas väglag läggs ner. Ansvar för förrättningar flyttas över till Lantmäteriverket.

Date  
5 November 2014

Title of publication  
Private Roads Act – Revision needs  
Rapporteur's views and proposals

Author(s)  
Esko Hämäläinen

Commissioned by, date  
Ministry of Transport and Communications 28.2.2014

Publication series and number

Publications of the Ministry of  
Transport and Communications  
30/2014

ISSN (online) 1795-4045  
ISBN (online) 978-952-243-431-9  
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-431-9>  
Reference number

Keywords

Roads, private roads, state aid

Contact person  
Janne Mänttari

Language of the report

Other information

Abstract

The report examines the Private Roads Act in terms of its feasibility and need for revision. The report includes a number of detailed development proposals and proposals that consider the principles involved. The Private Roads Act must promote more efficient and more economical road management. The aim is that private road maintenance associations would be turned into bigger entities, road network associations. New possibilities will open up for new type of road service businesses. Road maintenance associations will be given a possibility to broaden their scope of responsibilities with matters relating to regional and housing infrastructure.

Private roads will be categorised according to their feasibility and importance to society. The categorisation will be utilised in, for example, allocation of aid and decisions about possibly subjecting the use of a road to a permit. Clearer rules will be made on collection of user charges from others than road association members. The state or municipality may become a member of a road association if they regularly use the road in their operations.

State aid schemes for private roads will be merged. Aid will be given to roads that are significant to business life, housing and services, and to trunk roads of large forest areas. It will be examined whether matters related to private roads and the Private Roads Act could be transferred to the responsibility of the Ministry of Agriculture and Forestry.

Municipal road boards will be discontinued and their duties referred to National Land Survey of Finland.

## Esipuhe

Yksityisteiden merkitys liikennejärjestelmässämme on kiistanalainen. Lähes kaikilla suomalaisilla on ainakin satunnaisesti tarve yksityisteiden käytölle, liittyi se sitten asumiseen, mökkeilyyn tai vapaa-ajan muuhun virkistystoimintaan.

Yksityistiet eivät kuitenkaan palvele vain vapaa-ajan liikkumistarpeita, vaan toimiva yksityistieverkosto on myös kilpailukykyisen elinkeinoelämän ehto. Olemme siirtymässä fossiilitaloudesta uusiutuvien luonnonvarojen hyödyntämiseen perustuvaan biotalouteen, jonka arvioidaan tarjoavan Suomelle tulevaisuudessa merkittäviä kilpailumahdollisuuksia globaaleilla markkinoilla. Toiminnan kehittämisen ja uusien innovaatioiden perusedellytyksenä on kuitenkin raaka-aineiden saannin turvaaminen toimivilla kuljetusyhteyksillä. Yksityisteiden merkitys onkin kaupungistumisesta huolimatta kasvussa.

Yksityisteitä koskevalla lainsäädännöllä ja julkisella avustusjärjestelmällä on keskeinen rooli yksityistieverkon toimivuuden turvaamisessa. Nykyinen yksityistielaki on peräisin 1960-luvulta ja se säädettiin varsin erilaiseen toimintaympäristöön. Lukuisat osauudistukset ovat auttaneet vastaamaan muuttuneisiin tarpeisiin, mutta lain luettavuus on karsinnyt, eikä laki nykyisessä muodossaan anna riittävästi tukea maaseudun infrastruktuurin tehokkaaseen ja joustavaan hallintaan.

Lainsäädännön kokonaisuudistus on siis vääjäämättä edessä. Uskon siihen, että tämä selvitys nostaa esiin monia mielenkiintoisia pohdintoja tulevaa kokonaisuudistusta ja kenties myös seuraavaa hallitusohjelmaa ajatellen. Haluan kiittää selvitysmiestä ja kaikkia selvitykseen osallistuneita tahoja. Edessämme on mielenkiintoinen ja tärkeä projekti.

Helsingissä 5.11.2014

Janne Mänttari  
Hallitussihteeri

## Sisällysluettelo

1.	Yhteenveto, yksityistielain uudistamisen tavoitteet .....	3
1.1	Moderni ja selkeä laki .....	3
1.2	Tehokkuutta tienpitoon .....	3
1.3	Uudenlaisia rahoitusratkaisuja .....	4
1.4	Muutoksia viranomaisten toimivaltaan.....	5
1.5	Lisähuomiota ympäristökysymyksiin .....	5
1.6	Muita muutos- ja tarkistamistarpeita .....	5
1.7	Kuntien tehtävien muutokset .....	6
2.	Selvitystyön tausta .....	7
2.1	Selvitystehtävä .....	7
3.	Nykyisen yksityistielain toimivuuden arviointi.....	9
4.	Toimintaympäristön nykytila ja kehitys .....	12
4.1	Maaseudun kehitys ja yksityistietarpeet .....	12
4.2	Maaseudun muut tekniset palvelut .....	13
4.3	Julkisen talouden kehitys.....	13
4.4	Johtopäätökset yksityistielain kannalta.....	14
5.	Selvitysraportin ehdotusosan rakenne.....	15
6.	Tienpitovastuun tarkistaminen .....	16
6.1	Maantieverkon laajuus .....	16
6.2	Kunnan hoitosopimustiet .....	17
6.3	Vastuut asemakaava-alueilla .....	18
7.	Yksityistieverkon sisäinen luokittelu .....	19
7.1	Luokittelun käyttömahdollisuuksia .....	21
8.	Yksityistienpidon rahoitus.....	23
8.1	Tie- ja käyttömaksut.....	23
8.2	Valtio ja kunta tieosakkaana.....	24
8.3	Valtion yksityistieavustukset.....	25
8.4	Kestävän metsätalouden rahoituslain mukaiset tuet.....	26
8.5	Avustusjärjestelmien yhdistäminen.....	27
8.6	Valtionapuviranomainen.....	27
8.7	Kunnanavustukset.....	29
8.8	Muut ehdotukset .....	29
9.	Yksityistienpidon kehittäminen .....	30
9.1	Tiekunnista tiestökuntiin .....	30
9.2	Tiekuntahallinto vai osakaskuntahallinto.....	32
9.3	Kohti kokonaispalvelua.....	32
9.4	Yksityisteiden hoidon ja ylläpidon muu kehittäminen.....	33
10.	Toimivalta-asiat .....	34
10.1	Yksityistieasioiden hallinnonalan vaihto .....	34
10.2	Kuntien tielautakuntien lakkauttaminen .....	35
10.3	Maanmittauslaitoksen toimitusmenettelyjen kehittäminen .....	35
10.4	Tiekuntien toimivallan täsmentäminen .....	36
10.5	Muut ehdotukset .....	36
11.	Selvitystyössä kuultuja henkilöitä.....	37
12.	Aiheeseen liittyviä julkaisuja .....	38
13.	Yksityistielain yksityiskohtaiset tarkistamistarpeet, liite.....	39

## 1. Yhteenveto, yksityistielain uudistamisen tavoitteet

Yksityistiet ovat yksityisten kiinteistöjen liikennetarpeita varten perustettuja teitä. Yksityistienpidosta vastaavat tieosakkaat. Uuden yksityistielain on korostettava näitä peruseriaatteita. Tienpidon järjestämistapaa tulee joustavoittaa ja mahdollistaa myös uudenlaiset toimintamuodot. Valtion ja kuntien avustamasta tienpidosta on siirryttävä nykyistä selkeämmin tieosakkaiden ja muiden tienkäyttäjien maksamaan tienpitoon. Tieosakkaiden päätösvaltaa yksityistiensä käytöstä ja säännöllisen käytön maksullisuudesta on lisättävä. Satunnaisen ulkopuolisen tienkäytön tulisi kuitenkin säilyä pääsääntöisesti vapaana ja maksuttomana.

### 1.1 Moderni ja selkeä laki

Nykyisen lain suurimmaksi ongelmaksi on selvitystyön aikana noussut sen sekavuus. Laki on lukuisten osauudistusten myötä täytynyt sisäisillä ja ulkoisilla viittauksilla, ja sen hallitseminen on varsinkin tavalliselle tieosakkaalle käynyt mahdottomaksi. Laki on vanha ja myös kieliasultaan vanhahtava. Laki on kuitenkin vielä tänä päivänäkin sinänsä toimiva, ja antaa ratkaisun useimpiin yksityistiekysymyksiin.

Uuden yksityistielain tulee olla ns. kansalaislaki. Sen tulee sisältää käytännönläheisiä, selkeitä säännöksiä yksityistien tekemisestä, kunnossapidosta, hallinnon järjestämisestä ja tienkäytöstä. Tässä tarkoituksessa ehdotan, että toimitus- ja korvausasiat siirretään yksityistielaista kiinteistönmuodostamislakiin, johon nykyisessä yksityistielaisissa on runsaasti viittauksia. Kuntien tielautakuntien lakkauttaminen ja tielautakuntien toimituksiin liittyvien säännösten poistuminen myös selkeyttää lakia.

Lain tulee olla moderni, uudet ja näköpiirissä olevat uudenlaiset toimintamahdollisuudet huomioon ottava. Erityisesti erilaiset sähköiset palvelut tulevat kehittymään ja muodostumaan pääsäännöksi erityisesti tiekuntien hallinnossa, mutta myös muussa tienpidossa.

Lain tulee olla joustava ja mahdollistaa tiekunnille ja tieosakkaille useammanlaiset toimintatavat. Tiekunnan on voitava hoitaa muitakin osakskiinteistöjen tehtäviä kuin tienpito. Vastaavasti tienpito on voitava antaa jonkun muunkin organisaation tehtäväksi, jos sellaisia kehitetään.

Lailla ei voida turvata tietyntäsoista yksityistienpitoa. Laki voi kuitenkin edistää tehokasta tienpitoa, jotta tieosakkaiden tarvitsema laatutaso saavutetaan mahdollisimman edullisesti.

Lain tulee olla kattava. Nykyisessä laissa on puutteita, jotka tulee poistaa. Uutena asiakokonaisuutena, josta laissa tulisi säätää, ovat erilaisten johtojen ja kaapeleiden sijoittaminen yksityistien tiealueelle. Siihen liittyvä päätöksenteko ja vastuukysymykset ovat epäselviä.

### 1.2 Tehokkuutta tienpitoon

Yksityistielain tulee edistää entistä tehokkaampaa ja taloudellisempaa tienpitoa. Yksityistienpitoa ei jatkossa voida perustaa avustusten varaan. Avustusten vähetessä vaarana on kalliimpien ja tien rakenteellisen kunnan kannalta tärkeimpien töiden karsiminen. Järjestelmää on tehostettava avustusriippumattomaksi niin, että tarpeelliset työt tulevat kaikissa oloissa tehdyiksi. Investointiavustukset ovat kuitenkin edelleen tarpeen.



Yksityistiet tulee luokitella uudella tavalla niiden yhteiskunnallisen merkityksen ja toiminnallisuuden perusteella. Luokittelu liittyy uudenlaisten tieverkkosuunnitelmien laatimiseen. Luokittelu voidaan tehdä pääasiassa paikkatietoaineiston perusteella. Luokittelua käytetään mm. investointiavustusten kohdentamisessa.

Tiekunnista muodostetaan suurempia kokonaisuuksia, tiestökuntia. Tiekuntien vapaaehtoista yhteenliittymistä edistetään. Viranomaiselle lisätään harkintavaltaa tarkoituksenmukaisen tienpitokokonaisuuden määrittelyssä.

Yksityistielain mukainen tiekuntahallinto säilytetään.

Maantien lakkauttamisen yhteydessä pitää tarkastella alueen tieverkkoa ja sen tienpitoa ao. tietä laajemmin. Lähtökohtaisena ratkaisuna ei tulisi olla tiekunnan perustaminen lakkautettavalle tielle, vaan tiekuntien yhdistäminen tarkoituksenmukaiseksi kokonaisuudeksi.

Kuntien hoitosopimusjärjestelmien tilalle tulee luoda uusia ratkaisuja. Koko järjestelmä voidaan kilpailuttaa ja siirtää yksityisten tienpitoyritysten hoidettavaksi. Järjestelmän kokonaan lakkauttamisen yhteydessä tulee tutkia laajempien tiestökuntien perustamisen mahdollisuus.

Asemakaava-alueiden yksityistiet tulee siirtää kuntien vastuulle.

Uudistukset luovat mahdollisuuksia uudelaisille tiepalveluyrityksille, joilta tiestökunnat ja muut tiekunnat voivat ostaa koko tienpidon yhtenä kokonaispalveluna. Tiekuntien hallinto voidaan minimoida.

Tarvitaan useampivuotinen käytännön yksityistienpidon kehittämishanke.

### 1.3 Uudenlaisia rahoitusratkaisuja

Käyttömaksujen perimistä muiden kuin tieosakkaiden liikenteestä tulee selkeyttää. Samalla on selkeytettävä tienkäytön luvanvaraisuuden ja kieltämisen periaatteita.

Valtio tai kunta voidaan ottaa tieosakkaaksi tapauksissa, joissa ne toiminnallaan ohjaavat säännöllistä liikennettä yksityistielle.

Valtion vuosittaisia kunnossapitoavustuksia koskevat säännökset poistetaan laista. Arvonlisäveron palautusjärjestelmän luominen tiekunnille selvitetään uudelleen. Yksityistielossien avustustaso määritellään uudelleen.

Yksityistielain mukainen avustusjärjestelmä ja kestävä metsätalouden rahoituslain mukainen tukijärjestelmä yhdistetään. Tukea myönnetään jatkossa vain yksityistielain perusteella. Avustukset suunnataan pääasiassa elinkeinoelämän ja asutuksen sekä palvelujen kannalta merkittävälle yhdystietyyppisille yksityisteille ja suurten metsäalueiden runkoteille.

Uutta avustusjärjestelmää hallinnoi ja avustuspäätökset tekee elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenteen vastuualue Suomen metsäkeskuksen lausunnon perusteella. Viranomaisten yhteiskäyttöön luodaan yksityisteiden luokittelun ja yksityistieverkkosuunnittelun mahdollistava tietojärjestelmä.

Kunnat päättävät edelleen omista yksityistieavustuksistaan.

#### 1.4 Muutoksia viranomaisten toimivaltaan

Yksityistieasioiden ja yksityistielain siirtäminen maa- ja metsätalousministeriön hallinnonalalle on syytä selvittää.

Kuntien tielautakunnat lakkautetaan. Kaikki toimitustehtävät siirretään Maanmittauslaitoksen tehtäväksi. Toimitusmenettelyjä kevennetään.

#### 1.5 Lisähuomiota ympäristökysymyksiin

Nykyisessä laissa on puutteita ympäristölainsäädännön huomioon ottamiseen liittyvissä asioissa. Viittaukset tien tai tieoikeuden perustamisedellytyksiä arvioitaessa noudatettavaan ympäristösääntöksiin on täsmennettävä ja ajanmukaistettava. Tällä hetkellä tien tekemisellä ei asemakaava-alueella tai suunnittelutarvealueella saa vaarantaa kaavan toteutumista. Jatkossa myös muut kaavamuodot, erityisesti yleiskaava, on otettava huomioon.

Lähtökohtana voidaan pitää, ettei tietä saa tehdä tai tieoikeutta myöntää, jos siitä aiheutuu huomattavaa haittaa asutukselle, luonnolle tai muulle ympäristölle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle.

Tiekuntien ja tieosakkaiden tienpitoon liittyvässä päätöksenteossa noudatettavat ympäristösäännökset on myös täsmennettävä. Tällaisia täsmennystä kaipaavia asioita ovat mm. maisematyöluvan tarve erilaisissa parantamishankkeissa ja mahdollista ympäristölupaa edellyttävien uusiomateriaalien käyttö tien ylläpidossa.

#### 1.6 Muita muutos- ja tarkistamistarpeita

Päätösten täytäntöönpanosta ei nykyisessä laissa ole riittäviä säännöksiä. Toimituksessa asetetun määräajan noudattamisesta lakiin on tosin hiljan lisätty säännöksiä. Muutoin toimituspäätösten tai maa- ja metsätalouden päätösten täytäntöönpano saattaa olla hankalaa. Uhkasakkomenettelyn sisällyttäminen yksityistielakiin on jatkotyössä syytä selvittää. Tie-kunnan kokouksen omankin päätöksen täytäntöönpano saattaa joissain tapauksissa olla hankalaa, säännöksiä on syytä täsmentää.

Tieyksiköinnin uudistaminen ja yksinkertaistaminen kaikkien tiekuntien kannalta on tavoiteltavaa. Tämän selvitystyön yhteydessä ei ole ollut mahdollista tehdä yksityiskohtaisia ehdotuksia tieyksiköinnin kehittämiseksi. Ehdotetuissa tiestökunnissa suunta pitäisi olla samansuuruisissa tiemaksuissa samantyyppisillä tieosakkailla. Käytetyn tiepituuden merkitys laaja-alaisessa tiestössä vähenee.

