

## LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 1.6.2001 tielaki –työryhmän. Toimeksiannon mukaan työryhmän tehtävänä oli saattaa ajan tasalle yleisiä tietä koskeva lainsäädäntö ja samalla pohtia eri liikenneväyliä koskevan yleisen väylälain toteuttamismahdollisuutta,

Työryhmän puheenjohtajaksi nimettiin hallitusneuvos Kaisa Leena Välipirtti ja varapuheenjohtajaksi yli-insinööri Mikko Ojajärvi, molemmat liikenne- ja viestintäministeriöstä sekä jäseniksi lainsäädäntöneuvos Marja Ekroos oikeusministeriöstä, ylitarkastaja (1.10. 2001 alkaen lainsäädäntöneuvos) Minna-Liisa Rinne sisäasiainministeriöstä, vanhempi hallitussihteeri Elma Solonen maa- ja metsätalousministeriöstä, yhdyskuntatekniikan päällikkö Jussi Kauppi Suomen Kuntaliitosta, budjettineuvos Esko Tainio valtiovarainministeriöstä, hallitusneuvos Auvo Haapanala ympäristöministeriöstä, johtaja Aulis Nironen Tiehallinnosta ja sihteeriksi ylitarkastaja Seppo Kaasinen Tiehallinnosta. Tieinsinööri Matti K. Hämäläinen Tiehallinnosta on osallistunut työryhmän työhön asiantuntijana. Lisäksi työryhmän työtä ovat avustaneet maanmittauslaitoksen ja Ratahallintokeskuksen edustajat asiantuntemusalansa asioissa.

Työryhmä on kokoontunut 34 kertaa ja tehnyt tutustumiskäynnin Hämeen tiepiiriin tutustuen samalla Tampereen alueen liikennehankkeisiin. Liikenne- ja viestintäministeriö on järjestänyt lakiehdotuksen ensimmäisen luonnoksen valmistuttua syyskesällä 2002 kuulemistilaisuuden, jossa oli läsnä viranomaistahojen lisäksi järjestöjen edustajia. Lisäksi työryhmän työtä on esitelty useissa liikennealan tilaisuuksissa, joissa saatu suora palaute samoin kuin työryhmälle kirjallisesti osoitettu palaute on mahdollisuuksien mukaan otettu huomioon työn aikana.

Työryhmä on todennut, että eri liikenneväyliä koskevan yleisen väylälain säätämislle ei ole edellytyksiä väylien erilaisuuden ja normiston laajuuden vuoksi. Työryhmä on laatinut ehdotuksen uudeksi maantielaiksi, jolla korvattaisiin vuodelta 1954 olevat laki yleisistä teistä, laki yleisistä teistä annetun lain voimaannpanosta ja laki oikeudesta entiseen tiealueeseen. Eräitä asetuksen tasolla nykyisin olevia säännöksiä siirrettäisiin lain tasolle ja päinvastoin.

Erillisessä liikenne- ja viestintäministeriön asettamassa työryhmässä selvitetään valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisia väyliä. Jos valtakunnallisia väyliä koskevan työn yhteydessä osoittautuu tarpeelliseksi ottaa käyttöön erillinen runkotieiden tieluokka, niin työryhmä on valmis täydentämään omaa esitystään siltä osin. Lisäksi työryhmä ehdottaa, että työssä nyt edustettuina olleet tahot yhdessä viimeistelisivät hallituksen esityksen sen jälkeen kun mietinnöstä on saatu lausunnot.

Työryhmä jättää hallituksen esityksen muotoon laaditun yksimielisen mietintönsä liikenne- ja viestintäministeriölle

Helsingissä tammikuun 31. päivänä 2003

  
Kaisa Leena Välipirtti

  
Mikko Ojajärvi

  
Marja Ekroos

  
Elma Solonen

  
Minna-Liisa Rinne

  
Jussi Kauppi

  
Auvo Haapanala

  
Esko Tainio

  
Aulis Nironen

  
Scppo Kaasinen.

# Ehdotus maantielaksi

## Tielakityöryhmän mietintö

### Sisällys

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
YLEISPERUSTELUT	2
1. Johdanto	2
2. Nykytila	2
2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö	
2.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö	8
2.3. Nykytilan arviointi	10
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	16
3.1. Tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi	16
3.2. Keskeiset ehdotukset	16
4. Esityksen vaikutukset	25
4.1. Taloudelliset vaikutukset	25
4.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset	26
4.3. Ympäristövaikutukset	26
4.4. Vaikutukset eri kansalaisryhmien asemaan	26
4.5. Vaikutukset liikenneturvallisuuteen	27
5. Asian valmistelu	27
5.1. Valmisteluvaiheet	27
5.2. Lausunnot	27
6. Muita esityksen vaikuttavia seikkoja	27
6.1. Toteutettuja lainsäädäntöuudistuksia	27
6.2. Vireillä olevia lainsäädäntöhankkeita	28
6.3. Kansainvälisten sopimusten ja velvoitteiden vaikutus	29
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	29
1. Lakiehdotusten perustelut	29
1.1. Maantielaki	29
1.2. Maankäyttö- ja rakennuslaki	70
2. Tarkemmat säännökset ja määräykset	70
3. Voimaantulo	70
4. Säättämisyjärjestys	71
1. MAANTIELAKI	75
2. LAKI MAANKÄYTTÖ- JA RAKENNUSLAIN MUUTTAMISESTA	101
Liite	103

## ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi yleisiä teitä koskeva laki, joka nimi olisi maantielaki. Se korvaisi vuodelta 1954 olevat lain yleisistä teistä sekä oikeudesta entiseen tiealueeseen annetun lain. Samassa yhteydessä tehtäisiin vähäisiä muutoksia maankäyttö- ja rakennuslakiin.

Yleisistä teistä annettu laki uudistettaisiin vastaamaan nykyisiä olosuhteita. Yleiset tiet tulisivat olemaan maanteitä, joista valtio vastaisi aina tienpitäjänä. Tienpitoviranomaisena toimisi Tiehallinto. Maanteiden käyttö olisi edelleen maksutonta. Maantiet jaettaisiin liikenteellisen merkityksensä perusteella valtateihin, kantateihin, seututeihin ja yhdysteihin. Maantiet osana liikennejärjestelmää tarjoaisivat liikkumis- ja kuljetustarpeiden vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävästä kehitystä edistäviä kulkuyhteyksiä koko maassa. Maantieverkon ulottuvuuteen ei esitetä muutoksia.

Maantien parantamisen ja uuden maantien tekemisen edellytyksiä täsmennettäisiin. Maantien rakentamisessa olisi otettava erityisesti huomion liikenneturvallisuus, tien liikenteellinen ja tekninen toimivuus sekä ympäristönäkökohdat. Tiensuunnittelun ja kaavoituksen suhdetta ehdotetaan täsmennettäväksi. Tiensuunnittelun avoimuutta ja vuorovaikutteisuutta kehitetään ja muutoksenhaun oikeutettujen piiriä laajennettaisiin.

Maantiet olisi pidettävä yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Kunnossapidon määräytymisessä otettaisiin huomioon liikenteen määrä ja laatu, tien liikenteellinen merkitys sekä säätila, ajankohda ja muut olosuhteet. Maanteiden suoja- ja näkemäalue säännöksiä täsmennettäisiin sekä tienvarsimainonnasta annettaisiin uusia säännöksiä. Alueellisille ympäristökeskuksille kuuluvat lupaviranomaisen tehtävät siirrettäisiin Tiehallinnolle.

Tienpitäjälle tulisi nykyisen tieoikeuden sijaan tiealueisiin omistusoikeus. Tietyissä tapauksissa kuten tien sijaitessa tunnelissa voitaisiin maantietä varten perustaa tieoikeus. Lisäksi lain voimaantullessa olemassaoleviin tiealueisiin ja tiehen välittömästi liittyviin liitännäisalueisiin syntyisi tienpitäjälle omistusoikeus. Asemakaava-alueilla tieoikeussäännökset olisivat nykyisen lain mukaisia.

Maantien lakatessa jatkuisi Tiehallinnon kunnossapitovelvollisuus tietyn ylimenokauden ajan, jos tietä käytettäisiin yksityisenä tienä.

Maantietoimitusta, joksi yleistietoimitusta nimitettäisiin, kehitettäisiin uudistamalla tilusjärjestelysäännöksiä. Korvausten saamisen nopeuttamiseksi voitaisiin lunastus jakaa kahdeksi maantietoimitukseksi, jos se ratkaistavien asioiden määrän tai laadun vuoksi olisi tarkoituksenmukaista.

Maantielaki ja siihen liittyvät lainmuutokset on tarkoitettu tulemaan voimaan noin kuuden kuukauden kuluttua siitä, kun ne on hyväksytty ja vahvistettu.

## YLEISPERUSTELUT

### 1. Johdanto

Tieliikenne muodostaa pääosan Suomen liikennejärjestelmästä. Sen osuus henkilöliikenteestä on 93% ja tavaraliikenteestä 68 %. Noin 65 % tieliikenteestä kohdistuu yleisten teiden verkolle ja muu osa kaduille ja yksityisille teille. Henkilöliikenteestä on tilastoitu autolla tapahtuva liikenne, minkä lisäksi kevyen liikenteen kuten pyöräilyn ja jalankulun merkitys on suuri katuverkolla sekä taajamissa ja niiden välittömässä läheisyydessä olevilla yleisillä teillä.

Yleisten teiden pituus on 78 059 km, joista valtateitä 8 574 km, kantateitä 4 688 km, muita maanteitä 28 447 km ja paikallisteitä 36 350 km. Päälystettyjä teitä on 53 301 km. Jokaista suomalaista kohden on keskimäärin 15 metriä yleistä tietä. Tieomaisuuden arvo on noin 15 miljardia euroa.

Vuoden 2000 loppuun saakka yleisistä teistä vastaavana viranomaisena ja tienpito-organisaationa toimi sama viranomainen, tielaitos. Vuoden 2001 alusta lukien tienpitoviranomainen erotettiin Tiehallinnoksi samalla kun tienpidon operatiivisia tehtäviä hoitamaan perustettiin Tieliikelaitos. Tiehallinto hankkii kilpailuttamalla tienpidon tuotteet ja palvelut Tieliikelaitokselta ja muilta toimittajilta.

Eduskunta ohjaa tienpitoa vuosittain talousarviopäätöksillä. Tienpitoa koskevia toiminta- ja taloussuunnitelmalinjauksia tarkistetaan vuosittain. Tienpidon linjaukset 2015 on tienpidon pitkän aikavälin strateginen suunnitelma. Sen keskeisimpiä tavoitteita on koko liikennejärjestelmän kannalta tarkoituksenmukainen, taloudellinen ja tehokas tienpito. Liikenneturvallisuuden ja ympäristövaikutusten painoarvo on suuri. Tienpidon painopiste on teiden päivittäisen liikennekelpoisuuden turvaamisessa. Koko liikenteen pitkän aikavälin suunnittelun perusteet on esitetty liikenne- ja viestintäministeriön asiakirjassa "Kohti älykästä ja kestävää liikennettä 2025".

Säädöstasoisten normien lisäksi tienpitoon liittyvää ohjeistusta on annettu sekä liikenneministeriön että tienpitoviranomaisen päätöksillä ja ohjeilla.

Tienpidon määrärahat ovat vuosittain noin 750 miljoonaa euroa, josta perustienpitoon käytetään noin 500 miljoonaa euroa ja kehittämisinvestointeihin noin 150 miljoonaa euroa. Tielain mukaisten korvausten maksamiseen käytetään vuosittain noin 25 miljoonaa euroa.

### 2. Nykytila

#### 2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Tieliikenneväyliä koskevan lainsäädännön kehityksestä

Yleiset tiet

Vanhastaan velvollisuus tehdä ja pitää kunnossa teitä ja siltoja on kuulunut maan omistajille julkisoikeudellisena velvollisuutena. Tienpitovelvollisten piiriä laajennettiin tammikuun 15 päivänä 1883 annetulla asetuksella teitten ja siltain tekemisestä ja kunnossapitamisestä maalla, jolloin teollisuuslaitokset ja vailla manttaalia olevat tilat velvoitettiin osallistumaan yleisten teiden pitoon. Yleisiä teitä olivat maantiet ja kylätiet. Valtiovalta osallistui tienpidon kustannuksiin lähinnä hätäaputöiden muodossa.

Liikenneolojen kehittymisen myötä tuli välttämättömäksi järjestellä tienpitorasitusta uudelleen. Lokakuun 11 päivänä 1918 annetulla lailla teiden tekemisestä ja kunnossapidosta maalla (147/1918) valtio otti vastatakseen maanteiden tekemisestä ja kunnossapidosta. Paikallisteiden pidosta vastasivat ne, jotka paikallisteitä tarvitsivat. Maanteinä kunnossapidettäviksi otettiin kaikkiaan 23 821 kilometriä teitä. Vaikka valtio otti vastatakseen maanteiden kustannuksista, kuului maanteiden varsinainen pito kuntien tielautakunnille. Tienpitotyöt tuli antaa yksityisille urakalla suoritettaviksi.

Autoliikenteen määrän ja ajoneuvojen painon lisääntyessä nopeasti osoittautui vuoden 1918 lain järjestelmä tehottomaksi. Erityisesti maanteiden kunnossapidosta huolehtiminen pienurakoitsijoiden toimesta ei osoittautunut tarkoituksenmukaiseksi. Urakoitsijoilla ei ollut tarvittavaa ammattitaitoa eikä tiekoneita, eivätkä kuntien tielautakunnat olleet aina sopivia tehtäviinsä.

Yleisten teiden pito järjestettiin uudelleen toukokuun 3 päivänä 1927 annetulla tielalla (165/1927). Yleiset tiet jaettiin valtion pitämiin maanteihin, kuntien pitämiin kunnanteihin ja tieosakkaiden pitämiin kyläteihin. Maanteiden kunnossapidosta huolehtiminen siirrettiin kuntien tielautakunnilta lääninhallituksille ja niiden alaisille nimismiehille. Vain osa maanteistä eli lähinnä taajamien läheisyydessä sijainneet maantiet määrättiin tienpidon erityisviranomaisen, tie- ja vesirakennushallituksen kunnossapidettäväksi. Lääninhallitusten vastuulla olevilla maanteillä jatkettiin urakkajärjestelmää. Kunnan- ja kyläteiden pitoon oli mahdollista saada valtionapua. Tielaki ei koskenut kaupunkien alueella olevia teitä. Lain perusteella tuli maanteiden kunnossapito kuulumaan toisten teiden osalta tie- ja vesirakennushallitukselle ja toisten osalta lääninhallituksille. Kah-tiajaosta aiheutui hajanaisuutta työn järjestelyssä ja johtamisessa sekä erityisesti kaluston ja koneiden käyttämisessä. Tämän vuoksi lääninhallitusten hoidossa olevien maanteiden kunnossapito siirrettiin vuodesta 1948 alkaen tie- ja vesirakennushallitukselle. Maanteiden pituus oli vuonna 1950 noin 31 900 kilometriä.

Ajoneuvoliikenteen nopea lisääntyminen aiheutti tarpeen arvioida uudelleen tierasituksen jakoa. Yleisten teiden pito katsottiin valtiolle kuuluvaksi tehtäväksi. Vuoden 1958 alusta voimaantulleen yleisistä teistä annetun lain (243/1954, jäljempänä tielaki) mukaan yleisten teiden kustannuksista vastasi valtio maanteiden osalta. Vuonna 1960 maanteiden pituus oli 37 466 kilometriä. Kunnan- ja kyläteistä pääosa, noin 26 000 kilometriä siirtyi paikallisteinä valtion eli tie- ja vesirakennuslaitoksen kunnossapidettäväksi. Paikallisteiden tekemisen ja kunnossapidon kustannukset jaettiin kunnan ja valtion kesken, mutta valtio on paikallisteidenkin osalta tienpitäjä. Kuntien velvollisuus osallistua paikallisteiden kustannuksiin poistettiin lailla yleisistä teistä annetun lain muuttamisesta (1196/1994). Tämän jälkeen valtio on vastannut yksin yleisten teiden pidosta. Pakkolunastuslain (27/1898) mukainen menettely tiealueiden hankinnassa korvattiin tietoimitusmenettelyllä ja alueiden omaksi lunastamisen sijaan tuli tieoikeus.

Nykyistä tielakia on muutettu 20 kertaa. Tärkeimmät muutokset tienpitokustannuksien lisäksi on tehty lailla yleistä teistä annetun lain muuttamisesta (342/1998), jolloin tiensuunnittelua sekä alueiden hankkimista ja korvauksia koskevat säännökset uudistettiin.

Nykyisessä laissa tienpitäjästä käytetään lukuisia termejä sen mukaan, millainen tienpitoorganisaatio on kullakin muutoshetkellä ollut voimassa. Laissa on 118 pykälää, joista 11 pykälää sisältävä lain viimeinen luku koski pelkästään voimaantuloa. Eri aikoina on kumottu yhteensä kolmisenkymmentä pykälää, ja kumotuista kohdista osa on koskenut kokonaisia lukuja.

Nykyisen tielain säätämisen yhteydessä annettiin erillinen laki yleisistä teistä annetun lain voimaantulosta (244/1954). Voimaantulolaki on 1960-luvun jälkeen tarvinnut soveltaa. Samanlaisesti säädettiin perustuslainsäätämisyjärjestyksessä laki oikeudesta entiseen tiealueeseen (245/1954). Samoin perustuslainsäätämisyjärjestyksessä annettiin laki vastikemaan luovuttamisesta yleistä tietä varten toimitettavan tilusjärjestelyn yhteydessä (246/1954), joka sittemmin tielain tilus-

järjestelysäännöksiä uudistettaessa muutettiin lailla (45/1971). Kysymyksessä on valtuuslaki, jolla on oikeutettu tavallisessa lainsäädäntöjärjestyksessä annettavalla lailla antamaan säännöksiä tilusten siirtämisestä vastikemaana kiinteistöstä toiseen yleistä tietä varten toimitettavan tilusjärjestelyn yhteydessä. Valtuuslaki teki mahdolliseksi tielain säätämisen normaalissa lainsäätämisyjärjestyksessä. Samanaikaisesti lakien kanssa tuli voimaan myös asetus yleisistä teistä (482/1957). Asetusta on muutettu yhdeksän kertaa. Asetuksessa on 71 pykälää, joista 13 on kumottu. Osa asetuksen säännöksistä koskee asioita, joista perustuslain mukaan kuuluu nykyään säätää lailla. Tielain nojalla on annettu maaliskuun 4 päivänä 1988 liikenneministeriön päätös yleisillä teillä olevien lauttojen varusteista ja niiden liikenteen valvomisesta (221/1988) sekä tammikuun 24 päivänä 2002 liikenne- ja viestintäministeriön ohje yleisten teiden näkemäalueista. Käytännössä nykyisin sovelletaan vain osaa yleisistä teistä annetun lain ja asetuksen säännöksistä.

### Kadut ja kaupungin muut liikenneväylät

Katu on alunperin ollut kaupungin asemakaava-alueen liikenneväylä, jonka tekemisestä ja kunnossapidosta ovat vastanneet tontin omistajat. Sittenkin kadun rakentaminen on tullut kaupungin velvollisuudeksi ja kunnossapito on jaettu tontin omistajan ja kaupungin kesken siten kuin kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetussa laissa (669/1978) tarkemmin säädetään. Rakennuskaavatie on ollut katuun rinnastettava liikenneväylä rakennuskaava-alueella. Kun maankäyttö- ja rakennuslailla (132/1999) on siirrytty yhteen yksityiskohtaiseen kaavamuotoon, asemakaavaan, ovat rakennuskaavatiet muuttuneet kaduiksi.

Vanhastaan on asemakaava-alueiden ulkopuolella kaupungin alueella voinut olla teitä, jotka ovat olleet luonteeltaan yleisiä välittäen pitkämatkaista liikennettä kaupungin asemakaava-alueelle tai kaupungin läpi. Tällaisten niin sanottujen maanteiden jatkojen kunnossapitämisestä vastasi kaupunki nykyisen tielain voimaantuloon saakka, jolloin ne otettiin yleisiksi teiksi. Heinäkuun 1 päivänä 1959 voimaan tullut rakennuslaki (370/1958) teki mahdolliseksi yleisen tien asemakaava-alueella. Rakennuslain 36 §:n mukaan voitiin asemakaavassa määrätä alueita yleisen tien välittömänä jatkeena olevia, kauttakulku- tai sisääntuloliikenteeseen tarkoitettuja teitä varten. Rakennuskaava-alueiden osalta luonnehdinta oli asemakaava-alueella yleisluoteisempi. Maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentissa on määritelty yleisten teiden liikennealue asemakaava-alueella. Säännöksen mukaan yleisten teiden liikennealueita voidaan osoittaa valta-, kanta- ja seututeitä sekä niitä yhdistäviä ja niiden jatkeena olevia teitä varten, jotka palvelevat pääasiallisesti muuta kuin paikallista liikennettä.

Katuja on muutettu yleisiksi teiksi ja yleisiä teitä kaduiksi yksittäistapauksittain.

### Yksityiset tiet

Yksityiset tiet muodostavat kilometreissä mitattuna suurimman tieliikenneväylien ryhmän. Niiden tekemisestä ja kunnossapidosta vastaavat ne, jotka tietä käyttävät. Ennen yleisten teiden tienpidon valtiollistamista eivät yleiset ja yksityiset tiet eronneet tässä suhteessa toisistaan, kun tienpito oli kytketty maanomistukseen. Vuoden 1883 asetuksessa teitten ja siltain tekemisestä ja kunnossapitämisestä maalla tiet jaettiin yleisiin teihin sekä yksityisten omaa tarvetta varten rakentamiin ja kunnossapitämiin tilusteihin. Asetuksessa ei ollut mitään määräyksiä tilusteiden kunnossapidosta tai rakentamisesta. Ensimmäinen yksityisiä teitä koskeva laki, tilustielaki (167/1927) annettiin samassa yhteydessä kuin vuoden 1927 tielaki. Tilustiet olivat sellaisia maalla olevia yksityisiä tietä, joista yhdelle tai useammalle kiinteistölle oli pysyvää hyötyä kotiajotienä tai muuhun kiinteistön asianmukaista käyttämisestä johtuvaan tarkoitukseen. Tilustielain mukaan kiinteistöjen omistajat ja haltijat olivat velvolliset tilustien tekemiseen ja kunnossapitoon. Tienpidosta huolehdittiin tienjaon perusteella eli kukin kiinteistö oli vastuussa määrätyn tienosan tienpidosta.

Lisäksi kulkuoikeuksien perustamisesta on ollut säännöksiä kiinteistöjen muodostamista koskevassa lainsäädännössä ja laissa eräistä naapuruussuhteista (26/1920).

Yleisiä ja yksityisiä teitä koskeva lainsäädäntö on myöhemminkin muuttunut samanaikaisesti. Vaikka nykyisen tielain tullessa voimaan suurin osa kunnanteistä ja kyläteistä otettiin paikallisteiksi, oli vaarana, että merkittävä osa entisiä yleisiä teitä jäisi yksityisteiksi tilustielain vanhentuneiden säännösten varaan. Myös sodanjälkeisessä asutustoiminnassa perustettiin paljon yksityisiä teitä, joista vain pieni osa otettiin paikallisteiksi. Yksityisten teiden tienpito järjestettiin vuoden 1963 alussa voimaan tulleella yksityisistä teistä annetulla lailla (358/1962), joka monelta osin muutettuna on yhä voimassa. Tämän lain mukaan tieosakkaat vastaavat tienpidosta yhteisesti tiestä saamansa hyödyn mukaisessa suhteessa. Tienpitokustannusten tasaamiseksi on yksityisten teiden pitoon myönnetty valtion avustusta. Samoin kunnat ovat voineet avustaa alueellaan olevia yksityisiä teitä.

Vuosittain otetaan joitakin yksityisiä teitä yleisiksi ja lakkautetaan joitakin yleisiä teitä tai niiden osia, jolloin ne muuttuvat yleensä yksityisiksi teiksi. Vuonna 2001 otettiin yleiseksi tieksi seitsemän yksityistä tietä yhteispituudeltaan 64 km ja lakkautettiin viisi yleistä tietä tai sen osaa yhteensä kolmen kilometrin pituudelta.

## Nykytila

### Yleiset tiet

Tielain mukaan yleisiä teitä ovat maantiet ja paikallistiet. Maantie voidaan rakentaa, jos tien harkitaan olevan tarpeen kauttakulkevaa kaukoliikennettä taikka sellaista muuta yleistä liikennettä varten, jolla ei ole pääasiallisesti vain paikallinen merkitys, tai jos tietä on pidettävä muun yleisen tarpeen vaatimana. Uusi paikallistie voidaan rakentaa, jos tie pääasiallisesti on tarpeen kunnan sisäistä tai muuta sellaista yleistä liikennettä varten, jolla ei ole pääasiallisesti vain paikallinen merkitys. Tie voi olla myös vain tietynlaista liikennettä varten tarkoitettu ajotie tai polku taikka tie, jota käytetään ainoastaan talven aikana.

Tiehen kuuluvat ajorata ja muut liikenneradat sekä niiden säilymistä ja käyttämistä varten pysyvästi tarvittavat alueet, rakenteet ja laitteet. Teihin kuuluviksi luetaan niiden liitännäisalueina pysyvästi tarvittavat alueet kuten tienpitoaineen ottopaikat, tienpitoa varten tarpeelliset erityiset rakennus- ja varastoalueet, yleiset pysäköimis- ja kuormausalueet sekä levähdysalueet. Yleinen tie tai liitännäisalue voidaan lakkauttaa, jollei tietä tai liitännäisaluetta uuden tien rakentamisen johdosta tai muusta syystä enää pidetä yleisen edun kannalta tarpeellisena.

### Tienpitovastuu

Tielain mukaan tie on pidettävä liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Yleinen tie on talvella pidettävä moottoriajoneuvoliikenteen tarvetta vastaavasti lumi- ja jääesteistä vapaana, jollei tienpitoviranomainen liikenteen vähäisyyden vuoksi tai muusta erityisestä syystä määrää, että tie pidetään kunnossa ainoastaan hevosajoneuvoilla tapahtuvaa liikennettä varten tai ettei toimenpiteitä mainittujen esteiden poistamiseksi lainkaan suoriteta. Tienpitovastuu kuten muukin vahingonkorvausvastuu perustuu tuottamukseen. Vastuun syntyminen edellyttää, että tienpidossa on syyllistytty virheeseen tai laiminlyöntiin. Tienpitoviranomaisen tulee pystyä osoittamaan, ettei virhettä tai laiminlyöntiä ole ollut. Oikeuskäytännössä tienpitäjän vastuu on korostunut.



## Tienpitäjä

Valtio on sekä maanteiden että paikallisteiden pitäjä. Liikenne- ja viestintäministeriö voi kuitenkin asianomaisen kunnan suostumuksella määrätä kunnan tienpitäjäksi. Milloin tienpitäjänä on kunta, voi liikenne- ja viestintäministeriö asianomaisten kuntien suostumuksella määrätä kunnan toimimaan erityisten paikallisten olojen vaatimassa laajuudessa tienpitäjänä toisenkin kunnan alueella. Kuntien määrääminen pysyvästi tienpitäjäksi on ollut erittäin harvinaista. Sen sijaan kunta on voitu määrätä tienpitäjäksi tien rakentamisen ajaksi tai muuten tietyksi ajaksi.

## Tienkäyttömaksut

Yleisten teiden käyttämisestä ei voida periä maksuja. Vain yleiseen tiehen kuuluvan, vapaasti ohjaitavan lauttan (lautta-aluksen) käyttämisestä voidaan asetuksella erityisistä syistä säätää perittäväksi kohtuullinen käypä maksu. Tällaista asetusta ei ole kuitenkaan annettu.

## Tiensuunnittelu

Tielain mukaiset suunnitelmat ovat yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma. Ennen yleissuunnitelmaa voidaan tehdä erilaisia epävirallisia suunnitelmia ja selvityksiä.

Tielain mukaan yleissuunnitelma on laadittava, jolleivät hankkeen vaikutukset ole vähäiset tai tien sijaintia ja sen vaikutuksia ole jo riittävässä määrin ratkaistu lainvoimaisessa asemakaavassa tai yleiskaavassa. Yleissuunnitelma on laadittava aina, kun kysymys on moottori- tai moottoriliikenteen rakentamisesta tai niiden merkittävästä parantamisesta. Yleissuunnitelmassa on esitettävä tien liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, tien likimääräinen sijainti, sen vaikutukset ja alustava kustannusarvio. Yleissuunnitelma on ohjeena tiesuunnitelmaa laadittaessa. Yleissuunnitelman hyväksyminen synnyttää alueelle suhteellisen rakentamisrajoituksen.

Tiehankeen yksityiskohtainen suunnitelma on tiesuunnitelma, jossa on osoitettava tien suunta ja poikkileikkaus niin, että tiealue voidaan tarvittaessa merkitä maastoon. Tiesuunnitelma voidaan laatia myös vain tiealueen määrittämiseksi, liitännäisalueen perustamiseksi tai yleiseen tiehen liittyviä yksityisiä teitä ja liittymiä koskevaaksi.

Maankäyttö- ja rakennuslain säätämisen (132/1999) yhteydessä annetulla lailla yleisistä teistä annetun lain 10 §:n muuttamiseksi (133/1999) säädettiin tien suunnittelun ja kaavan välisestä suhteesta. Sen mukaan tien suunnittelun tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen kaavaan, jossa tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Tietä ei saa tehdä vastoin asemakaavaa. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on tien suunnittelussa ja rakentamisessa otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään. Tie voidaan kuitenkin suunnitella, jos tien luonne huomioon ottaen tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan ilman kaavakin riittävästi selvittää yhteistyössä kunnan, maakunnan liiton ja alueellisen ympäristökeskuksen kanssa.

Jos yleis- tai tiesuunnitelma aiheuttaa tarpeen muuttaa kaavaa, ei suunnitelmaa saa hyväksyä ennen kuin kaavan muutos on hyväksytty tai vahvistettu, ellei kaavan muutos ole vähäinen.

Yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa, ellei tiesuunnitelman laatimista ole aloitettu kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on hyväksytty. Päätös tiesuunnitelman hyväksymisestä raukeaa, jos tietyötä ei ole aloitettu ennen kuin

neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona tiesuunnitelma on hyväksytty. Erityisistä syistä valtioneuvosto voi pidentää määräaika enintään neljällä vuodella.

#### Tienvarsia koskevat maankäyttörajoitukset

Yleisellä tiellä on vaikutusta tiealueen ulkopuolellekin. Tielaki antaa toisaalta tienpitoviranomaiselle tiettyjä oikeuksia puuttua maanomistajan omaisuuteen ja toisaalta se rajoittaa maanomistajan oikeutta kiinteistönsä käyttämiseen. Tiealueen ulkopuolisella alueella (vierialueella), joka ulottuu kahden metrin etäisyydelle ojan tai, jollei ojaa ole, tieluiskan tai leikkauksen ulkoreunasta, on tienpitoviranomaisella oikeus poistaa luonnonvarainen kasvillisuus ja näkemäalaa rajoittavat luonnonesteet sekä pitää liikennemerkkejä. Vierialueella ei saa pitää rakennuksia.