Esteellisyyskysymykset ja julkisuuskykykysymykset tiekunnan toiminnassa ja päätöksenteossa ovat edelleen epäselviä. Säännökset täytyy selkeyttää vastaamaan yhteisöjen ja yhdistysten toiminnassa yleisesti hyväksytyjä periaatteita.

Nykyisen yksityistielain selkeyttämistarpeita voidaan arvioida myös Korkeimman oikeuden ennakkopäätösten perusteella. Laissa on mahdollista antaa kattavaa vastausta kaikkiin käytännössä esille tuleviin yksityistiekysymyksiin. Erityistä huomiota on syytä kiinnittää tieoikeuden perustamisen edellytyksiin ja tien siirtämisen edellytyksiin. Molemmista on korkein oikeus viime vuosina antanut useampiakin ennakkopäätöksiä.

## 1.7 Kuntien tehtävien muutokset

Tässä selvityksessä ei ole pidetty suoranaisena tavoitteena kuntien tehtävien ja velvoitteiden vähentämistä. Kuitenkin kuntien tielautakuntien lakkauttaminen, luopuminen kunnan suostumuksesta liikennemerkkien asettamiseen eräissä tapauksissa sekä muutokset kuntien yksityisteiden hoitosopimus- ja avustusjärjestelmiin osaltaan vähentävät kuntien tehtäviä.

Selvityksessä on myös kuntien vastuuta jossain määrin lisääviä ehdotuksia mm. asema-kaava-alueiden yksityisteiden osalta. Yksityistielossien osalta on vältetty kuntien vastuun kasvattamiseen tähtääviä ehdotuksia, vaikka ne koko yksityistienpidon kannalta olisivat perusteltuja.

## 2. Selvitystyön tausta

Tienpitojärjestelmäämme tehtiin toistaiseksi viimeisin merkittävä muutos 1950-luvun lopulla ja 1960-luvun alussa. Pääosa silloisista maaseudun kunnanteistä ja kyläteistä siirrettiin paikallisteinä valtion vastuulle. Kunnat osallistuivat aluksi paikallisteiden tienpito-kustannuksiin. Maantielain myötä paikallistiet muuttuivat myöhemmin maanteiksi.

Yksityisteitä koskevat säädökset olivat tuolloin 1950-luvun lopulla hajallaan eri laeissa. Tienpitojärjestelmän muutokseen liittyen tuli tarpeelliseksi säätää yhtenäinen laki myös yksityisteiden tienpidon järjestämisestä. Lain säätämisen aikaan enemmistö suomalaisista asui vielä haja-asutusalueilla ja sai toimeentulonsa maa- ja metsätaloudesta, mikä lähtökohta näkyy lain hengessä ja sisällössä vielä tänä päivänäkin.

Yksityistielaki tuli voimaan 1.1.1963. Ikäänsä nähden laki on suhteellisen hyvin turvannut yksityisteiden toimivuuden ja hallinnoinnin muuttuneessa tilanteessakin. Lukuisten osauudistusten johdosta se on kuitenkin menettänyt yhtenäistä rakennettaan ja selkeyttään.

Laki on myös soveltamisalaltaan melko rajattu, mikä ei mahdollista nykyaikana tarvittavia joustavia ja kustannustehokkaita ratkaisuja. Esimerkiksi säädökset tiekunnan roolista eivät anna sille mahdollisuutta ottaa laajempaa roolia osakaskiinteistöjen tarvitsemissa muissa teknisissä palveluissa, kuten vesi-, jäte- tai laajakaista-asioissa.

Julkisen talouden säästöpaineeet ovat osaltaan johtaneet viime vuosina siihen, että valtion lähinnä perusparannuksiin tarkoitetut yksityistieavustukset ovat vähentyneet huomattavasti. Samoin erityisesti yksityisteiden kunnossapitoon tarkoitetut kuntien avustukset ovat vähentämispaineiden alla. Avustusjärjestelmää olisi em. syistä selkiytettävä ja tehostettava. Muutosten yhteydessä tulisi yleisemmin arvioida vähäliikenteisen tieverkon palvelutasoa, vastuukysymyksiä, luokittelua ja rajanvetoa eri tietyyppien välillä.

Vuonna 2012 annetussa valtioneuvoston liikennepoliittisessa selonteossa todetaan, että vähäliikenteisen tieverkon tasa-arvoisen hallinnon ja johdonmukaisuuden näkökulmasta avustusjärjestelmiä pitää tarkastella ja tieverkkojen hallintaa virtaviivaistaa. Keskeisinä toimenpiteinä selonteossa nostetaan esiin yksityisteiden avustusjärjestelmien ja -periaatteiden selkiyttämisen ja yksinkertaistamisen sekä lainsäädännön päivittämisen.

### 2.1 Selvitystehtävä

Tavoitteena on tuottaa yksityistielain kokonaisuudistuksen pohjaksi kattava selvitys nykyisen lain toimivuudesta ja uudistamista vaativista asiakokonaisuuksista. Tavoitteena on lisäksi löytää yksityisteiden ja metsäteiden rahoitukseen malli, joka luo pitkällä tähtäimellä parhaat edellytykset näiden vähäliikenteisten väylien säilymiseen liikennöitävässä kunnossa yksityisten ihmisten ja elinkeinoelämän tarpeet sekä julkisen rahoituksen niukkuus huomioon ottaen.

Selvitysmiehen tehtävänä on ollut

- 1) arvioida yksityistielain toimivuus ja ongelmat,
- 2) tehdä arvion pohjalta ehdotukset yksityistielain uudistamista vaativista kohdista ja kokonaan uusista lailla säädettävistä asiakokonaisuuksista, ja
- 3) laatia ehdotus siitä, miten yksityisteiden ja metsäteiden rahoitus tulisi tulevaisuudessa järjestää, sekä tarvittaessa esittää muutoksia vähäliikenteisen tieverkon luokitteluun ja vastuusuhteisiin.

Erityistä huomiota työssä on tullut kiinnittää ennakoidun yhteiskunnallisen kehityksen vaikutukseen haja-asutusalueilla ja alemman asteisella tieverkolla. Kaupungistuminen, väestön ikääntyminen, elinkeinoelämän rakennemuutos, julkisen talouden niukkuus ja useat uuden teknologian ratkaisut tulevat tulevaisuudessa vaikuttamaan merkittävästi muun muassa liikkumistarpeeseen ja liikkumistapoihin sekä yksityisteiden hallintaan ja kunnossapitoon.

Resurssien ja toimijoiden vähentyessä väylien hallinnoinnin tehokkuuteen on kiinnitettävä huomiota ja lainsäädännön tulisikin mahdollistaa uudet joustavat ratkaisut, joita voitaisiin hyödyntää myös muissa alueen ihmisiä koskettavissa kysymyksissä, kuin suoraan tai sen kunnossapitoon liittyvissä.

### 3. Nykyisen yksityistielain toimivuuden arviointi

Aivan ensimmäiseksi arvioin tässä luvussa tiiviissä muodossa nykyisen yksityistielain toimivuutta selvitystyön aikana ja muutoin esille tulleiden näkemysten perusteella. Raportin liitteenä on lisäksi yksityiskohtaisten säännösten kehittämistarpeiden arviointia jatkotyötä ajatellen.

Kuten edellä on jo todettu, on yksityistielaki osauudistusten kautta pidetty yhteiskunnallisen kehityksen edellyttämällä tasolla. Muutokset muussa lainsäädännössä on otettu huomioon. Yksityisteiden tienkäytössä tapahtuneisiin muutoksiin on myös pyritty vastaamaan. Itse yksityistienpitoon ja tiekuntahallintoon liittyviin säännöksiin on tehty teknisiä tarkistuksia, mutta perusratkaisut ja toimintamuodot ovat alkuperäiset.

Lain rakenne ja lakikieli eivät luonnollisestikaan vastaa nykyisiä säädösvalmistelutavoitteita ja -ohjeita. Laissa on lisäksi lukuisia säännöksiä, jotka ajan myötä ovat jääneet kokonaan tarpeettomaksi. Joidenkin säännösten alkuperäinen tarkoitus on hämärtynyt, ja niiden soveltamisalaa on oikeuskäytännön ja suositusten kautta muutettu paremmin vastaamaan nykytilannetta. Osa säännöksistä sopii sisältönsä puolesta paremmin muun osikon alle kuin missä ne tällä hetkellä laissa ovat.

Seuraavassa on arvioitu lain toimivuutta lain lukujen mukaisessa järjestyksessä. Arviointiin ei ole toiston välttämiseksi sisällytetty jäljempänä tässä raportissa esitettyjä kehittämis- ja muutosehdotuksia.

#### 1 LUKU - Yleisiä säännöksiä

Laki alkaa soveltamissäännöksillä. Laissa ei ole varsinaisesti esitetty sen tarkoitusta ja tavoitteita. Lain esitoissa on tavoitteiksi asetettu koota muussa lainsäädännössä hajallaan olevat yksityisteitä koskevat säännökset samaan lakiin ja täydentää niitä tarvittavilta osin. Tältä osin laki on edelleen toimiva. Se kattaa tieoikeuden perustamisen, tien tekemisen ja ylläpidon sekä hallinnon.

Yksityisteiden määrittely ja varsinkin luokittelu on laissa tarkoituksella jätetty melko yleiselle tasolle. Tienpidon määritelmät eivät täysin vastaa nykyisiä infranimikkeistöjä.

Ympäristölainsäädännön huomioon ottaminen ei ole ajan tasalla. Viittaukset vesilain säännöksiin voisivat olla tarkemmat.

Tien tarkoituksen ja sen kunnossapitotason määrittely jää laissa hyvin yleiselle tasolle.

#### 2 LUKU - Tieoikeus sekä muut tienpitoa ja tien käyttöä varten tarvittavat oikeudet

Säännökset tieoikeuden perustamisesta ja uusien oikeuksien myöntämisestä ennestään olevaan tiehen ovat kattavat ja sinänsä toimivat. Tieoikeuden perustamisedellytysten arviointia voidaan tarkentaa oikeuskäytännön mukaiseksi. Tiekuunnan myöntämien uusien oikeuksien rekisteröinnissä on puutteita.

Tiealueen määrittely ja myös tiealueen leviäminen kiinteistönomistajan suostumuksella kaipaavat täsmennystä. Myös tieoikeuteen sisältyvät oikeudet ja velvollisuudet on syytä määritellä nykytilannetta ja tulevaisuutta ajatellen. Tiealueelta poistettavan materiaalin omistusoikeus on täsmennettävä.

### 3 LUKU - Tienpitovelvollisuus

Tieosakkuus on rajattu tien vaikutuspiiriin kiinteistöihin ja tietä käyttäviin elinkeinonharjoittajiin. Muut tietä säännöllisesti käyttävät, esimerkiksi läpikulkijat, kuuluvat käyttömaksujen piiriin. Heillä ei ole mahdollisuutta osallistua tienpitoa koskevaan päätöksentekoon. Tieosakkuuden käsitteen laajentaminen on syytä selvittää.

Tienpitovelvollisuuden jakaminen tieosakkaiden kesken on periaatteessa toimiva, mutta edellyttää melko monimutkaisen ja yksityiskohtaisia tieosakkaan tienkäyttötietoja vaativan laskelman laatimista. Järjestelmän yksinkertaistamiseen olisi syytä pyrkiä. Tienpitovelvollisuuden jakamisessa lähtökohtana tulee pitää yhteiseen lukuun tapahtuvaa tienpitoa; yksittäisten tieosakkaiden maksuvelvollisuuden kasvattamista ei erityistapauksissaakaan tule edistää, mahdollistaa se voidaan nykyisen lain mukaisesti.

Käyttömaksujen määrääminen ja samalla tienkäytön luvanvaraisuus kaipaavat täsmennyksiä. Samoin on täsmennettävä tien vaurioittamisesta ja sen kuntoonpanosta annettu- ja säännöksiä.

Tienpidon toteuttaminen tienjaon perusteella on hyvin poikkeuksellista. Sitä koskevat säännökset voitaneen poistaa ja jättää asia korkeintaan maininnan ja tieosakkaiden keskinäisen sopimisen asteelle.

### 4 LUKU - Korvaukset

Korvaussäännöksiin ja niiden toimivuuteen ei selvitystyön aikana ole tullut esille muutostarpeita.

### 5 LUKU - Tietoimitus

Tietoimitussäännöksiin ja niiden toimivuuteen ei selvitystyön aikana ole tullut esille yksityiskohtaisia muutostarpeita. Tässä selvitysraportissa esitetään jäljempänä muilla perusteilla useampiakin toimituksiin liittyviä kehittämissuhteita.

### 6 LUKU - Tielautakunnalle kuuluvat tehtävät

Tielautakuntaa koskeviin säännöksiin ja niiden toimivuuteen ei selvitystyön aikana ole tullut esille muutostarpeita. Tässä selvitysraportissa esitetään jäljempänä muilla perusteilla tielautakuntien lakkauttamiseen liittyvä kehittämissuhteus.

### 7 LUKU - Tiekunta ja sen toimielimet

Tiekunnan juridinen asema ei ole selvä ja kaipaa täsmentämistä. Tiekunnan asemaa tieosakaskiinteistöjen edustajana ja tiealueen hallinnoijana tulee parantaa. Tällä on käytännön merkitystä kaavoitukseen ja erilaisiin ympäristölupiin liittyvissä asioissa, tiealueelle sijoitettavien laitteiden sopimusasioissa sekä mm. tienpidon rahoitukseen liittyvissä pankki- ja avustusasioissa.

Tiekunnalla on syytä säilyttää nykyisen kaltainen laaja toimivalta tiehen ja tienpitoon liittyvissä kysymyksissä. Tiekunnan toimivaltaa on lisäksi tarpeen laajentaa muuhunkin osakaskiinteistöjen yhteiseen toimintaan ja teknisten palvelujen järjestämiseen kuin tienpitoon. Vastaavasti muutkin toimintamuodot kuin tiekunta on mahdollistettava tienpidon toteuttajana.

Tiekunnan kokousmenettelyt on ajanmukaistettava ja tarvittavilta osin yhdenmukaistettava muiden yhteisöjen ja yhdistysten toimintaa säätelevän lainsäädännön kanssa.

Muutoksenhakua on syytä kehittää esimerkiksi oikaisuvaatimusmenettelyn käyttöönottamisella.

## 8 LUKU - Tieosakkaista, jotka eivät muodosta tiekuntaa

Luvun säännöksiin ja niiden toimivuuteen ei selvitystyön aikana ole tullut esille muutostarpeita. Lain yhdeksi tavoitteeksi on tienpidon ja siihen liittyvän päätöksenteon kehittämiseksi kuitenkin syytä ottaa tiekuntien perustamisen pitäminen lähtökohtaisena ratkaisuna ja siten järjestäytymättömien teiden määrän vähentäminen. Toisaalta on selvitettävä myös muiden järjestäytymismuotojen edellytykset.

## 9 LUKU - Tienpidosta johtuva vastuuvollisuus

Vastuu sitoumuksesta määräytyy sitoumuksen tekohetkellä voimassa olevien tieyksiköiden mukaisesti. Tämä on nykykäytännölle vierasta. Osakaskiinteistöjen omistajanvaihdokset ja merkittävät tienkäytön muutokset aiheuttavat joissain tapauksissa kohtuuttomia tilanteita mm. lainanmaksussa.

## 10 LUKU - Tien muu käyttäminen ja muun alueen käyttö tilapäisesti tienä

Tienkäytön luvanvaraisuus ja käyttömaksujen määrääminen kaipaavat perusteellista läpikäyntiä ja täsmennyksiä. Myöhemmin tässä selvitysraportissa esitetään yksityisteiden uudenlaista luokittelua, jolla olisi vaikutusta myös tienkäytön luvanvaraisuuteen.

## 11 LUKU - Tien ja tiehen liittyvien oikeuksien lakkauttaminen

Oikeuksien lakkauttamissäännöksiin ja niiden toimivuuteen ei selvitystyön aikana ole tullut esille muutostarpeita.

## 12 LUKU - Täytäntöönpano ja pakkotoimenpiteet

Ulosottoa koskevat säännökset kaipaavat täsmennyksiä vastaamaan käytännön menettelytapoja. Toimituspäätösten täytäntöönpanoa koskevia säännöksiä on juuri täsmennetty. Edelleen on epäselvyyksiä esimerkiksi maa- ja metsäoikeuden päätösten täytäntöönpanossa. Uhkasakkomenettelyn käyttöönotto on syytä selvittää.

## 13 LUKU - Tienpidon valtion- ja kunnanavustus

Tässä selvitysraportissa on jäljempänä esitetty lukuisia avustuksiin liittyviä kehittämisehdotuksia, joita ei ole tarpeen tässä toistaa.

## 14 LUKU - Erinäisiä säännöksiä

Näihin säännöksiin ja niiden toimivuuteen ei selvitystyön aikana ole tullut esille erityisiä muutostarpeita. Vanhentuneet säännökset voidaan poistaa. Paremmin muun otsikon alle sopivat säännökset voidaan sijoittaa uudelleen.

## Yksityiskohtaiset kommentit

Liitteenä olevassa luettelossa on selvitystyön aikana esille tulleista kommentteista jatko-työtä varten laadittu kooste tarkennusta vaativista nykyisen lain yksityiskohtaisista säännöksistä.



## 4. Toimintaympäristön nykytila ja kehitys

Seuraavaksi on tarpeen lyhyesti arvioida, millaiseen toimintaympäristöön uutta yksityistielakia ollaan laatimassa. Millainen on maaseudun ja alemman asteisen tieverkon tapahtunut ja ennakoitu kehitys? Mitkä ovat yksityistienpitoon liittyvät keskeiset muutostekijät? Mikä on yksityisteiden rooli ja merkitys erityyppisillä alueilla ja eri toimintojen (asuminen, maatalous, metsätalous, muu tuotantotoiminta, muu työssäkäynti, vapaa-aika, jne.) suhteen?

### 4.1 Maaseudun kehitys ja yksityistietarpeet

Maaseudun kehitys eriytyy entisestään. Kaupunkien läheinen maaseutu taajamoituu, ja sen asukasluku kasvaa. Ydinmaaseutu säilyttää asemansa ja asukkaansa. Harvaan asutulla maaseudulla väestö vähenee edelleen. Osa maaseudusta tyhjenee kokonaan pysyvistä asutuksesta.

Yksitystiet ovat eri maaseututyypeissä erilaisessa asemassa. Kaupunkien läheisellä maaseudulla korostuvat asumisen tarpeet, odotukset ovat hyvässä päivittäisessä hoitotasossa. Yhä lisääntyvät liikkuvat palvelut edellyttävät yllätyksetöntä yksityistieverkkoa. Kaupunkien läheisellä maaseudulla on runsaasti myös yritystoimintaa, osalla myös raskasta liikennettä, joka edellyttää myös hyvää tiestön rakenteellista kuntoa.

Ydinmaaseudulla on myös asutusta, mutta hoitotasoon ei kohdistus niin paljon odotuksia. Ydinmaaseutu on myös viljanviljelyksen pääaluetta, tiestön kantavuusvaatimukset korostuvat. Harvaan asuttu maaseutu on metsätalouden, maidontuotannon ja vapaa-ajan aluetta. Tiestöltä vaaditaan hyvää kantavuutta, päivittäinen hoitotaso voi olla alempi.

Suuri kuva maaseudulla on siirtyminen fossiilitaloudesta biotalouteen. Biotalous käyttää uusiutuvia luonnonvaroja ravinnon, energian, tuotteiden ja palvelujen tuottamiseen. Suomen kansallisen biotalousstrategian tavoitteena on luoda uutta talouskasvua ja uusia työpaikkoja biotalouden liiketoiminnan kasvulla sekä korkean arvonlisän tuotteilla ja palveluilla, turvaten samalla luonnon ekosysteemien toimintaedellytykset. Biotalousstrategian tavoitteena on nostaa biotaloutemme tuotos 100 miljardiin euroon vuoteen 2025 mennessä ja luoda 100 000 uutta työpaikkaa.

Huomionarvoista on todeta, että kaikki luonnonvarat sijaitsevat maaseudulla. Luonnonvarojen hyödyntäminen edellyttää toimivaa yksityistieverkkoa.

Maatilojen määrä vähenee edelleen. Tilakoko kasvaa, viljelymatkat ja kuljetustarve myös yksityistieverkolla kasvavat. Biotalous kehittyminen luo uutta tuotantotoimintaa ja kuljetustarvetta.

Metsien kestävä taloudellinen hyödyntämispotentiaali on meillä erittäin suuri. Metsien kasvu on yli 100 miljoonaa kuutiometriä vuodessa ja sen ennustetaan edelleen parantuvan. Metsäteollisuus on viime vuosina käyttänyt kotimaista raakapuuta noin 50 miljoonaa kuutiometriä. Energiapuuta korjataan noin 10 miljoonaa kuutiometriä vuodessa. Metsäteollisuuden hiljakkoin tehdyt uudet investointipäätökset ja -suunnitelmat merkitsevät toteutuessaan noin 10 miljoonan kuutiometrin lisäystä. Metsävarojen lisäkäytölle biotalouden tarpeisiin on hyvät mahdollisuudet.

Kokonaisuutena raskaat kuljetukset yksityisteillä lisääntyvät. Teiden rakenteellinen kunto on pystyttävä säilyttämään. Yksityistiesiltojen kunnosta ei ole tarkkaa käsitystä. Asian-tuntija-arviot pitävät tilannetta todella huonona. Sillat ovat toimivan kuljetusketjun ratkaisevan tärkeä osa.

#### 4.2 Maaseudun muut tekniset palvelut

Infrastruktuurin toimivuus ratkaisee maaseudun elinvoimaisuuden. Tai toisinpäin, mitä elinvoimaisemmasta maaseudusta on kysymys, sitä paremmassa kunnossa sen tekniset palvelut ovat.

Keskeisimmät infrastruktuurin osa-alueet ovat tiestön ohella liikennepalvelut, vesihuolto, jätevesihuolto, jätehuolto, sähkö sekä tietoliikenne. Vesistöalueilla luettelo on voidaan lisätä venevalkamat ja pysäköintialueet. Kaikkiin näihin liittyy omaa kehitystoimintaa. On esitetty ajatuksia "monitoimiosakaskunnista" tai "kyläkunnista", jotka hoitaisivat useampaa palvelua samalla alueella. Varsinaista tutkimus- tai kehitystoimintaa ei ole käynnistynyt.

Ruotsissa teitä ja muita kiinteistöjen tarvitsemia yhteisiä palveluita hallinnoidaan pääasiassa kahden muun lain perusteella: laki yhteisten laitosten perustamisesta (*anläggningslagen, 1149/1973*) ja laki yhteisten laitosten hallinnoimisesta (*lagen om förvaltning av samfälligheter, 1150/1973*). Lait mahdollistavat edellä esitetyn kiinteistöjen yhteisten teknisten palvelujen järjestämisen yhden organisaation (*samfällighetsförening*) puitteisissa. Ruotsissa ei ole erillistä yksityistielakia.

Vastaavanlainen ratkaisu on meilläkin jo olemassa. Maankäyttö- ja rakennuslain perusteella voidaan ranta-asemakaavassa osoittaa yhteiskäyttöalueita kaava-alueen kiinteistöjen sisäistä tarvetta varten. Tällaisia voivat olla esimerkiksi uimapaikat, laiturit, leikkipaikat ja jätepiestit. Yhteiskäyttöalueen toteuttamista ja ylläpitoa varten voidaan perustaa rantakunta. Tieyhteyksiä ei toteuteta yhteiskäyttöalueina vaan yksityistielain mukaisesti. Kuitenkin käytännössä rantakunta usein huolehtii paitsi yhteiskäyttöalueiden myös alueen tiestön, vesihuollon ja jätehuollon järjestämisestä ja ylläpidosta.

Hyvin yleistä on myös, että tiekunnat hoitavat osakaskiinteistöjen yhteisiä jätepiesteitä. Yhteiskeruuastiat vähentävät jäteauton aiheuttamaa rasitusta tiellä. Väljästi tulkien kysymys on siis tietä koskevasta asiasta ja siten tiekunnan toimivaltaan kuuluvasta asiasta. Tiemaksut ja jätemaksut on kuitenkin pidettävä toisistaan erillään. Tiekuunnilla on myös sopimusosapuolen rooli sijoitettaessa tiealueelle erilaisia kunnallistekniikan johtoja sekä tietoliikenne- ja sähkökaapeleita. Näitäkään asioita ei nykyinen yksityistielaki tunne.

#### 4.3 Julkisen talouden kehitys

Julkisen talouden kestävyysvajeen täyttäminen on yksi valtion ja kuntien päätehtävistä ainakin keskipitkällä aikavälillä. Ikärakenteen muutos kasvattaa ikäsidonnaisia menoja. Tämä heikentää entisestään julkisen talouden rahoitusasemaa. Julkisen talouden tulot eivät riitä kattamaan julkisen talouden menoja. Lyhyellä aikavälillä hallituksen tavoitteena on taittaa valtion velkaantumisen. Teollisuustuotannon ja viennin odotetaan hiljalleen elpyvän, mikä osaltaan helpottaa tilannetta. Kestävyysvajetta talouskasvu ei täytä, vaan tarvitaan rakenteellisia uudistuksia.

Tässä ja näköpiirissä olevassa taloustilanteessa ei ole odotettavissa merkittäviä uusia valtion tai kuntien panostuksia yksityistieverkkoon. Kehityssuunta on pikemminkin päinvastainen. Veronkorotusmahdollisuudet kunnissa ovat vähäiset. Katseet ovat jo käänty-

neet tehtävien ja menojen karsimiseen. Vapaaehtoiset tehtävät, kuten yksityisteiden avustaminen, ovat ensimmäisenä listalla. Tämä kehitys näkyy jo nyt kuntien hoitosopimusten lakkauttamisena ja yksityistieavustusten leikkaamisena.

#### 4.4 Johtopäätökset yksityistielain kannalta

Yksityistietarpeet maaseudulla muuttuvat mutta säilyvät. Yksityisteiden ja niiden kunnan merkitys jopa korostuu.

Elinkeinoelämän ja asutuksen kannalta tärkeimmät yksityistiet on voitava pitää tarvetaan vastaavassa kunnossa myös ei-lisääntyvän tai jopa vähenevän julkisen rahoituksen tilanteessa. Yksityistielain tulee edistää entistä tehokkaampaa ja taloudellisempaa tienpitoa.

Tiekuntien hoitama tienpito on jatkossakin todennäköisin perusratkaisu. Tiekuntien kokoa on pyrittävä lainkin mahdollistamin keinoin kasvattamaan toiminnan tehostamiseksi. Lain tulee kuitenkin mahdollistaa myös uudenlaiset ratkaisut tienpidon järjestämiseksi. Laki ei myöskään saa olla esteenä tiekunnan toiminnan laajentamiseksi tarkoituksenmukaisella tavalla muihinkin toiminta-alueen teknisiin palveluihin.

Erillinen yksityistielaki on edelleen tarpeen.

## 5. Selvitysraportin ehdotusosan rakenne

Ehdotuksieni taustaksi olen koonnut edellä esitetyt arviot nykyisen yksityistielain toivuudesta sekä lyhyen kuvauksen yksityistielain toimintaympäristön nykytilasta ja tulevasta kehityksestä. Kuvaus perustuu raportin lopussa mainittuihin strategia- ja selvitysraportteihin. Luettelossa on myös viitteitä selvitystyön muihin tärkeimpiin tausta-asiakirjoihin.

Olen tarkastellut yksityistielain kehittämistarpeita enemmänkin koko yksityistienpidon ja sen rahoituksen näkökulmasta kuin lain keskeisten periaatteiden (esimerkiksi tieoikeus, tienpitovelvollisuus, jne) suunnasta. Tämä yksityiskohtaisempi tarkastelu tapahtuu jatko-työssä.

Ehdotuksieni tarkoitus on muodostaa kokonaiskuva yksityistielain kehittämisen tavoitteista, lailla ohjattavan käytännön yksityistienpidon kehittämistarpeista, tarvittavista keskeisistä rahoitusratkaisuista sekä viranomaisten toimivalta-asioista. Näkökulma on tarkoituksella laaja ja osin yleispiirteinen.

Osa ehdotuksista on enemmänkin keskustelunavauksia kuin valmiiksi mietittyjä ja syvästi analysoituja esityksiä. Työhön varattu aika ei ole mahdollistanut kovinkaan seikka-peräistä yksityiskohtiin paneutumista saatikka laajaa yhteistyötä eri tahojen kanssa. Tämä kaikki jää käynnistyvän lain uudistamishankkeen tehtäväksi.

Raportin alussa oli jo yhteenvedonomainen kuvaus yksityistielain uudistamisen tavoitteista ja osin lain sisällöstäkin. Myös keskeisimmät tekemäni ehdotukset on koottu yhteen.

Olen keskustellut ja testannut alustavia ajatuksiani laajan asiantuntijajoukon kanssa. Haastatellut henkilöt on lueteltu raportin lopussa. Tekemäni ehdotukset ovat omiani. Ne eivät välttämättä edusta haastateltujen tai heidän taustaorganisaatioidensa näkemyksiä. Ehdotuksista ei työn aikana ole pyydetty lausuntoja.

Olen saanut myös lukuisia yhteydenottoja ja ehdotuksia muilta tahoilta ja yksittäisiltä henkilöiltä.

Tekemäni ehdotukset on seuraavissa luvuissa koottu viiden pääotsikon alle:

- Tienpitovastuun tarkistaminen
- Yksitystieverkon sisäinen luokittelu
- Yksitystienpidon rahoitus
- Yksitystienpidon kehittäminen
- Toimivalta-asiat

Toivon, että selvitysraportista ja ehdotuksistani on lain uudistamistyössä sille selvitystyön toimeksiannossa asetettu ja tarkoitettu hyöty.

## 6. Tienpitovastuun tarkistaminen

Tämän selvityksen tehtävänä ei ole ottaa kantaa maantieverkon laajuuteen. Maanteiden ja yksityisteiden väliset hallinnollisen luokan muutokset liittyvät kuitenkin olennaisella tavalla yksityistienpitoon ja sen kehittämiseen. Myös yksityisteiden ja katujen rajapinnassa on selkiennyttämistä kaipaavia ja yksityistielailia säänneltäviä asioita, joita voidaan tarkastella tämän pääotsikon alla.

Tienpitojärjestelmämme on periaatteessa selkeä. Valtio huolehtii maanteista, kunnat kaduista ja yksityiset yksityisteistä. Tästä selkeydestä kannattaa pitää kiinni. Uusia tieluokkia ei tarvita. Eri yhteyksissä esitetyt kunnantiet, yleiskaavatiet, valtion vastuulla olevat yksityistiet, jne. vain sekaannuttavat järjestelmää, edellyttävät uusia kriteeristöjä ja luovat uusia rajapintoja.

Tien hallinnollisen luokan muuttaminen on käytännössä hankalaa. Yksittäiseen muutokseen liittyy lähinnä taloudellisia intressejä. Yleisellä tasolla kysymys on myös poliittinen. Teiden luokittelua ei ole voitu saattaa täysin johdonmukaiseksi. Maantieverkossa on teitä, jotka ovat menettäneet merkityksensä yleisenä tienä. Katuina hoidetaan tai toimii yksityisteitä. Yksitystieverkossa on jossain määrin teitä, joilla on enemmänkin yleistä kuin yksityistä merkitystä.

Maantielain ja sen perustelujen mukaan yksityistie voidaan muuttaa maantiekseksi, jos sillä on tieliikennejärjestelmässä sellainen asema, että se palvelee merkittävästi muidenkin kuin tieosakkaiden kulkuyhteystarvetta. Maantiekseksi muutettuna sen tulee täydentää yleisen liikenteen tarpeita mahdollisimman tehokkaasti ja taloudellisesti osana maanteiden verkkoa. Tällaisten yksityisteiden määrästä ei ole tarkkaa arvioita, mutta se ei liene suuri.

### 6.1 Maantieverkon laajuus

Eri lähteistä on muodostettavissa näkemys, että maantieverkosta tulisi pelkästään tasa-puolisuus- ja oikeudenmukaisuussyistä lakkauttaa noin 1500-2000 km vailla yleistä merkitystä olevia teitä. Näitä teitä käyttävät vain tien vaikutuspiirin kiinteistöt omana pääsytienään eli ne ovat luonteeltaan yksityisteitä.

Maanteitä, joilla liikennemäärä on alle 200 ajoneuvoa vuorokaudessa, on yhteensä noin 35000 km. Teitä, joilla liikennemäärä on alle 100 ajoneuvoa vuorokaudessa, on yhteensä noin 22000 km. Hyvin vähäliikenteisiä, alle 50 ajoneuvoa vuorokaudessa, maanteitä on noin 7000 km.

Tie voi olla maantie, vaikka se pääasiassa palvelee tienvarren kiinteistöjä, jos käyttäjien määrä on suuri. Vähäliikenteisellä tiellä käyttäjien määrä on luonnollisestikin vähäinen. Tie on tällöin luonteeltaan lähempänä yksityistietä. Liikennemäärä ei kuitenkaan ole yksin ratkaisevaa arvioitaessa tien yleistä merkitystä. Huomiota on maantielain perustelujen mukaan kiinnitettävä liikennejärjestelmän kokonaisuuteen ja loogisiin kuljetusketjuihin.