Tien kaarrekohtassa taikka missä tiehen liittyy toinen yleinen tie tai yleisesti liikennöity yksityinen tie taikka tien poikki kulkee rautatie, raitiotie tai vesireitti on rakennusten pitäminen kielletty sellaisella alueella, jossa tarpeellisen näkemäalan rajoittaminen tuottaa vaaraa liikenteelle (näkemäalue). Tällaiselta alueelta tienpitoviranomaisella on oikeus poistaa näkemää rajoittava luonnonvarainen kasvillisuus ja luonnonesteet. Liikenne- ja viestintäministeriö on 24 päivänä tammikuuta 2002 antanut yleisten teiden näkemäalueita koskevan ohjeen, jossa annetaan tarkemmat säännökset näkemäalueista ja niiden ulottuvuudesta eri tapauksissa.

Rakennusten pitäminen on kielletty tien suoja-alueella, joka ulottuu vähintään 20 metrin etäisyydelle maantien tai 12 metrin etäisyydelle ajoradan keskiviivasta. Erityisistä syistä voidaan tiesuunnitelmassa tai alueellisen ympäristökeskuksen päätöksellä pidentää etäisyyttä enintään 50 metriksi ja tiehen kuuluvan varalaskupaikan kohdalla enintään 300 metriksi.

Tien vier-, suoja- ja näkemäalueella on kielletty pitämästä sellaista varastoa, aitaa tai muuta laitetta, josta tai jonka käytöstä aiheutuu vaaraa liikenteelle tai josta on haittaa tienpidolle.

Alueellinen ympäristökeskus voi myöntää poikkeuksia rakennuskiellosta ja tiepiiri varaston, aidan tai muun laitteen osalta.

#### Vaikuttamismahdollisuudet

Tiesuunnittelun aloittamisesta on kuulutettava. Suunnittelutyön aikana on maanomistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon ja muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattava tilaisuus lausua mielipiteensä. Tämä voi tapahtua ilmoittamalla valmistelutyöstä henkilökohtaisesti, erityisessä tiedotustilaisuudessa, asettamalla valmisteluaineisto nähtäville sen jälkeen, kun nähtäville asettamisesta on kuulutettu taikka muulla sopivaksi katsotulla tavalla.

Kiinteistön omistajille ja muille, joiden etua tai oikeutta suunnitelma voi koskea, on varattava tilaisuus muistutusten tekemiseen suunnitelmasta. Yleis- tai tiesuunnitelman tultua hyväksytyksi on sitä koskeva päätös annettava yleisesti tiedoksi. Hyväksymispäätökseen tyytymätön voi hakea siihen muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään, ellei tien sijaintia ja teknisiä ratkaisuja ole jo lainvoimaisessa kaavassa tai yleissuunnitelmassa hyväksytty.

#### Liittyminen yleiselle tielle

Yksityisen tien liittäminen yleiseen tiehen vaatii yleensä tienpitoviranomaisen luvan. Jos tiesuunnitelmassa on kielletty liittyminen muissa kuin suunnitelman osoittamissa liittymiskohdissa, voi tien-

pitoviranomainen harkintansa mukaan sallia uuden yksityisen tien liittämisen tällaiseen tiehen, jos kiinteistön tarkoituksenmukainen käyttö sitä vaatii eikä liittymästä aiheudu vaaraa liikenneturvallisudelle tai vaara harkitaan vähäiseksi. Sen sijaan lupa saada liittymä muuhun yleiseen tiehen on myönnettävä, jos liittymä on tarpeen kiinteistön käyttämiseksi ja liittymä sekä sen sijainti on sellainen, ettei liikenneturvallisuus sen takia vaarannu.

Sellainen liittymä, jota käytetään yksinomaan maa- tai metsätalousajoon (maatalousliittymä) ei edellytä tienpitoviranomaisen lupaa edellyttäen, että liittymästä ei aiheudu huomattavaa vaaraa liikenneturvallisudelle. Liittymän tekemisestä on kuitenkin ilmoitettava tienpitoviranomaiselle ja liittymä on tehtävä tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan.

### Alueiden hankkiminen ja korvaukset

Tietarkoituksiin tarvittavien alueiden hankkiminen perustuu tiesuunnitelmaan. Se on samanaikaisesti sekä tien sijaintia ja teknisiä ratkaisuja sisältävä tekninen suunnitelma että oikeudellinen lunastukseen oikeuttava asiakirja. Hyväksytyt tiesuunnitelma oikeuttaa lunastuksen toimeenpanoon, joka tapahtuu yleistietoimitus-nimisessä kiinteistötoimituksessa maanmittausinsinöörin johdolla. Yleistietoimituksessa pidettävän haltuunotokatselmuksen yhteydessä tienpitäjälle syntyy tie- ja liitännäisalueisiin tieoikeus, joka on kiinteistöön kohdistuvat muut oikeudet syrjäyttävä pysyvä käyttöoikeus. Tieoikeusalueet vähennetään asianomaisen kiinteistön tilusalasta. Tietoimituksessa tehdään tarvittavat kiinteistötekniiset toimenpiteet ja määrätään menetyksistä, haitoista ja vahingoista korvaus täyden korvauksen periaatetta noudattaen. Erityiskohteiden kuten rakennettujen kiinteistöjen korvauksista on yleensä tehty sopimus maanomistajan ja Tiehallinnon kesken.

### Lakanneet tiealueet

Entisten tiealueiden siirtymisestä ja siihen liittyvästä menettelystä säädetään oikeudesta entiseen tiealueeseen annetussa laissa. Lakanneet tiealueet siirtyvät asemakaava-alueella ja alueella, joka on rakennuskiellossa asemakaavan laatimiseksi, asianomaiselle kunnalle. Muulla alueella tiealueet liitetään tiehen rajoittuviin kiinteistöihin keskilinjaperiaatetta noudattaen. Jos tietä tarvitaan yksityisenä tienä, saadaan sitä korvauksetta käyttää siihen tarkoitukseen. Lakannut liitännäisalue on yleistietoimituksessa määrättävä kuulumaan siihen kiinteistöön, josta se on otettu tietarkoituksiin, tai jollei sitä kiinteistöä enää ole, siihen kiinteistöön, johon se alueellisesti parhaiten soveltuu.

## 2.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö

Yleisten teiden tienpito on lähes kaikissa maissa valtion tehtävä. Länsimaissa on enenevässä määrin siirretty tilaaja-tuottaja organisaatioihin, joissa valtion viranomainen toimii tieviranomaisena ja tienpidon tilaajana. Valtion tieviranomainen tilaa tienpidon operatiiviset tehtävät ulkopuolisilta toimijoilta.

*Ruotsin* nykyinen yleisiä teitä koskeva laki, tielaki (Väglag 1971:948) tuli voimaan vuoden 1972 alussa. Ruotsin yleisten teiden tienpitäjänä on pääsääntöisesti valtio. Valtion lukuun tienpitoa hoitaa Tielaitos, jolla on myös liikenneturvallisuutta, ajokortteja ja ajoneuvojen rekisteröintiä sekä tieliikennejärjestelmän ympäristöä koskevia tehtäviä. Tielaitoksen rooli on laajempi kuin Suomen Tiehallinnon, sillä Tielaitos valvoo myös kuntien tienpitoa.

Tielaki on sisällöllisesti Suomen yleisistä teistä annetun lain kaltainen. Tienpitäjällä on tiealueisiin tieoikeus eli oikeus toisella olevan oikeuden estämättä päättää alueen käytöstä sekä käyttää hyödykseen alueen tuotteita ja luonnonvaroja. Tieoikeus syntyy tienpitäjän otettua tiealueen haltuunsa.

Uutta tietä suunniteltaessa valmistellaan ensin esiselvitys, sitten tielinjauksen valitsemiseksi tarpeellinen tieselvitys ja lopuksi työsuunnitelma, josta ilmenee tietä varten tarvittava maa-alue. Tielaitos valmistelelee nämä yhteistyössä lääninhallituksen kanssa. Ympäristökaassa olevat ympäristövaikutusten arviointia koskevat säännökset tulevat myös sovellettaviksi. Työsuunnitelman valmisteluvaiheessa kuullaan asianosaisia kiinteistönomistajia ja viranomaisia sekä muita, joilla voi olla olennainen intressi asiassa. Ympäristöviranomaisten kanssa on aina neuvoteltava. Tietä parannettaessa menettely on hieman yksinkertaisempi, mutta maanomistajalle on aina varattava tilaisuus mielipiteensä esittämiseen. Tienvarsia ja teiden käyttöä sekä maanomistajalle maksettavia korvauksia koskevat säännökset ovat samankaltaiset kuin Suomessakin.

Tielaitos voi neuvoteltuaan lääninhallituksen kanssa lakkauttaa yleisen tien, jos uuden tien rakentamisen vuoksi tai muusta syystä tietä ei enää tarvita yleisesti (för det allmänna), ja toimenpiteestä on vain vähäistä haittaa seudulle.

*Norjassa* on ollut 1960-luvulta saakka voimassa tielaki (Lov 1963-06-21 nr 23: Veglov). Yleiseen liikenteeseen tarkoitettut tiet ja kadut ovat yleisiä teitä. Tienpitäjänä on valtateillä valtio, maakunnan teillä maakunta ja kunnan teillä kunta. Kaikkien yleisten teiden suunnittelu tapahtuu suunnittelu- ja rakennuslain perusteella. Tienpitäjällä on joko omistusoikeus tai käyttöoikeus (servituutti taikka muu oikeus) tiealueeksi tarvittavaan maahan. Tiealueita ja tienvarsia koskevat rajoitukset ovat samankaltaiset kuin Suomessa ja Ruotsissa. Norjan suurkäräjien suostumuksella hallitus voi päättää tiemaksujen keräämisestä jollakin yleisellä tiellä. Hallitus päättää maksujen suuruudesta ja siitä, että maksut käytetään tiettyyn tarkoitukseen. Tiemaksuilla kerättyjä varoja voidaan Norjan tielain mukaan käyttää myös joukkoliikenteen hyväksi rautateillä, raitioteillä ja metrossa. Samoin hallitus voi suurkäräjien suostumuksella päättää, että yleisen tien rakentamisen lisärahoittamiseen kerätään tietyllä maantieteellisellä alueella polttoainemaksuja.

Norjan tielaissa on säännökset myös yksityisistä teistä.

*Tanskassa* tielaki on vuodelta 1997 (Lov om offentlige veje nr.711 af 11. september 1997). Yleisillä teillä tarkoitetaan teitä, katuja, siltoja ja paikkoja, jotka ovat avoinna yleiselle liikenteelle. Yleiset tiet ovat joko päämaanteitä (käytännössä moottoritieverkko), maanteitä tai kunnanteitä. Tiehallinto- viranomaisia ovat päämaanteillä liikenneministeriön alaisuudessa toimiva Tiehallinto, maanteillä maakunta ja kunnanteilla kunta. Päätieverkon tiekohtainen laajuus määritellään laissa. Tielaki koskee myös yleisiin teihin liittymättömiä yleisiä polkuja (sti), jotka on tarkoitettu pääasiallisesti kävelyyn, pyöräilyyn tai ratsastukseen.

Tieviranomaiset hankkivat alueet pakkolunastuksin omistusoikeudella, käyttöoikeudella tai muulla oikeudella. Tie- ja tienvarsi-alueiden käyttö on rajoitettu tielain perusteella myös Tanskassa. Yleisen tien lakkauttamisesta on tielaissa erillinen luku. Lehtikuulutusten lisäksi kiinteistön omistajille ja käyttäjille, joita lakkauttamispäätös koskee, on aina ilmoitettava lakkauttamispäätöksestä.

*Saksassa* on liittovaltiota koskeva kaukotielaki (Bundesfernstrassengesetz) vuodelta 1994, minkä lisäksi jokaisella 16 osavalttiolla on omat katu- ja tielakinsa. Liittovaltion yleisiä teitä ovat moottoritiet ja paikkakuntien läpi kulkevat tiet eli ns. kaukotiet. Osavalttioteiden lisäksi on maakuntateitä sekä kuntien ja kaupunkien teitä. Yli 80.000 asukkaan kunnat ovat tienpitäjinä liittovaltion teillä. Saksassa on käytössä aikaperusteinen eurovinjetti-lupajärjestelmä, jonka mukaisesti rekka-autot maksavat moottoriteiden käytöstä vuosimaksun. Eurovinjetti on tarkoitus korvata ajosuoritteeseen perustuvalla elektronisella maksujärjestelmällä vuoden 2003 aikana.

*Hollannissa* teiden rakentamista ja muuttamista säätelee liikenneväylälaki, Tracévet, joka on tullut voimaan vuoden 1994 alussa. Laissa säädetään suurimpien teiden, kansallisen rautatieverkoston ja päävesiväylien sijainnista. Liikenneväylälaki on ympäristöhallintolain liitteenä. Tiensuunnittelussa noudatetaan näiden lakien lisäksi yleishallintolakia ja aluesuunnittelulakia.

*Uudessa Seelannissa* on toteutettu laaja valtion omistuksen yhtiöittäminen 1980- ja 1990-lukujen taitteessa. Tieinfrastruktuurista valtion haltuun ovat jääneet vain valtatiet. Asiaa koskeva laki on vuonna 1989 voimaan tullut Transit New Zealand Act, jota on muutettu vuosina 1990 ja 1997. Laissa säädetään tierahastosta, jonka päätarkoitus on ”ohjata voimavaroja turvallisen ja tehokkaan tienpitojärjestelmän aikaansaamiseksi”. Rahastoon kerätään varat tienkäyttäjiltä tiemaksuina, polttoaineveroina ja ajoneuvoveroina. Uudessa Seelannissa valmistellaan vuosittain turvallisuus- ja valtatieohjelmia sekä alueellisia ja paikallisia tienpito-ohjelmia.

### 2.3. Nykytilan arviointi

#### Rakentamisesta ylläpitoon

Tielaki on säädetty sellaisia oloja varten, jotka olennaisesti eroavat nykyisestä. Lain painopiste on ollut uusien tieyhteyksien tekemisessä siinä yhteiskunnallisessa tilanteessa, joka Suomessa vallitsi sodan jälkeisenä aikana. Sota ja sen vaatimat jälkiselvittelyt olivat keskeyttäneet hyvään vauhtiin päässeen tienrakennustoiminnan ja tarpeelliset parantamistoimet liki 10 vuoden ajaksi. Moottori-ajoneuvokannan nopea lisääntyminen sekä kuorma- ja linja-autojen painon nousu tekivät välttämättömäksi olemassa olevan tieverkon perusparantamisen ja kokonaan uusien tieyhteyksien rakentamisen. Tiehankkeet olivat myös tärkeä keino työllistää aikana, jolloin työttömyysturvaa ei ollut. Tielain säätämisen yhtenä tarkoituksena oli luoda oikeudelliset menettelyt, jotka mahdollistivat tiehen tarvittavien alueiden nopean haltuunoton ja tietyön käynnistämisen. Tässä suhteessa nykyinen laki on toiminut hyvin ja sen perusteella pääosa nykyisestä yleisten teiden verkosta on rakennettu.

Tienpidon painopiste on nykyään olemassaolevan tiestön hoidossa, ylläpidossa ja eräiden yhteysvälien parantamisessa. Uusien tieyhteyksien rakentamiseen ei ole suurta tarvetta. Tienpidon tavoitteena on tarkoituksenmukainen, taloudellinen ja tehokas tienpito osana liikennejärjestelmää, jossa eri liikennemuodot tukevat toisiaan. Eri käyttäjäryhmien tarpeet ja liikenneturvallisuus otetaan tienpidossa huomioon kuten erottamalla kevyt liikenne muusta liikenteestä kevyen liikenteen väyliä rakentamalla. Liikenteen hallinnan merkitys perinteisen tienpidon rinnalla kasvaa. Liikenteen hallinnan keinoin välitetään tienkäyttäjille tie- ja liikenneoloista ajantasaista tietoa. Painotusten muutosten tulee näkyä tielainsäädännössäkin.

#### Sektorisuunnittelusta liikennejärjestelmäsuunnitteluun

Liikennejärjestelmä on osa alue- ja yhdyskuntarakennetta ja se muodostuu liikenneinfrastruktuurista sekä sitä käyttävästä liikenteestä. Liikenneinfrastruktuuri muodostuu liikenneväylistä kuten tie- ja katuverkosta, rautateistä ja vesiväylistä sekä liikenteen solmupisteistä eli terminaaleista ja liikenteenohjausjärjestelmistä.

Perinteisesti tiehankkeiden suunnittelu on ollut varsin itsenäistä tieliikenteen tarpeista lähtevää sektorisuunnittelua. Suhde muuhun maankäytön suunnitteluun on ollut etäistä ja tieliikenteen suhde muihin liikennejärjestelmiin on ollut kilpailutilanteen leimaama. Maankäyttö- ja rakennuslain

säättämisen yhteydessä myös tiensuunnittelun suhde muuhun maankäytön suunnitteluun tuli oikeudellisesti ratkaistuksi. Kaavoituksen keinoin eri sektoriviranomaisten suunnitelmat yhdistetään tarkoituksena saada aikaan toimiva liikennejärjestelmä. Yleisten teiden verkon tulisi liikennejärjestelmän osana tukea maankäytön suunnittelua ja siinä esitettyjä tavoitteita valtakunnallisella, maakunnallisella ja kuntatasolla.

Tiehankekohtainen suunnittelu on vaiheistettu siten, että se tukee tarkentuvaa tiensuunnittelua ja muun maankäytön suunnittelua. Tarveselvitys on ensimmäinen tiekohtainen suunnitteluvaihe. Siinä tutkitaan nykyisten tie- ja liikenneolosuhteiden sekä tavoitteiden perusteella hankkeen tarpeellisuutta sekä tiejakson lyhyen ja pitkän aikavälin kehittämistarpeita. Tarveselvityksen perusteella tehtävä hankepääätös on ensisijaisesti tienpitoviranomaisen kannanotto hankkeen tarpeellisuuteen ja kiireellisyteen sekä jatkosuunnitteluun. Tarveselvityksen perusteella voidaan myös päättää, ettei kehittämistoimenpiteitä tarvita.

Tielain muuttamisesta annetulla lailla (342/1998) yleissuunnitelmaa koskevat säännökset otettiin lakiin. Sitä aikaisempien suunnitelmien kirjaamisella lakiin ei ole tarvetta niiden yleispiirteisyydestä johtuen ja koska ne pääasiallisesti tuottavat informaatiota lähinnä maakuntakaavaa ja yleiskaavaa varten. Yleissuunnitelman laatimisen edellytyksiä tulisi kuitenkin täsmentää.

#### Kehittyvät hankintamenettelyt

Nykyisen tielain tullessa voimaan oli käynnissä voimakas jälleenrakennuksen aika, jolloin suuri osa nykyisestä tieverkosta rakennettiin. Silloin tienpitoviranomainen, tie- ja vesirakennushallitus (TVH), vastasi rakentamisesta omana työnään. TVH:lla oli rakentamiseen tarvittavat koneet ja laitteet. Ulkopuolisia yrittäjiä käytettiin vähän. Pääosa rakennustyöstä tehtiin käsin, jolloin kyettiin osoittamaan talvikausiksi työtä kausityöttömyydestä kärsiville. Tiensuunnittelu tehtiin TVH:n omana työnä samoin kuin kunnossapito.

Varsin nopeasti rakentamisessa siirryttiin urakointiin, kun työllistämismelitteet väistyivät ja huomiota alettiin kiinnittää työn tehokkuuteen. Lapiotyöstä siirryttiin konetyöhön. Rakentamisessa samoin kuin myös ylläpitotoimenpiteissä, kuten päällystystöissä, kehittyi ammattitaitoista yrittäjäkuntaa sekä suunnittelutöihin kykeneviä konsulttitoimistoja. Tieverkon päivittäinen hoito säilyi sen sijaan tienpitoviranomaisella itsellään vielä pitkään.

Tielaitoksen jakaannuttua vuoden 2001 alusta lukien Tieliikelaitokseen ja Tiehallintoon on tienpitoviranomaisena toimivalle Tiehallinnolle annettu tilaajatehtävä. Tiehallinto hankkii tienpitoon liittyvät tuotannolliset palvelut ja tuotteet ulkopuolisilta, joista yksi on Tieliikelaitos. Vuoden 2005 alusta alkaen kilpailu tienpidon tuotteista ja palveluista tulee olemaan täysin avoin.

Tiehallinto kehittää uusia hankintakäytäntöjä ja niiden edellyttämiä asiakirjoja. Tavoitteena on uusilla hankintamenettelyillä saada entistä laadukkaampaa palvelua edulliseen hintaan ja tuottajalle kannattavalla tavalla. Hankintamenettelyjen tulisi kannustaa urakoitsijoita uusiin innovaatioihin.

Investointien hankinnassa on tarkoituksena laajentaa palvelukokonaisuuksia ajallisesti, alueellisesti ja sisällöllisesti. Erillisistä urakka- ja konsulttisopimuksista siirrytään palvelusopimuksiin, jolloin sama toimija osallistuu hankinnan eri toteutusvaiheisiin kuten suunnitteluun ja rakentamiseen. Kysymykseen voi tulla myös niin sanottu linkkaarisopimus, joka sisältää suunnittelun, rakentamisen, rahoituksen sekä hoidon ja ylläpidon määrääjäksi. Kunnossapidon hankinnassa siirrytään nykyistä pitempikestoisiin alueurakoihin suurina palvelukokonaisuuksina ja kehitetään kunnossapidon erityisurakoita.

Nykyistä tielakia ei ole tarvinnut muuttaa teettämiskäytäntöjen muuttuessa. Lain voimassa ollessa on toteutettu valtatie 4 parantaminen välillä Järvenpää-Lahti jälkirahoitushankkeena. Uuden tielainsäädännön tulee samalla tavoin olla riittävän joustava siten, että lailla ei vaikeutettaisi kulloinkin tarkoituksenmukaisten teettämismenetelmien käyttöönottamista ja soveltamista kuten esimerkiksi koko tien elinkaaren käsittävän hankinnan yhtenä kokonaisuutena.

### Ympäristökysymykset korostuvat

Huoli elinympäristön tilasta on korostunut viime vuosina. Tämä on tullut esiin muuttuvina arvoituksina, kehittyvänä lainsäädäntönä ja aikaisempaa tehokkaampana hallintona. Tienpito aiheuttaa toimenpiteestä riippuen muutoksia ympäristössä. Kun uusia alueita otetaan tiekäyttöön, vaikutukset ovat pysyviä. Myös tieliikenne ja kunnossapitotoimet aiheuttavat ympäristövaikutuksia.

Tiensuunnittelu on sektorisuunnittelua, jonka on sovittauduttava muun maankäytön suunnittelun asettamiin rajoihin. Eri asteisissa kaavoissa on osoitettu alueita tai ohjattu alueiden käyttöä taikka muuten ohjattu erilaisten hankkeiden toteuttamista. Ympäristövaikutuksia selvitetään kaavoituksen ja suurten hankkeiden valmistelun yhteydessä. Menettelyn kannalta on ollut keskeinen ympäristövaikutusten selvittäminen, joka perustuu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettuun lakiin (468/1994). Tiehankkeissa arviointimenettelyä on sovellettava, kun on kysymys moottoritien tai moottoriliikenneteiden rakentamisesta, neli- tai useampikaistaisen, vähintään 10 kilometrin pituisen yhtäjaksoisen uuden tien rakentamisesta taikka tien uudelleenlinjauksesta tai leventämistä siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä. Nykyisen tielain mukaan yleissuunnittelun yhteydessä on selvitettävä suunniteltavan hankkeen vaikutukset. Uudessa tielainsäädännössä tulisi yleissuunnittelu ja ympäristövaikutusten selvittäminen kytkeä toisiinsa siten, että yleissuunnitelma olisi pakollinen niissä edellä mainituissa tiehankkeissa, joissa arviointimenettelyä on sovellettava. Tulevaisuudessa suunnitelmista ja ohjelmista tullaan valmistelemaan Euroopan parlamentin ja neuvoston SEA- direktiivin (2001/42/EY) mukainen ympäristövaikutusten arviointi eli ns. strateginen YVA.

Tien tekemisessä ympäristöseikoilla on entistä suurempi merkitys. Maa-aineslailla (557/1981) tuli kiviaineksen irrottaminen maaperästä luvanvaraiseksi. Tienpidossa on luonnonsoraesiintymien hyväksikäyttö vähentynyt ja kalliosta louhittavan materiaalin käyttö lisääntynyt. Siten kiviaineksen ottamisen ympäristövaikutuksia on pystytty pienentämään. Samalla on kehitetty kiviainesta säästäviä menetelmiä ja ryhdytty käyttämään sitä korvaavia materiaaleja.

Kaupunkiolosuhteissa voidaan liikenteen haittoja vähentää edistämällä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteita sekä liikennemelun vaimentamista melusuojuuksella.

Tien päivittäisessä hoidossa on liukkauden torjunta synnyttänyt ympäristöongelmia. Liukkauden torjuntaan käytettävä suola kuormittaa pohjavesiä. Suolan käyttö on jatkuvasti vähentynyt ja tulee entisestään vähentymään. Jotta tiet kyettäisiin pitämään yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa, ei suolan käytöstä kuitenkaan voida kokonaan luopua. Tärkeimmillä pohjavesialueilla rakennetaan pohjavesisuojuuksia, joiden avulla hidastetaan tai estetään tieltä valuvan suolaveden pääsyä pohjaveteen.

EU:n jäsenenä Suomea velvoittavat yhteisön ympäristösäännökset. Erityisen merkittävä myös tienpidon kannalta on luonnonsuojelulaki (1096/1996), jolla pantiin täytäntöön luontotyyppien sekä luonnonvaraisen eläimistön ja kasviston suojelusta annettu Euroopan yhteisön neuvoston direktiivi (92/43/ETY, luontodirektiivi) ja luonnonvaraisten lintujen suojelusta annettu direktiivi (79/409/ETY, lintudirektiivi). Luontodirektiivin perusteella on Suomeen perustettu Natura 2000-verkosto ja direktiivissä tarkemmin mainittuihin eläinlajeihin kuuluvien yksilöiden lisääntymis- ja

levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty. Erityisesti tiensuunnittelun kannalta direktiivit asettavat aivan uusia vaatimuksia, jotka vaikuttavat sitovalla tavalla paitsi uusien teiden linjausvaihtoehtoihin myös olemassaolevien teiden parantamisiin.

### Euroopan Unionin vaikutus tienpitoon

Euroopan Unioni vaikuttaa kansalliseen tienpitoon rahoituksen keinoin, yhteisenä liikennepolitiikkana ja liikennettä kuten ajoneuvoja koskevin säännöksin.

Koko Euroopan mantereen kattavan liikenneverkon (TEN, Trans-European Network) tarkoituksena on taata tavaroiden ja henkilöiden vapaa liikkuvuus sekä syrjäseutualueiden, saarialueiden ja liikenteellisesti eristyksissä olevien alueiden liittäminen keskusalueisiin. TEN-verkko muodostaa sillan itäisen Euroopan maihin ja Välimeren alueelle. EU on määritellyt TEN-verkon laajuuden ja kehittämisjärjestyksen suuntaviivapäätöksessään vuodelta 1996. TEN-verkkoon kuuluvat hankkeet tulisi saada valmiiksi vuoteen 2010 mennessä. Jäsenmaat vastaavat itse hankkeiden ajoituksesta ja käytännön toteutuksesta. Suuntaviivapäätökseen liittyy lista 14 TEN-verkon prioriteettiprojektista. Suomessa listalla on Ruotsin ja Norjan kanssa yhdessä toteutettava Pohjolan kolmio.

TEN-verkon kehittämishankkeisiin on jäsenmaiden oman rahoituksen lisäksi mahdollista saada rahoitusta EU:n talousarvion TEN-määrärahasta, EU:n koheesiorahastosta sekä Euroopan aluekehitysrahastolta. Lainaa investointeihin voi lisäksi saada Euroopan investointirahastosta ja Euroopan investointipankilta. Tukimuotoja ovat suora tuki rakentamiseen, suunnittelutuki ja korkotuki. Suomi on saanut vuosina 1995 – 2001 liikenneinvestointeihin TEN-tukea yhteensä noin 100 miljoonaa euroa.

Alueiden kehittämiseen on käytettävissä EU:n erilaisia ohjelmaperusteisia rahoitusmahdollisuuksia. Näiden puitteissa voidaan osoittaa EU-rahoitusta myös tiehakkelle kansallisen rahoitusosuuden lisäksi.

EU:n jäsenenä Suomi on mukana EU:n liikennepolitiikassa, jonka periaatteet komissio on esittänyt niin sanotussa liikennepolitiikan valkoisessa kirjassa. Se on komission arvio eurooppalaisen liikenteen tulevaisuudesta ja tavoitteista. Suurimmat liikenteeseen liittyvät ongelmat EU:n alueella ovat tie- ja rautatieliikenteen ruuhkat. Komission yhtenä tavoitteena on murtaa taloudellisen kasvun ja liikenteen määrän riippuvuus. Keinoksi se esittää liikenteen hinnoittelun uudistamista sekä muiden liikennemuotojen kuin tieliikenteen edistämistä ja tehokkuuden parantamista.

EU:n vaikutus tienpitoa koskeviin säännöksiin on välillistä. Tielainsäädäntö on kansallista lainsäädäntöä, jonka sisällöstä kukin valtio päättää kansallisten erityistarpeiden mukaisesti. Kuitenkin EU-säännökset esimerkiksi ajoneuvojen suurimmista ulottuvuuksista ja painoista vaikuttavat välittömästi tienpitoon.

### Aluekehitys ja tienpito

Tieverkosto ja toimiva tienpito ovat aluekehityksen perusedellytyksiä. Ne vaikuttavat alueiden ja niiden elinkeinoelämän kilpailukykyyn sekä väestön elinoloihin. Tieverkosto on tärkeä alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämisessä. Maakuntien yleisestä kehittämisestä vastaavat ja aluekehitystoimenpiteiden yhteensovittamisesta huolehtivat maakuntien liitot ovatkin tienpitoviranomaisen keskeisiä yhteistyökumppaneita.



Alueiden kehittämistä koskeva laki on juuri uudistettu. Heinäkuun 12 päivänä 2002 annettu alueiden kehittämislaki (602/2002) tuli voimaan vuoden 2003 alusta. Laissa säädetään maakunnan liiton ja valtion viranomaisten välisestä yhteistyöstä alueiden kehittämisessä. Maakunnan liiton johdolla laaditaan maakunnan tavoitellun alueellisen kehityksen osoittamiseksi maakuntasuunnitelma, maakunnan kehittämistä varten määräaikainen maakuntaohjelma ja vuosittainen maakuntaohjelman toteuttamissuunnitelma yhteistyössä valtion viranomaisten, kuntien ja muiden asianomaisten tahojen kanssa. Valtion viranomaisten tulee ottaa toiminnassaan huomioon maakuntaohjelmat, edistää niiden toteuttamista ja arvioida toimenpiteidensä vaikutuksia aluekehitykseen. Maakuntaohjelman toteuttamissuunnitelma sisältää ehdotuksen maakuntaohjelman ja laissa mainittujen erityisohjelmien, kuten aluekeskusohjelma ja osaamiskeskusohjelma, toteuttamisen kannalta keskeisiksi hankkeiksi ja muiksi toimenpiteiksi sekä arvion niiden rahoittamisesta. Maakunnan yhteistyöryhmä käsittelee toteuttamissuunnitelman ja sen hyväksyvät osaltaan maakunnan liitto ja asianomaiset valtion viranomaiset. Alueiden kehittämistä koskevan suunnittelu- ja ohjelmamenettelyn myötä eri hallinnonalojen toimenpiteet voidaan sovittaa yhteen entistä tehokkaammin alueellisten kehittämistavoitteiden toteuttamiseksi sekä vahvistaa alueiden ja keskushallinnon vuorovaikutusta.