Maantien lakkauttamisen yhteydessä pitäisi tarkastella alueen tieverkkoa ja sen tienpitoa osittain laajemmin. Lähtökohtaisena ratkaisuna ei tulisi olla tiekunnan perustaminen maantienä lakkautettavalle tielle, vaan tiekuntien yhdistäminen tarkoituksenmukaiseksi kokonaisuudeksi. Tällä tavoin myös maantienä lakkautettavan tien tieosakkaille kokonaan uutena tehtävänä tuleva tienpito tulisi yksinkertaisesti järjestettyä. Tämä voisi osaltaan myös vähentää hallinnollisen luokan muutokseen liittyvää vastustusta.

Tiekuntien kokoaminen suurempiin kokonaisuuksiin edellyttää viranomaisille nykyiseen yksityistielakiin verrattuna suurempaa harkintavalttaa tienpidon tarkoituksenmukaisuuden ja siten tiekuntien yhdistämisedellytysten määrittelyssä.

Pisimmälle kehitettynä tällaiset uudet tiekokonaisuudet, tiestökunnat, voisivat vastata pääteiden ja seututeiden muodostamien silmukoiden sisään jäävästä koko yksityistieverkosta. Mahdollista olisi, että valtio ostaisi tiestökunnan tieverkkoon sopivan yhdystien hoitamisen. Tältä osin ehdotus jää kuitenkin vain ajatuksen tasolle, käytännön mahdollisuuksia ei ole arvioitu.

Tällaisten suurempien kokonaisuuksien toteuttamista yksityisteiden osalta kuvataan tarkemmin tämän raportin luvussa Yksityistienpidon kehittäminen.

Yksittäisenä tienpitovastuuseen liittyvänä yksityiskohtana on selvitystyön aikana esille noussut maantien ylittävien siltojen tienpitovastuun tarkistaminen niin, että silta olisi maantienpitäjän vastuulla, mutta yksityistienpitäjä vastaisi sillan hoitotoista. Vastuita myös rautateiden tasoristeyksien turvaamisessa yksityisteiden osalta on syytä selvittää.

## 6.2 Kunnan hoitosopimustiet

Kunta voi yksityistielain perusteella ottaa yksityistien tekemisen ja/tai kunnossapidon hoidettavakseen. Yksityistieasetuksessa säädetään, että tiekunta voi tehdä kunnan kanssa sopimuksen tienpidosta. Sopimuksesta riippumatta tiekunta on edelleen tienpitäjä.

Kuntien hoidossa on arvion mukaan yhteensä ollut enimmillään noin 14000 km yksityisteitä. Yleisintä tällainen yksityisteiden hoitaminen on vanhastaan ollut Lapissa, Kainuussa, Pohjois-Pohjanmaalla ja muissa Pohjanmaan maakunnissa. Osittain kysymys on teiden kaikkien töiden hoitamisesta, osittain vain talvi- tai kesäkunnossapidon tiettyjen töiden, esimerkiksi aurauksen, lanauksen tai sorastuksen hoitamisesta.

Ongelmallista on, että useinkaan varsinaista sopimusta tiekunnan kanssa ei ole tehty. Teiden ottaminen kunnan hoidettavaksi perustuu kunnan hallinnollisiin päätöksiin. Niissä ei välttämättä ole tarkkaan määritelty, mitkä työt kuuluvat kunnan vastuulle ja mitkä jäävät tieosakkaiden tehtäväksi. Tienpitovastuu ja siitä mahdollisesti seuraava vahingonkorvausvastuu ovat epäselviä. Monessa tapauksessa kunta ei edellytä hoitamansa tien tiekunnalta yksityistielain mukaista toimintaa. Oikeuskäytännössä on katsottu, että tällaisessa tapauksessa tienpitovastuu on siirtynyt kunnalle. Tämä puolestaan on vastoin tienpitojärjestelmän kolmijaon selkeyttä.

Kunnat ovat viime aikoina talousvaikeuksissaan enenevässä määrin lakkauttaneet tällaisia hoitosopimuksia ja siirtyneet teiden rahalliseen avustamiseen. Tämä on tienpitojärjestelmän selkeyden kannalta hyvä kehityssuunta. Toisaalta hoitosopimusten lakkauttamisen yhteydessä on yleensä vain herätetty entiset tiekunnat henkiin ja siirretty tienpito kokonaan niille. Mahdollisuus suurempien tiekokonaisuuksien rakentamiseen ja uudenlaisiin tienpitoratkaisuihin on jätetty käyttämättä.

Kunnan hoitosopimusteiden tienpito on toisaalta parhaimmillaan hyvä tieisännöinnin muoto. Tavoitteena on pitkään ollut koota saman alueen tiestöä yhden tahon hoidettavaksi. Suuremmat kokonaisuudet ovat tehostaneet tienpitoa ja mahdollistaneet yhteisten urakoiden ja hankintojen järjestämistä. Nykytilanteessa tällainen tienpito ei kuitenkaan hyvin sovi kunnan tehtäväksi, vaan paremminkin jonkun yksityisen tahon hoidettavaksi. Kunta voi tarvittaessa kilpailuttaa ja valvoa tällaista tienpitotoimintaa.

Kuntien luopuminen yksityisteiden hoidosta liittyy myös meneillään olevaan kuntien tehtävien karsimiseen. Asiasta ei kuitenkaan ole mahdollista tai tarkoituksenmukaista säätää lailla.

### 6.3 Vastuut asemakaava-alueilla

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kunnan kadunpitovelvollisuus alkaa, kun asemakaavan mukaisen toteutuneen maankäytön liikennetarve sitä edellyttää. Kunnan on otettava sellainen yksityistie hoidettavakseen, jonka liikenne on tarkoitettu siirtyväksi rakennettavalle kadulle. Tiekunnalla tai tieosakkailla on oikeus saattaa kysymys kunnan hoitovelvollisuudesta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen käsiteltäväksi.

Yksityistie tai sen osa lakkaa, kun katu luovutetaan yleiseen käyttöön. Mahdollinen tiekunta on vielä erikseen purettava.

Tilanne ei ole selkeä. Kaavoituksen edetessä on kuntien kaava-alueille jäänyt runsaasti yksityisteitä. Kunta on ottanut ne pääsääntöisesti hoitaakseen, mutta ei ole ryhtynyt maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen katujen rakentamiseen. Yksityistielain soveltaminen jatkuu. Tienpitovastuu näissäkin tapauksissa on epäselvä.

Lainsäädäntöä tulisi selkeyttää. Tienpitovastuu tulisi selvästi siirtää kunnalle. Turhat tieoikeudet ja tiekunnat voitaisiin lain siirtymäsäännöksellä lakkauttaa asemakaava-alueilta. Yksityistielain soveltaminen voisi jatkossa aina päättyä tietyn määräajan, esimerkiksi kolmen vuoden kuluttua kaavan vahvistamisesta.

## 7. Yksityistieverkon sisäinen luokittelu

Yksityistie on käsitteenä hyvin laaja ja monivivahteinen. Ajatuksellisesti nimi viittaa täysin yksityiseen tiehen tai jopa yksityisalueeseen, vaikka sillä tarkoitetaan vain yksityistä tienpitoa vastakohtana julkiselle maantien- tai kadunpidolle. Suuri osa yksityistieverkosta on vähintäänkin satunnaisesti muidenkin kuin tieosakkaiden vapaasti käytettävissä myös moottoriajoneuvoilla.

Tässä selvityksessä on arvioitu, mitä hyötyjä olisi saavutettavissa sisällyttämällä yksityistielakiin nykyistä tarkempi yksityisteiden luokittelu.

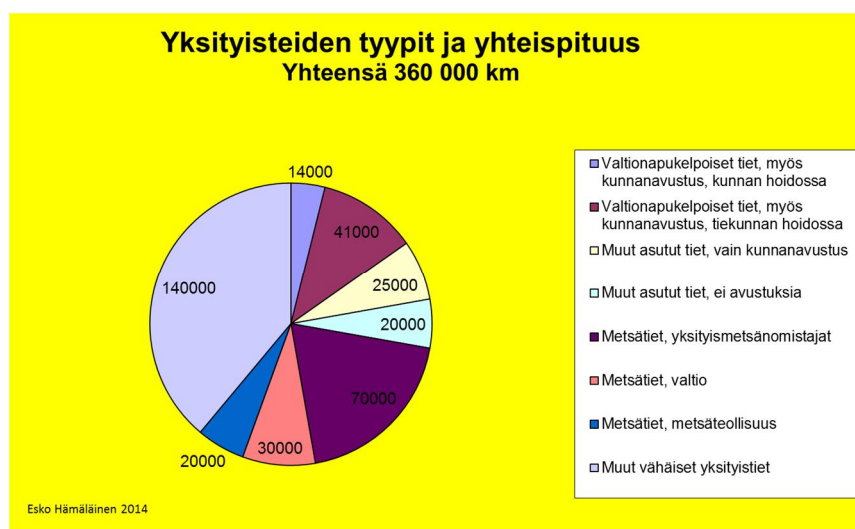
Lakia aikanaan säädettäessä ei tietoisesti pyritty määrittelemään, mitä yksityistiellä tarkoitetaan. Komiteamietinnössä vuodelta 1957 todetaan: "Komitea ei ole pitänyt tarkoituksenmukaisena luetella, mitä eri laatuista teitä yksityiset tiet saattavat olla. Tällaista luetteloa olisi mahdotonta saada kyllin tarkaksi ja kaikki tapaukset sisältäväksi."

Yksityistielaisissa on kuitenkin lueteltu joukko tavanomaiseksi katsotusta yksityistiestä poikkeavia tietyyppisiä: metsätie, polkutie, talvitie ja muu erityistie.

Yksityisteiden hallinnollinen luokittelu puuttuu laista myös, mutta käytännössä laista on johdettavissa luokat: toimitustie, sopimustie ja oma tie. Toimitustiellä on maanmittaus-toimituksessa tai tielautakunnan toimituksessa päätetyt pysyvät tieoikeudet. Sopimustiellä tienkäyttö perustuu vain sopimukseen, Oma tie on yhden kiinteistön alueella oleva, vain kiinteistönomistajan käytössä oleva tie. Yksityistielaki ei koske lainkaan omia teitä. Tämä hallinnollinen kolmijako on edelleen tarpeen. Määritelmät on syytä sisällyttää lakiin nykyistä selvemmin.

Yksityisteitä arvioidaan olevan yhteensä noin 360 000 km. Tästä pysyvän asutuksen käytössä on noin 100 000 km yksityisteitä, rakennettuja metsäteitä on noin 120 000 km sekä muita ajokelpoisia metsä-, mökki- ja viljelysteitä noin 140 000 km.

Yhteiskunnan avustusten ja tukimahdollisuuksien näkökulmasta yksityistieverkko jakautuu oheisessa kuvassa esitetyllä tavalla.



Valtionapukelpoisten teiden määrittely on vanhentunut, mutta kuvaa kuitenkin jollakin tarkkuudella sitä osaa yksityistieverkosta, jolle nykyisen yksityistielain mukaan voitaisiin myöntää harkinnanvaraista parantamisavustusta. Tarkkaa tietoa myöskään kunnan hoi-



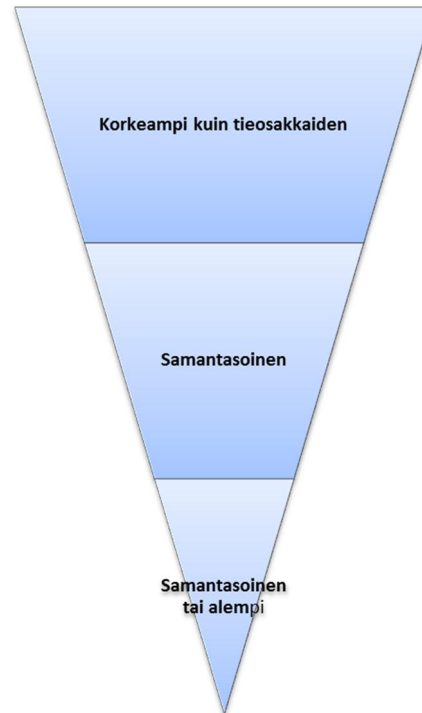
dossa olevien teiden määrästä tai kunnan avustamien teiden määrästä ei ole. Suuruusluokat ovat kuitenkin oikeita.

Selvitystyön aikana on laadittu esimerkki teiden toiminnallisesta luokittelusta. Esimerkkiä on käytetty eri tahojen haastatteluissa. Esimerkin tieluokat ovat:

#### Tieluokka

- Elinkeinotoiminnan, asutuksen tai palvelujen kannalta merkittävä tie
- Tieverkollisen asemansa kannalta merkittävä läpikulkutie tai rinnakkaistie
- Vapaa-ajan elinkeinotoimintaa tai ulkoilu- ja virkistystoimintaa palveleva merkittävä tie
- Pysyvän asutuksen pääsytie tai läpikulkutie
- Metsätie, alue- ja varsitiet
- Vapaa-ajan asutuksen pääsytie
- Viljelystie
- Muu vähäinen tie

#### Yhteiskunnan tavoitetaso



Luokittelun lähtökohtana on ollut teiden yhteiskunnallisen merkityksen huomioon ottaminen. Oikeanpuoleinen kuvio esittää yhteiskunnan eri teille asettamaa tai odottamaa tavoite- ja palvelutasoa. Yhdystietyyppisillä merkittävillä yksityisteillä ja suurten metsäalueiden runkoteillä yhteiskunnan odotukset ovat suuremmat kuin tieosakkaiden omat tietarpeet. Läpikulkuteilla ja rinnakkaisteilla, joille ohjataan hidasta tai kevyttä liikennettä maantieverkolta, palvelutaso-odotukset ylittävät tieosakkaiden itse tarvitseman tason. Vapaa-ajan teiden osalta esimerkiksi käyvät mm. kansallispuistoihin ja Natura-alueille johtavat yksityistiet, joille tavallaan myös ohjataan liikennettä.

Yhteiskunnan tavoitetaso laskee luokittelua ja kuvaa alaspäin tultaessa. Tavanomaisilla "kyläteillä", pysyvän asutuksen pääsyteillä ja yksityistieverkon sisäisillä läpikulkuteilla tieosakkaat voivat määritellä itse tarvitsemansa palvelutason. Laissa on edelleen tarpeen määritellä väljästi se minimipalvelutaso, jota tieosakkaiden enemmistö ei voi alittaa aiheuttamatta yksittäiselle tieosakkaalle vahinkoa tai ylimääräisiä kustannuksia.

Yksittäisillä mökkiteillä, pienillä metsäteillä, viljelysteillä ja muilla vähäisillä yksityisteillä yhteiskunnalla ei ole erityisiä palvelutasotavoitteita. Mökkiteillä voidaan odottaa esimerkiksi pelastuspalvelun perillepääsyä, mutta sitäkin ei lainsäädännöllä voida edellyttää.

Tällaisen luokittelun kehittäminen ja käyttöönotto edellyttää tarkemman kriteeristön luomista. Suurelta osin luokittelu voitaneen tehdä olemassa olevan paikkatiedon ja metsävaratiedon perusteella. Luokittelu sopii tehtäväksi kestävänsä metsätalouden raho-

tuslakiehdotuksessa (lakiluonnos 12.6.2014) mainittujen Suomen metsäkeskuksen laatimien tai hankkimien tieverkkosuunnitelmien yhteydessä.

Luokittelua voitaisiin ylläpitää Digiroad-tietojärjestelmässä, jonka yksityisteiden toiminnalliseen luokitteluun tehtäisiin tarkennuksia. Luokittelusta ei tehtäisi hallinnollisia viranomaispäätöksiä.

Toiminnallisen luokittelun ohella tietojärjestelmässä voitaisiin ja tulisi nykyistä laajemmalla mitalla ylläpitää teiden kunto- ja liikenne rajoitustietoja. Tämä lienee ennen kaikkea resurssikysymys, eikä kuulu tässä selvityksessä mietittäviin asioihin.

## 7.1 Luokittelun käyttömahdollisuuksia

Teiden yhteiskunnallisen merkityksen perusteella voidaan arvioida valtion ja kuntien tarvetta osallistua tienpidon rahoittamiseen joko tieosakkaana tai avustuksin. Tätä on käsitelty yksityiskohtaisemmin raportin seuraavassa luvussa Yksityistienpidon rahoitus.

Luokittelua voitaisiin käyttää teiden yleiskäyttöisyyden määrittelyssä. Sillä osalla tieverkkoa, jonka tienpitoon yhteiskunta tavalla tai toisella osallistuu, olisi muidenkin kuin tieosakkaiden tienkäyttö nykyiseen tapaan lähtökohtaisesti sallittua ja pääasiassa maksutonta. Yhteiskunnan roolin ja tavoitetasoa laskiessa kasvaisivat tieosakkaiden toimintamahdollisuudet. Tie voitaisiin helpommin sulkea muiden kuin tieosakkaiden liikenteeltä. Tienkäytöstä tulisi lähtökohtaisesti maksullista.

Luokittelun perusteella on mahdollisuus kehittää uudenlaisia karttasovelluksia ja tietoaineistoja, joiden perusteella tienkäyttäjä voi varmistua käyttämänsä tien luokasta ja mahdollisesta maksullisuudesta.

Luokitteluun perustuvilla luotettavilla karttasovelluksilla olisi tärkeä merkitys myös uudenlaisten henkilö- ja tavarakuljetuspalvelujen kehittämisessä. Samalla voitaisiin poistaa nykyisiin karttasovelluksiin liittyvät puutteet. Navigaattorit ohjaavat nyt raskastakin liikennettä hyvinkin pienille teille tien luonnetta ja liikenne rajoituksia koskevan tiedon puuttuessa.

Tieliikennelain uudistamisen ollessa samanaikaisesti käynnissä, olisi syytä pohtia, mitä osaa yksityistieverkosta tieliikennelaki koskee. Olisiko johonkin kohtaan luokittelua vedettävissä raja, jonka jälkeen tieliikennelaki ei olisi ainakaan kokonaisuudessaan voimassa? Esimerkiksi pienillä metsäteillä, viljelysteillä ja mökkiteillä voisi riittää viittaus tieliikennelain keskeisiin liikennekäyttäytymissääntöihin.

Luokittelulla ja sen kehittämisellä on liittymäkohtia myös maastoliikennelakiin ja sen määritelmiin. Tie pitäisi määritellä yhtenäisin ja selkein perustein yksityistielaisissa, maastoliikennelaisissa ja tieliikennelaisissa.

Liikennemerkkien asettamisesta yksityisteille säädetään tieliikennelaisissa. Järjestelmää tulisi keventää niin, että kunnan suostumus pysyvään liikenteenohjauslaitteeseen tarvittaisiin vain ajokieltomerkkeihin ja puomeihin valtion tai kunnan avustamalla teillä ja teillä, joissa valtio tai kunta on tieosakkaana yleisluontoisen liikenteen perusteella. Viimeksi mainittua koskeva ehdotus on jäljempänä. Muihin liikennemerkkeihin suostumusta ei näillä teillä tarvittaisi.

Muilla yksityisteillä kunnan liikennemerkkisuostumusta ei tarvittaisi lainkaan. Tämä korostaisi yksityistien pitäjän oikeutta ohjata liikennettä ja/tai rajoittaa tienkäyttöä haluamalla tavalla esimerkiksi vain tieosakkaiden liikenteeseen.

Tienpidon ja sen osana hallinnon järjestämiseltä voitaisiin edellyttää tiettyjä määrämuk-  
toja luokittelun mukaisesti. Tienpitovelvollisuuden jakaminen tieosakkaiden kesken voisi  
olla vapaampaa ja hallinnollisesti kevyempää osalla tieverkkoa.

Tämän selvitystyön tehtävänä ei ole ollut suunnitella luokittelua ja sen käyttömahdolli-  
suuksia tämän pitemmälle. Jatkotyö jää varsinaisen yksityistielain uudistamistyön tehtä-  
väksi.

## 8. Yksityistienpidon rahoitus

Kuten edellä on todettu, on tienpitojärjestelmämme periaatteessa selkeä. Yksityisteiden tienpito on tieosakkaiden vastuulla. Tieosakkaat määrittelevät tarvitsemansa tienpitotason ja rahoittavat sen itse. Avustusten varaan yksityistienpitoa ei voida jatkossakaan perustaa. Valtio ja kunnat voivat kuitenkin antaa avustuksia eri tienpitotarkoituksiin.

Yksityistielain tulee edistää entistä tehokkaampaa ja taloudellisempaa tienpitoa. Siihen liittyy tienpidon rahoituksen järjestäminen. Lain tulee mahdollistaa kaikki tienkäytöstä perittävät oikeudenmukaiset maksut tienpitovelvollisilta ja muilta tienkäyttäjiltä. Laissa tulee olla myös selkeät säännökset yhteiskunnan osallistumisesta yleisen edun kannalta merkittävien yksityisteiden tienpitoon.

Eriyisenä tehtävänä tässä selvitystyössä on ollut arvioida metsäteiden ja muiden yksityisteiden rahoituksen järjestämistä.

Tässä selvityksessä ei oteta kantaa mahdollisiin satelliittipaikannukseen perustuviin kilometriveroihin tai tienkäyttömaksuihin. Selvää kuitenkin lienee, ettei niiden tuottoja yksityisteiden osalta kannattaisi jakaa tiekunnille suoraan vaan esimerkiksi hankekohtaisina investointiavustuksina.

### 8.1 Tie- ja käyttömaksut

Tieosakkaiden tiemaksujen suuruus perustuu tiestä kullekin tieosakkaalle tulevan hyödyn arviointiin. Hyötyä arvioitaessa otetaan huomioon tieosakkaan tienkäyttö eri tarkoituksiin ja käytettävä tiepituus. Maanmittauslaitos on laatinut tästä tieyksiköinnistä ohjeen, jota käytetään yksityistietoimituksissa ja sovelletaan hyvin yleisesti myös tiekunnissa.

Tieyksiköinnin uudistamistarpeet täytyy tarkemmin selvittää yksityistielain uudistamistyön yhteydessä. Kysymykseen tulevat mm. kiinteistölle tiestä tulevan tietyn perushyödyn määrittely, kiinteistön aiheuttaman, tien rakennettava mitoittavan raskaan liikenteen nykyistä parempi huomioon ottaminen, käytettävän tiepituuden merkityksen pienentäminen erityisesti suuremmissa, useista erillisistä teistä koostuvissa tiekunnissa sekä yleisesti tieyksikkölaskelman laadinnan yksinkertaistaminen.

Metsätiellä voidaan tiemaksujen sijaan periä tieosakkailta käyttömaksuja tapahtuneiden kuljetusten perusteella. Tällainen satunnainen tulonmuodostus ei ole omiaan parhaalla tavalla turvaamaan tällaisten teiden säännöllistä kunnossapitoa. Lain uudistamistyön yhteydessä on syytä tarkemmin selvittää, olisiko myös metsätiellä säännönmukaisesti siirryttävä tiemaksujen perimiseen.

Muiden kuin tieosakkaiden liikenteestä voidaan tienkäyttäjälle määrätä käyttömaksu. Valtion ja kuntien yksityistieavustuksien vähennyttyä ja edelleen mahdollisesti vähentyessä, tulee käyttömaksujen merkitys korostumaan. Säännöksiä tulee tältä osin selkeyttää. Lähtökohtana myös lakia uudistettaessa tulee olla, että ainakin säännöllisestä liikenteestä yksityistiellä seuraa maksuvelvollisuus.

Valtion tai kunnan avustaessa tietä ei muiden kuin tieosakkaiden liikennettä saa kieltää. Säännölliseen tien käyttämiseen tarvitaan kuitenkin tiekunnan tai tieosakkaiden lupa. Jossain määrin epäselvää on, missä tapauksissa tienkäytöstä voidaan määrätä käyttömaksu.

Kunnanavustusehdoissa on monessa kunnassa maininta, että ulkopuolisesta liikenteestä ei saa periä käyttömaksuja. On tulkinnanvaraista, voidaanko kunnan päätöksellä rajoittaa tiekunnan yksityistielain mukaista oikeutta käyttömaksujen määräämiseen. Parempi olisi ottaa käyttömaksut huomioon kunnan avustuksen suuruutta määriteltäessä.

Kestävän metsätalouden rahoituslakiehdotuksessa (lakiluonnos 12.6.2014) ehdotetaan, että tukea saaneen metsätien tai muun yksityistien virkistyskäyttö on sallittava maksutta. Virkistyskäytöllä tarkoitetaan ehdotuksen mukaan kaikkia muita tien käyttötarkoituksia kuin metsätalouden käyttöä. Näillä teillä ulkopuolisten säännöllisestäkään tienkäytöstä ei siten lähtökohtaisesti voitaisi lainkaan periä käyttömaksuja metsätalouden kuljetuksia lukuun ottamatta.

Samana tiekunnan tiestöön voi siten kuulua tien käytön kieltämisen ja käyttömaksujen määräämisen suhteen hyvinkin erilaisia teitä. Tätä tilannetta on syytä lain uudistamistyön yhteydessä selkeyttää sekä tiekunnan ja tieosakkaiden että ulkopuolisten tienkäyttäjien kannalta.

Rajanveto jokamiehenoikeudella tapahtuvan tienkäytön ja järjestetyn, usein taloudellisessa hyötymistarkoituksessa harjoitetun toiminnan välillä on tienkäytön luvanvaraisuuden ja maksullisuuden osalta edelleen epäselvä. Jokamiehenoikeudet yksityisteillä ovat sinänsä selkeät.

Edellä esittämäni muutos liikennemerkkien ja puomien asettamiseen saattaisi lisätä rajoituksia metsä-, viljelys- ja muilla vähäisillä teillä myös jokamiehenoikeudella tapahtuvaksi katsottavaan polkupyörällä ajoon ja ratsastukseen. Se ei ole tarkoitus. Liikennemerkkien käytön pelisääntöjä on tarpeen selventää. Toisaalta piha-alueiden kautta kulkevilla tai niihin päättyvillä vähäisillä teillä rajoitukset ovat jopa paikallaan.

## 8.2 Valtio ja kunta tieosakkaana

Edellä on kuvattu mahdollista yksityisteiden luokittelua. Osalla yksityistieverkkoa yhteiskunnan odotukset ovat suuremmat kuin tieosakkaiden omat tietarpeet. Erityisesti sellaisilla yksityisteillä, joille yhteiskunnan toimin ohjataan liikennettä, on yhteiskunnan velvollisuus osallistua tienpitoon kiistaton. Selkein tällainen tapaus on maantien rinnakkaistienä oleva yksityistie, jolle pysyvästi ohjataan maantieltä hidasta tai kevyttä liikennettä.

Yhteiskunnan osallistuminen voidaan järjestää sopimusperusteisesti tai erityisavustuksien kautta. Pidän kuitenkin tarkoituksenmukaisimpana, että valtio tai kunta tarkkaan määrättyissä erityistapauksissa tulee ao. tien tieosakkaaksi. Tällöin valtio tai kunta voi maksuosuutensa mukaisella äänivallalla osallistua tienpidon tason määrittelyyn. Muiden tieosakkaiden tarvitseman tason ylittävän palvelutason toteuttamiseen on yksityistielaisissa jo nyt säännös, jota voidaan entisestään selkeyttää.

Selvyyden vuoksi on tarpeen, että valtion tai kunnan tällainen, muuhun kuin kiinteistönomistajuuteen liittyvä tieosakkuus ja tieyksiköiden määrä määritellään yksityistietoimittuksessa. Tiekuunnalla ei siten tällaisissa tapauksissa olisi päätösvaltaa ottaa valtio tai kunta tieosakkaaksi tai määrätä niiden tieyksiköiden suuruutta.

Toimituksessa määrättyjen tieyksiköiden muuttaminen myöhemmin tapahtuu tiekunnan päätöksellä. Valtiolla tai kunnalla on käytettävissään normaali muutoksenhakumenettely.

Sen sijaan tilapäinen liikenteen ohjaaminen maantieltä kiertotienä toimivalle yksityistielle esimerkiksi maantien tai sen sillan parannushankkeen ajan voisi tapahtua maantielain säännösten mukaisesti.

### 8.3 Valtion yksityistieavustukset

Yksityisteiden yksityistielain mukaiset valtionavustukset olivat alun perin tarkoitettut tasapuolistamaan tilannetta paikallisteiksi otettujen ja lähes samantasoisten, paikkakunnalla huomattavan liikenteellisen merkityksen omaavien yksityisteiden välillä. Lisäksi katsottiin tarpeelliseksi avustuksin alentaa syrjäseutujen pysyvän asutuksen tienpitorasitusta. Myöhemmin avustusjärjestelmää laajennettiin ottamalla muutkin kuin syrjäseutujen pysyvän asutuksen pääsytiät avustuksen piiriin.

Valtion vuosittainen kunnossapitoavustus lakkautettiin käytännössä vuonna 1996, vaikka säännökset laissa edelleen ovat. Sen jälkeen harkinnanvaraista valtionavustusta on myönnetty yksityisteiden parantamishankkeisiin sekä yksityistielossien ja muiden erityiskohteiden ylläpitoon.

Valtion talousarvion mukaan määräraha yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen käytetään tasa-arvoisen liikkumisen turvaamiseen sekä pysyvän asutuksen ja elinkeinoelämän tarvitsemien teiden avustamiseen. Tasa-arvoisen liikkumisen turvaamisella tarkoitetaan nykyään lähinnä saariston pysyvän asutuksen liikennepalvelujen tukemista yksityistielossien avustuksin.

Voidaan arvioida, että yksityistielossien avustukset eivät nykyään lisää tasa-arvoa, vaan asettavat muiden yksityisteiden käyttäjät pikemminkin epätasa-arvoiseen asemaan. Valtion lossiavustukset kattavat 80 % hyväksyttävistä kustannuksista. Lisäksi lossien sijaintikunnat pääsääntöisesti avustavat losseja omilla lisäavustuksillaan. Saaristo-olosuhteista ja liikkumisen hankaluudesta huolimatta voidaan pitää kohtuuttomana, että osa yksityistieverkkoa on lähes kokonaan yhteiskunnan kustantamaa. Tilanne on korostunut entisestään valtionavustusmäärärahan pienennyttyä viime vuosina.

Yksityistielossien avustaminen olisi tarkoituksenmukaista siirtää kokonaan niiden sijaintikuntien tehtäväksi. Maankäyttövastuu on kunnille, joten niiden tulisi vastata myös kaa-voitus- ja muiden päätöstensä aiheuttamista lisäkustannuksista. Tämä muutos ei liene kuitenkaan nykytilanteessa mahdollista. Tarkasteltavaksi on otettava yksityistielossien hyväksyttävä palvelutaso ja myös avustuksen suuruus. Asia liittyy laajemminkin saaristo- liikenteen palvelutason määrittelyyn.

Yksityisteiden kunnossapitoavustuksia koskevat säännökset voidaan yksityistielosseja ja muita erityiskohteita lukuun ottamatta poistaa yksityistielaista. Ei ole tarkoituksenmukaista ryhtyä valtion varoista uudelleen avustamaan teiden kunnossapitoa.

Avustuksien vaihtoehtona on eri yhteyksissä esitetty tiekuntien tienpitotoiminnassaan maksaman arvonlisäveron palauttamista tiekunnille. Arvonlisäverolaki ja siten mahdollinen arvonlisäveron palauttaminen koskee vain liiketoiminnan muodossa tapahtuvaa toimintaa. Yksityistienpito ei ole liiketoimintaa.

Silloinen valtiovarainministeri Jutta Urpilainen esitti vastauksessaan viimeisimpään asiaa koskevaan kirjalliseen kysymykseen (KK 733/2013 vp, Mikko Savola ym.), että on kyseenalaista, että yhteisöläinsäädäntö sallisi yksityisteiden tiekuntien tien ylläpitotoiminnan katsomisen arvonlisäverodirektiivissä tarkoitetuksi liiketoiminnaksi ja sen säätämisen arvonlisäverolliseksi.

Vastauksen sanamuodon perusteella voi päätellä, että asiassa olisi kuitenkin mahdollista edetä. Asia on syytä vielä tarkemmin tutkia. Muilta osin ei selvitystyön aikana ole tullut varteenotettavia uusia mahdollisuuksia hyödyntää verojärjestelmää yksityistienpidon rahoittamisessa.

Yksityisteiden parantamisavustukset ovat edelleen tarpeen. Niiden vaikuttavuutta tulee parantaa suuntaamalla ne elinkeinoelämän, asutuksen ja palvelujen kannalta merkittävimmille teille.

Parantamisavustuksiin on viime vuosina ollut käytettävissä suhteellisen niukasti määrärahoja. Vuonna 2014 määräraha lossiavustuksien jälkeen on noin 6 miljoonaa euroa. Valtiovarainvaliokunta lausui vuoden 2014 talousarviomietinnössään korottaessaan määrärahaa, että määräraha on tällä hetkellä niin pieni, ettei sillä ole avustustarpeisiin nähden sanottavaa merkitystä. Valtiovarainministeriön vuoden 2015 talousarvioehdotuksessa tarkoitukseen esitetään 3 miljoonan euron määrärahaa, jolloin parantamishankkeisiin olisi lossiavustuksien jälkeen käytettävissä noin 1 miljoona euroa.

#### 8.4 Kestävän metsätalouden rahoituslain mukaiset tuet

Kestävän metsätalouden rahoituslain perusteella voidaan tukea uuden metsätien tekemistä ja metsätien parantamista. Lakia ollaan uudistamassa. Teiden tukemiseen on tuloissa merkittäviä periaatteellisia muutoksia, vaikka tuki sinänsä on säilymässä.