Alueiden kehittämislain mukaan on valtion viranomaisten pyydettävä maakunnan liitoilta lausunto sellaisista alueen kehittämisen kannalta merkittävistä suunnitelmista ja toimenpiteistä, jotka eivät sisälly maakuntaohjelmaan, sekä arvioitava niiden vaikutuksia alueen kehittämiseen. Jos valtion viranomaisen aikoo poiketa maakunnan liiton lausunnosta, sen on perusteltava poikkeaminen neuvoteltuaan sitä ennen asiasta maakunnan liiton kanssa. Säännöstä täydentävät nykyisen yleisistä teistä annetun asetuksen säännökset. Niiden mukaan on yleis- ja tiesuunnitelmista hankittava maakunnan liiton lausunto. Jos maakunnan liitto ja Tiehallinto ovat olennaisesti eri mieltä suunnitelmasta, on asia siirrettävä liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. Näitä säännöksiä ei ole uudessa lainsäädännössä syytä muuttaa.

### Yleinen tie ja tienpitäjä

Nykyisessä laissa yleiset tiet on jaettu maanteihin ja paikallisteihin. Jako on ollut välttämätön, koska kunnat osallistuivat vuoden 1995 loppuun saakka paikallisteiden pitämisen kustannuksiin. Kun tämä kustannusvelvollisuus on poistettu, on jako maanteihin ja paikallisteihin samalla menettänyt merkityksensä. Sen sijaan yleisten teiden jaottelu toiminnallisen luokittelun mukaan on tarpeen.

Nykyistä lakia säädettäessä tarkoituksena oli, että kunnat tulisivat toimimaan yleisen tien pitäjänä varsin usein. Tämän vuoksi laissa on yksityiskohtaiset säännökset kunnan toimimisesta tien pitäjänä, toiminnan valvonnasta ja toiminnan kustannusten jakamisesta valtion ja tienpitäjäkunnan kesken. Säännökset ovat jääneet vaille merkitystä, koska kunta on määrätty tienpitäjäksi muutoin kuin tekemisen ajaksi nykyisen lain voimassaoloaikana vain harvoissa poikkeustapauksissa.

Uuden yleisen tien rakentamisen edellytykset ovat nykyisessä laissa ovat varsin yleisluonteiset. Uusi maantie voidaan rakentaa paitsi liikennetarpeen sitä vaatiessa myös jos tietä on pidettävä muun yleisen tarpeen vaatimana. Tietä voidaan parantaa yleisen tarpeen sitä vaatiessa. Yleisen tien lakkauttamisen edellytykset ovat vielä yleisluonteisemmat. Yleinen tie voidaan lakkauttaa, jollei tietä uuden tien rakentamisen johdosta tai muusta syystä enää pidetä yleisen edun kannalta tarpeellisenä. Sekä uuden tien tekemisen että tien parantamisen ja tien lakkauttamisen edellytysten pitäisi riippua ennen kaikkea yleisen liikenteen tarpeista.

### Tiealue

Tiesuunnitelmassa osoitetaan tiealueen ulottuvuus ja tiealue rajataan maastoon tiesuunnitelman mukaan, tarvittaessa tienpitoviranomaisen osoituksen mukaan ja rajan paikka määrätään yleistietoimituksessa. Tiealue, jonka rajoja ei ole kiinteistötoimituksessa määrätty, ulottuu metrin etäisyydelle ojan tai jos ojaa ei ole tieluiskan tai –leikkauksen ulkosyrjästä. Tiealueen ulkopuolinen alue, joka ulottuu kahden metrin etäisyydelle ojan tai, jollei ojaa ole, kolmen metrin etäisyydelle tieluiskan tai leikkauksen ulkosyrjästä, muodostaa yleisen tien vierialueen. Tällä alueella ei saa pitää rakennuksia eikä sellaista varastoa, aitaa tai muuta laitetta, josta tai jonka käytöstä aiheutuu vaaraa liikenteelle tai josta on haittaa tienpidolle. Vierialueella tienpitoviranomaisella on oikeus kaataa puut ja pensaat ja poistaa tarvittaessa muukin luonnonvarainen kasvillisuus sekä näkemäalaa rajoittavat luonnonesteet. Vierialueella on oikeus pitää liikennemerkkejä.

Tiealueen ulottuvuuden suhteen on syntynyt erilaisia käytäntöjä. Joissakin tapauksissa tiealue on muodostettu yleistietoimituksessa sellaiseksi, että se pitää sisällään vierialueen. Tielain mukainen tiealue, joka lähtökohtaisesti on yhden metrin levyinen alue ojan ulkosyrjästä mitattuna, on osoitautunut liian kapeaksi järeille työkoneille. Toisaalta vierialueeseen kohdistuu sellaisia maankäytön rajoituksia, että jo senkin vuoksi olisi tarkoituksenmukaista sisällyttää vierialue tiealueeseen. Tiealueen ja vierialueen suhde vaatii tarkistamista. Samoin tiealueen ja liitännäisalueen suhdetta tulee tarkastella uudelleen vähentämällä merkittävästi liitännäisalueiden perustamismahdollisuutta.

#### Tieoikeus vai omistusoikeus

Ennen tielain voimaantuloa tietarkoituksiin tarvittavat alueet hankittiin pakkolunastuslain mukaisessa menettelyssä. Sekä tiealueet että niiden ulkopuoliset tienpitoon tarpeelliset alueet kuten tienpitoaineesalueet lunastettiin valtiolle omistusoikeudella ja muodostettiin lunastusyksiköiksi. Käyttöoikeuden lunastuksia tapahtui hyvin harvoin eikä sopimusmenettelyä käytetty juuri lainkaan. Nykyisen lain valmistelun yhteydessä kiinnitettiin paljon huomiota tienpitäjälle tulevan oikeuden määrittelyyn. Omistusoikeuden hankkimisen sijaan käyttöön otettiin tieoikeus, joka on kiinteistöön kohdistuvat muut oikeudet syrjäyttävä ajallisesti rajoittamaton oikeus käyttää kiinteistöä tietarkoituksiin.

Tietoimituksessa maanomistaja saa alueestaan täyden korvauksen ja tieoikeusalue vähennetään kyseisen kiinteistön tilusalasta. Maanomistajan kannalta tieoikeuden erottaminen omistusoikeudesta on vailla merkitystä. Yleiset tiet ja liitännäisalueet merkitään kiinteistörekisteriin muina rekisteriyksikköinä. Tien ja tieoikeuden lakattua alueet liitetään tien varren kiinteistöihin suoraan lain perusteella. Käytännössä tieoikeusjärjestelmä on haitannut kiinteistöjärjestelmän selkeyttä, joten tienpitäjälle tulevan oikeuden sisältöä on harkittava uudelleen sekä uusissa tiehankkeissa että jo olemassaolevien yleisten teiden osalta.

#### Uudet tienrakentamisratkaisut

Tienpitoon kohdistuvat yhä suuremmat ulkopuoliset paineet. Ympäristö- ja maisemavaurioiden syntymistä on mahdollisuuksien mukaan vältettävä. Taajama-alueilla rakentamisen tiivistäminen voi tuoda mukanaan paineita uudellaisiin teknisiin ratkaisuihin. Uusien teiden johtaminen tunneliin on nykyään usein parempi vaihtoehto kuin perinteinen avoleikkaus. Taajama-alueilla olemassaolevien teiden kattaminen kansirakenteella voi olla käyttökelpoinen ratkaisu tiivistettäessä kaupunkirakennetta. Melulle alttiissa ympäristössä tien rakentaminen tunneliin tai kannen alle on varteen otettava vaihtoehto. Tarkoituksenmukaisten kiinteistöteknisten ratkaisujen saavuttamiseksi on tarpeen luoda tienpitäjälle tällaisissa erityistapauksissa sellainen oikeus, joka tyydyttää tienpidon tarpeen mahdollistamalla samalla tarpeelliset kiinteistötekniset ratkaisut kuten kiinteistöjen muodostamisen yleisen tien yläpuolelle.

### 3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

#### 3.1. Tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi

Uudistuksen tavoitteena on yleisten teiden järjestelmä, joka tienkäyttäjien tarpeista lähtien tarjoaa mahdollisuudet turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen sekä kuljetuksiin. Tavoitteena on, että yleiset tiet tieliikennejärjestelmän osana palvelevat elinkeinoelämän kuljetustarpeita vahvistamalla yritysten kilpailuedellytyksiä tilanteessa, jossa kuljetuskustannukset ovat merkittävä kuluerä. Yleisten teiden välityskyky tulee turvata alueilla, jotka sisäisen muuttoliikkeen johdosta ovat vaarassa ruuhkautua kuin myös tarjota syrjäseuduilla mahdollisuus kulkemiseen kohtuukustannuksin.

Kansalaisten liikkumismahdollisuudet tulee turvata sekä aluekehityksen kannalta että eri väestöryhmien kannalta katsottuna. Erilaiset liikkumismuodot ja erityisesti kevyt liikenne tulee ottaa huomioon edistettäessä liikenneturvallisuutta. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä tulee parantaa.

Ympäristönäkökohdat tulee entistä enemmän ottaa huomioon uusia teitä tehtäessä, olemassaolevia parannettaessa ja pidettäessä kunnossa kestävästä kehityksestä edistävällä tavalla.

Tienpitoa tullaan kehittämään entistä enemmän markkinavetoiseksi ja uusia sopimusjärjestelmiä, kuten jälkirahoitusmenettelyjä on luotu. Lainsäädännön ei tulisi rajoittaa eikä ehkäistä tienpidon uusia toimintatapoja. Erilaiset telemaattiset sovellutukset ovat vasta tulossa ja nopean teknisen kehityksen johdosta tulevat tarjoamaan tienkäyttäjille uusia palveluja ja vaikuttamaan merkittävästi tienpitotoimenpiteisiin.

Tiensuunnittelussa erityistä huomiota tulee kiinnittää suunnittelun avoimuuteen ja suunnitteluratkaisujen ymmärrettävyyteen. Maanomistajilla ja muilla asianosaisilla on oltava mahdollisuus vaikuttaa tiehankkeisiin jo suunnittelun varhaisissa vaiheissa kuitenkin pitäen silmällä, ettei suunnittelun aikajänne veny kohtuuttoman pitkäksi. Kansalaisjärjestöjen oikeutta valittaa suunnitelmaratkaisusta tulee lisätä.

Tietoimitusmenettelyä tulee kehittää ja korvausten saamista nopeuttaa. Kiinteistöjärjestelmän selkeyden kannalta on tieoikeusjärjestelmä tiealueisiin muutettava omistusoikeudeksi.

Lainsäädännön selkeyden kannalta on pidetty tarpeellisena koko yleisistä teistä annetun lain kirjoittaminen uudelleen osaksi uusista lähtökohdista käsin. Samalla on oikeudesta entiseen tiealueeseen annetun lain säännökset yhdistetty uuteen lakiin. Perustuslain vaatimukset on uudessa laissa otettu huomioon.

#### 3.2. Keskeiset ehdotukset

##### Tieverkon kehittämisedellytykset

Yleiset tiet yhdessä katujen ja yksityisten teiden kanssa muodostavat tieliikennejärjestelmän. Se puolestaan on osa koko liikennejärjestelmää, jota kehitetään jatkuvasti vastaamaan yhdyskunta- ja elinkeinorakenteen sekä ihmisten liikkumiskäyttäytymisen muutoksia. Liikennejärjestelmäsunnittelussa kaikkia liikennemuotoja, niiden tarvitsemia liikenneverkkoja ja yhteistyötä tulee tarkastella kokonaisuutena ja suhteessa maankäytön suunnitteluun. Yleisten teiden kehittämisen tulee perustua liikennejärjestelmäsunnitteluun.

Valtioneuvosto on päättänyt 30.11.2000 valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista. Vaikka maankäyttö- ja rakennuslain 24 §:ssä säädetään näiden tavoitteiden viranomaisvaikutuksesta, olisi uudessa lainsäädännössä syytä erikseen mainita, että tieverkkoa kehitettäessä tulee edistää tavoitteiden toteuttamista.

Tieverkon kehittämisessä on otettava huomioon väestön sisäinen muuttoliike ja sen aiheuttamat ongelmat kasvu- ja väestötappioalueiden tienpidossa sekä elinkeinorakenteen muutokset kuljetustarpeissa. Väestön muutokset vaikuttavat sekä liikenteen kysyntään että liikenneväylien pitoon. Väestön kasvualueilla liikenteen kysynnän kasvu lisää väylien investointitarvetta, jossa joukkoliikenteen edellytysten turvaaminen ja kevyen liikenteen kehittäminen ovat tärkeällä sijalla. Muuttotappioalueilla tulisi pitää alemmanasteinen tieverkko kohtuullisin kustannuksin pysyvän asutuksen sekä perustuotannon kuljetuksia tyydyttävässä kunnossa. Elinkeino- ja tuotantorakenteen muutokset vaativat entistä täsmällisempiä, nopeampia ja kustannuksiltaan tehokkaampia kuljetuksia. Tienpidolta tämä edellyttää liikenteen toimivuuden varmistamista ja tieverkon hyvän rakenteellisen kunnan turvaamista.

Alueiden kehittämisen kannalta tieliikennejärjestelmä on keskeinen. Tieverkon kehittämisellä luodaan edellytykset asumiselle ja elinkeinotoiminnalle maan eri osissa sekä vaikutetaan kestäväen ja tasapainoisen aluerakenteen syntymiseen. Tienpidolla tulee voida edistää alueiden omia kehitystrategioita ja alueellisia erityispiirteitä.

Tieverkkoa kehitettäessä on huomiota kiinnitettävä erityisryhmien kuten lasten, iäkkäiden ja toimintaesteisten liikkumistarpeisiin ja heidän mahdollisuutensa saavuttaa peruspalvelut turvallisesti. Tienpidon toimenpitein tulisi vähentää tienkäyttäjien vaaraa joutua vakaviin liikenneonnettomuuksiin.

Tienpidon kaikilla osa-alueilla ympäristöseikoilla on suuri merkitys. Liikennejärjestelmätasolla on tavoitteena järjestelmä, joka edistää toimivia matka- ja kuljetusketjuja sekä tukee kestäväen ja tasapainoisen alue- ja yhdyskuntarakenteen muodostumista. Tienpidon toimilla tulisi edistää eri liikennemuotojen yhteistoimintaa. Tieverkon käytön ohjauksella voidaan vaikuttaa tieliikenteen energiankulutukseen ja ympäristöhaittoihin. Parannettavat ja uudet tiet olisi sovitettava paikallisiin olosuhteisiin ja ympäristöön uusiutumattomia luonnonvaroja säästävällä tavalla. Tieliikenteen ja tienpidon haittavaikutuksia vähennetään melusteita ja pohjavesisuojuuksia rakentamalla.

#### Yleiset tiet

Nykyisen lain mukaan yleisiä teitä ovat maantiet ja paikallistiet. Tämä hallinnollinen luokittelu on käynyt merkityksettömäksi. Kun maantiellä yleisessä kielenkäytössä tarkoitetaan yleistä tietä, ehdotetaan, että yleisiä teitä nimitettäisiin maanteiksi ja että uusi laki olisi lyhyesti nimeltään maantielaki. Nykyisen lain mukaisesti maantiet ryhmiteltäisiin sitä käyttävän liikenteen mukaan moottori- ja moottoriliikenneteihin sekä muihin sellaisiin teihin, joilla vain tietynlainen liikenne sallitaan. Lisäksi maantie voisi olla jäätie.

Yleisistä teistä annetun asetuksen 1 §:n mukaan liikenne- ja viestintäministeriö määrää liikenteellisesti merkitykseltään tärkeät maantiet valtateiksi tai kantateiksi. Valtateiksi voidaan määrätä sellaiset maantiet, jotka palvelevat tärkeiden asutus- ja liikennekeskusten välistä kaukoliikennettä ja toimivat liikenteen pääasiallisina kokoojateinä muodostaen maantieverkon rungon. Kantateiksi voidaan määrätä sellaiset maantiet, jotka täydentävät valtatieverkkoa ja joilla on tärkeä merkitys liikenteen kokoojateinä. Valtatiet ja kantatiet on osoitettava erityisellä liikennemerkillä.

Sekä tiensuunnittelussa että kaavoituksessa luokitellaan yleisiä teitä toiminnallisen merkityksen mukaisesti. Toiminnallinen luokka osoittaa tien aseman tieverkon osana liikenteen luonteen mukaisesti. Liikenneministeriön 2.12.1992 antaman päätöksen perusteella on yleisten teiden toiminnallisuudessa luokittelussa otettu käyttöön neliportainen luokitus seuraavasti:

- valtatie
- kantatie
- seututie
- yhdystie

Samalla ministeriö päätti, mitkä yleiset tiet ovat valtateitä ja kantateitä. Tiehallinto on puolestaan päättänyt, mitkä tiet ovat seututeitä. Vastaavaa luokitusta on käytetty myös 31 päivänä maaliskuuta 2000 annetussa ympäristöministeriön asetuksessa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa kaavoissa käytettävistä merkinnöistä.

Luokitus kuvaa teiden tavoitteellista laatutasoa ja palvelutehtävää. Luokitus vaikuttaa muun muassa nopeustasoon, tien sijaintiin taajamissa, tienvarren maankäytön kytkentään yleiseen tiehen sekä kunnossapidon ja hoidon tasoon.

Koska toiminnallinen luokitus edellä esitetyllä tavalla on muodostunut tienpidon kannalta toimivaksi ja kun on tarpeen tiensuunnittelussa ja muussa maankäytön suunnittelussa luokitella maantiet samalla tavalla, ehdotetaan, että toiminnallinen luokitus otetaan uudessa lainsäädännössä maanteiden luokittelun perustaksi.

#### Tie- ja liitännäisalueet

Nykyisessä tielaissa on yksityiskohtaisesti lueteltu tiehen kuuluvat osat ja rakenteet. Samoin ne eri käyttötarkoitukset, joita varten voidaan perustaa liitännäisalue, on yksityiskohtaisesti lueteltu. Kun yleinen tarve on vaatinut muutoksia tie- tai liitännäisalueiden määrittelyyn, on se edellyttänyt kyseisen pykälän muuttamista. Muutenkin erityisesti tie- ja liitännäisalueiden rajanveto vaatii täsmentämistä. Liitännäisalue olisi ehdotuksen mukaan tiealueen ulkopuolinen alue. Tienpidon luonteen muuttuessa ei tällaisia alueita tarvita enää kuin kiviaineksen ottoa varten ja mahdollisesti tien tekniistä huoltoa varten, jollaisia voisivat olla esimerkiksi tietunneleiden maanpäällisiä rakenteita varten välttämättömät alueet. Kiviaineshuolto turvataan yleensä vapaaehtoisin sopimuksin tai tiesuunnitelmassa osoitetulla kiviaineksen otto-oikeudella tiettyyn rajoitettuun määrään. Kuitenkin mahdollisuus saada toistaiseksi voimassa oleva käyttöoikeus olisi syytä säilyttää erityistapauksia varten.

Kaikki muut tienpitoon tarvittavat alueet olisivat tiealueita, joihin kuuluisivat paitsi ajoradat myös nykyisessä laissa liitännäisalueiksi luettavat tiehen välittömästi liittyvät pysäköinti-, levähdys-, varasto- ja kuormausalueet.

#### Tien rakentaminen ja lakkauttaminen

Nykyisen tielain mukaan maantien ja paikallistien rakentamisen edellytykset on erikseen lueteltu. Uusi maantie voidaan rakentaa, jos tien harkitaan olevan tarpeen kauttakulkevaa kaukoliikennettä varten taikka sellaista muuta yleistä liikennettä varten, jolla ei ole pääasiallisesti vain paikallinen merkitys tai jos tietä on pidettävä muun yleisen tarpeen vaatimana. Uusi paikallistie voidaan rakentaa, jos tie pääasiallisesti on tarpeen kunnan sisäistä tai muuta sellaista yleistä liikennettä varten, jolla on vain paikallinen merkitys. Kun kahtiajaosta maantiet ja paikallistiet ehdotetaan luovuttavaksi, olisi yleisen tien rakentamisen edellytykset luonnehdittava uudelleen ja ensisijaisesti yleisen

liikenteen tarpeista lähtien. Jos muu yleinen tarve vaatisi kulkuyhteyden tekemistä tai parantamista, tulisi asianomaisen vastuuviranomaisen huolehtia yhteyden suunnittelemisesta, tekemisestä ja kunnossapidosta kustannuksellaan. Tosin yleisen liikenteen tarve ja muu yleinen tarve ovat usein olemassa samanaikaisesti. Ehdotuksen mukaan tien rakentamisella tarkoitettaisiin uuden tien tekemistä ja tien parantamista.

Yleiselle liikenteelle on tunnusomaista liikennettä harjoittavan henkilöpiirin laajuus ja rajoittamattomuus. Vaikka yleistä liikennettä voidaan rajoittaa tekemällä vain tietynlainen liikenne sallituksi, täytyy sallittu liikenne olla mahdollista jokaiselle eikä vain jollekin rajoitetulle henkilöpiirille. Jotta voitaisiin puhua yleisestä liikenteestä, on liikennettä harjoittavia henkilöitä oltava suhteellisen monta. Tällöin on arvioitava niiden henkilöiden lukumäärä, jotka asuvat tien vaikutuspiirissä ja käyttävät sitä pääsytienään tai muutoin säännöllisesti. Jos näiden tien käyttäjien lukumäärä on suuri, on heidän toimestaan tai asioissaan harjoitettavaa liikennettä pidettävä yleisenä, vaikka se luonteeltaan olisikin paikallista lyhytmatkaista liikennettä. Kaukoliikennettä ja seudullista liikennettä voidaan aina pitää yleisenä liikenteenä. Milloin paikallinen liikenne on yleistä ja milloin yksityistä ei ole täsmällisin käsittein kuten liikenteen määrällä ilmaistavissa, koska olosuhteet Suomen eri osissa poikkeavat paljon toisistaan. Huomiota on kiinnitettävä liikennejärjestelmän kokonaisuuteen ja loogisiin kuljetusketjuihin. Yhteydet liikennejärjestelmän solmupisteisiin palvelevat yleistä liikennettä samoin kuin yhteydet julkisiin laitoksiin ja erityiskohteisiin, joihin pääsyä ei ole rajoitettu. Sen sijaan pääsy liikeyritykseen kuten teollisuuslaitokseen tai kauppaliikkeeseen ei sellaisenaan ole yleistä liikennettä, vaikka liikenteen määrä olisi huomattavakin. Yksityisen liiketoiminnan tulee itse vastata yhteyskustannuksistaan. Kun yritystoiminnan kannalta liikenneyhteydet ovat ratkaisevan tärkeitä, hakeutuvat yritykset yleensä olemassa olevien väylien varrelle. Kauppaliikkeet ja erityisesti huoltoasemat perustavat liiketoimintansa yleiseen liikenteeseen, joka määrittelee niiden sijainnin. Kuitenkin jos yritystoiminnasta aiheutuu uusien kulkuyhteyksien tarvetta taikka tarve parantaa olemassa olevia, ei siinä sellaisenaan ole kysymys yleisestä liikenteestä eikä toimenpiteiden kustantaminen kuulu tienpitoviranomaiselle.

Olemassa olevan tien parantaminen olisi etusijalla uuden tien tekemiseen nähden. Paitsi yleisen liikenteen tarve voisivat myös ympäristötekijät ja maankäyttö synnyttää tarpeen parantaa maantietä. Uuden maantien tekeminen tulisi kysymykseen, kun olemassaoleva tieverkko ei enää täytä yleisen liikenteen tai maankäytön tarpeita.

Uuden yleisen tien tekemisen edellytykset koskisivat asemakaava-alueiden ulkopuolisia alueita. Asemakaava-alueiden yleinen tie on määritelty maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentissa.

Yleisen tien lakkauttamisen edellytykset ovat nykyisessä laissa hyvin yleiset. Tielain 17 §:n mukaan yleinen tie voidaan lakkauttaa, jollei tietä uuden tien rakentamisen johdosta tai muusta syystä enää pidetä yleisen edun kannalta tarpeellisena. Säännöksen epämääräisyys ei ole antanut lakkauttamisesta päättävälle viranomaiselle, lakkautuspäätökseen tyytymättömälle eikä lakkautuspäätöksestä tehtyä valitusta käsittelevälle tuomioistuimelle oikeudellisia kriteerejä päätöksenteon tueksi. Tämän vuoksi ehdotetaan, että yleisen tien lakkauttamisen edellytykset olisivat käsillä, kun tie ei enää täytä tien tekemisen edellytyksiä.

Nykyisestä laista puuttuvat tien lakkauttamista koskevat menettelysäännökset lakkauttamispäätöksen tiedoksiantamista lukuun ottamatta. Korkein hallinto-oikeus on 12.6.2001 antamallaan päätöksellä nro 1418 kiinnittänyt huomiota siihen, ettei tielakiin eikä tieasetukseen ole sisällytetty säännöksiä kuulemisesta ennen yleisen tien lakkauttamista koskevan päätöksen tekemistä. Tämän vuoksi ehdotetaan, että tien lakkauttamista koskevassa asiassa laadittaisiin tiesuunnitelma, joka asetettaisiin yleisesti nähtäville ja jota vastaan voisi tehdä muistutuksia. Vaihtoehtoisesti jos tien vaikutuspiirissä olisi vain harvoja kiinteistönomistajia tai muita osallisia, voitaisiin suunnitelma toimittaa heille muistutusten tekoa varten henkilökohtaisesti.

Tien parantamisen yhteydessä syrjään jäävät tiet pääsääntöisesti lakkaisivat olemasta yleisiä teitä nykyisen lain mukaisesti. Jos kuitenkin tien lakkaamisesta huolimatta entisen tien aluetta tarvittaisiin muihin tietarkoituksiin, tulisi se osoittaa tien parantamista koskevassa tiesuunnitelmassa. Lisäksi tiesuunnitelmassa olisi osoitettava, tarvitaanko lakkaavan tien aluetta kaduksi tai yksityistieksi. Yleensä se toimii jatkossakin kulkuväylänä. Jos tällaista käyttötarvetta ei ole, tulisi tiesuunnitelmassa osoittaa ne tienpitoviranomaisen toimenpiteet, jotka tarvitaan ennallistamaan entinen tiealue.

Lakkaavalla yleisellä tiellä voi olla rakenteita tai laitteita kuten siltoja tai pumppaamoja, joita ei voida irrottaa ja jotka vaativat erityistä hoitoa. Käytännössä on syntynyt epätietoisuutta, kenellä on vastuu tällaisista rakenteista tai laitteista. Tämän vuoksi on Tiehallinto pyrkinyt esimerkiksi siltojen osalta siirtämään erityisellä luovutuskirjalla sillan ja siihen liittyvän vastuun uudelle isännälle kuten tiekunnalle tai joskus asianomaiselle kunnalle. Aina ei tällaista vastaanottajaa ole löytynyt. Oikeustilan selkeyttämiseksi ehdotetaan, että vastuu erityistä hoitoa vaativista rakenteista ja laitteista siirtyisi uudelle väylänpitäjälle tien lakatessa. Tällaiset rakenteet ja laitteet olisi osoitettava tiesuunnitelmassa.

Nykyisen tielain mukaan tien parantamisen yhteydessä syrjään jäänyt tie lakkaa yleisenä tienä, kun parannettu tie on luovutettu yleiseen liikenteeseen. Tien tultua lakkautetuksi se lakkaa lakkautuspäätöksessä määrätyn kalenterivuoden alusta ellei lakkautuspäätöksessä toisin määrätä. Yleisen tien lakatessa lakkaa samalla valtion tienpitovelvollisuus. Kun yleensä lakanneita yleisiä teitä käytetään yksityistienä, siirtyy tienpitovelvollisuus uudelle tienpitäjälle eli tiekunnalle tai tieosakkaille. Uuden yksityistien osakkaat joutuvat ottamaan tienpitovastuun hoitaakseen usein vasten talvea tai talvella, jolloin kunnossapito vaatii erityisiä kustannuksia. Jotta uusi tienpitäjä voisi järjestää tiensä kunnossapidon tarkoituksenmukaisella tavalla, ehdotetaan, että valtio huolimatta tien lakkaamisesta yleisenä vastaisi kustannuksellaan tien kunnossapidosta tietyn ylimenokauden ajan.

#### Tiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset

Tiealueen ulottuvuus osoitetaan tiesuunnitelmassa niin, että tiealue voidaan merkitä maastoon, tarvittaessa tienpitoviranomaisen osoituksen mukaan. Jollei tiealueen rajaa ole koskaan käyty, ulottuu tiealue nykyisen lain mukaan yhden metrin etäisyydelle ojan tai, jollei ojaa ole, tieluiskan tai tieleikkauksen ulkosyrjästä.

Vierialue on alue tiealueen ulkopuolella, se ulottuu kahden metrin etäisyydelle ojan tai jollei ojaa ole, kolmen metrin etäisyydelle tieluiskan tai tieleikkauksen ulkoreunasta. Jos tiealue rajataan yllä esitetyllä tavalla, ulottuu vierialue ojan ulkoreunasta laskettuna yhden metrin ja tieluiskan tai tieleikkauksen ulkoreunasta laskettuna kahden metrin etäisyydelle tiealueen ulkopuolelle. Vierialueella on nykyisen lain mukaan maanomistajan käyttövaltaa voimakkaasti rajoitettu. Alueella ei saa pitää rakennuksia eikä sellaista varastoa, aitaa tai muuta rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käytöstä aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle. Tienpitoviranomaisella on oikeus poistaa vierialueelta luonnonvarainen kasvillisuus ja luonnonesteet sekä sille ulottuvat oksat. Vierialueelle saadaan asettaa liikennemerkkejä. Näin voimakkaat maanomistajan oman maansa käyttövallan rajoitukset tekevät vierialueista lähes tiealueeseen verrattavan alueen. Tietoimitusmenettelyssä onkin vierialue usein sisällytetty tiealueeseen. Käytäntö on kuitenkin ollut hyvin epäyhdenäinen. Nykyaikainen tienpito konekannan suuretessa vaatii aikaisempaa leveämmän tiealueen. Kun maanomistaja saa tiealueeksi luovuttamastaan alueesta täyden korvauksen, ei ole tarkoituksenmukaista enää säilyttää tiealueen ulkopuolella sellaisia maankäytön rajoituksia, joita vierialue-säännökset merkitsevät. Niistä tulisikin luopua. Samalla ehdotetaan erottamattomien tiealueiden ulottuvuutta lisättäväksi yhdellä metrillä nykyisestä eli tiealue, jonka rajoja ei ole kiinteistötoimi-

tuksessa määrätty, ulottuisi kahden metrin etäisyydelle ojan tai missä ojaa ei ole, tieluiskan tai –leikkauksen ulkosyrjästä. Vierialueella lain voimaantullessa olevat liikennemerkit ja muut liikenteen ohjauslaitteet saisivat jäädä paikalleen.

Tielain mukaan suoja-alue ulottuu 20 metrin etäisyydelle maantien tai 12 metrin etäisyydelle paikallistien ajoradan, tai jos ajoratoja on kaksi tai useampia, lähimpänä olevan ajoradan keskiviivasta. Erityisestä syystä voidaan tiesuunnitelmassa tai alueellisen ympäristökeskuksen päätöksellä pidentää sanottua etäisyyttä määrättyllä tiellä tai sen osalla enintään 50 metriksi. Tiehen kuuluvan varalaskupaikan kohdalla etäisyyttä voidaan pidentää enintään 300 metriksi. Suoja-alueella ovat voimassa samat maanomistajan käyttövallan rajoitukset kuin vierialueellakin. Sen sijaan tienpitoviranomaisella ei ole toimivaltaa esimerkiksi poistaa tältä alueelta kasvillisuutta. Liikenneturvallisuuden kannalta voi kuitenkin olla tarpeen poistaa puustoa erityisesti näkyvyyden parantamiseksi tien sivuille kohdissa, joissa on havaittu hirvien tai peurojen kulkevan. Luonnonvaraisen kasvillisuuden poistaminen tai sen harventaminen on usein tarkoituksenmukaisempi toimenpide kuin vaikkapa riista-aidan rakentaminen. Tämän vuoksi ehdotetaan, että tienpitoviranomaisella olisi liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa oikeus poistaa suoja-alueella luonnonvaraista kasvillisuutta.

Kun maanteiden ja paikallisteiden erottelusta on tarkoitus luopua, ehdotetaan suoja-alueen ulottuvuudeksi kaikilla yleisillä teillä 20 metriä ajoradan keskilinjasta mitattuna. Kuitenkin voitaisiin tiesuunnitelmassa tietyllä tiellä tai tienosalla pidentää ulottuvuutta enintään 50 metriksi mutta sitä voitaisiin myös supistaa. Ympäristökeskuksen toimivalta tässä on tarkoitus poistaa. Nykyisen lain näkemäalueita koskevat säännökset on tarkoitus säilyttää pääosin ennallaan.

Kun suoja- ja näkemäalueella on voimassa suoraan lain nojalla rakennuskielto, on joustavuuden ja yksittäisten tapausten erityispiirteiden vuoksi tarpeen tehdä mahdolliseksi poikkeusten tekeminen. Nykyisen lain mukaan poikkeustoimivalta on jaettu alueellisen ympäristökeskuksen ja tiepiirin kesken. Ympäristökeskus voi myöntää poikkeuksen rakennuksen rakentamista koskevasta kiellosta suoja- ja näkemäalueella sekä tiepiiri varaston, aidan tai muun laitteen rakentamista koskevasta kiellosta. Kun rakennusten rakentaminen ja varaston ja muiden laitteiden sijoittaminen riippuu tienpidon näkökohdista, ehdotetaan, että poikkeuslupaviranomaisena toimisi kaikissa tapauksissa tienpitoviranomainen, jonka päätöksestä voitaisiin valittaa siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomio-piirissä asianomainen kiinteistö sijaitsee.

Tielain mukaan tien vier-, suoja- ja näkemäaluetta koskevat maanomistajan käyttövallan rajoitukset eivät koske tapauksia, jolloin kasvillisuus, rakennukset ja laitteet olivat jo olemassa, kun alueelle syntyi rajoitus. Kun tällaisissakin tapauksissa kasvillisuus, rakennukset tai rakennelmat saattavat aiheuttaa varaa liikenteelle tai haittaa tienpidolle, on ollut tarpeen luoda menettelytavat, joilla vaaran tai haitan aiheuttaja voidaan poistaa, siirtää tai tehdä siihen tarvittavat muutokset. Tässäkin suhteessa toimivalta on omaisuuden laadun suhteen eri viranomaisilla. Alueellinen ympäristökeskus voi määrätä ryhdyttäväksi toimenpiteisiin, kun kysymys on rakennuksesta ja poliisi, kun kysymys on muusta omaisuudesta. Kuten poikkeuslupa-asioissa on nytkin kysymys liikenneturvallisuuden ja tienpidon arvioinnista, minkä vuoksi ehdotetaan, että tienpitoviranomaisella olisi toimivalta kaikenlaatuisten omaisuuden suhteen. Tienpitoviranomaisen päätökseen tyytymätön voisi siitä valittaa. Jos omistaja ei ryhdy vaadittuihin toimenpiteisiin, olisi tienpitoviranomaisella oikeus tehdä tarvittavat toimenpiteet kustannuksellaan.

Tienvarsimainontaa koskeva säännös siirrettäisiin luonnonsuojelulaista ehdotettavaan lakiin. Poikkeuslupaviranomaisena toimisi tienpitoviranomainen alueellisen ympäristökeskuksen sijasta.

Maatalousliittymät



Tielain mukaan voidaan tiesuunnitelmassa antaa määräyksiä tai kieltoja yksityisten teiden liittämiseksi yleiseen tiehen tai sen osaan ja sille johtavien liittymien käyttämisestä. Jos kielletään käyttämästä ennestään olevaa yksityisen tien liittymää, on uuden kulkuyhteyden järjestämisestä määrättävä tiesuunnitelmassa, jolloin voidaan tarpeen mukaan määrätä tienpitoviranomaisen kustannuksella tehtäväksi yksityinen tie tai liittymä.

Kun säännöksissä puhutaan yksityisten teiden liittymistä, on sanamuodollisen tulkinnan mukaan ilmeistä, että maatalousliittymiä, jotka usein ovat vain ajoyhteys pellolle tai metsäpalstalle, ei voitaisi tiesuunnitelmassa säädellä. Asia on kuitenkin epäselvä. Tietyissä tapauksissa maatalousliittymäkin voi aiheuttaa sellaista vaaraa liikenneturvallisuudelle, että on tarkoituksenmukaista voida ne poistaa tietyltä tieosalta. Esimerkiksi ohituskaistojen kohdalla maatalousliittymäkin voi vaarantaa liikenneturvallisuutta. Tämän vuoksi ehdotetaan, että maatalousliittymät rinnastettaisiin yksityisten teiden liittymiin annettaessa määräyksiä tai kieltoja liittymien käyttämisestä tiesuunnitelmassa. Jos ennestään oleva yksityistien liittymä ja maatalousliittymä poistettaisiin, tulisi tiesuunnitelmassa osoittaa uusi kulkuyhteys, joka sitten rakennettaisiin tienpitoviranomaisen toimesta ja kustannuksella.

Jos tällaiselle järjestellylle tieosalle halutaan saada uusi maatalousliittymä, tulisi lupa myöntää, jos kiinteistön tarkoituksenmukainen käyttö sitä vaatii eikä liittymästä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Muille tieosille saisi maatalousliittymän tehdä ilmoittamalla siitä tienpitoviranomaiselle, joka antaisi liittymän tekemiseksi tarvittavat ohjeet ja edellyttäen, ettei liittymästä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle.

#### Tiealueiden omistusoikeus

Tiealueita koskevan tienpitäjän oikeuden sisällöstä oli ennen nykyisen tielain säätämistä erilaisia käsityksiä. Vuoden 1936 tiekomitea (KM 1939:1) ehdotti maanteiden alueiden hankkimista omistusoikeudella ja jo olemassa olevien maantiealueiden julistamista kuuluviksi valtiolle omistusoikeudella. Tiekomitea totesi yleisesti omaksuttuna kantana olevan, että tiealueen lunastus ainakin vuoden 1921 alusta lukien, jolloin vuoden 1918 tielaki tuli voimaan, on tarkoittanut omistusoikeuden lunastusta. Sitä aikaisempienkin maantiealueiden lunastuksien tai tiealueen luovutusten komitea katsoi tarkoittaneen omistusoikeuden siirtymistä. Kunnan ja kyläteiden osalta pääsääntönä on ollut käyttöoikeus. Tiekomitean mietintöä käsitellyt valtioneuvoston ministerivaliokunta vastusti 3.4.1941 antamassaan lausunnossa maanteiden lunastamista omistusoikeudella.

Nykyistä tielakia valmistellut komitea (Mietintö ehdotuksineen laiksi yleisistä teistä ja laiksi oikeudesta entiseen tiealueeseen ym., KM 1952:5) käsitteli asiaa laajasti. Komitea hyväksyi vuoden 1936 komitean kannan kunnan ja kyläteiden osalta nyt vain paikallisteiksi muutettuna. Komitea piti virheellisenä sellaista ratkaisutapaa, että tiemaahan hankittava oikeus olisi erilainen riippuen siitä, onko kysymyksessä maantie vai paikallistie. Olemassa olevien paikallisteiksi siirtyvien kunnan ja kyläteiden julistaminen valtiolle omistusoikeudella kuuluviksi olisi omistusoikeuden siirtämistä korvauksetta maanomistajilta tienpitäjälle. Maanteiden osalta komitea käänsi vuoden 1936 komitean oletuksen päinvastaiseksi. Maanteiden alueet kuuluisivat tienpitäjälle omistusoikeudella vain mikäli omistusoikeus on erityisillä perusteilla osoitettavissa. Sekajärjestelmän välttämiseksi komitea ehdotti tieoikeusjärjestelmän käyttöön ottoa sekä uusien että olemassa olevien yleisten teiden osalta. Komitea lähti siitä, että tienpidon tarkoituksen toteuttamisen kannalta se seikka on yleensä merkityksetön, hallitseeko tienpitäjä maata omistusoikeuksin vaiko vain pysyväisin käyttöoikeuksin. Komitean ehdotuksen mukaan tieoikeus olisi välittömästi lakiin perustuva, aikaan nähden rajoittamaton käyttöoikeus yleistä tietä varten tarvittavaan alueeseen. Tielaki säädettiin komitean ehdottamalla tavalla.

Komitea ei nojautunut yksinomaan olettamusten varaan. Paikallisteiden osalta komitean mielestä olisi ongelma, kuka niiden osalta olisi selitettävä omistajaksi, kun ne olisivat tavallaan puolikunnallisia teitä. Komitea lähti siitä, että paikallisteiden pitäjänä olisi usein kunta. Samankin paikallisten osalta tienpitäjänä voisi olla toisinaan kunta ja toisinaan valtio. Komitean esitys ei tässä suhteessa toteutunut. Kunnat ovat olleet yleisen tien pitäjänä vain poikkeustapauksissa. Kun tähän esitykseen sisältyy maanteiden ja paikallisteiden eron poistaminen ja kun valtio tulisi aina olemaan yleisten teiden pitäjä, on komitean esittämä peruste menettänyt merkityksensä.

Komitea totesi syntyvän myös muita ongelmia, jos tiemaat hankitaan tienpitäjälle omistusoikeudella. Maa olisi silloin saatava joko kiinteistön kaupalla, jolloin tiealueeksi tarvittava alue olisi lohkomalla erotettava omaksi tilaksi omine manttaaleineen ja saanto olisi lainhuudatettava taikka sitten pakkolunastuksella. Ilmeisesti komitea piti näitä menettelyjä kankeina. Komitea piti epäkohtana myös sitä, että syntyisi suuri joukko pieniä tiekiinteistöjä, joilla siinä tapauksessa, että niiden käyttö tietarkoituksiin lakkaisi, ei yleensä olisi edellytyksiä jäädä olemaan itsenäisinä kiinteistöinä. Edellä mainitut rekisteritekniset seikat ovatkin ratkaisevasti vaikuttaneet tielain valmistelussa. Tieoikeuden kaltaisen käyttöoikeuden perustaminen, rekisteröinti ja lakkauttaminen olisi kiinteistöjen käsittelyä helpompaa. Hallituksen esityksessä yleisiä teitä koskevan lainsäädännön uudistamiseksi (HE 6/1953 vp) todetaan, että omistusoikeuden hankkiminen johtaisi muun muassa sellaiseen hankaluuteen, että tarvittavat alueet olisi erotettava itsenäisiksi kiinteistöiksi.

Kiinteistöjärjestelmän selkeyden kannalta lopputulos on ollut heikko. Vaikka tieoikeus on käyttöoikeus, on tieoikeusalueet yleistietoimituksessa vähennetty aluetta luovuttavan kiinteistön pinta-alasta. Kiinteistörekisteriin on muodostettu tiealueyksikkö muuna rekisteriyksikkönä. Tiealueita on kiinteistörekisterissä myös lunastusyksikköinä. Lisäksi tiealueita on hankittu kiinteistökaupalla tai muulla tavalla sopimalla. Tiealueyksiköitä on muodostettu myös teknisesti yhdistämällä omistusoikeudella otettuja pakkolunastusyksiköitä ja tieoikeusalueita. Vaikka kiinteistörekisterilain muuttamisesta annetulla lailla (448/2000) seka-oikeusyksiköitä ei enää perusteta, ei aikaisemmin muodostettuja yksiköitä ole kokonaan purettu. Nykytila on se, että tiealueet on rekisteröity epäyhtenäisesti.

Tienpitäjälle tuleva oikeus on ollut esillä kiinteistönmuodostamislainsäädännön valmistelussa. Kiinteistönmuodostamistyöryhmän 1. mietinnössä (KM 1990:22) ehdotetaan, että kiinteistöoikeudellisesti sekavan tilan selkeyttämiseksi tie- ja liitännäisalueet lunastettaisiin aina tienpitäjälle omistusoikeudella, jolloin kyseiset alueet olisivat erillisiä omistusoikeusyksiköitä. Lisäksi työryhmä ehdottaa, että olemassaolevat tie- ja liitännäisalueet siirtyisivät tienpitäjän omistukseen. Samansuuntainen ehdotus on esitetty oikeuskirjallisuudessa (Kyösti Holma: Tieoikeudesta yleiseen tiehen, s. 141).

Jotta kiinteistörekisteri vastaisi nykyajan tarpeita yleisten teiden osalta, tulisi kiinteistörekisterissä olevien tiealueyksiköiden väliltä poistaa tieoikeuden ja omistusoikeuden välinen ero. Tiealueyksiköiden yhdenmukaisuus on tärkeää kiinteistötietojärjestelmän toimivuuden kannalta. Kiinteistötietojärjestelmän toimivuudella ja kiinteistötietojen ja muiden maastotietojen varaan rakentuvilla paikkatiedoilla on yhä suurempi merkitys luotaessa edellytyksiä uusiutuvien luonnonvarojen kestäväälle ja monipuoliselle käytölle sekä elinkeinojen ja vapaa-ajan toimintojen kehittämiseksi. Kiinteistöjä koskevien tietojen saatavuuteen, ominaisuuksiin, laatuun ja ajantasaisuuteen sekä luotettavuuteen kohdistuu jatkuvasti uusia vaatimuksia. Yhteiskunnallisesti ja taloudellisesti näillä tiedoilla on lisäksi suuri merkitys, koska kiinteistöjä koskevat tiedot ovat vakuusjärjestelmän perusta.

Kiinteistöjärjestelmän selkeyden kannalta ehdotetaan, että tiealueet lunastettaisiin tienpitäjälle omistusoikeudella ja merkittäisiin kiinteistörekisteriin kiinteistöiksi lunastusyksikköinä. Jotta selkeysvaatimus toteutuisi, pitäisi myös olemassa olevat tiealueet selittää tienpitäjän omiksi. Kiinteistörekisterissä olevat yleisen tien rekisteriyksiköt muutettaisiin ilman eri toimitusta tai päätöstä lunastusyksiköiksi. Ehdotus koskisi vain tiealueita. Olemassa olevat tiealueen ulkopuoliset liitän-

näisalueet, jotka pääsääntöisesti ovat kiviaineksen ottoalueita, jäisivät muutoksen ulkopuolelle. Päävastoin kuin tiealueiden osalta kiinteistön omistajalla voidaan ajatella olevan perusteltu aihe odottaa saavansa alueen takaisin kiviaineksen oton päätyttyä. Tiealueisiin välittömästi liittyvät liittämisalueet kuten levähdysalueet selitettäisiin lain tullessa voimaan sisältyväksi tiealueeseen ja siirtyvän tienpitäjän omistukseen edellyttäen, että tällaisia alueita edelleen tarvitaan palvelemaan tietä ja sen käyttäjiä.

Tiealueiden omistusoikeusjärjestelmään siirtymisestä huolimatta tien lakattua yleisenä tienä syrjään jäämisen johdosta tai kun tie lakkautetaan säilyisivät nykyiset säännökset jokseenkin ennallaan eli tällaiset tiealueet liitettäisiin keskiviivaperiaatetta noudattaen tiehen rajoittuviin kiinteistöihin. Asemakaava-alueella tai alueella, joka on rakennuskiellossa asemakaavan laatimiseksi, lakanneen tien alue siirtyisi nykyisen lain tapaan kunnan omistukseen. Koska lakannutta tiealuetta yleensä tullaan käyttämään kulkemiseen, ei alueen liittämistä kiinteistöön taikka sen siirtymisestä kunnalle voitaisi määrätä korvausta.

Asemakaava-alueilla, jossa kaava osoittaa sitovalla tavalla rakentamisen sekä tonttien ja yleisten alueiden rajat, ei ole sellaista tarvetta tiealueiden hankkimiseen tienpitäjän omistukseen kuin muualla. Tämän vuoksi ehdotetaan, että asemakaava-alueiden yleisiä teitä lunastettaessa tulisi tienpitäjälle tiealueeseen nykyisen lain tapaan tieoikeus. Samoin ehdotetun lain voimaantullessa asemakaava-alueella sijaitseviin tiealueisiin olisi tienpitäjällä edelleen tieoikeus.

Niissäkin tapauksissa, jolloin tiealueeseen syntyisi omistusoikeus, voisi olla tarkoituksenmukaista omistusoikeuden sijaan perustaa tieoikeus. Tämä tulisi kysymykseen sellaisissa erityistapauksissa kuten sijoitettaessa tie maan alle tai sillalle taikka padolle, jolloin tienpitäjälle tulevan oikeuden ulottuvuutta voitaisiin rajoittaa.

Maanomistajan oikeusaseman kannalta ei ole merkitystä, hankitaanko tiealueet edellä esitetyllä tavalla tienpitäjän omistukseen vai säilytettäisiinkö nykyinen tieoikeusjärjestelmä. Hän saa tai on saanut luovuttamistaan tiealueista täyden korvauksen. Tien lakaessa tiealue nykyisen lain tapaan liitettäisiin viereisiin kiinteistöihin tai se siirtyisi kunnalle.

## Tietoimitusmenettely

Nykyisen tielain merkittävimpiä uudistuksia oli tietoimitusmenettelyn käyttöön ottaminen. Sillä korvattiin pakkolunastuslain hidas ja mutkikas menettely, jota jo tielain valmistelun yhteydessä pidettiin vanhentuneena. Yleistietoimituksesta vastaa toimitusinsinööri apunaan kaksi kunnan valitsemää uskottua miestä. Yleistietoimituksessa käsitellään sekä kiinteistötekniset toimenpiteet että korvaukset.

Tietoimitusmenettely on ollut esikuvana yleistä lunastuslakia valmisteltaessa. Tielain muuttamisesta annetulla lailla (342/1998) uudistettiin lain 9 luku, joka koskee alueiden hankkimista ja korvauksia. Tarkoituksena oli yhdenmukaistaa tielunastuksia ja lunastuslakiin perustuvia muita lunastuksia koskevia säännöksiä.

Kun tiealuelunastuksia on tulee vuosittain vireille runsaasti ja usein tietyön aloittamisella on kiire, ei siirtyminen lunastuslain täydelliseen soveltamiseen ole tarkoituksenmukaista. Tiehankkeiden erityisluonteen ja myös joidenkin lunastuslain puutteiden vuoksi on alueiden hankkimista ja korvauksia koskevia säännöksiä tarpeen antaa uudessakin tielaissa. Säännökset olisivat suurelta osin nykyisen lain mukaisia.

Toimitusmenettelyä ehdotetaan muutettavaksi siten, että lunastus voitaisiin jakaa kahdeksi toimitukseksi, jolloin esimerkiksi luovutuksenkorvaukset voitaisiin pian haltuunoton jälkeen määrätä lopullisina. Näin korvausten saaminen nopeutuisi ja tienpitäjän korkokustannus vähenisi.

Nykyisen lain tilusjärjestelyjä koskevat vaikeaselkoiset säännökset ehdotetaan kirjoitettavaksi uudelleen nykyisen lain pääperiaatteet säilyttäen. Aivan vähäisten korvausten maksamista on tarkoitus helpottaa. Jos samalle asianosaiselle maksettavaksi määrätty kokonaissumma ei ylittäisi 10 euroa, ei sitä tarvitsisi maksaa tai tallettaa.

Yhdenmukaisesti uuden lain nimen kanssa kutsuttaisiin yleistietoimitusta maantietoimitukseksi.

## Tiemaksut

Yleisten teiden verkkoa on totuttu Suomessa pitämään maksuttomana julkisena hyödykkeenä, joka kustannetaan kokonaan verovaroin. Tien käytöstä ei ole peritty tiemaksuja.

Nykyisen tielain 18 §:n perusteella on mahdollista periä erityisistä syistä kohtuullinen käypä maksu vapaasti ohjailtavan lautan (lautta-aluksen) käyttämisestä. Lainkohdan mukaan maksusta säädetään ”asetuksella”. Tällaista maksua ei kuitenkaan ole koskaan säädetty. Tiehallinnon lautat ja lautta-alkukset yleisen tien osina ovat käyttäjille maksuttomia.

Tämän uudistuksen yhteydessä ei esitetä maksujen käyttöönottoa, vaan ainoastaan säilytetään nykyisin oleva mahdollisuus. Samalla tarkistettaisiin asetuksenantajaa koskeva valtuus.

## 4. Esityksen vaikutukset

### 4.1. Taloudelliset vaikutukset

Esityksen tavoitteena on uusia yleisistä teistä annettu lainsäädäntö vastaamaan nykyhetken ja nähtävillä olevan tulevaisuuden tarpeita. Tässä yhteydessä ei ole kysymys tienpitovastuiden uudelleenjaosta valtion, kuntien tai yksityisten välillä. Esityksellä ei ole kotitalouksiin, yksityisiin henkilöihin tai elinkeinoelämään kohdistuvia välittömiä vaikutuksia lukuunottamatta mahdollisuutta olla maksamatta aivan vähäisiä tietoimituksessa määrättyjä korvauksia. Esityksellä ei myöskään ole välittömiä vaikutuksia kuntatalouteen. Se että kuntia ei enää voitaisi määrätä yleisen tien pitäjäksi, vahvistaa vain vakiintuneen käytännön.

Esityksessä ehdotetaan tienpitoviranomaisen kunnossapitovastuun jatkamista entisen yleisen tien osalta tietyn ylimenokauden ajan sekä entisen yleisen tien ennallistamista tietyissä tapauksissa. Kysymyksessä ovat niin vähäiset lisäkustannukset, ettei niillä ole merkitystä tienpidon rahoituksen kannalta.

Olemassa olevien yleisten teiden ja niihin liittyvien liitännäisalueiden rekisteröinti edellyttää maanmittausviranomaisilta toimenpiteitä kiinteistörekisteritietojen muuttamiseksi. Tämän lainuudistuksen aiheuttamaksi kiinteistörekisterin muutoskustannukseksi on arvioitu noin 100 000 euroa. Se on osa kiinteistörekisterin perusparannusta, joka suoritettaisiin usean vuoden aikana.

Mahdollisuus lunastuksen jakamiseen kahdeksi toimitukseksi alentaa tienpitoviranomaisen maksettaviksi määrättävien korvausten korkokustannusta, kun osa korvauksista voidaan maksaa lopullisina jo tiehankkeen alkuvaiheissa. Korkosäästön määrää on vaikea arvioida, kun toimituksen jakaminen riippuu toimitusinsinöörin päätöksestä ja kun hankkeet ovat laadultaan ja laajuudeltaan erilaisia.

Toisaalta lunastuksen jakaminen kahdeksi toimitukseksi voi vähäisessä määrässä lisätä toimituskustannuksia. Uudistuksella ei kuitenkaan olisi vaikutusta maanhankinnan määrärahojen suuruuteen.

Kun maakaaren 4 §:n mukaan pakkolunastusyksikkö jää lainhuudatuksen ulkopuolelle, ei tietueiden lunastaminen omistusoikeudella ja lunastusyksiköiden muodostaminen aiheuta lainhuudatuskustannuksia.

## **4.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset**

Uuden lain tavoitteissa on painotettu tiensuunnittelun avoimuutta ja suunnitteluratkaisujen ymmärrettävyyttä. Vaikka esityksessä ei ehdoteta uusia menettelytapoja suunnitelmia valmisteltaessa, ovat vuorovaikutteiset menettelytavat lisänneet suunnitelmien parissa työskentelevien henkilöiden työtä. Kun kaavoitus ja tiensuunnittelu kytkeytyvät toisiinsa, vaativat erityisesti maankäyttö- ja rakennuslain myötä käyttöön otetut osallistumis- ja viranomaisneuvottelut oman työpanoksensa. Kun lisäksi tiensuunnitelman sisältövaatimukseen lisätään lakkaavan tien ennallistamistoimenpiteet ja kun tien lakkauttamismenettelyjä kehitetään, ei suunnittelutyössä olevan henkilöstön tarve tule vähenemään.

Eri viranomaisten välisiin tehtäviin ei esitetä merkittäviä muutoksia. Nyt alueellisille ympäristökeskuksille kuuluvat poikkeuslupaviranomaisen tehtävät esitetään siirrettäväksi tienpitoviranomaiselle. Kysymyksessä ovat poikkeuksien myöntäminen tien varren rakennuskielloista ja ulkomainontakielloista. Samoin yleisen tien päätekohdan määräämisestä asemakaava-alueella on tarkoitus luopua. Ehdotetun lain organisaatio- ja henkilöstövaikutukset ovat vähäiset.

## **4.3. Ympäristövaikutukset**

Uudistuksen yhtenä tavoitteena on, että tienpidossa otetaan ympäristönäkökohdat entistä enemmän huomioon kestävästä kehityksestä edistävällä tavalla. Uusia teitä suunniteltaessa selvitetään huolella tien vaikutukset. Haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi erityistä huomiota on kiinnitettävä tien sijoitteluun maastossa. Tien vieminen tunneliin voi olla ympäristön kannalta tarkoituksenmukainen toimenpide. Melusteiden rakentaminen ja pohjaveden suojaaminen ovat tärkeitä. Kestävän kehityksen kannalta on tarpeen, että uusiutumattomia luonnonvaroja kuten luonnonsoraa käytetään säästeliäästi ja etsitään sitä korvaavia materiaaleja.

Paitsi teitä rakennettaessa on ympäristönäkökohdat otettava huomioon tien kunnossapidossa. Liukkaudentorjunnassa suolan käyttöä vähennetään milloin se liikenneturvallisuuden kannalta on mahdollista. Pohjavedenottamoiden suoja-alueilla estetään tieltä valuvien aineiden pääsy pohjaveeseen. Taajamien asuinviihtyvyyden edistämiseksi tehdään melusteitä.

Tiensuunnittelu kytkeytyy läheisesti muuhun alueiden käytön suunnitteluun. Tiensuunnittelu perustuu maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen kaavaan, jossa tien sijainti ja suhde muuhun alueidenkäyttöön on selvitetty. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista edistetään tiensuunnittelussa. Myös tienpidon keinoin edistetään kestävästä yhdyskuntakehityksestä ja rakentamisesta sekä avointa ja vuorovaikutteista suunnittelua.

## **4.4. Vaikutukset eri kansalaisryhmien asemaan**

Uudistuksen tavoitteena on tarjota jokaiselle mahdollisuus yleisillä teillä turvalliseen ja sujuvaan liikkumiseen. Yleiset tiet luovat edellytyksiä asumiselle ja elinkeinotoiminnalle maan eri osissa.

Päivittäinen liikennöitävyys turvataan yleisillä teillä koko maassa niin että kaikilla on mahdollisuus liikkua ja saavuttaa peruspalvelut.

Eri väestöryhmien erilaisiin liikkumistarpeisiin on tienpidossa kiinnitettävä huomiota. Erityisesti lasten, vanhusten ja liikuntarajoitteisten tarpeet turvalliseen liikkumiseen on otettava huomioon tienpitotoimissa kuten erottamalla kevyt liikenne muusta liikenteestä ja turvaamalla joukkoliikenteen esteettömyys.

#### **4.5. Vaikutukset liikenneturvallisuuteen**

Valtioneuvosto on tehnyt 18.1.2002 periaatepäätöksen tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta. Tavoitteen mukaan liikennekuolemia saisi olla vuonna 2010 enintään 250. Muihin Pohjoismaihin verrattuna Suomi on heikommalla tasolla kuin Ruotsi ja Norja. Liikenneturvallisuustilanne parani Suomessa 1990-luvulla, mutta sittemmin on suotuisa kehitys pysähtynyt. Periaatepäätöksessä esitetyn tavoitteen saavuttamiseksi valmistellaan ja toteutetaan erilaisia toimenpiteitä, joista keskeisimpiä ovat liikenteen kasvun hillintä, teknologian hyödyntäminen, liikenneturvallisuuden arvostaminen, taajamien liikenneturvallisuuden parantaminen, kuljettajiin vaikuttaminen, suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja seurausten lievittäminen sekä alueellinen turvallisuustyö. Tavoitteiden saavuttamiseen voidaan vaikuttaa tienpidon toimin kuten tien sijoittamisella, vaikuttamalla tiiviimpään taajamarakenteeseen, tienkäyttäjryhmien kuten kevyen liikenteen ja raskaan liikenteen erottamisella toisistaan, joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamisella, yksityisten teiden liittämöpolitiikalla, liikenteen hallinnalla ja tehokkaalla maanteiden kunnossapidolla. Ehdotetussa laissa esitetyt tavoitteet ja toimenpiteet ovat yhdenmukaiset mainitun periaatepäätöksen kanssa.

### **5. Asian valmistelu**

#### **5.1. Valmisteluvaiheet**

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 1 päivänä kesäkuuta 2001 työryhmän, jonka tavoitteeksi asetettiin saattaa ajan tasalle yleisiä teitä koskeva lainsäädäntö. Lisäksi työryhmän tuli pohtia eri liikenneväyliä koskevan yleisen väylälain toteuttamismahdollisuutta. Työryhmän tuli saada työnsä valmiiksi 31 päivään joulukuuta 2002 mennessä.

Ennen työryhmän työn aloittamista järjestettiin lainsäädännön uudistamistyön pohjaksi keskustelutilaisuus, johon kutsuttiin keskeisten viranomaistahojen edustajat. Työryhmän alustavaa luonnosta uudeksi laiksi yleistä teistä ja yleisperustelujen luonnosta käsiteltiin elokuussa 2002 pidetyssä keskustelutilaisuudessa, johon oli kutsuttu viranomaistahojen lisäksi luonnonsuojelun, elinkeinoelämän ja maanomistajien keskeisten järjestöjen edustajat. Lisäksi luonnoksista saatiin eri tahoilta kirjallisia lausuntoja ja esityksiä.

#### **5.2 Lausunnot**

### **6. Muita esityksen vaikuttavia seikkoja**

#### **6.1. Toteutettuja lainsäädäntöuudistuksia**

Suomen perustuslaki

Uusi perustuslaki (731/1999) on tullut voimaan 1.3.2000. Uudistuksen päätavoitteena on ollut perustuslain yhtenäistäminen ja ajanmukaistaminen muuttamatta kuitenkaan valtiosääntömme perusteita. Perustuslain 2 luvussa ovat perusoikeuksia koskevat säännökset, jotka on uuteen perustuslakiin siirretty kumotusta Suomen Hallitusmuodosta sellaisina kuin ne ovat olleet 1.1.1996 voimaan tullessa laissa Suomen Hallitusmuodon muuttamisesta (969/1995). Perustuslain 22 §:n mukaan julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien ja ihmisoikeuksien toteutuminen.