Kestävän metsätalouden rahoituslakiehdotuksessa (lakiluonnos 12.6.2014) todetaan, että lain tavoitteena on kannustaa yksityisiä maanomistajia metsiensä kestäväan hoitoon ja käyttöön - siis myös tienpitoon - tavalla, jolla yksityistalouden tavoitteiden ohella voidaan saavuttaa myös yhteiskunnan metsäpolitiikalle ja metsien käytölle asettamat tavoitteet.

Lakiehdotuksessa ehdotetaan, että tuettavien tiehankkeiden tulisi olla tarkoituksenmukaisia alemmanasteisen tieverkoston kokonaisuuden kannalta. Puukuljetusten turvaamiseksi tiestön tulee olla ajokelpoinen korjuu- ja kuljetusketjun alkupään metsätieltä tehtaalalle saakka. Tarkoituksenmukaisuusarvioinnissa tulisi mahdollisuuksien mukaan hyödyntää metsäkeskuksen laatimia tai hankkimia tieverkkosuunnitelmia.

Tukea myönnettäisiin vain yhteishankkeille ja teille, joiden tienpidosta vastaa tiekunta. Tukea ei myönnettäisi hankkeeseen, joka saa muuta avustusta. Tuki myönnettäisiin prosenttiosuutena kokonaiskustannuksista. Tuen myöntämisessä noudatettaisiin valtionavustuslakia ja sen säätämiä edellytyksiä.

Ehdotettu tarkoituksenmukaisuusarviointi ja valtionavustuslain noudattaminen lähentää tukijärjestelmän periaatteita entisestään kohti yksityistielain mukaista avustujärjestelmää.

Tien parantamiseen tukea voisi saada muukin yksityistie kuin metsätie. Tällä hetkellä metsätalouden kuljetusten osuuden pitää yksityistiellä olla 40 %, jotta tukiehdot täyttyvät. Uusista tukiehdosta on tarkoitus päättää valtioneuvoston asetuksella. Työryhmän ehdotus uudeksi metsätalouden kuljetusosuudeksi on 30 %.

Muutos tarkoittaa metsätietukien ja yksityistielain mukaisten avustuksien "maantieteellistä lähestymistä". Yhä useammat tiekunnat ja niiden tieosakkaat voivat harkita, kumpaa rahoitusta on tarkoituksenmukaisempaa lähteä hakemaan. Tilanne on jossain määrin myös sekaannuttava, kun samaan tarkoitukseen on saatavissa rahoitusta eri viranomaislähteistä vain hieman toisistaan eroavin perustein.

Kansallisessa metsäohjelma 2015:ssa on asetettu tavoitteeksi parantaa metsäteitä 2 000 km vuodessa ja rakentaa uusia metsäteitä 320 km vuodessa. Viime vuosina tavoitetta ei ole saavutettu. Ehdotetut muutokset eivät kaikilta osin helpota tavoitteen saavuttamista.

Muutokset ovat kuitenkin koko yksityistieverkon ja tarkoituksenmukaisimpien hankkeiden rahoittamisen kannalta oikeita.

Vuonna 2013 käytettiin kestävän metsätalouden rahoituslain mukaista tukea uusien metsäteiden tekemiseen 1,6 miljoonaa euroa ja metsäteiden perusparantamiseen 10,9 miljoonaa euroa.

## 8.5 Avustusjärjestelmien yhdistäminen

Selvitysmiehen yhtenä tehtävänä on ollut laatia ehdotus siitä, miten yksityisteiden ja metsäteiden rahoitus tulisi tulevaisuudessa järjestää. Edellä on jo esitetty tähän liittyviä ehdotuksia. Tässä yhteydessä keskityn vain avustusjärjestelmien yhdistämiseen.

Edellä esitetyn arvioinnin ja käytyjen keskustelujen perusteella ehdotan, että yksityistielain mukainen avustusjärjestelmä ja kestävän metsätalouden rahoituslain mukainen tukijärjestelmä yhdistetään. Yhdistämisellä saavutetaan enemmän etuja kuin järjestelmien avustusehtojen yhdenmukaistamisella.

Tukea myönnetään jatkossa vain yksityistielain perusteella. Kestävän metsätalouden rahoituslain mukainen nykyinen ja ehdotettu tukijärjestelmä lakkautetaan. Yksitystielain mukaista avustusta voidaan lakia muuttamalla suunnata myös metsätielle, mutta kestävän metsätalouden rahoituslain mukaista tukea ei voida antaa tielle, jolla metsätalouden kuljetusten osuus on pieni tai sitä ei ole lainkaan.

Avustukset suunnataan pääasiassa edellä tässä raportissa esitetyn luokittelun mukaisille elinkeinoelämän ja asutuksen sekä palvelujen kannalta merkittävillä yhdystietyyppisille yksityisteille ja suurten metsäalueiden runkoteille. Tämä lisää huomattavasti avustusten vaikuttavuutta nykytilanteeseen verrattuna. Yritystoiminnan laajuus, metsäalueen suuruus, asutuksen määrä ja muut tarkemmat avustusehdot määritellään erikseen uudistustyön yhteydessä.

Muutoksen myötä tavanomaiset pysyvän asutuksen pienet, pistotietyyppiset tiet ja metsäteiden osalta varsitiet ja osa alueteistä jäisivät lähtökohtaisesti avustuksien ulkopuolelle. Näiden metsäteiden osalta teiden kunnosta huolehtiminen olisi nykyistä selkeämmin tieosakkaiden vastuulla. Tiedottamista tien kunnan merkityksestä puukaupan yhteydessä on syytä lisätä.

Muutos ei heikentäisi metsä- ja energiateollisuuden puunsaantia. Laajempien metsäalueiden tieverkon parantamiseen keskittyminen ja koko kuljetusketjun huomioon ottaminen avustettavia hankkeita valittaessa pikemminkin parantaisi tilannetta nykyiseen verrattuna.

Pelkästään vapaa-ajan käytössä olevia teitä (mökkitiet) ei avustettaisi jatkossakaan, ellei kysymys tiellä olisi vapaa-ajan yritystoiminnasta, luontomatkailusta tai vastaavasta toiminnasta.

## 8.6 Valtionapuviranomainen

Suomen metsäkeskus on metsäkeskuslain mukaan metsien kestävää hoitoa ja käyttöä sekä niiden monimuotoisuuden säilyttämistä ja metsiin perustuvien elinkeinojen edistämistä koskevia tehtäviä hoitava koko maan kattava kehittämis- ja toimeenpano-organisaatio. Metsäkeskuksen tehtävänä on metsiin perustuvien elinkeinojen edistämi-



nen, metsiä koskevan lainsäädännön toimeenpano ja metsätietoihin liittyvien tehtävien hoitaminen.

Suomen metsäkeskuksen etuna avustusjärjestelmän hallinnoijana ja päätöksentekijänä olisi vankka metsäosaaminen ja metsävaratiedon hallinta, metsäteiden tekemiseen ja parantamiseen sekä rahoittamiseen liittyvä tieto sekä nykyisen metsätiestön yleissuunnitelman ja ehdotetun yksityistieverkkosuunnitelman hallinta. Puutteena olisi maaseudun muun toiminnan hallinta. Nykyistä laajemman avustusjärjestelmän hoitaminen olisi metsäkeskukselle uusi tehtävä, joka pitäisi myös resursoida.

Metsäpalveluiden selkeä eriyttäminen Suomen metsäkeskuksen muista toiminnoista on vähentänyt metsätiehankkeiden suunnitteluun, toteuttamiseen ja avustamiseen liittyvää kritiikkiä. Metsäpalveluiden tuleva yhtiöittäminen parantaa tilannetta entisestään.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset edistävät alueellista kehittämistä hoitamalla valtionhallinnon toimeenpano- ja kehittämistehtäviä alueilla. Niillä on tehtäviä mm. elinkeinotoiminnan edistämisen, maatilatalouden, maaseudun kehittämisen, energiatuotannon, tie- ja liikenneolojen sekä ympäristönsuojelun ja alueiden käytön toimialueilla.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten etuna avustusjärjestelmän hallinnoijana ja päätöksentekijänä olisi monipuolinen näkökulma maaseutuun, liikennejärjestelmän hallintaan ja maantienpitoon liittyvä tieosaaminen sekä yksityisteiden avustusjärjestelmän hallinta ja siihen liittyvä tietojärjestelmä. Puutteena olisi metsätalouteen ja metsäteihin liittyvä osaaminen.

Selvitystyön aikana käytyjen keskustelujen ja edellä esitettyjen näkökohtien perusteella katson, että uuden avustusjärjestelmän hallinnoijaksi ja päätöksentekijäksi sopii parhaiten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Olen päätenyt tähän arvioon, koska pidän tärkeimpänä yksityistieavustuksien ja niiden kohdentamisen kytkentää koko liikennejärjestelmään ja kuljetusketjuun. Yksityistieavustuksia ei tällöin myöskään rinnastettaisi elinkeinotukiin eikä niille tarvitsisi hakea komission hyväksyntää.

Vuosina 2009-2011 voimassa ollut yksityisteiden avustusjärjestelmän laajennus, ns. puuhuoltorahoitus perustui toimintamalliin, jossa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toimi päätöksentekijänä metsäkeskuksen lausunnon perusteella. Vastaavalla lausunnotonemettelyllä voidaan uudessa avustusjärjestelmässä varmistaa metsätalouden edellytysten ja koko kuljetusketjun huomioon ottaminen.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi hyödyntää päätöksenteossa metsäkeskuksen laatimia ja ylläpitämiä yksityistieverkkosuunnitelmia, joista tehdään alusta lähtien yhteiskäyttöisiä. Myöhemmin tällaisten yksityistieverkkosuunnitelmien ylläpitäminen siirtyy elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksien tehtäväksi. Tätä koskeva erillinen ehdotus on jäljempänä.

Avustusmäärärahan suuruuden määrittely ei ole tämän selvityksen tehtävä. Avustusjärjestelmien yhdistämisen ja avustettavien hankkeiden uudenlaisen priorisoinnin vaikutuksen määrärahatarpeeseen on erikseen tarkemmin arvioitava. Jäljempänä esitettävä yksityistiesiltojen valtakunnallinen inventointi voi antaa uutta lisätietoa määrärahatarpeen arviointiin.

Yksityistiesiltojen parantamiseen voitaisiin luoda muun yksityistieavustusjärjestelmän lisäksi useampivuotinen erityisohjelma. Sen tarkempi miettiminen ei myöskään ole tämän selvityksen tehtävä.

## 8.7 Kunnanavustukset

Kuntien yksityistieavustuksien nykyistä tarkempaan sääntelyyn lailla ei ole tarpeita. Kunnanavustuksia ei ole syytä kieltää eikä myöskään lakisääteistä eikä niiden suuruutta voida lailla määrätä. Kuntien tulee jatkossakin voida vapaasti päättää avustuksistaan.

Edellä tässä raportissa on eri yhteyksissä jo tehty suositusluontoisia ehdotuksia mm. kuntien hoitosopimusjärjestelmistä ja avustusehdoista. Kuntien avustustoiminnan kehittäminen jää kuntien itsensä ja mm. Suomen Kuntaliiton kehittämistoiminnan varaan.

Kunnan yksityistieavustuksilla voidaan katsoa tuettavan välillisesti maaseudun vanhusten kotona asumista turvaamalla heidän palvelujensa saavutettavuutta. Samaan lopputulokseen voidaan päästä muuta yksityistienpidon rahoitusta kehittämällä ja tienpitoa jäljempänä esitettävällä tavalla tehostamalla. Säästyviä kunnanavustuksia voidaan kohdentaa suoraan vanhusten liikkuviin palveluihin ja kotipalveluihin.

Jos tiekunnille voitaisiin luoda edellä mainittu arvonlisäveron palautusjärjestelmä, merkitsisi se suurin piirtein samansuuruista rahoitusta tiekunnille kuin kunnanavustukset yhteensä. Kunnat todennäköisesti siinä tilanteessa vähentäisivät merkittävästi omia avustuksiaan. Julkisen sektorin nettomenot eivät kokonaisuutena lisääntyisi. Kuntien tehtävät vähenisivät kunnanavustusjärjestelmien hoitamiseen liittyviltä osin.

## 8.8 Muut ehdotukset

Edellä esitettyjen yksityistieverkon luokittelun sekä yksityistieverkkosuunnitelman laatiminen ja myöhempi ylläpito edellyttävät paikkatieto- ja metsävaratietoaineistoa hyödyntävän tietojärjestelmän rakentamista. Kehittämisvastuu olisi luontevaa olla Suomen metsäkeskuksella. Hankkeeseen osallistuisivat mm. Liikennevirasto ja Maanmittauslaitos.

Tietojärjestelmä olisi viranomaisten yhteiskäytössä sekä avustustoiminnassa että muussa edistämistoiminnassa. Tietojärjestelmästä voitaisiin luoda osaksi vapaasti käytettävä erityisesti tieosakkaille ja tiekunnille mutta myös metsä- ja tiepalveluyrityksille.

Yksityistieverkkosuunnitelmaan liittyisi olennaisena osana tieverkon ja erityisesti yksityistiesiltojen kunnan inventointi. Siltainventoinnista pitäisi tehdä muutaman vuoden mittainen erityishanke. Sen toteuttamisvastuu sopisi Suomen metsäkeskukselle tai Liikennevirastolle.

Liikenne- ja viestintäministeriön ja maa- ja metsätalousministeriön tulisi järjestää yhteisrahoitus näihin kehittämishankkeisiin.

## 9. Yksityistienpidon kehittäminen

Arviot ja ehdotukset yksityistienpidon kehittämisestä liittyvät pääasiassa yksityistielain yleisiin tavoitteisiin. Tienpidon ja tiekuntahallinnon kokoaminen suurempiin kokonaisuuksiin ja myös hallinnon järjestämistapa ovat kuitenkin lailla säädettäviä asioita.

Yksityisteiden tienpidon ja hallinnon kehittämistyössä on jo pitkään todettu tarve koota tieverkkoa hoidettavaksi suurempina kokonaisuuksina. Yksityistienpito on hajanaista, yksittäisen tiekunnan hoidossa oleva tiepituus on keskimäärin vain muutaman kilometrin luokkaa. Tiekuntahallinto on raskas suhteessa tienpidon laajuuteen. Aktiivisten tieosakkaiden määrä on vähäinen. Tie kuntien vapaaehtoinen yhteistyö ei toimi. Tieisännöinti suhteellisen uutena toimintamuotona hakee vielä rooliaan ja sisältöään.

Suurempien kokonaisuuksien edut ovat kiistattomat. Suuremmissa tiekunnissa ja muissa yhteenliittymissä aktiivijäsenten määrä on suurempi, mikä osaltaan mahdollistaa toimivan hallinnon ja tehokkaan tienpidon. Suurempi tiekokonaisuus mahdollistaa tiestön ylläpidon suunnittelun ja toimenpiteiden priorisoinnin optimitavalla vailla tie- ja tieosakkohtaisia intressejä. Suurempi tiekokonaisuus on ylläpidon ja parantamishankkeiden urakoinnin suunnittelun ja toteuttamisen sekä hankintojen kannalta urakoitsijoita ja tavarantoimittajia kiinnostavampi. Lisääntyvä kilpailu pitää kustannustason kohtuullisena. Valtion ja kuntien avustusten hyödyntäminen paranee. Suuremmat kokonaisuudet mahdollistavat uudenlaisten kokonaisurakointiratkaisujen ja ammattimaisemman tieisännöinnin kehittämisen nykytilannetta paremmin.

Nykyisellä hajanaisella tiekuntahallinnolla on tieosakkaiden kannalta katsottuna myös etuja. Yksittäisen tieosakkaan kannalta päätöksenteko tapahtuu lähellä ja tiemaksun suuruuden määräytyminen on selkeää. Tieosakkaina olevien ja muiden maatalous- ja maaseutuuyrittäjien osuus tienpitotöistä on suurempi urakkakokojen pysyessä pienenä. Talkootöitäkin tehdään. Tie kunta muodostaa yhteisön, josta halutaan pitää kiinni.

Näistä lähtökohdista on viime vuosikymmeninä tehty erilaista selvitys- ja kehittämistyötä. Tie kuntien yhteistyötä yhteisiin urakoihin ja yhteisen hoidon järjestämiseen on kehitetty kohti eräänlaisia tienpitoyhtymiä. Tulokset ovat jääneet vähäisiksi.

Tie kuntia on yhdistetty suuremmiksi kokonaisuuksiksi. On syntynyt yksityistieverkkoja, joita yhteiseen lukuun hallitaan yhden yhteisen tiekunnan puitteissa. Hyviä tuloksia on saatu aikaan, mutta tapaukset ovat jääneet satunnaisiksi ja paikallisiksi.