Yleisiä teitä koskevan lainsäädännön uudistamisessa ovat perustuslain perusoikeuksista erityisen tärkeitä omaisuuden suoja (15 §), vastuuta ympäristöstä (20 §) ja oikeusturvaa (21 §) koskevat säännökset. Uudistuksen suhdetta perusoikeuksiin käsitellään säätämisyjärjestystä koskevassa osassa.

### Maankäyttö- ja rakennuslaki

Vuoden 2000 alusta voimaan tullut maankäyttö- ja rakennuslaki vaikuttaa välittömästi yleisiin teihin kaavajärjestelmän kautta. Lisäksi maankäyttö- ja rakennuslakiin on tullut uusi säännös siitä, minkälaisia yleisiä teitä varten voidaan asemakaavassa varata liikennealuealue. Maankäyttö- ja rakennuslain hyväksymisen yhteydessä muutettiin myös yleisistä teistä annetun lain 10 §, jolla korostettiin kaavoituksen merkitystä yleisen tien suunnittelussa ja toteuttamisessa. Näitä säännöksiä ei ole tarkoitus muuttaa.

### Laki Tiehallinnosta ja laki Tieliikelaitoksesta

Yleisten teiden tienpito on järjestetty uudelleen tammikuun 1 päivästä 2001 alkaen, jolloin Tiehallinnosta annetulla lailla (568/2000) perustettu Tiehallinto ja Tieliikelaitoksesta annetulla lailla (569/2000) perustettu Tieliikelaitos aloittivat toimintansa. Tiehallinnon tehtävänä on vastata yleisten teiden tienpidosta, ja se hankkii tienpitoon liittyvät tuotannolliset palvelut ja tuotteet ulkopuolisilta. Tieliikelaitoksen toimialana on maa- ja vesirakennusala ensisijaisesti liikenneväylien ja liikenneympäristön suunnittelu, rakentaminen, ylläpito ja hoito sekä näihin liittyvät tuotteet ja palvelut. Yleisten teiden tienpidon tuotannollinen toiminta on avattu kokonaisuudessaan avoimeen kilpailuun vuoden 2004 loppuun mennessä.

## 6.2. Vireillä olevia lainsäädäntöhankkeita

### Ehdotus hallintolaiksi

Hallintolaki olisi hallinnon toimintaa sääntelevä yleislaki. Lailla edistettäisiin ja toteutettaisiin hyvän hallinnon ja oikeusturvan takeita. Laki korvaisi hallintomenettelylain (598/1982), asiakirjain lähettämisestä annetun lain (75/1954) ja tiedoksiannosta hallintoasioissa annetun lain (232/1966). Hallintolaki olisi kuten hallintomenettelylakikin toissijainen eli jos muussa laissa on hallintolaista poikkeavia säännöksiä, niitä sovellettaisiin hallintolain asemesta. Erityisesti tiehankkeissa tehtävien päätösten tiedoksiantamista ja tiedoksisaamista koskevat säännökset vaativat yhdenmukaistamista hallintolain kanssa.

### Kainuun hallintokokeilu

Kokeilun päätoimenpiteiksi on sovittu maakunnallisen elinkeinopolitiikan toteutus, kehittämisrahoituksen kokoaminen ja palvelutuotannon uudelleen järjestäminen. Hallintomalli perustuisi vaaleilla valitun valtuuston ja maakuntahallituksen varaan. Hankkeen ensimmäisessä vaiheessa selvitysmies Juhani Perttunen valmisteli hallintokokeilun sisältöä. Selvitysmiehen ehdotus valmistui

26.6.2002. Selvitysmies ehdottaa kansallisen kehittämisrahoituksen kokoamista ja päätösvalan siirtämistä Kainuun maakuntaan siten että valtion talousarvioon otetaan määräraha Kainuun kehittämistä varten. Määrärahaan sisältyisi myös perustienpidon ja tieverkon kehittämisen määrärahat. Kainuun maakuntavaltuusto osoittaisi määrärahasta osuudet edelleen asianomaisille valtion viranomaisille kuten tiepiirille käytettäväksi lainsäädännön mukaisiin tarkoituksiin. Asiaa koskevan hallituksen esityksen (HE 198/2002) mukaan Kainuun hallintokokeilulaki tulisi voimaan 1.6.2003 ja kokeilu alkaisi 1.1.2005. Laki olisi voimassa vuoden 2012 loppuun.

Ehdotus laiksi tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä

Ehdotettavan lain tarkoituksena olisi järjestää yleisiä ja yksityisiä teitä sekä katuja koskevat tiedot käsittävä valtakunnallinen tietojärjestelmä ja tietopalvelu. Se sisältäisi tiedot yleisten ja yksityisten teiden sekä katujen sijainnista osana liikennejärjestelmää samoin kuin niitä koskevat tärkeimmät ominaisuustiedot. Tietojärjestelmän perustamisesta, hallinnosta, ylläpitämisestä, tietopalveluista ja tietojen luovuttamisesta sekä järjestelmän kehittämisestä huolehtisi Tiehallinto. Asiaa koskeva hallituksen esitys on valmisteltavana liikenne- ja viestintäministeriössä.

### **6.3. Kansainvälisten sopimusten ja velvoitteiden vaikutus**

#### Århusin sopimus

Tanskassa vuonna 1998 hyväksytty tiedonsaantia, kansalaisten osallistumisoikeutta sekä muutoksenhaku- ja vireillepano-oikeutta koskeva yleissopimus, niin sanottu Århusin yleissopimus on tullut kansainvälisesti voimaan lokakuussa 2001. Århusin yleissopimus on uudenlainen ympäristösopimus, jossa ympäristöön liittyvät oikeudet ja ihmisoikeudet liittyvät toisiinsa. Århusin yleissopimus asettaa sopimuspuolille velvoitteita suhteessa kansalaisiin ja järjestöihin.

Yleissopimus sisältää määräyksiä, jotka voidaan ryhmitellä kolmeen ryhmään: ympäristötiedon saanti, kansalaisten ja järjestöjen osallistumisoikeus ympäristöä koskevaan päätöksentekoon sekä muutoksenhakuoikeus. Määräykset osallistumisoikeudesta koskevat toisaalta yksittäisiä hankkeita ja toisaalta osallistumista yleisemmin päätöksentekoon eli erilaisten suunnitelmien ja lainsäädännön valmisteluun. Muutoksenhaku koskee itse sopimuksen soveltamisalaan kuuluvia kysymyksiä eli oikeutta hakea muutosta ympäristöä koskevan tiedon saantiin sekä sopimuksessa määriteltyjä toimintoja, kuten moottori- ja moottoriliikenneteiden ja yli 10 kilometrin pituisten nelikaistaisten teiden rakentamista koskeviin päätöksiin. Muutoksenhaku- ja vireillepano-oikeutta koskevia määräyksiä sovelletaan kansalaisten lisäksi ympäristöjärjestöihin.

Suomen eduskunta ei vielä ole hyväksynyt Århusin sopimusta. Maankäyttö- ja rakennuslaissa on taattu yleissopimuksessa tarkoitetut oikeudet myös teitä koskevilta osin, koska tien suunnittelun on perustuttava kaavaan, jossa tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on järjestetty. Järjestöillä on muutoksenhakuoikeus tien suunnittelua edeltävistä kaavoituspäätöksistä.

## **YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT**

### **1. Lakiehdotusten perustelut**

#### **1.1. Maantielaki**

##### **1 luku. Yleisiä säännöksiä**



1 §. *Lain tarkoitus.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi niistä yleisistä periaatteista, joiden vuoksi maantielaki on voimassa. Lain ensisijaisena tarkoituksena on luoda ne oikeudelliset perusteet, jotta yleisiin teihin kohdistuvat liikkumis- ja kuljetustarpeet voitaisiin tyydyttää. Maantiet ovat tässä suhteessa osa koko liikennejärjestelmää, ja liikkumisen tulisi voida tapahtua toimivalla tavalla siirryttäessä liikennejärjestelmästä toiseen. Tienpidollisin toimin tulisi huolehtia siitä, että liikkuminen voi tapahtua turvallisesti ja samalla sujuvasti. Tienpidossa tulisi ottaa huomioon kestävä kehitys, joka olisi tienpidon yksi lähtökohta. Vaikka tienpidossa ei aina voidakaan estää tiettyjen kestävä kehityksen kannalta haitallisten vaikutusten syntymistä, on toimenpiteitä valittaessa pyrittävä kestävä kehitystä edistäviin ratkaisuihin.

Lisäksi lain tarkoituksena olisi taata kaikille asianosaisille ja muillekin mahdollisuus vaikuttaa niiden päätösten sisältöön, joita tehdään maanteiden rakentamiseksi. Yleis- ja tiesuunnitelmat ovat suunnitellun tien vaikutuspiirissä oleville siinä määrin tärkeitä, että vaikutusmahdollisuudet olisi turvattava yhtä hyvin suunnitteluvaiheessa kuin haettaessa päätöksiin valittamalla muutosta. Muutenkin tienpitoviranomaisen toiminnan tulisi tapahtua avoimuutta ja vuorovaikutteisuutta edistävällä tavalla.

2 §. *Soveltamisala.* Pykälässä määriteltäisiin maantielain pääsisältö. Laki olisi maanteitä koskeva yleislaki. Laissa säädettäisiin, mitä maantiet ovat, mitä niiden alueisiin sisältyy, maanteiden rakentamisen edellytyksistä, liikenneväylien hallinnollista muutoksista, tienpidosta ja maanteiden lakkaamisesta. Laissa säädettäisiin lisäksi tiehankkeen asianosaisten vaikutusmahdollisuuksista tiesuunnitelmiin sekä valitusoikeudesta. Korvauksista ja niiden määräämisestä sekä maantietoimituksesta säädettäisiin omassa luvussaan.

3 §. *Maantieverkon kehittäminen ja kunnossapito.* Pykälässä säädettäisiin tienpidon suuntaviivoista sekä tieverkon kehittämisen että nykyisen tieverkon kunnossapidon kannalta. Pykälän 1 momentissa tuotaisiin esiin tieverkon palvelutehtävä edistettäessä yleisesti hyväksytyjen tavoitteiden toteuttamista, joita asetetaan muualla lainsäädännössä. Tässä tarkastelussa on erityistä huomiota kiinnitettävä valtioneuvoston asettamiin alueidenkäyttötavoitteisiin sekä alueiden kehittämiseen. Vaikka maankäyttö- ja rakennuslain 24 §:n mukaan valtion viranomaisten tulee ottaa toiminnassaan huomion valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja edistää niiden toteutumista, on syytä maantielaisissa tästä velvollisuudesta mainita erikseen. Samoin alueiden kehittämislaki velvoittaa valtion viranomaiset ottamaan huomioon valtakunnalliset alueiden kehittämisen tavoitteet ja edistämään niiden toteuttamista samoin kuin ottamaan toiminnassaan huomioon maakuntaohjelmat ja edistämään ohjelmien toteuttamista. Kun toimivalla tieverkolla on tärkeä merkitys alueiden kehittämiseksi, on syytä pykälässä alueiden kehittäminen erikseen mainita. Maankäytön suunnittelu saa sisältönsä erilaisissa kaavoissa, joissa yhdistetään eri toimintoja tietyn alueen käsittäväksi yhteiseksi tavoitetilaksi. Tällaisia tavoitteita tieverkonkin tulisi edistää.

Pykälän 2 momentissa tieverkkoa tarkasteltaisiin tiellä liikkumisen kannalta. Tienpidon toimenpitein tulisi pyrkiä siihen, että kaikki liikkuminen maanteilla voisi tapahtua turvallisesti oli sitten liikkumisessa kysymys ajoneuvoliikenteestä tai kevytliikenteestä. Liikkumisen tulisi olla myös toimivaa siten, että liikkuminen ja kuljettaminen voisi tapahtua joustavasti koko liikennejärjestelmässä. Tienpidon toimin tulisi varmistaa, että liikkuminen ja kuljetukset olisivat mahdolliset koko maan alueella. Tässä tarkoituksessa maantieverkon tulisi tarjota tietty peruspalvelutaso. Siihen sisältyy mahdollisuus päästä yleiselle tielle kohtuulliselta etäisyydeltä ja että vähäliikenteisimmätkin maantiet pidetään yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa, jotta liikkumis- ja kuljetuskustannukset laajassa ja harvaanasutussa maassa pysyisivät kohtuullisina. Kun maanteitä käytetään mitä erilaisimpiin liikkumistarpeisiin, olisi otettava huomioon eri käyttäjäryhmien erilaiset tarpeet. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä tässä yhteydessä heikoimmassa asemassa olevien ryhmien kuten lasten, vanhusten ja liikuntarajoitteisten tarpeisiin. Lisäksi pykälän 2 momentissa painotetaan luonnonvarojen säästeliästä käyttöä, joka on osa edellä 1 §:ssä mainittua kestävä kehitystä. Tieverkon kehittä-

tämisessä ja kunnossapidossa olisi tien ja liikenteen haitat minimoitava, milloin niiden syntymistä ei voida kokonaan estää.

4 §. *Maantie.* Pykälän 1 momentissa esitettäisiin maantien oikeudellinen määritelmä, jonka perusteella maantie voitaisiin erottaa yksityisestä tiestä ja kadusta, koska ero ei ole ulkoisin tunnusmerkein havaittavissa. Ensiksikin maantien olisi oltava luovutettu yleiseen liikenteeseen. Tämä tarkoittaa, että maantien olemassaolon edellytyksenä on oltava hallinnollinen päätös. Maantien rakentamisessa tämä merkitsee tiesuunnitelman hyväksymistä, rakennustyötä ja valmistuneen tien luovuttamista yleiselle liikenteelle. Liikenteelle luovuttamisesta tehtäisiin erillinen päätös, josta säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Otettaessa yksityinen tie tai katu maantiekseksi tehdään hallinnollinen päätös hyväksyttäessä muutosta tarkoittava tiesuunnitelma. Hallinnollisella päätöksellä maantie luovutetaan yleiselle liikenteelle, kun taas yksityinen tie on tarkoitettu palvelemaan tien vaikutuspiirin kiinteistöjen kulkuyhteystarvetta. Lisäksi maantien tunnusmerkkinä on, että sen pitämisestä huolehtii valtio. Kadunpidon järjestäminen kuuluu maankäyttö- ja rakennuslain 84 §:n mukaan kunnalle. Momentin 2 virkkeessä jaoteltaisiin maantiet sen mukaan, mikä niiden asema on liikenneverkolla, kun nykyisen lain kahtiajako maanteihin ja paikallisteihin on perustunut hallinnolliseen erotteluun. Ehdotettu maanteiden jaottelu valtateihin, kantateihin, seututeihin ja yhdysteihin perustuu tiensuunnittelussa ja kaavoituksessa vakiintuneisiin luokituksiin. Liikenneministeriö on vuonna 1992 päättänyt, että yleisten teiden toiminnallisessa luokittelussa otetaan käyttöön mainittu luokitus. Vastaava luokitus on esitetty myös ympäristöministeriön maaliskuun 31 päivänä 2000 antamassa asetuksessa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa kaavoissa käytettävisistä merkinnöistä. Näiden maantieluokkien tarkemmasta sisällöstä säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, mikä viranomainen päättäisi 1 momentin mukaisesta maanteiden luokituksesta. Koska kysymyksessä ovat yleiset tiet, päätösvalta olisi liikennehallinnolla. Nykyisen yleisistä teistä annetun asetuksen 1 §:n 1 momentin mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriö päättäisi, mitkä maanteistä olisivat valta- ja kantateitä. Liikenneministeriö on 2.12.1992 antamallaan päätöksellä määrännyt valtateistä ja päätöksellään 21.6.1993 kantateistä. Tiehallinto määrittäisi, mitkä maanteistä olisivat seututeitä ja yhdysteitä.

Vaikka maantie on tarkoitettu yleiselle liikenteelle, voitaisiin sitä rajoittaa yleisesti koskemaan vain tietynlaista liikennettä. Nykyisen lain tapaan maantie voisi olla moottori- tai moottoriliikennetie. Liikenteestä tällaisilla teillä säädetään tieliikenneasetuksen (182/1982) 2 luvussa. Jos maantie on sitä rakennettaessa tarkoitettu moottori- tai moottoriliikennetieksi, olisi siitä määrättävä tiesuunnitelmassa. Samoin tiesuunnitelmassa voitaisiin muillakin maanteilla rajoittaa liikennettä yleisesti laadultaan tai laajuudeltaan. Tällaisista vain tietynlaista liikennettä palvelevista maanteistä säädettäisiin pykälän 3 momentissa. Nykyisen lain mukaisesti maantie voisi olla myös tie, jota käytettäisiin vain talvisaikaan. Tällaisista jääteistä olisivat soveltuvin osin voimassa ehdotetun lain säännökset.

5 §. *Tie- ja tiealue.* Pykälässä määriteltäisiin nykyisen lain mukaan maantien osat ja maantiehen kuuluvat rakenteet, rakennelmat ja laitteet. Pykälän 1 momentissa on esimerkkiluettelo, millaisiin erilaisiin käyttötarkoituksiin maantiekiinteistöä voidaan käyttää. Pykälän 1 momentin 1 kohdassa luetellaan maantien osia, joista kuten ajoradasta, pientareesta, jalkakäytävästä, pyörätiestä ja pysäköintipaikasta tai -alueesta on säädetty tieliikennelaisissa ja -asetuksessa. Vaikka alue ei olisikaan tarkoitettu liikenteeseen kuten moottoriteiden välikaista, se kuuluu tiehen. Erikoiskuljetustiellä tarkoitettaisiin kiertotien järjestämistä sellaisissa maantien kohdissa, jossa este kuten matala silta estäisi erikoiskuljetuksen. Erikoiskuljetustie tehtäisiin ja pidettäisiin kunnossa vain tällaisia kuljetuksia varten. Tienpidon toimenpiteillä voidaan edistää joukkoliikenteen käyttämistä helpottamalla sen sujuvuutta ja saavutettavuutta. Tämän mukaisesti maantiehen voisi kuulua joukkoliikennettä ja sen käyttöä palvelevia alueita, kuten joukkoliikenteelle varattuja ajokaistoja sekä pysäkkejä ja joukko-

liikenteen käyttäjille tarkoitettuja pysäköimisalueita. Tienkäyttäjille on tarpeen perustaa varsinkin pitkämatkaista liikennettä varten pysäköintipaikkaa tai –aluetta paremmin varustettuja alueita virkistytymiseen. Tällaiselle levähdysalueille voitaisiin sijoittaa erilaisia tienkäyttäjiä palvelevia toimintoja, joista säädettäisiin tarkemmin 7 §:ssä. Tiehen kuuluvat varastoalueet palvelisivat ennen kaikkea tienpitoa, mutta erityistapauksissa voitaisiin osittaa alueita esimerkiksi puutavaran välivarastointiin ja kuormaukseen.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan maantiehen kuuluisivat 1 kohdan alueita palvelevat tekniset rakenteet, rakennelmat ja laitteet kuten oja rumpuineen, tiepenger, tieluiska, silta ja valaistuslaitteet.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan maantiehen kuuluisivat erilaiset rakenteet, rakennelmat ja laitteet, jotka on tarkoitettu tienkäyttäjien opastamiseen. Näitä ovat ennen kaikkea tieliikennelainsäädännössä määritetyt liikennemerkit ja muut liikenteen ohjauslaitteet. Muunlainen liikenteen ohjaus on voimakkaasti lisääntynyt kuten erilaiset tienkäyttäjiä palvelevat ajantasaista liikenne- ja kelitietoa tarjoavat järjestelmät. Tekniikan kehittyessä tienkäyttäjien opastus tulee lisääntymään ja sen muodot kehittymään.

Pykälän 1 momentin 4 kohdan mukaan maantiehen kuuluisivat myös muut kuin 1 –3 kohdassa mainitut alueet, rakenteet, rakennelmat tai laitteet, joita tarvitaan tienpitoon tai liikenteeseen. Erikseen on tässä mainittu liikenteen haittoja ehkäisemään tarkoitettut meluesteet ja liikenneturvallisuuden kannalta tärkeät riista-aidat. Tällaisetkin rakennelmat alueineen kuuluisivat maantiehen.

Pykälän 2 momentin mukaan tiehen kuuluisi nykyisen lain mukaisesti myös lautta, joka voi olla joko vapaasti ohjailtava lautta-alus tai pääsääntöisesti vajjerin varassa ja ohjaamana liikkuva lossi. Paitsi itse lautta myös maalla ja vesialueella sijaitsevat rakenteet ja laitteet, jotka ovat välttämättömiä lautan käyttämiseksi, kuuluisivat tiehen samoin kuin laiturei. Maantie voisi palvella lentotoiminnan tarpeita varalaskupaikkana. Tällaisesta olisi erikseen päätettävä tiesuunnitelman yhteydessä. Samoin maantien johtaessa valtakunnan rajalle voitaisiin maantiehen kuuluvaksi osoittaa tiesuunnitelmassa tarpeellinen alue rajan ylittävästä tieliikenteestä aiheutuviin toimintoihin kuten tullin ja passintarkastusta varten.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettut alueet muodostaisivat tiealueen. Maantien rakentaminen perustuu tiesuunnitelmaan, jonka mukaan tiealue merkitään maastoon ja maantietoimituksessa määrätään tiealueen raja. Osa maanteistä, noin 20 000 kilometriä, on sellaisia, joiden aluetta ei ole koskaan kiinteistötoimituksessa määrätty. Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan otettavaksi tällaisia tapauksia varten tiealueen ulottuvuutta tarkoittava määritelmä. Sen mukaan rajaamattomien maanteiden tiealue ulottuisi kahden metrin etäisyydelle tien vieriojan ulkosyrjästä. Ellei maantiessä ole vieriojaa, lasketaan kahden metrin etäisyys tieluiskan tai tieleikkauksen ulkosyrjästä. Tiealueen rajan määrittämiseksi olisi mahdollista pitää maantietoimitus.

6 §. *Liitännäisalueet.* Yleisperusteluissa on käsitelty tiealueiden ja liitännäisalueiden rajausta. Nykyiseen lakiin verrattuna liitännäisalueita perustettaisiin huomattavasti harvemmin. Osa nykyisen lain tarkoittamista liitännäisalueista kuten pysäköimis-, kuormaus- ja levähdysalueet tulisivat olemaan ehdotuksen mukaan tiealueita ja osalle kuten rakennusalueille ei tienpitotoiminnan muutoksista johtuen ole enää tarvetta. Liitännäisalueita olisivat vain selkeästi tiealueen ulkopuoliset alueet, joiden käyttötarpeen ajallista kestoa olisi etukäteen vaikea arvioida verrattuna tien rakentamisen ajaksi tarvittaviin tai muihin vain tietyn ajan voimassaoleviin oikeuksiin. Joka tapauksessa liitännäisalueiden käyttötarve olisi pitkäaikainen ja ainakin tien teknistä huoltoa palvelevat liitännäisalueet olisivat tarpeen yhtä pitkän ajan kuin tiekin.

Liitännäisalueita olisivat ensiksikin tienpitoainesalueet, koska tien rakentamiseen tarvitaan välttämättä kiviainesta. Tielinjalta otettava käyttökelpoinen kiviaines käytettäisiin luonnollisesti hyödyksi ja kiviainesta voitaisiin hankkia rakennusurakkaan liittyen. Tienpidon tarvitseman kiviaineshuollon turvaamiseksi olisi kuitenkin tarpeen varata mahdollisuus osoittaa tiesuunnitelmassa maantien rakentamista ja sen kunnossapitoa varten tietty alue tienpitoaineen ottamista varten. Tiesuunnitelma voitaisiin laatia ja hyväksyä myös vain liitännäisaluetta varten riippumatta mistään tiehankkeesta. Hyväksytyssä tiesuunnitelmassa osoitettu liitännäisalue oikeuttaisi vain tällaisen alueen haltuunottoon. Kiviaineksen ottaminen liitännäisalueelta vaatii maa-aineslain (555/1981) mukaisen luvan.

Lisäksi liitännäisalue voisi olla aluevaraus, joka koskisi maantien teknisen huollon alueita kuten maantietunneleiden ilmanottoaukkoja tapauksissa, jolloin maantiellä ei olisi muita välittömiä maanpinnan tasolle ulottuvia vaikutuksia.

Liitännäisalueisiin perustettaisiin maantietoimituksessa tienpitäjälle liitännäisalueen käyttötarkoitusta vastaava tieoikeus.

7 §. *Palvelualueet.* Pykälässä säädettäisiin pysäköintialueille ja levähdysalueille sijoitettavista laitteista, rakennelmista ja rakennuksista, jotka on tarkoitettu palvelemaan tienkäyttäjiä. Pysäköintialueelle voitaisiin sijoittaa kioskimyymälä ja levähdysalueelle laajempiakin palveluja kuten kahvila, ravintola ja huoltoasema. Kaikki toimenpiteet edellyttäisivät tienpitoviranomaisen suostumuksen, johon liittyvästä menettelystä säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Selvyyden vuoksi pykälässä todettaisiin, että tienpitoviranomaisen suostumus ei korvaisi maankäyttö- ja rakennuslain vaatimia lupia.

8 §. *Tienpito.* Pykälässä säädettäisiin yleisesti niistä toiminnoista, jotka kuuluvat tienpitoon. Nykyisen lain mukaan tienpito käsittää tien tekemisen ja kunnossapidon. Tien tekemisellä tarkoitetaan siinä yhteydessä uuden tien rakentamista sekä tien parantamista.

Tienpitoa määriteltäessä on syytä pyrkiä tieliikenneväylien osalta yhdenmukaisuuteen siinä määrin kuin se väylien erityispiirteet huomioon ottaen on mahdollista. Yhdenmukaistaminen on tärkeää senkin vuoksi, että väylänpito teetetään yhä useammin urakoitsijoilla. Maankäyttö- ja rakennuslain 84 §:n mukaan kadunpito käsittää kadun suunnittelemisen, rakentamisen ja sen kunnossa- ja puhtaanapidon. Suunnittelun ottamisella yhdeksi tienpidon tehtäväksi halutaan korostaa suunnittelun keskeistä merkitystä ja että suunnittelun tuotteilla, yleis- ja tiesuunnitelmilla on merkittäviä oikeusvaikutuksia.

Erilaiset liikennettä ohjaavat ja tienkäyttäjiä palvelevat toimenpiteet saavat yhä suuremman merkityksen pyrittäessä entistä turvallisempaan ja toimivampaan liikkumiseen. Kysymyksessä ovat erilaiset toiminnot, joita kutsutaan liikenteen hallinnaksi. Liikenteen tiedotuksella tarjotaan ajantasaista tietoa tienkäyttäjille kelioloista, tietöistä ja muista liikkumisturvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä. Liikenteen ohjaus on kiinteää ja muuttuvaa ohjausta. Kiinteä ohjaus käsittää ennen kaikkea liikennemerkit. Muuttuvat liikenteen ohjausjärjestelmät käsittävät liikenteen tai kelin mukaan vaihtuvat nopeusrajoitukset ja muut varoitusjärjestelmät. Häiriöiden hallinta on esimerkiksi onnettomuuksien havaitsemista, hoitamista ja poistamista eri viranomaisten yhteistyönä. Kysynnän hallinnalla vaikutetaan päätöksiin matkan määränpäästä, ajankohdasta, kulkutavasta tai reitistä. Keinoina ovat esimerkiksi joukko- ja kevytliikenteen olosuhteiden edistäminen sekä pääsyn ja pysäköinnin sääntely. Liikenteen hallintaan kuuluvat myös erilaiset valvontajärjestelmät, kuten automaattinen nopeus- ja risteysvalvonta, vaarallisten aineiden kuljetusten valvonta sekä erilaiset navigaatiojärjestelmät. Liikenteen hallinnalle leimallista on nopea tekninen kehitys ja sen tuomat mahdollisuudet. Liikenteen hallinnan alueella on merkittävänä eri väylänpitäjien yhteishankkeena valmisteilla tie- ja katuverkon tietojärjestelmä (DIGIROAD), joka sisältäisi tieliikenneväylien sijainti- ja ominaisuustietoa. Järjestelmästä luovutettaisiin tietoa joko sitä haluavan omaan käyttöön taikka kaupalliseen toimin-

taan tai palvelujen tuottamiseen tähtäävään liiketoimintaan. Liikenteen hallinta onkin osa tienpitoa ja sillä tuetaan tienpidon tavoitteiden saavuttamista.

Edellä olevan perusteella ehdotetaan, että maantienpito käsittäisi tien suunnittelun, rakentamisen, kunnossapidon ja liikenteen hallinnan. Rakentaminen yläkäsitteenä sisältäisi uuden tien tekemisen ja olemassa olevan tien parantamisen. Kunnossapidosta ja sen tason määräytymisestä säädettäisiin 32 §:ssä.

9 §. *Tienpitäjä ja tienpidon kustannukset.* Pykälän 1 momentissa määriteltäisiin tienpitäjä. Nykyisen lain mukaan tienpitäjänä on valtio tai kunta. Ehdotuksen mukaan tienpitäjänä olisi yksinomaan valtio. Tienpitäjänä valtio kantaisi oikeudellisen vastuun maanteiden kunnosta siitä riippumatta, että tienpidosta huolehtivat urakoitsijat. Tätä vastuuta ei voida sopimuksella siirtää kolmannelle. Tienpitäjä vastaisi tienpidon kustannuksista valtion talousarvion puitteissa. Ehdotetulla lailla annettaisiin tienpitoa varten tiettyjä oikeuksia, jotka perustettaisiin tienpitäjää varten ja niitä käytettäisiin tienpitäjän nimissä.

Pykälän 2 momentin mukaan voisi muukin kuin tienpitäjä osallistua tienpidon kustannuksiin. Säännös olisi poikkeus 1 momentin pääsäännöstä. Osallistuva taho voisi olla julkinen tai yksityinen taho. Osallistumiselta edellytettäisiin erityisiä syitä. Esimerkkinä erityisestä syytä on mainittu halu huolehtia tienpidosta korkeampiluokkaisena kuin yleisen liikenteen tai tien ympäristöön sovittamisen tarpeet edellyttävät. Korkeampiluokkaisuus voi ilmetä esimerkiksi kunnossapidon suhteen sellaisina toimenpiteinä, jotka ylittävät tienpitäjän laatuvaatimukset kyseisellä tiellä. Tie voidaan rakentaa sellaiseksi, että se ylittää normaalit laatuvaatimukset tai ulottuvuudeltaan laajempina kuin muutoin tapahtuisi. Erityisiä syitä voi olla muitakin. Jos muukin kuin tienpitäjä osallistuu tienpidon kustannuksiin, tulisi osallistumisen suuruus ja muut seikat kirjata sopimukseen.

Kun edellä 2 momentissa on kysymys osallistumisesta tienpidon kustannuksiin jollakin suhteellisella tai absoluuttisella euromääräisellä osuudella tai vaikkapa kokonaan, on 3 momentissa kyse jonkun tienpitotoimenpiteen suorittamisesta, josta 1 momentin pääsäännöstä poiketen voisi huolehtisi joku muukin kuin tienpitäjä. Tällaisessakin tapauksessa tienpitäjänä on valtio vastaten tienpidosta, mutta siitä huolehtisi kustannuksellaan sopimuksen perusteella jokin muu kuin valtio. Esimerkiksi kunta on saattanut ottaa jonkun maantieosuuden kunnossapidon huolehtiakseen tietyn ajaksi tai toistaiseksi. Tämän kaltaiset järjestelyt olisivat mahdollisia myös tulevaisuudessa.

10 §. *Tienpitoviranomainen.* Pykälässä säädettäisiin tienpitoviranomaisesta, joka olisi nykyisen lain mukaisesti Tiehallinto. Tienpitoviranomainen huolehtisi tienpitäjälle kuuluvista tehtävistä ja käyttäisi sen puhevaltaa. Tiehallinnosta säädetään Tiehallinnosta annetussa laissa ja asetuksessa. Jäljempänä käytetään tienpitoviranomainen- nimitystä yleisenä ilmauksena ja Tiehallinto mainitaan vain silloin, kun se asian laadusta johtuen on välttämätöntä. Voimassa olevan lain tapaan tehtäisiin mahdolliseksi valtioneuvoston asetuksella määrätä Tiehallinnon sijaan jokin muu valtion viranomainen tienpitoviranomaiseksi. Vaikka tällaisia määräyksiä ei ole annettu, on syytä säilyttää siihen mahdollisuus. Määräys voisi koskea jotain nimettyä tietä tai tienosaa.

11 §. *Lauttamaksut.* Maanteiden käyttäminen olisi maksutonta. Maanteiden lautat katsotaan maantien osiksi. Lauttojen ylläpito on kallista, ja lauttoja onkin monilla yhteysväleillä korvattu silloilla. Lautta-alusten käytöstä olisi säännöksen perusteella mahdollista maanteiden maksuttomuudesta poiketen periä kohtuullinen maksu erityisestä syystä. Säännös ei koskisi losseja, vaan ainoastaan vapaasti ohjaittavia lauttoja eli lautta-aluksia, joita on käytössä merialueiden pitkillä yhteysväleillä. Säännöksessä tarkoitettuna erityisenä syynä voisi olla lautta-aluksen käyttämisen yhteysvälin poikkeuksellinen pituus. Maksulla katettaisiin lautan ylläpidosta aiheutuvia korkeita kustannuksia. Erityiset syyt kuvaavat mahdollisuuden poikkeuksellisuutta.

Maksu olisi valtion maksuperustelain (150/1992) 6 §:n 1 momentin mukainen julkisoikeudellinen maksu, joka määrättäisiin ajoneuvoluokan perusteella. Lautta-alusten käyttäjämäärät ovat vuositasolla vähäisiä ja yksikkökustannukset korkeita. Alueellisen tasa-arvon ja liikkumismahdollisuuksien turvaamisen vuoksi olisi siten olemassa maksuperustelain 6 §:n 3 momentissa tarkoitettu erityinen syy periä maksu omakustannusarvoa alhaisempana.

Pysyvästi saaristossa asuville maksu voitaisiin jättää kokonaan perimättä, koska saariston vakinaiselle väestölle on turvattava asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta tarpeelliset, mahdollisimman joustavat ja ilmaiset tai hinnaltaan kohtuulliset liikenne- ja kuljetuspalvelut saariston kehityksen edistämiseksi annetun lain (494/1981) 5 §:n nojalla. Merenkululaitoksen yhteysaluksilla ei peritä maksuja saaristossa vakinaisesti asuville.

Säännös olisi nykyisen lain 18 §:n tavoin valtuutussäännös. Jos maksua päätettäisiin periä, sitä koskeva säännös voitaisiin sisällyttää esimerkiksi liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen Tiehallinnon maksuista. Maksu voisi määräytyä samoilla perusteilla kuin Merenkululaitoksen yhteysalusten käytöstä perittävät maksut.

12 §. *Tien rakentaminen.* Edellä 8 §:n mukaan tien rakentamisella tarkoitettaisiin uuden maantien tekemistä ja olemassa olevan tien parantamista. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin maantien rakentamisen edellytyksistä. Maantien parantaminen olisi ensisijainen toimenpide uuden tien tekemiseen verrattuna. Tien parantaminen tulisi kysymykseen, kun tie ei enää tai nähtävillä olevassa tulevaisuudessa tulisi täyttämään yleisen liikenteen palvelutehtävää. Yleistä liikennettä on kuvattu yleisperusteluissa. Ympäröivän maankäytön muutokset voivat aiheuttaa parantamistarvetta. Tien parantaminen voisi tulla kysymykseen myös silloin, kun tiestä aiheutuvat haitat kuten melu voidaan poistaa tai haittoja vähentää parantamistoimenpiteillä. Tällaisissa tapauksissa tie voidaan siirtää tai tien geometriaa muuttaa taikka tehdä erilaisia suojaustoimenpiteitä. Usein yleisen liikenteen ja maankäytön tarpeet sekä ympäristötekijät yhdessä vaikuttavat tien parantamistarpeeseen.

Uuden maantien tekeminen tulisi kysymykseen vasta sitten, kun on todettavissa, ettei olemassa oleva maantieverkko riitä tyydyttämään yleisen liikenteen tarvetta, joka saattaa lisääntyä määrältään tai muuttua laadultaan taikka liikennejärjestelmässä tapahtuu muutoksia. Maankäytössä valtakunnan tasolla, maakunnissa ja kunnissa voi tapahtua sellaisia muutoksia, jotka vaativat uutta maantieyhteyttä. Uuden maantien tekemistä on arvioitava myös muun liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta. Lisäksi jos tien parantamisella ei voida poistaa tai riittävästi vähentää tiestä aiheutuvia haittoja, voi olla tarkoituksenmukaista ratkaista yhteystarve tekemällä kokonaan uusi maantie. Uuden maantien tekemisen edellytyksistä säädettäisiin 1 momentin toisessa virkkeessä.

Sekä maantien parantaminen että uuden tien tekeminen ovat sellaisia hallinnollisia ratkaisuja, jotka riippuvat tienpitoviranomaisen harkinnasta. Kenelläkään ei voida katsoa olevan sellaista subjektiivista oikeutta, joka velvoittaisi tienpitoviranomaista ryhtymään tien rakentamiseen. Tienpitoviranomaisen asiana on ratkaista olemassa olevien valtion talousarvion perustienpitoa koskevien määrärahojen puitteissa, mihin rakentamistoimiin voidaan milloinkin ryhtyä. Sen lisäksi eduskunta nimeää tieverkon kehittämisen määrärahalla toteutettavat ja eräät muut tiehankkeet.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niistä yleisistä periaatteista, jotka tienpitoviranomaisen on otettava huomioon tietä rakennettaessa. Lähtökohtana on yhteiskuntataloudellinen tehokkuus, jonka mukaan tien rakentamistoimet tulee kohdentaa ja mitoitaa mahdollisimman tehokkaiksi ja taloudellisiksi. Tien rakentaminen aiheuttaa lähes aina jollekin taholle vahinkoa tai haittaa. Näistä määrätään rahakorvaus maantietoimituksessa. Jos tien rakentamiselle asetetut vaatimukset antavat mahdollisuuden erilaisiin teknisiin ratkaisuihin, tulisi valita se toimintatapa, jolla haitat tai vahingot ehkäistään tai niiden määrä olisi vähin mahdollinen.

Lisäksi pykälän 2 momentissa korostettaisiin tien rakentamisessa erityisesti huomioon otettavia seikkoja. Tien liikenneturvallisuus ja muu liikenteellinen toimivuus on tiellä liikkujan kannalta keskeinen vaatimus, jotta liikkumis- ja kuljettamistarve voidaan toteuttaa. Tien teknisellä toimivuudella tarkoitetaan erilaisia tien ja sen osien teknisiä ratkaisuja, jotta tie rakenteeltaan ja muutenkin mahdollisimman hyvin palvelisi tarkoitustaan. Tien vaikutukset ympäristöön selvitetään tien suunnitteluvaiheessa ympäristövaikutusten arviointimenettelyä noudattaen tai muutoin. Myös tien rakentamisen yhteydessä ympäristötekijät olisi otettava huomioon.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset kaavat ohjaavat sitovalla tavalla tiehankkeita. Kaavoituksen ja tiensuunnittelun suhdetta on edellä 3 §:n kohdalla selvitetty tieverkon kannalta. Kaavoituksen ja yleis- ja tiesuunnitelmien suhdetta tarkastellaan jäljempänä 17 §:n kohdalla. Maankäyttö- ja rakennuslain 32 §:n 2 momentin mukaan viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista. Yleiskaavan viranomaisvaikutuksesta on säädetty maankäyttö- ja rakennuslain 42 §:n 2 momentissa. Lainkohdan mukaan viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta yleiskaavan toteutumista. Asemakaava ohjaa konkreettisesti rakentamista niin, että rakennusta ei saa rakentaa vastoin asemakaavaa.

Selvyyden vuoksi pykälän 2 momentin viimeisessä virkkeessä todettaisiin, ettei tietä saisi rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa. Tämä kaavan noudattamisvaikutus on erilainen riippuen kaavan tarkoituksesta. Asemakaavan osalta noudattamisvelvollisuus on yksityiskohtainen kun taas maakunta- ja yleiskaava ohjaavat rakentamista yleispiirteisemmin. Oikeusvaikutteisia kaavoja ovat aina asemakaavat ja maakuntakaavat. Yleiskaava voidaan hyväksyä maankäyttö- ja rakennuslain 45 §:n mukaan myös siten, että sillä ei ole laissa tarkoitettuja oikeusvaikutuksia. Sama on voimassa myös kuntien yhteisestä yleiskaavasta, jolloin sitä ei saateta ympäristöministeriön vahvistettavaksi. Yleiskaavaa koskevassa hyväksymispäätöksessä tulee selkeästi ilmetä, milloin ja miltä osalta kysymyksessä on oikeusvaikutukseton yleiskaava. Maakuntakaavan yleispiirteisyydestä, yleiskaavan pääpiirteisyydestä ja asemakaavan yksityiskohtaisuudesta johtuu, että 2 momentin noudattamisvelvollisuus on erilainen eri kaavatasoilla.

13 §. *Yksityisen tien muuttaminen maantiekseksi ja asemakaava-alueiden maantiet.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ensiksikin niistä edellytyksistä, joiden vallitessa yksityinen tie voitaisiin muuttaa maantiekseksi. Edellytykset olisivat samat kuin uuden maantien tekemisen edellytyksistä edellä 12 §:n 1 momentissa säädetään. Käytännössä arviointi painottuu yksityisen tien asemaan liikenneverkolla. Jotta yksityinen tie voitaisiin muuttaa maantiekseksi, olisi sillä oltava tieliikennejärjestelmässä sellainen asema, että se palvelee merkittävästi muidenkin kuin tieosakkaiden kulkuyhteystarvetta ja maantiekseksi muutettuna täydentäisi yleisen liikenteen tarpeita mahdollisimman tehokkaasti ja taloudellisesti osana maanteiden verkkoa. Edellä mainittuja perusteita arvioidessaan tienpitoviranomaisella ja liikenne- ja viestintäministeriöllä on harkintavalta siinä suhteessa, muutetaanko jokin yksityinen tie maantiekseksi. Yksityisen tien tiekunnalla tai tieosakkailta ei olisi subjektiivista oikeutta siihen, että yksityinen tie tulee muuttaa maantiekseksi.

Lisäksi pykälän 1 momentissa viitattaisiin maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momenttiin, jossa määritellään, millaisia maanteitä varten asemakaavassa voidaan osoittaa liikennealue. Sen mukaan määräytyy, onko liikenneväylä katu vai maantie. Mainittu säännös antaa ohjeen uutta asemakaavaa laadittaessa ja jos asemakaavaa muutetaan, on säännös otettava huomioon. Asemakaavaksi muuttuvien rakennuskaavojen osalta on tässä suhteessa maankäyttö- ja rakennuslain 213 §:n 3 momentissa erityinen siirtymäsäännös, joka on voimassa vuoden 2009 loppuun.

Selvyyden vuoksi ehdotetaan pykälän 2 momenttiin otettavaksi säännös tienpitäjälle syntyvästä oikeudesta, kun yksityinen tie tai katu muuttuu maantiekseksi.

14 §. *Kiinteistöt ja yksityiset tiet.* Pykälässä määriteltäisiin kiinteistö ja yksityinen tie tarkemmin antamalla niille ehdotetussa laissa laaja sisältö. Kiinteistöä koskeva tarkoittaisi myös määräälaa ja tilojen yhteistä aluetta, jotka kiinteistörekisterilain (392/1985) mukaan eivät ole kiinteistöjä. Yksityisellä tiellä tarkoitettaisiin myös esimerkiksi omia teitä, jotka jäävät yksityisistä teistä annetun lain sovelluspiiriin ulkopuolelle.

## 2 luku. **Tienseunnittelu**

15 §. *Tutkimusoikeus.* Nykyisen lain mukaisesti pykälässä ehdotetaan, että kiinteistöllä olisi sallittava maantietä varten tarpeellisten tutkimustöiden suorittaminen. Tämä ei edellyttäisi erityistä lupapäätöstä, vaan olisi voimassa suoraan lain perusteella. Esimerkkeinä tutkimuksista pykälässä luetellaan mittaus, paalutus, kartoitus ja maaperän tutkimus. Pykälän sanamuoto on muuten pyritty yhdenmukaistamaan lunastuslain 84 §:n kanssa. Tutkimustyötä suoritettaessa olisi vältettävä puutumasta toisen omaisuuteen. Vain sellaiset toimenpiteet olisivat sallittuja, jotka ovat välttämättömiä tutkimuksen kannalta. Tutkimustyö olisi suoritettava siten, että häiriö maanomistajalle tai muulle vastaavalla taholla mahdollisuuksien mukaan vältetään. Toimenpiteiden aika ja paikka tulisi harkita sellaisiksi, että niistä aiheutuisi mahdollisimman vähän haittaa. Esimerkiksi pihapiirissä tapahtuville tutkimustoimenpiteille täytyisi olla erityisen hyvät perusteet. Tutkimustöihin saataisiin ryhtyä, kun tienpitoviranomainen on päättänyt aloittaa yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen. Tätä tarkoitavasta menettelytavasta säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksessa. Nykyisten säännösten mukaisesti asiasta kuulutettaisiin tai muutoin annettaisiin tieto maanomistajille.

Jos tutkimustyöstä aiheutuisi jollekin vahinkoa tai haittaa, eikä korvauksista sovita, korvauksia koskevat asiat käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin maantietoimituksessa.

16 §. *Rakennuskielto suunnittelutyön aikana.* Pykälässä ehdotetaan, että voitaisiin määrätä rakennuskielto alueelle, jonka voidaan olettaa tulevan tiealueeksi tai olevan tiealueen välittömässä läheisyydessä. Säännös vastaisi nykyistä lakia muuten paitsi että toimivaltainen viranomainen olisi alueellisen ympäristökeskuksen sijasta tienpitoviranomainen. Toimivalta ei koskisi asemakaava-alueita. Rakennuskiellon määrääminen edellyttäisi tienpitoviranomaisen päätöstä yleis- tai tiesuunnitelman laatimisen aloittamisesta kuten edellä tutkimustyönkin osalta. Rakennuskielto olisi voimassa enintään kaksi vuotta, jona aikana kiellossa mainitulla alueella rakennusten rakentaminen edellyttäisi tienpitoviranomaisen luvan. Rakennuskiellosta tulisi tienpitoviranomaisen kustannuksellaan kuuluttaa, jolloin sen on katsottava tulleen yleisesti tiedoksi. Poikkeuksellisesti rakennuskieltoa voitaisiin määrätä pidennettäväksi enintään neljällä vuodella.

Nykyisen lain aikana ei tällaisia rakennuskieltoja ole annettu, koska yleensä alueet, joilla on rakentamispaineita, ovat jo maankäyttö- ja rakennuslain säännösten perusteella rakennuskiellossa tai sijaitsevat suunnittelutarvealueella taikka tievaraus on jo maakunta- tai yleiskaavassa osoitettu. Kuitenkin pykälän tarkoittama rakennuskielto olisi mahdollisuutena syytä säilyttää. Koska rakennuskielto olisi väliaikainen ja vain suhteellisen lyhyen ajan voimassa, ei siitä aiheutuvasta haitasta olisi suoritettava korvausta. Rakennuskielto päättyisi joka tapauksessa yleissuunnitelman tultua hyväksytyksi, jolloin alueelle tulisi 20 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus taikka tiesuunnitelman tultua hyväksytyksi, jolloin alueelle tulisi 26 §:n 2 momentin mukainen rakennuskielto.

17 §. *Tienseunnittelu ja alueidenkäytön suunnittelu.* Pykälä olisi olennaisilta osiltaan nykyisen lain 10 §:n mukainen, joka sai sisältönsä maankäyttö- ja rakennuslain säätämisen yhteydessä. Muutoksen tarkoituksena oli kytkeä tienseunnittelu läheisesti muuhun alueiden käytön suunnitteluun. Periaate on edelleen voimassa. Tämän vuoksi ehdotetaan pykälän 1 momentissa, että maantietä varten tehtävän yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulisi perustua oikeusvaikutteiseen kaavaan,



jossa tien sijainti ja sen suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Oikeusvaikutteinen kaava on määritelty edellä 12 §:n kohdalla. Säännöksestä käy ilmi kaavan merkitys sen yhdistäessä eri sektoriviranomaisten suunnitelmat. Selkeyden vuoksi pykälän 1 momentissa todettaisiin, että milloin alueella on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voitaisiin ryhtyä toimenpiteisiin sellaisen yleis- tai tiesuunnitelman laatimiseksi, joka perustuu kaavan maankäyttöliisiin, liikenteellisiin tai ympäristötavoitteisiin. Tällaisissa tapauksissa yhteistyössä kaavoituksesta vastaavien viranomaisten kanssa voitaisiin ryhtyä laatimaan yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa. Kaavan on oltava hyväksytty tai vahvistettu, kun kaavassa osoitettua tien sijaintia vastaava yleissuunnitelma tai tiesuunnitelma hyväksytään. Kaava tässäkin yhteydessä tarkoittaa oikeusvaikutteista kaavaa. Asiasta säädettäisiin pykälän 2 momentissa, jossa erikseen informaatiotarkoituksessa viitattaisiin maankäyttö- ja rakennuslain valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden, maakuntakaavan ja yleiskaavan viranomaisvaikutukseen.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan nykyisen lain mukaisesti, että maantie voitaisiin suunnitella ilman kaavaakin, jos tien sijainti ja suhde muuhun maankäyttöön voidaan muutoin selvittää yhdessä keskeisten viranomaistahojen eli kunnan, maakunnan liiton ja ympäristökeskuksen kanssa. Tämä koskisi lähinnä alimman asteista maantieverkkoa, jota ei yleensä ole kaavoissa osoitettu. Vaikka maantietä ei olisikaan kaavassa osoitettu, voi se välillisesti ja suoranaisesti vaikuttaa tiesuunnitteluun kaavassa osoitetun muun maankäytön johdosta ja viranomaisvaikutuksen kautta.

Pykälän 4 momenttiin ehdotetaan otettavaksi viittaus luonnonsuojelulakiin (1096/1996) ja sen nojalla annettaviin säännöksiin, jotka tulee ottaa huomioon tiensuunnittelussa.

18 §. *Yleissuunnitelma.* Yleissuunnitelmaa koskevat säännökset otettiin nykyiseen lakiin yleisistä teistä annetun lain muuttamisesta annetulla lailla (342/1998). Ehdotus vastaisi pääosin nykyistä lakia. Pykälässä säädettäisiin siitä, milloin yleissuunnitelma on laadittava. Laatimisvelvollisuus riippuisi suunnitellun hankkeen arvioiduista vaikutuksista. Pykälän 1 virkkeessä olisi ensiksikin kysymys vaikutusten arvioinnista ensimmäisen kerran, kun tienpitoviranomainen suunnittelutyön alkuvaiheissa joutuu ratkaisemaan, ovatko hankkeen vaikutukset vähäiset vaiko eivät. Jos tienpitoviranomainen arvioi ne vähäisiksi, ei yleissuunnitelma ole tarpeen, vaan voidaan ryhtyä valmistelemaan tiesuunnitelmaa. Hankkeen vaikutukset ovat yleensä suoraan verrannollisia hankkeen laajuuteen. Parannettaessa maantietä paikallaan se aiheuttanee aikaisempaan tilanteeseen verrattuna yleensä vain vähäisiä vaikutuksia. Samoin yksittäiset maantien kohtien parantamiset kuten yli- ja alikulkujen ja kevyen liikenteen väylien rakentaminen aiheuttavat harvoin muita kuin vähäisiä vaikutuksia. Ratkaisevaa on kuitenkin näissäkin hankkeissa ympäröivä maankäyttö ja ympäristön haavoittuvuus. Toisena pykälän harkinnanvaraisuutta osoittavana tapauksena on kuten nykyisessä laisakin sen arviointi, onko maantievarausta asemakaavaan tai oikeusvaikutteiseen yleiskaavaan otettaessa tien sijainti ja sen vaikutukset jo riittävässä määrin ratkaistu. Mainitussa kaavoissa tien sijainti ja jopa tekniset ratkaisut esitetään yleensä niin yksityiskohtaisesti, että tietä koskevan erillisen yleissuunnitelman laatiminen kaavaan merkitystä tiestä ei useimmissa tapauksissa ole tarpeen. Lisäksi maanomistajilla ja muilla asianosaisilla on kaavaa laadittaessa ja hyväksyttäessä ollut mahdollisuus valvoa oikeuksiaan kaavoitusmenettelyssä. Vaikka maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin, on niiden riittävyys arvioitava jokaisessa tapauksessa erikseen, sillä eri aikoina vaikutuksia on selvitetty kaavoitusmenettelyssä eri tavoin. Mitä pidempi aika on kulunut kaavoitusmenettelystä, sitä kriittisempi tulee olla silloisten vaikutusselvitysten riittävyyteen.

Pykälän toisessa virkkeessä ehdotetaan, että yleissuunnitelma tulisi aina laatia, kun hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä annetun lain mukaista arviointimenettelyä oli siten kysymys sellaisista tiehankkeista, jotka on mainittu ympäristövaikutusten arviointimenettelyä annetun asetuksen hankeluettelossa tai sellaisista yksittäisistä hankkeista, joihin ympäristöministeriö on päättänyt soveltaa arviointimenettelyä.

19 §. *Yleissuunnitelman sisältövaatimukset.* Säännös vastaisi olennaiselta osaltaan nykyisen lain 24 b §:ää. Yleissuunnitelmassa tulisi esittää selvitys, miksi yleissuunnitelman tarkoittama tiehanke on tarpeen siten kuin tien rakentamisen edellytyksistä 12 §:ssä säädetään. Tien liikenteellisiin ja teknisiin perusratkaisuihin kuuluisi esimerkiksi, rakennetaanko tie moottori- tai moottoriliikenteeksi tai tieksi jolla muutoin liikennettä rajoitetaan vaiko tavalliseksi kaksiajorataiseksi tieksi, onko tie varustettu keskikaiteella, onko tiellä eritasoliittymiä sekä tien leveys ja korkeus. Tien sijainti on osoitettava sellaisella tarkkuudella, että maanomistajat ja muut asianosaiset pystyvät arvioimaan riittävällä luotettavuudella hankkeesta heille aiheutuvat vaikutukset. Käytännössä tarkkuus riippuu maastosta ja ympäröivästä maankäytöstä. Yleissuunnitelmasta tulisi käydä ilmi luotettavalla tavalla ja tarvittaessa tutkimuksiin perustuen kaikki tiestä arvioidut vaikutukset. Esimerkkeinä vaikutuksista on pykälässä mainittu vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, maankäyttöön ja ympäristöön. Edellä mainittujen lisäksi tulisi yleissuunnitelmassa selvittää hankkeen alustava kustannusarvio sillä tarkkuudella, että se muodostaa luotettavan perustan arvioitaessa tienpitoon tarvittavia määrärahoja.

20 §. *Yleissuunnitelman oikeusvaikutukset.* Pykälä vastaisi sisällöltään nykyisen lain 24 c §:ää. Yleissuunnitelman merkittävin oikeusvaikutus olisi tiesuunnitelmaa ohjaava sitova vaikutus aivan samoin kuin maankäyttö- ja rakennuslain yleispiirteinen kaava ohjaa yksityiskohtaisempaa kaavaa. Yhdenmukaisesti maakunta- ja yleiskaavan kanssa yleissuunnitelman hyväksyminen ja sitä koskevan päätöksen antaminen yleisesti tiedoksi aiheuttaisi yleissuunnitelmassa maantietä varten osoitetulle alueelle ehdollisen rakentamisrajoituksen. Rakennuslupaviranomaisen olisi rakennuslupaa käsitellessään arvioitava, vaikeuttaako suunniteltu rakentaminen yleissuunnitelman tarkoittaman tien toteuttamista. Tässä arvioinnissa tulee kuulla tienpitoviranomaista. Jos se ilmoittaa, ettei rakennushanke vaikeuta tien tekemistä, voidaan rakennuslupa myöntää edellyttäen, että maankäyttö- ja rakennuslain ja mahdollisesti muun lainsäädännön edellytykset rakentamiselle ovat olemassa. Samoin on meneteltävä tienpitoviranomaisen katsoessa, että rakentaminen vaikeuttaa tien toteuttamista, mutta ei lunasta aluetta taikka ei lunastuksen sijasta suorita haitasta korvausta. Edellytyksenä on kuitenkin, että rakennusluvan epäämisestä aiheutuisi hakijalle huomattavaa haittaa. Tämä voisi tulla kysymykseen niissä tapauksissa, jolloin luvan hakijan rakennuspaikka olisi pinta-alaltaan niin vähäinen, että suunniteltu rakentaminen ei voisi tapahtua tulevan tiealueen ulkopuolella hakijan käytössä olevalla maalla, jolloin rakennushanke estyisi kokonaan tai ainakin vaikeutuisi huomattavasti.

Rakentamisrajoitus olisi voimassa siihen saakka, kunnes yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa 30 §:n 1 ja 2 momentin nojalla. Tästä ehdotetaan säädettäväksi pykälän 2 momentissa.

Pykälässä mainittu tienpitoviranomaisen velvollisuus lunastaa alue tai suorittaa haitankorvaus taikka lunastus- tai haitankorvauksen suuruus käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin maantietoimituksessa 72 §:n 2 momentin mukaan, jos niistä syntyisi erimielisyyttä.

21 §. *Tiesuunnitelma.* Pykälä vastaisi sanamuodollisilla täsmennyksillä nykyisen lain 25 §:n 1 momenttia. Tiesuunnitelma olisi yksityiskohtainen suunnitelma, joka tulisi laatia ja hyväksyä kaikissa maantien rakentamista tarkoittavissa tapauksissa. Vain sellaisissa maantien parantamista koskevilla hankkeissa, joiden vaikutukset ovat vähäiset, ei tiesuunnitelmaa tarvittaisi. Tämän vaikutusarvioinnin tekee tienpitoviranomainen. Edellytyksenä olisi lisäksi, että parantamista varten ei tarvitsisi ottaa uusia alueita tietarkoituksiin taikka maanomistaja tai maanomistajaan verrattava haltija olisi antanut lisäalueen ottamiseen kirjallisen suostumuksen. Suostumukselle ei asetettaisi muita muotovaatimuksia kunhan se vain selvästi osoittaisi suostumustarkoituksen. Suostumusasiakirjassa voitaisiin myös määrätä haltuunoton ajankohdasta, korvauksista ja muista asiaan liittyvistä seikoista, mutta ne eivät ole välttämättömiä, vaan ne voidaan käsitellä ja ratkaista maantietoimituksessa. Omistajan veroinen haltija olisi tässä yhteydessä se, jolla on pysyvä tai muutoin määräämättömän ajan jatkuva yksinomainen oikeus hallita kiinteistöä. Kun tiesuunnitelma on säännönmukai-

nen menettelytapa, olisi hankkeen toteuttamista ilman tiesuunnitelmaa tulkittava suppeasti. Se voisi tulla kysymykseen vain aivan vähäisissä hankkeissa, koska normaaliin tiesuunnitelmamenettelyyn liittyvä avoimuus ja vuorovaikutteisuus jäisi tällöin toteutumatta.

22 §. *Tiesuunnitelman sisältövaatimukset.* Pykälässä säädettäisiin siitä, mitä tiesuunnitelman tulee vähintään sisältää. Lähtökohta on, että tie osoitetaan tiesuunnitelmassa niin yksityiskohtaisesti, että asianosaiset sen perusteella voisivat luotettavasti saada selvyyden tien sijainnista sekä leveys- että syvyysuunnassa. Tien sijainti olisi esitettävä karttapiirroksin ja se olisi voitava niiden perusteella siirtää maastoon merkitsemällä sinne halutunotettava tiealue, jonka rajat maantietoimituksessa lopullisesti määrättäisiin. Tiesuunnitelmaan olisi liitettävä selvitys tien arvioiduista vaikutuksista sen mukaan kuin edellä yleissuunnitelman osalta on esitetty. Jos vaikutus selvitysten perusteella ryhdyttäisiin rakenteellisiin toimenpiteisiin haittojen ehkäisemiseksi, olisi toimenpiteet kuten melusuojauksen tai pohjavesisuojauksen rakentaminen esitettävä tiesuunnitelmassa sekä sijainnin että teknisen toteutuksen osalta.

Maantiellä on oikeusvaikutuksia tiealueen ulkopuolellakin suoja- ja näkemäalueilla. Kun maanomistajan oikeusasemaa tällaisilla alueilla rajoitettaisiin, olisi tiesuunnitelmassa osoitettava sekä suoja- että näkemäalueen ulottuvuus. Maantietoimituksessa ne merkittäisiin tarpeen mukaan maastoon. Kun on tiedossa, että maantietä tulnaisiin myöhemmin leventämään kuten moottoriliikennetie tekemään moottoritieksi, voitaisiin tällainen leventämisen vaatima aluevaraus osoittaa tiesuunnitelmassa, jolloin tällaiselle alueelle syntyisi yleissuunnitelmaan verrattava suhteellinen rakentamisrajoitus. Sen voimassaolosta säädettäisiin jäljempänä 26 §:n 3 momentissa. Suunnitelmaan olisi myös liitettävä arvio tien rakentamisen kustannuksista.

Kun maantietä parannetaan, lakkaisi maantie vanhan suunnan osalta maantienä. Ehdotus olisi nykyisen lain mukainen. Poikkeuksellisesti voitaisiin tällainen vanha tien suunta säilyttää edelleen maantienä uudesta tiensuunnasta huolimatta, jos vanha linjaus palvelisi edelleen paikallista yleistä liikennettä siinä määrin, että se olisi tarkoituksenmukaista pysyttää maantienä. Tästä määrättäisiin tiesuunnitelmassa. Vaikka syrjään jäänyt yleisenä tienä lakkaava maantie ei enää palvelisikaan yleistä liikennettä, sillä voisi olla käyttöä esimerkiksi varastoalueena tai puutavaran lastausalueena. Jos lakkaavaa maantietä tarvittaisiin tällaisiin muihin tietarkoituksiin, tulisi siitä määrätä tiesuunnitelmassa. Tästä säädettäisiin pykälän 2 momentissa, johon otettaisiin lisäksi säännös erityistä liikennettä palvelevista maanteistä. Maantie voitaisiin suunnitella tehtäväksi moottoritieksi tai moottoriliikennetieksi. Tällaisilla teillä on tieliikennelain mukaan tietynlainen liikenne kielletty. Tiesuunnitelmassa voitaisiin muillakin teillä sallia vain tietynlainen liikenne kuten kevyt liikenne tai rajoittaa tietynlaista liikennettä. Tällaisista rajoituksista olisi määrättävä tiesuunnitelmassa.