Erilaisia yritysmuotoja yksityistienpidossa on selvitetty. On arvioitu, että tienpito voisi tapahtua liiketoiminnan muodossa, jolloin esimerkiksi tieosakeyhtiö tai tieosuuskunta voisi mahdollisesti olla arvonlisäverovelvollisia ja hyödyntää arvonlisäveron vähennysoikeuden. Lainsäädäntö ei kuitenkaan mahdollistane tieosakkaan pakkojäsenyyttä yrityksessä. Asian jatkokehittäminen on jäänyt.

Tieisännöinti on sinänsä onnistunut kehittämishanke, mutta sekin on ollut ratkaisu lähinnä yksittäisten tie kuntien hallinnon järjestämiseen. Tavoitteena olleita suurempia urakkakokonaisuuksia ja yhteishankintoja ei ole syntynyt ajattelussa laajuudessa.

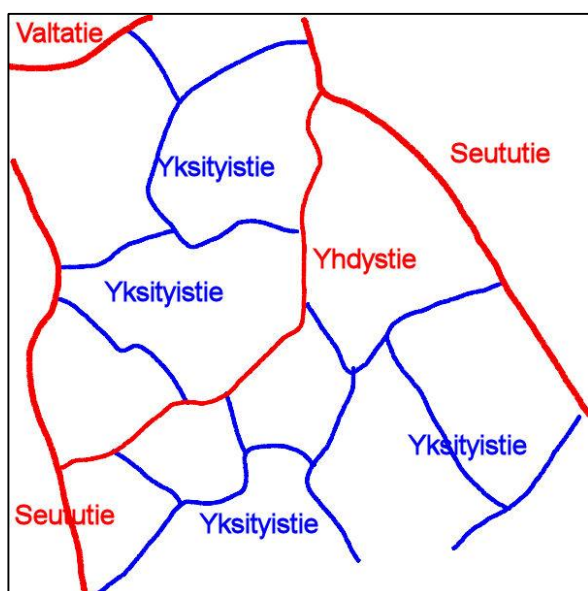
### 9.1 Tie kunnista tiestökuntiin

Tämän selvitystyön aikana on syntynyt ajatus uudenlaisten tiestökuntien perustamisesta.

Tiestökunta käsitteenä ei kuitenkaan ole uusi. Sellaisia esitti jo yksityistielakomitea vuonna 1957. Ehdotuksen sisältö tuolloin oli kuitenkin erilainen. Se perustui Ruotsin mallin mukaiseen taajama-alueiden teiden yhteiseen hoitamiseen. Ruotsissa on mahdollista asemakaavalla osoittaa taajaman tiet yksityiseen hoitoon. Niiden hoidosta vastaa yleisimmin yhdistys (*vägförening, samfällighetsförening*). Haja-asutusalueiden yksityistienpidosta Ruotsissa huolehtivat meidän tiekuntiamme vastaavat organisaatiot (*vägsamfällighet, samfällighetsförening*).

Tässä selvityksessä tarkoitettu tiestökunta on tietyn maantieteellisesti rajatun alueen, esimerkiksi kylän tai maanteiden muodostaman verkon sisään jäävän alueen tiekuntien yhdistämisen myötä syntyvä kokonaisuus. Kuntaraja ei olisi ratkaisevaa tiestökunnan muodostamisessa.

Edellä tässä raportissa tienpitovastuuta koskevassa osassa on jo arvioitu tiestökunnan hyötyjä ja mahdollisuuksia tien hallinnollisen luokan muutoksen yhteydessä.



Periaatekuva tiestökunnan teistä. Sinisellä merkityt yksityistiet yhdistetään yhdeksi tiekunnaksi, tiestökunnaksi.

Tiekuntien vapaaehtoista yhteenliittymistä tulee edistää. Hyviä esimerkkejä tulee pitää esillä ja niistä tiedottaa. Edellä esitetyn mahdollisen arvonlisäveron palautusjärjestelmän kohdentaminen vain tietynsuuruisiin tiestökuntiin on syytä selvittää. Tiekuntien oma tahotila on tiestökuntien perustamisessa luonnollisesti paras lähtökohta.

Tiekuntien yhteenliittäminen jopa vastoin niiden tahtoa on nykyisenkin lain perusteella mahdollista, jos tienpidon tarkoituksenmukaisuuden katsotaan sitä edellyttävän. Tätä mahdollisuutta ei juurikaan ole käytetty.

Uudessa yksityistielaisissa viranomaisella tulee olla nykyistä suurempi harkintavalta tiekuntien yhdistämisessä. Tienpidon tarkoituksenmukaisuuden arviointiin tarvitaan nykyistä selvemmat kriteerit. Tiestökunnan perustamista tulee pitää lähtökohtana, jos se nähdään tarkoituksenmukaisimpana ratkaisuna. Yksittäisten tiekuntien säilyminen tiestökunnasta erillisenä on kuitenkin mahdollista olosuhteiden sitä edellyttäessä.

Tiestökunnan perustaminen tapahtuu alueellista yksityistietoimitusta vastaavassa maanmittaustoimituksessa, joka voi tulla vireille tiekunnan, kunnan tai Maanmittauslaitoksen omasta aloitteesta.

Tiestökunnan tieverkkoon voi kuulua laadultaan erilaisia teitä. Yhtenäisen kunnossapitokaluston käyttäminen ei kuitenkaan ole mahdollista täysin erityyppisillä teillä. Lähtökohdista tulee pitää ainakin pienten mökki- ja viljelysteiden sekä muiden vain muutaman kiinteistön tarvetta palvelevan pienten teiden pitämistä tiestökunnan ulkopuolella.

## 9.2 Tie kuntahallinto vai osakaskuntahallinto

Tässä selvitystyössä on arvioitu kahta yksityistienpidon hallintomuotoa. Nykyisen tiekuntahallinnon ohella kysymykseen tulee lähinnä yhteisaluelain mukainen osakaskuntahallinto. Edellä tässä raportissa on jo arvioitu tienpitoa laajemman kyläinfrastruktuurin hoitamista "monitoimiosakaskunnan" toimesta. Sekin tapahtuisi ilmeisimmin yhteisaluelain mukaisesti.

Katson, että tiestökunnan ja tiekunnan hallintoon sopii parhaiten edelleen yksityistielain mukainen tiekuntahallinto edelleen kehitettynä ja modernisoituna. Osakaskuntahallinnosta on syytä ottaa mallia mm. kokousten koollekutsumiseen, äänivallan määräytymiseen ja oikaisuvaatimusmenettelyyn liittyvissä asioissa. Laki voisi mahdollistaa tiekunnan säännöt, joissa tieosakkaat voisivat yhteisesti sopia hallintoon ja tienpitoon liittyvistä yksityiskohdista.

Siirtyminen osakaskuntahallintoon jäykistäisi hallintoa, toisi lisää viranomaistehtäviä ja -valvontaa mm. sääntöjen vahvistamiseen liittyen. Muutoksenhaku muuttuisi kannemennettelyksi. Osakaskuntahallinto on tuttu suurelle osalle tiekuntien tieosakkaita, mutta yhtäläillä suurelle osalle tieosakkaita kysymys olisi kokonaan uuden hallintomuodon omaksumisesta. Muutoksella ei ole nähtävissä sellaisia etuja, jotka puolustaisivat siirtymistä yhteisaluelain mukaiseen hallintoon.

Jos edellä esitetty "monitoimiosakaskunta" kehittyy maaseudun infrastruktuurin hoitajana, syntyy tilanteita, joissa tienpitoa hallinnoidaan sekä yksityistielain että yhteisaluelain mukaisesti. Tämä ei kuitenkaan ole ongelma. Yksityistielakiin tulee vain sisällyttää mahdollisuus muidenkin hallintomuotojen mahdollisuudesta. Jatkotyössä on tarkemmin selvitettävä myös tieosakkaiden muut järjestäytymismahdollisuudet, esimerkiksi osuuskuntatäi yhdistysmuoto.

Vastaavasti on tiekunnille mahdollistettava tienpidon lisäksi alueen muidenkin teknisten palvelujen hoitaminen. Tie kunta voisi hoitaa alueen vesihuoltoon, jätevesihuoltoon, jätehuoltoon ja tietoliikenteeseen liittyviä tehtäviä. Tie kunnista voisi tällöin kehittyä laajalaisempia "kyläkuntia". Jatkotyössä on tarkemmin arvioitava, mihin kaikkeen lainsäädäntöön tällaisella kehityksellä ja muutoksella olisi vaikutusta. On myös mietittävä, onko "kyläkunta" tai jokin muu uusi nimike otettava käyttöön kuvaamaan laajemman yhteisen infrastruktuurin hoitajaa.

## 9.3 Kohti kokonaispalvelua

Tienpidosta on tietyllä tavalla tullut samantyyppinen tekninen peruspalvelu kuin esimerkiksi sähköstä, jätehuollosta tai tietoliikenteestä. Suurelle osalle tieosakkaista yksityistie ja sen ylläpito on jo nykyään vuosimaksulla - vuosittaisella tiemaksulla - hoidettava palvelu. Osallistuminen tiekunnan hallintoon ja päätöksentekoon ei kiinnosta. Vain tien kunnolla ja päivittäisellä hoitotasolla suhteessa tiemaksun suuruuteen on merkitystä.

Tulevaisuudessa tilanteen voidaan arvioida kehittyvän edelleen samaan suuntaan. Asuminen maaseudulla "kaupungistuu", kiinnostuksen ja ajankäytön kohteet ovat muualla kuin yksityistiepidossa. Myös erilaisessa tuotantotoiminnassa mukana olevilla tieosakkaila on yhä vähemmän aikaa osallistua tienpitoon. Maatalouskäytöstä poistuneiden koneiden käyttö tienpidossa vähenee, mikä tehokkaan tienpidon kannalta ei ole pelkästään huono asia.

Muuttuva tilanne ja varsinkin tiestökuntien perustaminen ja kehittyminen avaa mahdollisuuksia uudentilaisille tiepalveluyrityksille. Tiestökunnat voivat ostaa tiepalveluyritykseltä koko tienpidon yhtenä kokonaispalveluna. Hoito- ja ylläpitotoista sovitaan kokonaispalvelusopimuksessa yksityiskohtaisesti.

Tiestökunnan hallinto voi tällaisessa kokonaispalvelussa olla minimissään. Tiestökunnan kokous pidetään vain tarvittaessa ja vähintään lain määräämällä tavalla, nykyään vähintään neljän vuoden välein. Tiestökunnan hoitokunta tai toimitsijamies on käytännössä tarpeeton. Tiestökunnan puolesta palvelun toteutumista ja kustannuksia voivat seurata toiminnantarkastajat. Mahdollista on myös, että laissa määritellään uudenlaiset toimitsijat tällaista tilannetta varten.

Tällainen uudentilainen kokonaispalvelu ja uudenlaiset tiepalveluyritykset edellyttävät ja samalla mahdollistavat modernin tekniikan ja sähköisen toiminnanohjauksen ja seurannan kehittämisen ja kehittymisen myös yksityistienpidossa. Esimerkkeinä tällaisesta voisivat olla erilaiset tienpitoon ja kokouksiin liittyvät pilvipalvelut sekä tienpitokaluston reaaliaikainen seuranta.

#### 9.4 Yksityisteiden hoidon ja ylläpidon muu kehittäminen

Yksityisteiden parantamisesta ja kunnossapidosta on viime aikoina julkaistu useampiakin ohjekirjoja (mm. Liikennevirasto, Suomen Tieyhdistys). Tiekunnille järjestetään monentilaisista tienpitoon liittyvää koulutusta (mm. Suomen Tieyhdistys, Suomen metsäkeskus). Aivan konkreettiselle tasolle ulottuva tekninen tietämys yksityistienpidosta vastaavien keskuudessa ei kuitenkaan ole tarvetta vastaavalla tasolla. Esitettyjen tiestökuntien ja kokonaispalvelun kehittyminen parantaa tilannetta, mutta vie aikaa.

Tutkimus- ja kokeilutietoa tarvitaan lisää mm. erilaisten kiviainesten käytöstä ja käyttäytymisestä tierakenteessa, uusiomateriaalien ja sivutuotteiden käytöstä, pölynsidonta- ja liukkaudentorjuntamenetelmistä, konekalustolta edellytettävistä vaatimuksista, sillankorjausmenetelmistä ja uusista siltatyypeistä, kelirikko- ja tulvavaurioihin varautumisesta ja vaurioiden korjaamisesta sekä kunnossapitotöiden oikeasta ajoituksesta. Myös kustannustietoutta tulee saada lisää.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja maa- ja metsätalousministeriö voisivat yhdessä järjestää yhteisrahoituksen tällaiseen useampivuotiseen tienpidon kehittämishankkeeseen. Sen toteuttajaosapuoliksi sopisivat Liikennevirasto, Suomen metsäkeskus ja Suomen Tieyhdistys.

## 10. Toimivalta-asiat

Tässä selvitystyössä on tarkasteltu myös joitakin yksityistielakiin liittyviä viranomaisten ja yksityisten toimivaltakysymyksiä. Osa ehdotuksista on laajoja ja huomattavasti perusteellisempaa arviointia vaativia, kuin mihin tässä työssä on ollut mahdollisuuksia.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa liikennepolitiikasta ja liikennejärjestelmästä myös yksityisteiden ja niiden valtionavustusten osalta. Ministeriö vastaa myös yksityistielain valmistelusta. Yksittäisissä, lähinnä kiinteistönmuodostamislakiin ja maanmittaustoimittuksiin liittyvissä kysymyksissä valmistelu- ja esittelyvastuu on ollut maa- ja metsätalousministeriöllä.

Maa- ja metsätalousministeriö vastaa mm. maa- ja metsätalouteen ja maanmittaukseen liittyvistä asioista Yksityistiet ja erityisesti metsätiet kuuluvat myös maa- ja metsätalousministeriön toimialaan. Metsäteiden rakentamiseen ja parantamiseen käytetään kestävä metsätalouden rahoituslain mukaista rahoitusta.

Maanmittauslaitos vastaa yksityistienpitoon liittyvistä kiinteistö- ja tiekohtaisista toimitustehtävistä. Maanmittauslaitos vastaa kiinteistötietojärjestelmän ja siihen liittyvän yksityistierekisterin ylläpidosta. Maanmittauslaitos ylläpitää myös yksityisteiden tieyksiköintiin liittyvää ohjeistusta.

Liikennevirasto ylläpitää tietoa yksityisteiden merkityksestä liikennejärjestelmässä ja yksityisteiden kunnon kehityksestä. Liikennevirasto linjaa valtionavustukset yksityisteille ja vastaa avustusjärjestelmän ohjeistuksesta. Liikennevirasto myös vastaa verkostotyyppisellä yhteistyöllä yksityistienpidon kehittämistä. Liikenneviraston yksityistieasioihin liittyviä valmistelu- ja koordinoitavia tehtäviä tehdään erikoistumistehtävänä Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa. Valtionavustuspäätösten valmistelu on keskitetty Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen.

Kunnat avustavat yksityisteiden tienpitoa ja järjestävät jossain määrin neuvonta- ja koulutuspalveluja yksityistiekunnille. Kunnassa tulee olla yksityistielain mukaisia toimitustehtäviä varten tielautakunta.

### 10.1 Yksityistieasioiden hallinnonalan vaihto

Tämän selvitystyön aikana on esille vahvasti noussut ajatus yksityistieasioiden ja yksityistielain siirtämisestä maa- ja metsätalousministeriön hallinnonalalle. Maaseutuasiat, maaseudun elinkeinoiniin liittyvät asiat, maaseututiet ja myös kiinteistönmuodostus ja toimitusasiat olisivat tällöin samalla hallinnonalalla.

Kiinteistönmuodostamislain ja yksityistielain läheinen yhteys osaltaan puolustaa muutosta. Edellä tässä raportissa on jo arvioitu yksityistielain kehittämismahdollisuuksia ns. kansalaislain suuntaan. Tällöin toimituksiin ja korvauksiin liittyvät viranomaisasiat voitaisiin siirtää kiinteistönmuodostamislakiin.

Tietynlaisena uhkakuvana muutoksessa on yksityisteiden merkityksen heikkeneminen liikennejärjestelmän osana. Yksityisteiden laaja, tässäkin raportissa kuvattu yleinen merkitys saattaisi hämärtyä, ne saatettaisiin entistä enemmän mieltää enimmäkseen maa- ja metsätalousteiksi.

Tarkempaa analyysia asiasta ei tässä työssä ole ollut mahdollista tehdä. Asiaa on jatko-työssä kuitenkin syytä selvittää.

Hallinnonalan vaihtamisesta huolimatta yksityistieavustukset voisivat säilyä maa- ja metsätalousministeriön toiminnallisessa ohjauksessa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenteen vastuualueen tehtävänä. Tehtävien tarkemman organisoinnin tai määrärahojen budjetoinnin miettiminen ei kuulu tähän selvitystyöhön.