23 §. *Liitännäisalueet ja tietyötä varten tarvittavat erityiset oikeudet.* Liitännäisalueet on määritelty edellä 6 §:ssä. Tällaisten alueiden käyttötarkoitus ja sijainti tulisi tiesuunnitelmassa osoittaa. Sijainti olisi osoitettava karttapiirroksella niin yksityiskohtaisesti, että liitännäisalueen rajat voitaisiin merkitä maastoon. Liitännäisalueiden käyttäminen tarvitsee kulkuyhteydet, jotka olisi osoitettava tiesuunnitelmassa joko olemassa oleville teille taikka olisi osoitettava alue rakennettavaa tietä varten. Pykälässä olisi kysymys aluevarauksesta tiettyjä toimenpiteitä varten, mikä oikeuttaisi tiesuunnitelman tultua hyväksytyksi maantietoimituksessa tapahtuvaan liitännäisalueen haltuunottoon. Jos alueen käyttäminen suunniteltuun tarkoitukseen tarvitsee erityislainsäädännön mukaisen luvan kuten esimerkiksi luvan maa-aineksen ottamiseen, tulee lupa hankkia ennen toiminnan käynnistämistä.

Pykälän 1 momentissa on kysymys toistaiseksi voimassa olevista alueista ja niiden kulkuyhteyksistä. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tienpitäjän oikeuksista tien rakentamisen ajaksi. Säännös vastaisi nykyistä lakia. Liitännäisalueeksi ottamisen vaihtoehtona voitaisiin rakentamiseen tarvittavan kiviaineksen saanti turvata osoittamalla tiesuunnitelmassa tietyltä alueelta oikeus ottaa ki-

viainesta tietty enimmäismäärä, jonka voidaan arvioida tyydyttävän tien rakentamisen tarpeen. Tiettyössä syntyy yleensä tarve poistaa käytöstä maa-ainesta, jota ei voida hyödyntää tien rakentamiseksi. Tällaisten ylijäämämaa-ainesten sijoittamiseen voitaisiin tiesuunnitelmassa osoittaa alue. Tiettyön ajaksi voitaisiin osoittaa tiesuunnitelmassa alueita käytettäväksi tiettyön ajaksi varastoalueeksi tai muuhun sellaiseen käyttöön kuten työmaatukikohdaksi. Tiettyön ajaksi voitaisiin myös perustaa tarvittavia tieyhteyksiä kuten työmaateitä taikka teitä kiviaineksen kuljettamiseksi. Tässäkin kohdassa mainittujen oikeuksien käyttäminen saattaa vaatia erityislainsäädännön luvan kuten tienpitoaineen ottaminen vaatii maa-aineslain mukaisen luvan. Näistä ovat voimassa kyseisten lakien säännökset ja lupamääräykset.

*24 §. Yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät sekä laskuojat tiesuunnitelmassa.*

Yksityisen tien liittymän maantiehen tulisi olla paikassa, jossa vaara liikenneturvallisuudelle on vähäisin eli siellä, missä on riittävä näkemä maantieltä yksityisen tien liittymään samoin kuin yksityisen tien liittymästä maantien molempiin suuntiin. Maantien palvelutehtävän turvaamiseksi voitaisiin tiesuunnitelmassa osoittaa liittymien paikat sitovalla tavalla. Myös liittymän käyttötarkoitus olisi mahdollista tiesuunnitelmassa rajata vain tiettyyn tarkoitukseen. Yksityisten teiden liittymiin rinnastettaisiin maatalousliittymät. Ne eivät välttämättä liity yksityiseen tiehen, vaan yleensä palvelevat pääsyä pelto- tai metsäpalstalle ja ovat tarkoitettut pelkästään maa- tai metsätalousliikennettä varten. Milloin tiesuunnitelmassa on edellä esitetyllä tavalla määrätty yksityisen tien liittymän sijainti tai käyttötarkoitus, olisi uuden liittymän saaminen tai liittymän käyttötarkoituksen muuttaminen riippuvainen tienpitoviranomaisen harkinnasta sen mukaan kuin jäljempänä 36 §:ssä säädetään. Asemakaava osoittaa yksityisten teiden ja katujen liittymät maantielle sitovalla tavalla. Tämän vuoksi tässä pykälässä tarkoitettut liittymäjärjestelyt asemakaava-alueella eivät saa olla ristiriidassa asemakaavan kanssa.

Milloin maantietä parannettaessa olemassa olevan liittymän käyttäminen kielletään, olisi tiesuunnitelmassa osoitettava kulkuyhteys uuteen liittymään. Kulkuoikeus voitaisiin perustaa olemassa olevaan yksityiseen tiehen taikka syrjään jääneeseen tai lakkautettuun maantiehen, milloin se on mahdollista. Ellei olemassa olevaa tietä ole, olisi tiesuunnitelmassa osoitettava uusi kulkuyhteys, jonka tekemisestä vastaisi tienpitäjä. Uuden kulkuyhteyden järjestämisestä säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin nykyisen lain mukaisesti laskuojan perustamisesta maantietä tai liitännäisaluetta varten. Jos tie- tai liitännäisalueen kuivana pitämiseksi olisi tarpeen sijoittaa laskuoja toisen maalle tai johtaa kuivatusvettä toisen ojaan tai puroon, olisi siitä määrättävä tiesuunnitelmassa. Laskuojaksi tarvittava alue olisi osoitettava tiesuunnitelmassa niin yksityiskohtaisesti, että se voitaisiin merkitä maastoon. Laskuojaa varten perustettaisiin maantietoimituksessa tienpitäjälle erityinen oikeus 58 §:n 1 momentin mukaan.

*25 §. Tiesuunnitelma erityistapauksissa.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi tiesuunnitelmasta eräissä erityistapauksissa. Pykälän 1 momentin mukaan tiesuunnitelma laadittaisiin liikenneväylien hallinnollisten muutosten yhteydessä, kun yksityinen tie tai katu muutetaan maantieksi. Tällaisen tiesuunnitelman sisältövaatimukset määräytyisivät sen tarkoituksen perusteella. Maantieksi tuleva yksityisen tien tai kadun alue olisi riittävällä tarkkuudella yksilöitävä ja päätöksessä olisi määrättävä, mistä lukien yksityinen tie tai katu muuttuu maantieksi. Tiesuunnitelma olisi myös laadittava, kun maantie lakkautetaan ellei lakkauttaminen ole osa tien rakentamista koskevaa tiesuunnitelmaa.

Pykälän 2 momentin mukaan tiesuunnitelma voitaisiin laatia muissakin tapauksissa kuin tien rakentamista varten tai 1 momentin tarkoittamissa tapauksissa liikenneväylän hallinnollisen aseman muuttuessa. Tiesuunnitelma voitaisiin laatia ensiksikin vain tiealueen rajojen määrittämiseksi tapauksissa, jolloin tien parantamistarvetta ei ole, mutta tiealuetta olisi tarpeen saada leveämpänä kuin edellä 5 §:n 3 momentissa säädetään esimerkiksi vieriojien perkaamisen vuoksi. Pelkkä tiealueen

määrittäminen ei edellyttäisi tiesuunnitelmaa. Liitännäisalue perustetaan yleensä jonkun tien rakentamista varten. Kuitenkin voi olla tarpeen tienpitoa varten perustaa tiesuunnitelmalla liitännäisalue erikseenkin esimerkiksi maanteiden tienpitoon mihinkään tiehankkeeseen sitä liittämättä. Toiseksi tiesuunnitelma voitaisiin laatia pelkästään maantiehen liittyviä yksityisiä teitä ja liittyviä koskevaksi. Näihin kuuluisivat myös maatalousliittymät. Tiesuunnitelmassa voitaisiin siten poistaa olemassa olevia liittyviä ja järjestellä niihin johtavia yksityisiä teitä ilman että maantietä muuten parannettaisiin. Kolmanneksi tiesuunnitelma voisi myös koskea olemassa olevan tien liikenteen rajoittamista pysyvästi liikenteen laadun mukaan. Pysyvällä rajoittamisella tarkoitettaisiin tässä, että tietynlainen liikenne kuten raskas tai erityisen hidas liikenne kiellettäisiin tietyltä maantieltä tai maantien osalta kokonaan tai sitä rajoitettaisiin esimerkiksi tapahtuvaksi vain tiettyinä kellonaikoina.

26 §. *Tiesuunnitelman oikeusvaikutukset.* Pykälässä säädettäisiin hyväksytyt tiesuunnitelman oikeusvaikutuksista. Pykälän 1 momentin mukaan hyväksytty tiesuunnitelma oikeuttaisi suunnitelmassa osoitettujen tie- ja liitännäisalueiden sekä tienpitäjälle tulevien oikeuksien lunastamiseen. Täten hyväksytty tiesuunnitelma olisi lunastuslain 5 §:n 3 momentin tarkoittama suunnitelma eikä lunastuslupaa tarvita.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin nykyisen lain mukaisesti rakennuskiellosta. Tiesuunnitelman tultua hyväksytyksi ja hyväksymispäätöksen tultua saatetuksi tiedoksi tulisi tiesuunnitelman tiealueelle sekä tien suoja- ja näkemäalueelle rakennuskielto sen sisältöisenä kuin jäljempänä säädetään rakentamisesta suoja- ja näkemäalueelle. Säännöksellä estettäisiin tiehanketta vaikeuttava rakentaminen tulevalla tiealueella ennen tiealueen haltuunottoa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tiesuunnitelmassa osoitetun tien myöhempää leventämistä varten tarkoitetun alueen oikeusvaikutuksista. Tällaiselle leventämistä tarkoittavalle alueelle tulisi voimaan samanlainen suhteellinen rakentamisrajoitus kuin yleissuunnitelman perusteella. Koska maankäytön kannalta ei ole tarkoituksenmukaista, että rakentamisrajoitus suhteellisenakaan olisi pitkäaikainen, ehdotetaan, että se raukeaisi yleissuunnitelman hyväksymispäätöksen tapaan kahdeksan vuoden kuluttua sen vuoden päättymisestä lukien, jolloin asiaa koskeva tiesuunnitelma on hyväksytty, ellei sitä ennen ole aloitettu leventämistä tarkoittavan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimista.

27 §. *Vuorovaikutus.* Maantien rakentamisella on usein laajat vaikutukset ympäristöön ja sellaiseen henkilöpiiriin, jonka ulottuvuutta ei aina voida tarkkaan määritellä. Pykälässä säädettäisiin menettelystä, jolla asianosaisille kuten maanomistajille ja muille, joita asia saattaa koskea, varattaisiin mahdollisuus yleis- ja tiesuunnitelmaa valmisteltaessa vaikuttaa suunnitelman sisältöön. Tiesuunnittelun tulee perustua avoimuuteen ja vuorovaikutuksellisuuteen siten, että koko suunnitteluhankkeen ajan tulisi edellä mainituilla tahoille varata mahdollisuus esittää mielipiteensä asiasta. Suunnitelman laadusta ja laajuudesta riippuu, miten kuuleminen ja mielipiteiden ilmaiseminen kulloinkin järjestetään. Tarkoituksena on, että suunnitelmien esittelytilaisuuksista tai muista mielipiteen ilmaisemismahdollisuuksista ilmoitettaisiin joko henkilökohtaisesti, kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla. Tästä määrättäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin nykyisen lain mukaan oikeudesta tehdä muistutuksia valmistuneesta yleis- tai tiesuunnitelmasta. Muistutusten tekoa varten suunnitelma on asetettava yleisesti nähtäville. Muistutusmenettelystä säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä keskeisistä viranomaistahoista, joilta hankittaisiin lausunnot yleis- ja tiesuunnitelmista. Lausunnotmenettelystä kuten suunnittelumenettelystä muutenkin annettaisiin tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

28 §. *Ympäristövaikutusten arviointimenettely.* Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettua lakia säädettäessä lisättiin tielakiin uusi 25 a §. Säännös ehdotetaan otettavaksi tähän sellai-

senaan vain sanamuodollisin täsmennyksin, jotka perustuvat siihen, että yleissuunnitelma olisi laadittava kaikissa niissä tapauksissa, joihin sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä annetun lain 2 luvun mukaista arviointimenettelyä.

29 §. *Suunnitelmien muuttaminen.* Tiesuunnitelma olisi maantien rakentamista koskeva yksityiskohtaisen tarkka suunnitelma, jonka mukaan rakentamisen tulee tapahtua. Kuitenkin rakennustyön aikana saattaa syntyä ennalta arvaamattomia yllätyksiä, jotka vaatisivat muutoksia hyväksytyyn tiesuunnitelmaan. Esimerkiksi tien korkeusasemaa tai joitain teknisiä ratkaisuja olisi muutettava, kun maaperäolosuhteet ovat osoittautuneet toisenlaisiksi kuin oletettiin. Jos tällaisten toimenpiteiden vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, voitaisiin hyväksytyyn tiesuunnitelmaan tehdä tätä tarkoittava muutos ilman että tarvitsisi ryhtyä varsinaiseen suunnitelman muutosmenettelyyn. Tällainen menettely tulisi kuitenkin vain varsin harvoin kysymykseen. Jos muutos tällaisissa vaikutuksiltaan vähäisissä tapauksissa aiheuttaisi tarpeen laajentaa hyväksytyyn tiesuunnitelman mukaisesti halltuunotettua tie- tai liitännäisaluetta, vaatisi lisäalueen saaminen maanomistajan kirjallisen suostumuksen. Jos suostumusta ei saataisi, olisi suunnitelman muuttamisesta voimassa, mitä pykälän 2 momentissa säädetään. Sen mukaan yleis- tai tiesuunnitelmaa muutettaessa olisi soveltuvin osin voimassa, mitä uuden yleis- tai tiesuunnitelman laatimisesta säädetään. Muutosmenettelyä säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

30 §. *Suunnitelmien voimassaoloaika.* Yleis- ja tiesuunnitelma ovat tiehankkeiden toteuttamissuunnitelmia, joita ei ole niistä johtuvien maankäyttövaikutusten vuoksi tarkoituksenmukaista pitää voimassa toteutumattomina pysyvästi tai edes kovin pitkää aikaa. Olosuhteet, tekninen kehitys ja lainsäädäntö muuttuvat siinä määrin nopeasti, että sekä yleissuunnitelmalle että tiesuunnitelmalle on asetettava tietyt voimassaoloajat.

Pykälän 1 momentissa ehdotetaan nykyisen lain 28 §:n 1 momentin mukaisesti, että yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaisi, ellei tiesuunnitelman laatimista ole aloitettu kahdeksassa vuodessa sen vuoden päättymisestä lukien, jolloin yleissuunnitelma oli hyväksytty. Tiesuunnitelman laatimisen aloittamisesta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Tiesuunnitelman laatimiselle ei olisi erityistä määräaikaa. Yleissuunnitelman rautessa esitetyllä tavalla olisi yleissuunnitelma ainakin hallinnollisessa menettelyssä käsiteltävä uudelleen, ellei kokonaan uuden yleissuunnitelman laatimista pidettäisi tarpeellisenä.

Yleissuunnitelmassa hyväksytyt ratkaisut täsmentyvät tiesuunnitelmassa siten, että samalla alueella tiesuunnitelma ja yleissuunnitelma eivät voi olla yhtäaikaan voimassa. Tämän vuoksi ehdotetaan nykyisen lain mukaisesti pykälän 2 momentissa, että yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaisi myös, kun sen perusteella laadittu tiesuunnitelman hyväksymispäätös saa lainvoiman. Tällainen tiesuunnitelma voisi koskea myös vain osaa yleissuunnitelman hyväksymispäätöksen tarkoittamasta alueesta. Tällöin yleissuunnitelma raukeaisi vain siltä osin jääden muilta osiltaan voimaan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tiesuunnitelman voimassaoloajasta. Nykyisen lain 28 §:n 3 momentin mukaisesti ehdotetaan, että tiesuunnitelman tarkoittama tietyö tulisi aloittaa neljän vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä lukien, jolloin tiesuunnitelma oli hyväksytty. Muussa tapauksessa tiesuunnitelman hyväksymispäätös raukeaisi, jolloin on joko valmisteltava uusi tiesuunnitelma tai ainakin rauennut tiesuunnitelma käsiteltävä hallinnollisesti uudelleen. Tietyö katsottaisiin alkaneeksi, kun tietarkoituksiin tarvittava alue on otettu tienpitäjän haltuun jäljempänä 53 §:n tarkoittamalla tavalla.

Riittävän joustavuuden turvaamiseksi ehdotetaan, että tiesuunnitelman hyväksymispäätöstä voitaisiin jatkaa varsinkin, kun sinänsä toteuttamiskelpoisten hankkeiden rahoituksen varmistaminen usein vie aikaa. Rauenneiden tiesuunnitelmien uudelleen käsittely, jolloin samat asiat käsiteltäisiin kahteen kertaan, ei olisi tarkoituksenmukaista. Nykyisen lain mukaan voi valtioneuvosto erityisistä

syistä pidentää tiesuunnitelman hyväksymispäätöksen voimassaoloaikaa enintään neljällä vuodella. Se on käytännössä havaittu olevan liian lyhyt ajanjakso. Tämän vuoksi ehdotetaan, että tienpitöviranomaisella olisi oikeus pidentää päätöksellään tiesuunnitelman hyväksymispäätöstä enintään neljällä vuodella ja sen lisäksi liikenne- ja viestintäministeriöllä erityisistä syistä vielä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. Voimassaolon jatkaminen ei olisi automaattista, vaan perustuisi tapauskohtaiseen harkintaan. Vain ajantaksalla olevien, ympäristöllisesti hyväksyttävien ja teknisesti toteuttamiskelpoisten tiesuunnitelmien voimassaoloa voitaisiin jatkaa. Jatkamispäätökseen voitaisiin hakea muutosta valittamalla.

31 §. *Seuranta.* Tien rakentamisella pyritään tiettyjen positiivisten vaikutusten aikaansaamiseen ja minimoimaan mahdolliset haitalliset vaikutukset. Vaikutukset tulee arvioida suunnittelutyön yhteydessä ja vaikutusarviointit kuuluvat yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman sisältövaatimuksiin. Arviointimenettelyn kehittämiseksi tulisi tiehankkeiden valmistuttua selvittää, miten arvioidut vaikutukset ovat toteutuneet ja onko maantien rakentaminen ja sen käyttäminen synnyttänyt ennakoimattomia vaikutuksia. Tällainen arviointi puolestaan voi antaa käyttökelpoista tietoa uusien hankkeiden suunniteltaessa. Pykälässä säädettäisiin tällaisesta jälkiarviointimenettelystä, jonka mukaan tienpitöviranomaisen vertaisi tiehankkeen arvioituja vaikutuksia toteutuneisiin vaikutuksiin. Menettelyn tulisi olla osa normaalia suunnittelukäytäntöä, jonka sisältö ja menettelytavat riippuisivat hankkeen laadusta ja laajuudesta. Tienpitöviranomaisen asiana olisi luoda tarkoituksenmukaiset menettelytavat seurannan suhteen.

### 3 luku. **Tien kunnossapito, väliaikaiset liikennejärjestelyt sekä liittymät ja tiehen kohdistuvat muut toimenpiteet**

32 §. *Kunnossapito.* Pykälän 1 momentin 1 virkkeessä esitettäisiin nykyisen lain mukaisesti kunnossapidon sisällön perusnormi. Maantiellä liikkujan on voitava luottaa siihen, että kulkeminen ja kuljettaminen voi tapahtua turvallisesti ja että maantie täyttää sille asetetun palvelutehtävän. Tässä tarkoituksessa tienpitöviranomaisen velvollisuutena olisi pitää maantie yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Yleinen liikenne on määritelty yleisperusteluissa. Jos velvollisuus laiminlyödään, voi siitä seurata tienpitäjän vahingonkorvausvastuu. Lähtökohtana on vahingonkorvauslaki, jonka säännöksiä verrataan tienpitöviranomaisen kunnossapitovastuuseen maantiellä sattunutta vahinkoa arvioitaessa. Jos tienpitöviranomaisen havaitaan laiminlyöneen velvollisuutensa pitää maantie yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa, kuten viivyttämällä sille ilmoitetun tien kunnossa havaitun puutteellisuuden korjaamisessa, voi siitä seurata vahingonkorvausvastuu. Sitä arvioitaessa on myös selvitettävä vahingonkärsijän oma tuottamus, joka voi alentaa tai kokonaan poistaa tienpitäjän korvausvastuun. Lähtökohtana on siis tienpitäjän tienpitövastuun perustuminen tuottamukselle eli tienpitöviranomaisen on täytynyt tien kunnossapidossa syyllistyä johonkin laiminlyöntiin tai muuhun virheeseen.

Tienpitäjän vahingonkorvausvastuu on saanut tarkemman sisällön oikeuskäytännön kautta. Se on tiukentunut, mutta oikeuskäytäntö on ollut epäyhtenäinen. Esimerkiksi ajoradan liukkaudesta tai luonnonolosuhteiden äkillisestä muutoksesta aiheutunut vahinko ei ole välttämättä johtanut tienpitäjän vahingonkorvausvastuuseen. Sama koskee säätilaa, jolloin esimerkiksi maantien liukkauden torjunta olisi ollut turhaa jatkuvan lumisateen vuoksi.

Lähtökohtana maanteiden kunnossapidossa on, että liikenteellisesti samankaltainen tie pidetään yhdenmukaisesti yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa riippumatta tien sijainnista. Kunnossapidossa tulee noudattaa yhtenäisiä periaatteita ja laatuvaatimuksia alueellisten ja paikallisten tarpeiden sekä olosuhteiden mukaan.

Liikenne maanteihin liittyvillä kevyen liikenteen väylillä ja suojateilla on luonteeltaan samanlaista kuin katujen jalkakäytävillä. Väylänpitäjän vastuu varsinkin jalankulkijoiden liukastumisvahinkojen suhteen on oikeuskäytännössä muodostunut tiukaksi. Onnettomuuksia voidaan ehkäistä tehokkaalla ja täsmällisellä kunnossapidolla, mutta myös tienkäyttäjät voisivat toimillaan pienentää onnettomuusriskiään varautumalla keliolosuhteiden muutoksiin ja ottamalla ne riittävästi liikkumisessaan huomioon.

Kunnossapidon taso ja siten myös tienpitäjän vahingonkorvausvastuu tulisi voida suhteuttaa olosuhteisiin. Tämän vuoksi ehdotetaan, että pykälän 1 momenttiin otettaisiin tarkempia määräyksiä siitä, mitä seikkoja kunnossapidon tason määräytymisessä tulisi ottaa huomioon arvioitaessa, onko maantie liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Asia ratkaistaisiin olosuhteiden kokonaisarvioinnin perusteella. Tässä arvioinnissa olisi otettava huomioon ensiksikin tien liikenne ja tien asema liikennejärjestelmässä. Vilkkaimmin liikennöidyt tiet ja tärkeimmät liikenneyhteydet vaativat merkittävimmät toimenpiteet kiireellisemmässä aikataulussa kuin vähäliikenteiset seutu- ja yhdystiet. Kunnossapitotoimet täytyy myös kohdentaa sopivasti liikenteen laadun kannalta. Ajouradat pidetään kunnossa lähinnä moottoriajoneuvoliikennettä varten ja kevyen liikenteen väylät jalankulkua ja pyöräliikennettä varten. Samoin sääolosuhteet vaikuttavat varsinkin talvikunnossapidon tason arvioinnissa. Kunnossapitokalusto mitoitetaan keskimääräisten sääolosuhteiden mukaan, jolloin poikkeuksellisten säätilamuutosten tapahtuessa kunnossapitotoimenpiteet voivat poiketa normaalista, mikä tulisi ottaa huomioon tienpitäjän korvausvastuuta määriteltäessä. Samoin vuorokaudenajalla olisi arvioinnissa merkitystä, koska kunnossapitotoimenpiteiden pääpaino kohdistetaan liikenteellisesti vilkkaimpaan aikaan. Ehdotettu olisi yhdenmukainen kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa ja puhtaanapidosta annetun lain (669/1978) 3 §:ään valmisteltavina olevien muutosten kanssa.

33 §. *Rajoitettu kunnossapito.* Pykälän mukaan olisi tienpitöviranomaisella valta päättää, ettei jotain maantietä tai sen osaa pidettäisi yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Tällainen toimenpide voisi tulla kysymykseen talvikunnossapidossa esimerkiksi tiehen liittyvän pysäköimisalueen osalta. Tällainen alue voitaisiin jättää talvella avaraamatta, kun sillä olevat palvelut kuten kioski on talvisaikaan suljettu. Samoin tiehen liittyvät erityiset rakennelmat kuten portaat talvikunnossapidon hankaluudesta johtuen voitaisiin jättää kunnossapitamatta edellyttäen, että kulkuyhteys muuta kautta on olemassa. Tällaisista poikkeusjärjestelyistä olisi tiellä liikkujille ilmoitettava paikalle asetettavalla liikennemerkillä.

34 §. *Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen.* Säännös olisi sisällöltään yhdenmukainen nykyisen lain kanssa. Kysymyksessä olisi liikenteen kieltäminen tai rajoittaminen tieteknisistä syistä, kun tien kantavuus on kelirikon tai muun sellaisen syyn vuoksi heikentynyt. Kielto tai rajoitus osoitettaisiin liikennemerkillä.

35 §. *Tilapäinen kulkutie.* Säännös vastaisi sisällöltään nykyisen lain 48 §:n 1 momenttia. Kysymys olisi yllätyksellisten tai poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttamasta esteestä liikenteelle. Jotta liikenne voisi sujua esteen poistamisen ajan, olisi tienpitöviranomaisella oikeus tehdä tilapäinen tie maantiealueen ulkopuolelle. Tilapäinen tie tulisi esteen poistuttua välittömästi purkaa ja saattaa alue mahdollisuuksien mukaan entiselleen.

Tilapäinen tie tulisi sijoittaa siten, että siitä aiheutuisi maanomistajalle mahdollisimman vähän vahinkoa tai haittaa. Tämän vuoksi kiertotien sijoittaminen pihapiiriin voisi tapahtua vain pakottavasta syystä silloin, kun muuta sijoitusmahdollisuutta ei ole. Jos tällaisesta tilapäisestä kulkutiestä aiheutuisi maanomistajalle, jonka alueella tie on, haittaa tai vahinkoa, olisi tällä oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä.



36 §. *Liittyminen maantiehen.* Pykälässä säädettäisiin yksityisen tien liittymisestä tai maatalousliittymästä maantiehen. Liittyminen vaatisi pääsääntöisesti tienpitoviranomaisen luvan. Pykälän 1 momentissa olisi kysymys liittymisestä sellaiseen maantiehen, jonka liittymät on määritelty 24 §:n mukaan tiesuunnitelmassa. Jos tällaiseen maantiehen haluttaisiin saada uusi liittymä tai saada käyttää tiesuunnitelmassa kiellettyä liittymää taikka muuttaa olemassaolevan liittymän käyttötarkoitusta, voisi tienpitoviranomainen myöntää luvan. Luvan myöntämisen edellytyksenä olisi ensiksikin, että liittymä on tarpeen kiinteistön käyttämiseksi. Jos tyydyttävä kulkuyhteys olisi jo olemassa muuta kautta tai järjestettävissä muuta kautta kohtuullisin kustannuksin, ei lupaa tarvitsisi myöntää. Joka tapauksessa luvan myöntämisen edellytyksenä on, ettei liittymästä aiheutuisi vaaraa liikenneturvallisudelle. Tienpitoviranomaisen käytettäisi tässä kokonaisharkintaa, jossa olisi otettava huomioon kyseisen maantien asema tieverkolla, sitä käyttävän liikenteen laajuus ja laatu samoin kuin liittyvän yksityisen tien liikenne sekä määrältään että laadultaan. Tässä arvioinnissa tienpitoviranomainen ratkaisisi, voidaanko lupaa myöntää lainkaan, johonkin muuhun paikkaan kuin mihin sitä on haettu tai hakemuksen mukaan. Lupapäätökseen voitaisiin liittää myös ehtoja.

Tiesuunnitelmassa voitaisiin antaa määräyksiä myös maatalousliittymistä. Tällaista liittymää käytetään yksinomaan maa- tai metsätalousajoon. Tilusten pirstoutuneisuudesta johtuen tarvetta uusien maatalousliittymien saamiseksi on jatkuvasti. Kun tällaisten liittymien käyttötarve on rajoitettu ja kun niitä käytetään peltoliikenteessä vain osan vuotta ja metsätalouskäytössä vain satunnaisesti, on tarpeen antaa maatalousliittymistä erityisiä säännöksiä. Tämän vuoksi pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että lupa maatalousliittymälle olisi tässä momentissa tarkoitettulle maantielle annettava, jos liittymä ja sen sijainti on sellainen, ettei liikenneturvallisuus liittymän vuoksi vaarannu. Maatalousliittymän osalta olisi tienpitoviranomaisen harkintavalta hyvin rajoitettu. Tällaiseenkin lupaan voidaan liittää ehtoja.

Pykälän 2 momentissa olisi kysymys liittymisestä sellaiseen maantiehen, jolle ei ole annettu tiesuunnitelmassa erityisiä liittymistä koskevia rajoituksia. Näissä tapauksissa liittymäluvan saamisen edellytykset olisivat samat kuin 1 momentissa, mutta tienpitoviranomaisen harkintavalta olisi vähäisempi. Lupa olisi myönnettävä, jos edellytykset ovat olemassa. Maatalousliittymän saaminen tällaiseen maantiehen ei vaatisi tienpitoviranomaisen lupaa. Liittymisestä olisi kuitenkin ilmoitettava hyvissä ajoin ennen liittymän tekemistä tienpitoviranomaiselle, joka antaisi tarvittaessa asiaa koskevat tekniset ohjeet.

Liittymälupa ja ohjeet liittymän tekemisestä sisältäisivät samalla luvan tiealueeseen kohdistuvaan työhön.

37 §. *Liittymän tekeminen, kunnossapito ja muuttaminen.* Kun liittymä maantiehen palvelee kiinteistön käyttämistä, yksityisen tien pitäjän tai maatalousliittymän haltijan velvollisuus on rakentaa liittymänsä ja pitämään se kunnossa kustannuksellaan. Lupapäätöksessä tai ohjeissa annettaisiin siitä tarkemmat määräykset. Liittyjän tulisi kustannuksellaan rakentaa liittymistä varten tarpeelliset laitteet kuten maantien sivuojan ylittävän rummun, jonka mitoituksen ja aseman tienpitoviranomainen määrää. Liittyjän olisi huolehdittava kustannuksellaan myös liittymänsä kunnossapidosta kuten aurauksesta. Liittyjä vastaisi siitä, että liittymä rakenteineen ja laitteineen toimii niin, ettei se aiheuta vaaraa maantien liikenteelle eikä haittaa sen kunnossapitoa. Asiasta säädettäisiin pykälän 1 momentissa.