## 10.2 Kuntien tielautakuntien lakkauttaminen

Kunnan tielautakunta on tieosakkaalle tai tiekunnalle ensimmäisen asteen muutoksenhakuviranomainen. Se mielletään läheiseksi ja edulliseksi. Kunnat eivät ole hinnoitelleet tielautakunnan toimituksia kustannusvastaavasti. Läheisyyteen liittyy myös haittapuolia. Tieosakkaiden välisiä erimielisyyksiä on ratkomassa poliittisesti valittuja henkilöitä, jotka useissa tapauksissa ovat osapuolille vieläpä tuttuja.

Myös kunnan rakennusvalvonta ja ympäristölautakunta ratkovat naapurien erimielisyyksiä. Näissä asioissa alueellistaminen etenee, kunnat perustavat seudullisia toimielimiä. Tielautakuntien osalta tällaista kehitystä ei ole näköpiirissä.

Muissa kuin muutoksenhakutoimituksissa, esimerkiksi tieoikeuden myöntämiseen tai lakkauttamiseen tai tien kunnan arviointiin liittyvissä toimituksissa tästä läheisyydestä ja paikallisten olosuhteiden tuntemuksesta on myös hyötyä.

Toimitustapauksia on yksittäisessä kunnassa niin vähän, että sen enempää asioiden valmistelijoiden kuin luottamushenkilöiden ei ole kaikissa kunnissa mahdollista ylläpitää hankalia tapauksia varten tarvittavaa tietämystä ja osaamista. Tämä näkyy tielautakuntien päätöksissä ja maa- ja metsätalouden päätöksissä jatkovalitusten jälkeen.

Ehdotan, että kuntien tielautakunnat lakkautetaan. Kaikki toimitustehtävät siirretään Maanmittauslaitokseen. Maanmittauslaitos toimii myös muutoksenhakuviranomaisena.

Kuntien tehtävien karsiminen on tällä hetkellä selvitystyön kohteena. Tielautakuntien lakkauttaminen on tältäkin kannalta perusteltua, vaikkakaan varsinaisista säästöistä ei asiassa voida puhua.

## 10.3 Maanmittauslaitoksen toimitusmenettelyjen kehittäminen

Nykyisen yksityistielain mukainen yksityistietoimitusmenettely on etenkin pienissä asioissa asianosaisten kannalta raskas ja kustannuksiltaan turhan kallis. Kynnys saattaa asioita toimituksessa ratkaistavaksi voi nousta. Olisi perusteltua kehittää toimitusmenettelyä kevyempään, kansliapäätösmenttelyn suuntaan.

Muutoksenhakutoimituksissa toimitusinsinööreille tulee ratkaistavaksi uudenlaisia, mm. tietekniikkaan liittyviä kysymyksiä. Mahdollisten asiantuntijoiden käyttäminen ja heille maksettavat palkkiot saattavat myös nostaa asianosaisten kustannuksia. Tieosakkaiden ja tiekuntien oikeusturvan kannalta on jatkokehitystyössä huolehdittava, etteivät toimituskustannukset kohoa liian korkeiksi. Osaltaan ongelmaa voidaan lievittää ottamalla käyttöön oikaisuvaatimusmenettely tiekunnan päätöksenteossa ja siihen liittyvässä muutoksenhaussa.



#### 10.4 Tiekuntien toimivallan täsmentäminen

Kiinteistörekisteri on tieoikeuksien osalta puutteellinen johtuen mm. siitä, että tiekunnat voivat nykyisen yksityistielain perusteella myöntää tieoikeuksia ennestään oleviin teihin. Nämä päätökset eivät kuitenkaan rekisteröidy kiinteistörekisteriin, vaan jäävät tiekuntien päätösarkiston varaan.

Ehdotan, että tiekunnilla säilytetään oikeus tieoikeuden myöntämiseen, mutta päätös on ilmoitettava rekisteröitäväksi kiinteistörekisteriin pysyvyyden saamiseksi. Ilmoituksen voi tehdä tiekunta tai tieoikeuden saanut kiinteistö. Sama koskee toisinpäin tieoikeuden lakauttamista tiekunnan päätöksellä. Maanmittauslaitos kehittää tarvittavan ilmoitusmenettelyn.

Muutoin tiekunnilla säilyy nykyisen yksityistielain mukainen laaja päätösvalta tienpitoa ja tiekuntaa koskevissa asioissa. Viranomaispäätöksiä ei tarvita lisää, mutta ympäristölainsäädäntö myös tiekunnan päätöksenteossa pitää ottaa huomioon edellä tarkemmin esitetyllä tavalla.

#### 10.5 Muut ehdotukset

Kiinteistörekisterijärjestelmän ja siitä annettavan tietopalvelun kannalta on ongelmallista, että yksityisteitä ja tieoikeuksia on syntynyt eri aikoina erilaisilla perusteilla eikä niistä aina ole tehty mitään rekisterimerkintöjä. Edellä on jo esitetty tiekuntien päätöksillä myönnettyjen tieoikeuksien rekisteröinnin kehittämistä.

Tämän päivän kiinteistötietojen tarvitsijat ja kiinteistöjen omistajat odottavat, että tiedot yksityisteistä ja niihin kohdistuvista tieoikeuksista olisi saatavissa sähköisesti suoraan rekisteristä.

Tavoitteena tulee olla, että yksityistiet ilmenevät yksiselitteisesti kiinteistörekisteristä niin, että tie ja tiealue voidaan esittää sijaintitietona sekä tiehen oikeutetut kiinteistöt, tieoikeuden rajoitukset ja tien hallinnointitiedot ominaisuustietoina.

Yksitystielakia uudistettaessa tulee miettiä keinoja tämän tavoitteen saavuttamiseksi kustannustehokkaalla tavalla.

## 11. Selvitystyössä kuultuja henkilöitä

Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus,  
Jukka Lehtinen, Jukka Lyytinen, Kai Paavola

Liikenne- ja viestintäministeriö,  
Piia Karjalainen, Janne Mänttari, Riitta Viren, Kaisa-Leena Välipirtti

Liikennevirasto,  
Jukka Karjalainen, Mervi Karhula, Mirja Noukka, Matti Ryynänen

Maa- ja metsätalousministeriö,  
Marja Hilska-Aaltonen, Niina Riissanen

Maanmittauslaitos,  
Markku Markkula, Maija-Liisa Niskala

Suomen metsäkeskus,  
Ari Eini

Vantaan maa- ja metsätalouden keskus,  
Sakari Haulos

Ympäristöministeriö,  
Markus Tarasti, Pekka Tuunanen

Metsäteollisuus ry,  
Anu Kruth, Outi Nietola, Jouni Väkevä

MTK ry,  
Leena Penttinen, Markku Tornberg

Koneyrittäjien liitto ry,  
Ville Järvinen, Matti Peltola

Suomen Kuntaliitto,  
Ulla Hurmeranta, Silja Siltala

Suomen Tieyhdistys ry,  
Elina Kasteenpohja, Jaakko Rahja

## 12. Aiheeseen liittyviä julkaisuja

Kestävän metsätalouden rahoituslainsäädännön kokonaisuudistustyöryhmä, MMM 2014

Kestävää kasvua biotaloudesta, Suomen biotalousstrategia, TEM ym. 2014

Liikenne ja viestintä 2018, Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminta- ja talous suunnitelma vuosille 2015-2018, LVM 2014

Maaseudun alueidenkäytön tulevaisuuskuvat, Tulevaisuuden tutkimuskeskus 2014

Maaseutubarometri 2014, Tutkimusraportti, Taloustutkimus 2014

Maaseutukatsaus 2014, TEM 2014

Mahdollisuuksien maaseutu – maaseutupoliittinen kokonaisohjelma 2014–2020, YTR 2014

Valtioneuvoston metsäpoliittinen selonteko 2050, MMM 2014

ALLI-kartasto, Suomen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvan pohjustus, YM ym. 2013

Liikenteen ympäristöstrategia 2013–2020, LVM 2013

Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä, Työryhmän loppuraportti, LVM 2013

Valtioneuvoston tulevaisuusselonteko: kestäväällä kasvulla hyvinvointia, VNK 2013

Yksityisteiden avustusjärjestelmän kehittäminen, julkaisematon esiselvitys, LVM 2013

Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä, Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle, LVM 2012

Väyläverkoston yhtenäinen luokittelu kunnossapidon suunnittelua varten, Liikennevirasto 2012

Kansallinen metsäohjelma KMO, MMM 2010

Maaseudun toimintaympäristön muutos ja liikkuminen, Tiehallinto 2007

Metsäteollisuutta tukevat liikenneinvestoinnit, VM 2010

Yksityistiearkkitehtuuri ja yksityisteiden tietoarkkitehtuuri, Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus 2010

Yksityistieasioiden kehittämisohjelma 2008-2011, julkaisematon loppuraportti, Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus 2011

Yleisten ja yksityisten teiden rajapinnan tarkastelu, Tiehallinto 2005

### 13. Yksityistielain yksityiskohtaiset tarkistamistarpeet, liite

Oheisessa luettelossa on selvitystyön aikana esille tulleista kommentteista jatkotyötä varten laadittu kooste tarkennusta vaativista nykyisen lain yksityiskohtaisista säännöksistä.

#### 1 luku

##### Yleisiä säännöksiä

2 §, yhteisalueen osakaskunnan asema, olisiko tieoikeus voitava myöntää osakaskunnalle

3 §, kunnan velvollisuuksien tarkempi määrittely, ks. ehdotukset edellä

4 §, jokamiehenoikeuksien tarkempi määrittely, ks. ehdotukset edellä

5 §, pitäisikö laissa olla tarkempi teiden luokittelu, ks. luokittelua koskevat ehdotukset edellä; viittaus vesilakiin ajantasaistettava ja tarvittaessa avattava käytännönläheisemmin

6 §, pitäisikö käyttää käsitteitä rakentaminen, parantaminen, ylläpito ja hoito

7 §, riittävätkö viittaukset ympäristölainsäädäntöön; kohtuulliset kustannukset syytä määritellä käytännönläheisemmin, onko esim. asfaltointi kohtuullista

#### 2 luku

Tieoikeus sekä muut tienpitoa ja tien käyttöä varten tarvittavat oikeudet

8 §, onko perustamisedellytysten arviointia ylipäänsä syytä tarkentaa; mitä tarkoittaa kiinteistön tarkoituksenmukainen käyttö, miten otetaan huomioon tieosakkaan uudet tienkäyttötarpeet, esimerkiksi raviharjoittelu metsätiellä

10 §, mitä kaikkea nykyään tarkoitetaan elinkeinonharjoittajalla

16 §, hiljainen suostumus tiealueen leviämiseen, onko määriteltävissä tarkemmin

17 §, pitäisikö olla oikeus poistaa myös tienpitoa haittaavat puut ja muut esteet; oikeus lumen auraamiseen tai linkoamiseen tiealueen ulkopuolelle olisi selvästi mainittava

18 §, olisiko yhdistettävä muihin liikenteen ohjauslaitteisiin; tarvitaanko selkeä viittaus tieliikennelakiin ja liikenteen ohjauslaitteen asettamiseen

19 §, onko enemmänkin kunnan rakennusjärjestysasia, voidaanko poistaa yksityistielaita

21 §, sopimuksen sitovuus, olisiko tarkennettava

#### 3 luku

##### Tienpitovelvollisuus

22 §, voisiko toinen tiekunta olla tieosakkaana; säännölliset läpiajajat, onko kysymys heidän kiinteistönsä kuljetuksista ja siten tieosakkuudesta; säilyykö tienkäytöstä luopujalla kuitenkin tieoikeus

23 §, pitäisikö Maanmittauslaitoksen ohjeessa olevat kertoimet sisällyttää lakiin tai asetukseen, onko ohje pelkkä ohje, jonka antamiseen ei tarvita valtuutta; pitäisikö tieyksiöiden sijaan puhua tonnikilometreistä; voidaanko tieosakkaan ylimääräisestä tienkäytöstä periä käyttömaksu heti vai vasta kun se on vahvistettu maksuunpanoluettelossa

25 §, pitäisikö aina olla tiemaksu, ks. asiaa koskeva ehdotus edellä

26 §, muu peruste viittaa muuhun lakiin (esimerkiksi lunastuslaki), pitäisikö selventää

30 §, kokonaan vanhentunut säännös

31 §, jos on käyttänyt tietä tieyksikköjen tai käyttömaksujen mukaan, ei ole velvollinen korvaamaan, tien on toisin sanoen kestettävä tieosakkaiden liikenne, olisiko syytä selventää

32 §, tienjako, voidaanko kokonaan poistaa laista

4 luku  
Korvaukset

37 §, kolmen kuukauden määräaika, viittaus 90 §:ään epäselvä

5 luku  
Tietoimitus

38b §, haitan ei tarvitse olla merkittävä, pitäisikö olla

51a §, yksityistierekisteriotteet palautteen mukaan kalliita, pitäisikö kehittää YTJ:n suuntaan

6 luku  
Tielautakunnalle kuuluvat tehtävät

52 §, kalastuslain uudistus huomioitava, ks. ehdotukset tielautakunnasta edellä

7 luku  
Tiekunta ja sen toimielimet

60 §, tilintarkastajien sijaan tilityksen tarkastajat tai toiminnantarkastajat

62 §, tiekunnan juridista asemaa pidetään epäselvänä, on syytä tarkentaa

64 §, tieosakkaat voivat päättää muistakin kuin tienpitoa koskevista asioista, ks. tiekunnan toiminnan laajentamista koskevat ehdotukset edellä

65 §, kesäkuu ei ole enää perusteltu ajankohta; sähköiset kokouskutsumenettelyt hyväksyttävä

66 §, pitäisikö puheenjohtaja valita mies ja ääni -periaatteella; pitäisikö yhteisomistuksessa olevan kiinteistön äänet voida jakaa omistajien kesken; asiamiehen käyttäminen selvennettävä; riittääkö pelkkä pöytäkirjan nähtävilläpito vai pitäisikö lähettää tieosakkaille tai olla sähköisesti saatavilla

67 §, maksuunpanoluettelo, tieosakkaan määrittelyä tarkennettava; sähköinen laskutus mahdollistettava; pitäisikö määritellä elintärkeät kuljetukset, joita ei voida kieltää; kieltojen ja rajoitusten perustelut esitettävä

68 §, nähtävilläpito on oltava mahdollista kokouskutsun yhteydessä ja/tai sähköisessä muodossa

69 §, mitä kaikkea kuuluu tienpidon tarkoituksenmukaisuuteen, ks. arviointia koskevat ehdotukset edellä

#### 9 luku

Tienpidosta johtuva vastuuvollisuus

73 §, lainanmaksu lainanottohetkellä voimassa olevien tieyksikköjen perusteella aiheuttaa käytännön hankaluuksia, olisiko lievennettävissä

76 §, takaisinmaksuaika, onko muusta lainsäädännöstä johtuvia muutostarpeita

#### 10 luku

Tien muu käyttäminen ja muun alueen käyttö tilapäisesti tienä

80 §, vaatii perusteellisen läpikäymisen ja uudistamisen

81 §, edellyttää pikaista päätöstä, toimitusmenettely ei riitä

#### 12 luku

Täytäntöönpano ja pakkotoimenpiteet

88 §, ulosottovirastojen käytännöt monimutkaisempia kuin säännös

89 §, liittyy tienjakoon, lienee turha

89a §, hyvä uudistus, täytäntöönpanosäännökset eivät kuitenkaan vielä ole riittäviä, ks. ehdotukset edellä

#### 13 luku

Tienpidon valtion- ja kunnanavustus

93 §, ranta-asemakaava puuttuu, pitäisikö olla; avustusehtojen osalta muutoin ks. ehdotukset edellä

93 a §, pitäisikö lossien hallintokulujen olla valtionavustukseen oikeuttavia, ks. lossiavustuksiin liittyvät ehdotukset edellä

93b §, ranta-asemakaavan asema, ks. ehdotukset kunnossapidon avustussäännösten poistamisesta edellä

96 §, on syytä selventää, milloin liikenteestä kuitenkin voidaan periä käyttömaksu

97a §, vanhentunut säännös, mutta on edelleen tarpeen esimerkiksi siinä muodossa, että valtionavustusta saanut tie on kymmenen vuoden ajan pyydettyä velvollinen antamaan tietoja avustusviranomaiselle

#### 14 luku

Erinäisiä säännöksiä

99 §, on syytä selventää, Verohallintokaan ei aina tunne tätä säännöstä

100 §, mitä tarkoittaa kieltotaulu, pitääkö olla virallinen liikenteenohjauslaite

104a §, miksi soveltuvin osin

109 §, valtioneuvoston asetus yksityisistä teistä on luonnollisesti myös uusittava.