Yksityisen tien liittymä tai maatalousliittymä on sijoitettu paikalleen liittymäluvan tai tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan. Liittyjän on voitava luottaa siihen, että liittymää saadaan käyttää luvan ja ohjeiden mukaiseen tarkoitukseen. Jos kuitenkin liittymän käyttö muuttuisi toisenlaiseksi kuin sijoituspäätöstä tehtäessä ja tästä arvioidaan aiheutuvan vaaraa liikenteelle tai haittaa maantien kunnossapidolle, voisi tienpitoviranomainen vaatia liittyjää ryhtymään toimenpiteisiin vaaran tai haitan poistamiseksi taikka vähentämiseksi kuten muuttamaan liittymän paikkaa tai tekemään liit-

tymään tarvittavia parannuksia. Liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa voi olla tarpeen myös ryhtyä toimenpiteisiin maantiellä kuten kanavoida maantien liikenne liittymän kohdalla tai ryhtyä muihin toimenpiteisiin. Koska olosuhteiden muutos on johtunut yksityisen tien tai maatalousliittymän käytön muuttumisesta, olisi liittymän huolehdittava mainituista toimenpiteistä kustannuksellaan. Jos liittymä laiminlyö tämän velvollisuutensa, voi tienpitoviranomainen päättää tehdä työt laiminlyöjän kustannuksella. Päätöksestä voitaisiin valittaa. Kustannukset voitaisiin periä siihen velvolliselta 98 §:n nojalla siten kuin verojen ja maksujen perimisestä ulosottoihin annetussa laissa säädetään. Liittymän muuttuneen käytön aiheuttamista toimenpiteistä säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

Jos liittymän käyttö muuttuisi toiseksi kuten maatalousliittymä saattaa muuttua tonttien myymisen johdosta yksityisen tien liittymäksi, olisi haettava liittymälupaa käyttötarkoituksen muuttumisen johdosta, jolloin liittymäasia käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin 36 §:n mukaisesti.

38 §. *Yksityisen tien tai kadun katkaiseminen.* Pykälän 1 momentti vastaisi sanamuodollisin täsmennyksin nykyisen lain 52 §:n 4 momenttia. Maantietä rakennettaessa olisi olemassaolevat yksityistieyhteydet pyrittävä säilyttämään. Jos maantie rakennetaan sellaiseksi, että se katkaisee yksityisen tien eikä liittyminen maantiehen ole siksi mahdollista, olisi tienpitoviranomaisen tehtävä kustannuksellaan joko yli- tai alikulkusilta yksityisen tien käytön turvaamiseksi. Jos liittyminen rakennettavaan maantiehen on mahdollista, olisi tienpitoviranomaisen tehtävä kustannuksellaan toimenpiteet olemassaolevan kulkuyhteyden säilyttämiseksi kuten uuden liittymän ja sille johtavan ajotien rakentaminen siten, että liittyminen maantielle aikaisempaan verrattuna ei huomattavasti vaikeutuisi. Pykälän 2 momentissa katu rinnastettaisiin tämän pykälän soveltamisessa yksityiseen tiehen.

39 §. *Liittymän poistaminen.* Pykälän 1 momentti vastaisi eräin sanamuodollisine muutoksineen nykyisen lain 52 a §:ää. Kun tiesuunnitelmassa määrätään, että jokin olemassaoleva liittymä poistetaan, olisi samalla osoitettava korvaava kulkuyhteys. Rakentamistyön yhteydessä tienpitoviranomainen poistaisi kustannuksellaan tiesuunnitelmassa kielletyn liittymän. Poistamisen edellytyksenä olisi, että korvaava kulkuyhteys on rakennettu ja on kulkukelpoinen.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan otettavaksi säännös, jonka mukaan tienpitoviranomaisella olisi oikeus kustannuksellaan poistaa asemakaavan vastainen yksityisen tien liittymä tai estää sen käyttö esimerkiksi puomilla muulloinkin kuin maantien rakentamisen yhteydessä. Toimenpiteeseen ryhtyminen edellyttää päätöstä, johon tyytymätön voi hakea muutosta valittamalla. Asemakaavan liikennealueella osoitetaan ajoneuvoliittymän likimääräinen sijainti nuolimerkinnällä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa kaavoissa käytettävistä merkinnöistä annetun ympäristöministeriön asetuksen mukaisesti. Jollei olemassaolevan liittymän kohdalla tällaista merkintää ole, olisi liittymä asemakaavan vastainen. Edellytyksenä tällaisen liittymän poistamiselle tai sen käytön estämiselle olisi, että korvaava kulkuyhteys kuten asemakaavan mukainen katu on olemassa ja rakennettu. Menettelystä annettaisiin tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

40 §. *Maantien sulkeminen puomilla.* Pykälä vastaisi sanamuodoltaan pääosin nykyistä lakia. Maantien sulkeminen puomilla olisi mahdollista paitsi liikenneturvallisuuden ja tienpidon vuoksi myös tulli- tai rajavartioinnin takia. Puomin asettaja vastaisi sen kustannuksista.

41 §. *Tiealueeseen kohdistuva työ.* Pykälä olisi pääosin nykyisen lain 53 §:n mukainen. Tiealueeseen kohdistuva työ vaatisi tienpitoviranomaisen luvan, koska tiehen kohdistuvat toimenpiteet voivat vaikuttaa liikenneturvallisuuteen ja tien kunnossapitoon. Luvan myöntäminen perustuisi tienpitoviranomaisen harkintaan ja lupaan voitaisiin liittää tarpeen mukaan ehtoja. Työ voi olla maantiehen kohdistuvaa kaivuutyötä taikka johtojen asettamista tien viereen tai tien ali tai yli taikka rakennelmien tai laitteiden sijoittamista tiealueelle. Luvanvaraisuuden ulottuvuus maantien ala- tai yläpuolisiin toimenpiteisiin riippuu siitä, arvioiko tienpitoviranomainen toimenpiteillä olevan vaikutusta liikenneturvallisuuteen tai tien kunnossapitoon.

Jos tiealueeseen kohdistuva toimenpide perustuu erityislainsäädännön kuten vesilain mukaiseen lupaan tai lunastuslupaan, ei toimenpide vaatisi tienpitoviranomaisen lupaa, mutta toimenpiteestä olisi hyvissä ajoin ennen siihen ryhtymistä ilmoitettava tienpitoviranomaiselle, joka voisi tarvittaessa antaa ohjeita työn suorittamiseksi. Muutenkin työn tekemisestä sekä rakennelmien ja laitteiden kunnossapidosta olisi voimassa, mitä yksityisen tien liittymän tekemisestä ja kunnossapidosta säädetään. Telekaapelien sijoittamisesta tiealueelle on voimassa, mitä viestintämarkkinalaissa ( ) säädetään.

#### 4 luku. **Tiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset**

42 §. *Suoja-alue.* Suoja-alue olisi maantien molemmin puolin tiealueen ulkopuolella oleva ulottuvudeltaan määrätty alue, jossa maanomistajan oikeusasemaa rajoitettaisiin ja annettaisiin tienpitoviranomaiselle tiettyjä toimivaltuuksia. Suoja-aluetta koskevien säännösten tarkoituksena olisi rajoittaa rakentamista maantien välittömässä läheisyydessä ennen kaikkea liikenneturvallisuuden johdosta ja toisaalta maantieltä tulevien asumisviihtyisyyttä alentavien haitallisten vaikutusten vuoksi. Säännös olisi pääsääntöisesti nykyisen lain mukainen. Suoja-alueen ulottuvuus laskettaisiin maantien ajoradan keskilinjasta. Jos ajoratoja on kaksi tai useampia, etäisyys laskettaisiin tiealueen rajaa lähinnä olevan ajoradan keskilinjasta. Ajorata on määritelty tieliikennelain 2 §:ssä.

Nykyisen lain mukaan suoja-alueen leveys on maanteilla 20 metriä ja paikallisteilla 12 metriä. Kun ehdotuksen mukaan maanteiden ja paikallisteiden erottelusta tultaisiin luopumaan, olisi suoja-alueen leveyskin syytä yhdenmukaistaa. Tämän vuoksi ehdotetaan suoja-alueen leveydeksi kaikilla maanteilla 20 metriä. Erityisistä syistä kuten tiestä aiheutuvien haitallisten vaikutusten vuoksi voitaisi tien rakentamista koskevassa tiesuunnitelmassa pidentää tuota leveyttä enintään 50 metriksi. Mainittua 20 metrin etäisyyttä voitaisiin tiesuunnitelmassa myös supistaa. Maantiehen liittyvän varalaskupaikan kohdalla enimmäisetäisyydet olisivat nykyisen lain mukaiset.

Suoja-alueen oikeusvaikutuksista säädettäisiin pykälän 2 momentissa. Suoja-alue rajoittaisi rakentamista. Nykyisen lain mukaisesti ehdotetaan, että rakennusta ei saisi pitää suoja-alueella. Rakennus on määritelty maankäyttö- ja rakennuslain 113 §:ssä. Lisäyksenä nykyiseen lakiin ehdotetaan, että tienpitoviranomaisella olisi oikeus poistaa suoja-alueelta luonnonvaraista kasvillisuutta liikenneturvallisuussyistä. Kysymykseen tulisi ennen kaikkea mahdollisuus raivata tai harventaa tien viereen ulottuvaa kasvillisuutta, jotta tietä lähestyvä hirvi tai peura voitaisiin tieltä havaita aikaisemmin. Tällaisia raivauksia voitaisiin erityisesti suorittaa alueilla, jotka ovat mainittujen eläinten tiedetyillä kulkureiteillä.

43 §. *Näkemäalue.* Näkemäaluetta koskevat säännökset olisivat pääosin nykyisen lain mukaiset. Näkemäalueiden tarkoituksena on turvata liikenneturvallisuus säilyttämällä hyvä näkyväisyys tien kaarteissa ja risteyskohdissa. Kaarrekohtien lisäksi näkemäalueet sijaitsevat alueella, joissa maantie liittyy toiseen maantiehen tai maantie ja rautatie risteävät samassa tasossa. Lisäksi näkemäalue sijaitsee alueella, jossa maantiehen liittyy yleisesti liikennöity yksityinen tie. Tässä tarkoitettu yksityinen tie olisi sellainen, jonka osakkaiden lukumäärä olisi melko suuri taikka että tietä käyttäisivät muutkin kuin tieosakkaat pääsytienä johonkin erityiskohteeseen kuten kouluun tai vastaavaan taikka tietä käytettäisiin yleisesti läpiajoon.

Näkemäalueella ja suoja-alueella olisi voimassa suoraan lain perusteella rakennuskielto. Lisäksi tienpitoviranomaisella olisi oikeus pykälän 2 momentin mukaan poistaa näkemäalueelta näkemää rajoittava kasvillisuus ja luonnonesteet silloin kun tienpitoviranomainen katsoo liikenneturvallisuuden sitä vaativan. Poistettava kasvillisuus voisi olla luonnonvaraista taikka istutettua tai muuten erityiseen hoitoon otettua. Ennen kuin ryhdytään poistamaan suoja- ja näkemäalueilta kasvillisuut-

ta, tulisi tienpitoviranomaisen hyvissä ajoissa ennen työhön ryhtymistä ottaa yhteys maanomistajaan, jotta raivaus voisi tapahtua mahdollisimman vähän vahinkoa tai haittaa aiheuttavalla tavalla. Maanomistaja voi myös itse poistaa kasvillisuuden tienpitoviranomaisen osoituksen mukaan, jos osapuolet siitä sopivat. Poistettavasta kasvillisuudesta on sen omistaja oikeutettu saamaan korvauksen. Jos siitä ei sovita, asiasta päätetään maantietoimituksessa. Kasvillisuuden poistamista koskevista menettelytavoista säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

44 §. *Rakennelmat ja laitteet tiealueen ulkopuolella.* Edellä 42 ja 43 §:n mukaan rakennusten pitäminen on kielletty suoja- ja näkemäalueella. Tässä pykälässä säädettäisiin nykyisen lain mukaisesti, että sellaisten rakennelmien ja laitteiden, jotka eivät ole rakennuksia, pitäminen olisi kielletty maantien suoja- ja näkemäalueella edellyttäen, että niistä tai niiden käytöstä aiheutuisi vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle,

45 §. *Poikkeamisvalta.* Riittävän joustavuuden turvaamiseksi maankäytössä ja kulloistenkin tapausten erityispiirteiden huomioonottaminen vaatii mahdollisuuden poiketa 42 – 44 §:ssä säädetystä kielloista. Nykyisen lain mukaan poikkeamisvalta rakennusten pitämisen suhteen on alueellisella ympäristökeskuksella sekä rakennelmien ja laitteiden osalta tiepiirillä. Kun rakentamista tulee arvioida liikenneturvallisuuden ja tienpidon kannalta, ehdotetaan, että poikkeamisvalta olisi kaikissa tapauksissa tienpitoviranomaisella. Poikkeamisen edellytyksenä olisi, että suunniteltu hanke kuten rakennus maantien suoja- tai näkemäalueella ja sen käyttäminen ei vaarantaisi liikenneturvallisuutta eikä tällaisesta rakennuksesta ja sen käyttämisestä aiheutuisi tienpidolle muuta kuin korkeintaan vähäistä haittaa. Poikkeamispäätökseen voitaisiin liittää myös ehtoja vastaisen varalta. Tienpitoviranomaisen antama poikkeamispäätös olisi oltava käsillä rakentamisesta päättävän viranomaisen harkitessa maankäyttö- ja rakennuslain taikka muun lainsäädännön edellytyksiä luvan myöntämiseksi suunnitellulle rakennushankkeelle.

46 §. *Poikkeukset rajoituksista.* Pykälän 1 ja 2 momentissa säädettäisiin nykyisen lain tapaan, että tien varsien olemassa olevaa oikeustilaa suojataan. Tämän vuoksi 42 – 44 §:n mukaiset maanomistajan käyttövallan rajoitukset tai tienpitoviranomaisen oikeus puuttua maanomistajan omaisuuteen eivät olisi mahdollisia alueella, joilla ei ole ollut toimenpiteen kuten rakennuksen rakentamisen tai aidan istuttamisen aikana mainittuja rajoituksia. Kuitenkin milloin maantien rakentamisesta johdun suoja- ja näkemäalueet ulottuvat tällaisille alueille, voi kasvillisuus taikka rakennus tai rakennelma vaarantaa liikenneturvallisuutta tai haitata tienpitoa. Tällaisissa tapauksissa tienpitoviranomainen voisi määrätä, että kasvillisuus taikka rakennus tai rakennelma tulisi muuttaa taikka poistaa tai siirtää toiseen paikkaan omistajan toimesta. Omistajan laiminlyödessä velvollisuutensa voi tienpitoviranomainen ryhtyä toimenpiteisiin kustannuksellaan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin kaksi yleisluonteista poikkeusta 42 – 46 §:n säännöksistä. Ensiksikin rakennuksen pitämistä koskevat määräykset eivät olisi voimassa asemakaava-alueella. Kysymyksessä olisivat suoja- ja näkemäaluetta koskevat rakennusten pitämistä koskevat säännökset, jotka asemakaava syrjäyttää kaavan osoittaessa rakentamisen määrän ja rakennusten sijoitusta koskevat periaatteet. Tämä ei koskisi 44 §:n mukaisia rakennelmia ja laitteita. Sen lisäksi momentissa ehdotetaan, että ympäristön kannalta erityisen merkittävää kasvillisuutta ei saisi poistaa asemakaava-alueen ulkopuolellakaan. Merkittävyyttä arvioitaessa olisi huomiota kiinnitettävä ympäristön kokonaisarviointiin, jossa kasvillisuuden harvinaisuudella paikkakunnalla on vaikutusta samoin kuin sen maisemallisella arvolla laajemmin arvioituna kuin pelkästään sijaintipaikan kiinteistön kannalta. Jos kasvillisuus on suojeltu luonnonsuojelulain nojalla, noudatetaan sen lain säännöksiä ja suojelumääräyksiä.

47 §. *Vähäisten laitteiden ja rakenteiden sijoittaminen.* Maankäyttö- ja rakennuslain 163 §:n mukaan kiinteistön omistajan ja haltijan on sallittava alueelleen sijoitettavaksi muun muassa liikennemerkkejä ja liikenteen ohjauslaitteita sekä vähäisiä katurakenteen osia. Maantien sijaitessa ase-

makaava-alueella eivät olosuhteet eroa kadusta. Maantien rakentamisen yhteydessä voi joskus maaperäolosuhteista tai muista yllättävistä syistä tulla välttämättömäksi ulottaa maantien rakenne kuten tukimuuri tai tieluiska osaksi tai kokonaan tiealueen ulkopuolelle. Lisäksi voi olla tarpeen saada sijoittaa sinne liikennemerkkejä. Tämän vuoksi ehdotetaan, että maantietä rakennettaessa kiinteistön tai alueen omistajan tai haltijan tulisi sallia, että kiinteistölle tai alueelle saataisiin maantietä varten sijoittaa liikennemerkkejä tai muita liikenteenohjauslaitteita sekä vähäisiä maantierakenteen osia. Säännöstä sovellettaisiin sekä asemakaava-alueella että sen ulkopuolella. Pykälän 1 momentissa viitattaisiin maankäyttö- ja rakennuslain 163 §:ään, jonka mukaan sijoittamisesta päättää kunnan rakennusvalvontaviranomainen ellei sijoittamisesta ole päästy sopimukseen.

Kiinteistöjärjestelmän selkeyden vuoksi ehdotetaan pykälän 2 momentissa, että 1 momentin tarkoittama toimenpide merkittäisiin maantietoimituksessa kiinteistörekisteriin. Lisäksi maantietoimituksessa käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin sijoittamisesta syntyvät korvauskysymykset, jos niistä ei päästäisi sopimukseen.

Pykälässä tarkoitettu menettely koskisi vain vähäisiä tienrakenteiden osia. Toimenpiteet eivät saisi olla sellaisia, että ne esimerkiksi vaikeuttaisivat asemakaavan toteuttamista. Jos sellainen toimenpide olisi välttämätön, se edellyttäisi tiesuunnitelman ja asemakaavan muuttamista.

48 §. *Lumiaita ja lumen poistaminen.* Pykälä vastaisi pääosiltaan nykyisen lain 49 §:ää. Tienpitoviranomaisella olisi oikeus suoraan lain perusteella pystyttää tiealueen ulkopuolelle lumiaita, joka voisi olla tilapäinen lumitilanteesta kulloinkin riippuvainen mutta myös kiinteä ympäri vuoden pysyvä aita. Tienpitoviranomaisen harkinnassa olisi, milloin lumiaita olisi tarpeen, jotta lumen kerääntyminen maantielle voitaisiin aidan avulla estää tai sitä vähentää. Koska kiinteä lumiaita voi haitata kiinteistön normaalia käyttöä, ehdotetaan, että asutulla alueella sen pystyttäminen edellyttäisi kiinteistön omistajan suostumusta. Omistajaan rinnastettaisiin tässä suhteessa kiinteistön haltija. Asutulla alueella tarkoitetaan yhtäkin asuttua kiinteistöä, jos aita tulisi olemaan asumuksen lähellä siten, että sillä olisi vaikutuksia asumiseen. Jos suostumusta ei saada, voisi kunnan rakennusvalvontaviranomainen myöntää luvan kiinteän lumiaidan sijoittamiseen edellyttäen, että aita on tarpeen maantien pitämiseksi yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa eikä aidasta tai sen pitämisestä aiheudu kiinteistölle merkittävää haittaa.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että maantiellä olevaa lunta saisi sijoittaa tiealueen ulkopuolellekin. Säännös koskisi vain maantien kunnossapitoa, kun tietä aurattaessa aurauslumen leviämistä tiealueen ulkopuolelle ei voi välttää.

49 §. *Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu.* Luonnonsuojelulain 36 §:n 1 momentin mukaan ulkomainonta on asemakaava-alueiden ulkopuolella kielletty. Nykyisen tielain 60 §:ssä viitataan luonnonsuojelulakiin, kun on kysymys liikeilmoitusten asettamisesta tien varrelle. Ulkomainoksia sijoitetaan mielellään vilkkaiden yleisten teiden tuntumaan. Luonnonsuojelulain 36 §:n 4 momentin mukaan alueellinen ympäristökeskus voi myöntää poikkeuksen ulkomainontakiellosta, jos sitä on pidettävä liikenteen tai matkailun kannalta taikka muun sellaisen syyn takia tarpeellisena. Kun on kysymys yleisen tien tuntumaan suunnitellun ulkomainoksen poikkeusluvasta, pyytää alueellinen ympäristökeskus asiasta lausunnon tiepiiriltä, joka arvioi mainosta ennen kaikkea liikenneturvallisuuden kannalta.

Tienvarsimainonta voi tehdä liikenneympäristön sekavaksi ja vaarantaa liikenneturvallisuutta. Mainos voi aiheuttaa näkemästeen peittäessään vapaan näkemän tiejaksolla tai liittymässä ja sekoittumisriskin muistuttaessaan liikennemerkkiä tai valo-opastetta. Mainos voi lisäksi aiheuttaa tiellä liikkujan tarkkaavaisuuden vähenemisen kiinnittäessään huomion pois liikenteestä tai liikenteen ohjauksesta. Tämän vuoksi ja myös maisemallisista seikoista johtuen on yleensä tarpeen rajoittaa tienvarsimainontaa ja ohjata se sopiviin paikkoihin.

Tienvarsimainonta vaikuttaa liikenneturvallisuuteen. Tämän vuoksi esitetään ehdotettavaan lakiin otettavaksi erityissäännös sellaisesta ulkomainonnasta, joka on tarkoitettu maantien käyttäjille. Tällainen tienvarsimainonta olisi pykälän 1 momentin mukaan kielletty asemakaava-alueen ulkopuolella siitä riippumatta sijaitseeko mainos tien suoja- tai näkemäalueella taikka näiden alueiden ulkopuolella kunhan vain se on niin sijoitettu, että olosuhteet osoittaisivat sen olevan tarkoitettu tienkäyttäjien huomion herättämiseksi. Tiealueelle sijoittuva mainos vaatisi tienpitoviranomaisen luvan 41 §:n nojalla. Lisäksi tienvarsimainonta olisi kielletty asemakaava-alueen mukaisella maantietä varten osoitetulla liikennealueella milloin se on tiekäytössä.

Koska tienvarsimainonta on tärkeää yritystoiminnan kannalta, on nykyisen luonnonsuojelulain tapaan perusteltua tehdä mahdolliseksi poikkeusten myöntäminen edellä mainitusta kiellosta. Ympäristökeskuksilla oleva poikkeamisvalta ehdotetaan tienvarsimainonnan osalta siirrettäväksi tienpitoviranomaiselle. Poikkeamisvaltaa käyttäessään tienpitoviranomainen harkitsisi poikkeuksen tarpeellisuutta suhteessa liikenneturvallisuuteen. Harkinnassa huomioon otettavista seikoista säädettäisiin samalla tavalla kuin luonnonsuojelulaissa. Tienpitoviranomainen voisi myöntää poikkeusluvan, jos lupaa on pidettävänä liikenteen opastuksen tai matkailun kannalta tarpeellisena. Liikenteen opastuksen tarve arvioidaan tiellä liikkujan kannalta kohteen löydettävyytenä. Jos kohteeseen on olemassa tieliikennelainsäädännön mukainen opastus, ei tienvarsimainokselle ole yleensä tarvetta. Matkailun kannalta tarpeellista mainosta on arvioitava kohteella harjoitettavan toiminnan kannalta, jolloin korostuu toiminnan tunnetuksi tekeminen. Poikkeusluvan myöntämisen kokonaisuarkintaa korostaa, että liikenteen opastuksen ja matkailun lisäksi voitaisiin tarpeellisuusharkinnassa ottaa huomioon muitakin perusteita.

Luonnonsuojelulain 36 §:n 2 momentin mukaan ulkomainontaa koskeva kieltö ei koske kokous-, tiedotus-, huvi- tai muuta sellaista tilaisuutta taikka vaaleja tai kansanäänestystä koskevaa ilmoittelua. Rakennuksessa ja sen läheisyydessä saa myös ilmoitella paikalla harjoitettavasta toiminnasta ja siellä myytävistä tuotteista. Tällainen ilmoittelu tulisi sallia myös maanteiden varrella. Asiasta säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

Lupaharkinnassa sekä 2 momentin ilmoittelussa olisi lisäksi otettava huomioon mainoksen muodon ja sisällön sekä sijoituspaikan arviointi ympäristön kannalta. Mainoksen ja ilmoituksen tulisi sopeutua hyvin ympäristöön kuten luonnonympäristöön, rakennettuun ympäristöön ja liikenneympäristöön.

Tämän lakiehdotuksen valmistelun yhteydessä tulee luonnonsuojelulain 36 § tarkistettavaksi.

## 5 luku. Alueiden hankkiminen ja korvaukset

50 §. *Maantietoimitus.* Pykälässä säädettäisiin maanteihin liittyvästä kiinteistötoimituksesta. Kun yleiset tiet ehdotuksen mukaan olisivat maanteitä, olisi kiinteistötoimituskin nimeltään maantietoimitus. Tässä toimituksessa lunastettaisiin tienpitäjälle tulevat oikeudet, määrättäisiin korvaukset ja tehtäisiin tarvittavat kiinteistötekniset toimenpiteet.

Toimitusmenettelystä ja korvauksista olisi voimassa, mitä lunastuslaissa säädetään ellei maantielaista muuta johdu. Maantiehankkeiden erityispiirteiden vuoksi on tarpeen antaa erityisiä säännöksiä maantielain 5 luvussa. Milloin erityissäännöksiä ei ole, sovelletaan lunastuslakia.

Maantietoimituksen suorittaa lunastuslain 12 §:n 1 momentin mukaan lunastustoimikunta, johon kuuluu toimitusinsinööri ja kaksi uskottua miestä. Toimitusmenettelyn yksinkertaistamiseksi ehdotetaan, että maantietoimitus voitaisiin suorittaa ilman uskottuja miehiä, jos kukaan maantietoimituk-

sen asianosaisista ei sitä vaadi eikä toimituksessa ole kyse korvauksista. Ehdotus vastaa nykyisen lain 61 §:n 3 momenttia. Maantietoimitus ilman uskottuja miehiä voisi tulla kysymykseen esimerkiksi 73 §:n 1 momentin tarkoittamissa tapauksissa kun katu tai yksityinen tie on muutettu yleiseksi tieksi ja muutenkin, jos korvauksista on sovittu.

51 §. *Maantietoimituksen vireilletulo.* Hyväksytty tiesuunnitelma oikeuttaisi ehdotuksen 26 §:n 1 momentin mukaan tiesuunnitelmassa osoitettujen alueiden ja erityisten oikeuksien lunastamiseen. Tämän perusteella tienpitoviranomaisella olisi toimivalta hakea maantietoimituksen määräämistä. Tiesuunnitelma olisi ehdotuksen 104 §:n mukaan pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta, joten maantietoimitusta voitaisiin hakea odottamatta valitusten lopullista ratkaisua. Kun vaikutuksiltaan vähäisissä maantien parantamisissa maanomistajan antama kirjallinen suostumus korvaa tiesuunnitelman, tapahtuisi näissä tapauksissa maantietoimituksen hakeminen suostumuksen perusteella. Pykälä vastaisi nykyisen lain 61 §:ää.

52 §. *Asianosaiset maantietoimituksessa.* Asianosaiskäsitettä ei ole lunastuslaissa määritelty. Lähtökohtana lunastuslaissa on, että asianosainen on se, jolta lunastetaan omaisuutta. Lunastuslain 38 §:ssä on lueteltu tiettyjä henkilöryhmiä, joilta ei lunasteta omaisuutta, mutta jotka ovat oikeutettuja korvaukseen lainkohdassa mainituin edellytyksin. Vakiintuneesti tällaisten tahojen asemaa ei ole pidetty asianosaisasemana. Yleistietoimituksissa ei ole rajattu asianosaisasemaa pelkästään siihen tahoon, jolta lunastetaan omaisuutta, vaan tiehankkeen vaikutusten ulottuvuuden perusteella.

Jotta menettely maantietoimituksessa olisi yhdenmukainen lunastuslain ja muun kiinteistönmuodostamislainsäädännön kanssa ehdotetaan, että maantietoimituksen asianosainen määriteltäisiin kiinteistönmuodostamislain 17 §:n 1 momentin mukaisesti. Maantietoimituksen asianosainen olisi toimituksen hakija ja muu henkilö, jonka oikeutta toimitus välittömästi koskee. Tällöin asianosainen yleensä olisi se, jolta omaisuutta lunastetaan taikka jonka omaisuuteen muuten puututaan. Kun lunastuslain säännökset olisivat voimassa maantietoimituksessa, ellei maantielaista muuta johdu, sovellettaisiin tällöin myös lunastuslain 38 §:ää sellaisenaan. Siinä pykälässä mainittuja henkilöitä ei voitane pitää muodollisjuridisesti asianosaisina, mutta koska heillä olisi maantietoimituksessa oikeus vaatia korvauksia, voitaisiin heitä pitää tosiasiasiallisesti asianosaisina. Selvyyden vuoksi ja jotta säilytettäisiin maantieasioissa nykyinen laaja tien vaikutuksiin perustuva mahdollisuus esittää maantietoimituksessa vaatimuksia ehdotetaan, että pykälään otettaisiin viittaus lunastuslain 38 §:ään siten täsmennettynä, että mainitun lainkohdan rajoituksia ei sovellettaisi. Rajoituksilla tässä tarkoitetaan haitan tai vahingon korvauskynnystä ja korvaamisen kohtuullisuuden arvioimista tuossa lainkohdassa. Maantietoimituksessa voisi sellainenkin henkilö, jolta ei lunasteta omaisuutta, esittää vaatimuksia riippumatta siitä, olisiko hänelle maantien rakentamisesta tai sen käyttämisestä aiheutuva haitta tai vahinko merkittävää. Korvauksia arvioitaessa ja määrättäessä tällaiset henkilöt olisi maantietoimituksessa asetettava samaan asemaan kuin ne, joilta lunastetaan omaisuutta tai joiden omaisuuteen muuten puututaan.

53 §. *Haltuunotto.* Pykälässä säädettäisiin tie- ja muiden alueiden haltuunotosta. Nykyisen lain mukaisesti haltuunotto olisi riippumaton korvausten maksamisesta. Haltuunotto edellyttää haltuunotokatselmuksen suorittamista, jossa selvitetään haltuunotettava omaisuus. Katselmuksen tapahtuisi maantietoimituksessa. Haltuunotto voisi tapahtua haltuunotokatselmuksen yhteydessä tai jonaakin haltuunotokatselmuksessa määrättävänä myöhempänä ajankohtana. Haltuunoton tapahduttua katsottaisiin tietyön alkaneen haltuunotetulla alueella. Tiesuunnitelmassa osoitetut uusien liittymien ja yksityisten teiden alueet tulevat tienpitäjän haltuun vain väliaikaisesti siihen saakka kunnes uusi liittymä ja yksityinen tie on tehty, jolloin näiden alueiden hallinta siirtyisi takaisin kiinteistöjen omistajille. Haltuunottohetkellä syntyisi tienpitäjälle oikeus käyttää alueita ja oikeuksia tiesuunnitelmassa osoitettuihin tarkoituksiin kiinteistöön kohdistuvan muun oikeuden estämättä.

Milloin haltuunotosta aiheutuisi lunastuslain 57 §:n 2 momentin tarkoittama asunnon menetys taikka elinkeinon tai ammatin vaikeutuminen, voitaisiin maantietoimituksessa määrätä asianosaisen vaatimuksesta, että haltuunottoa siltä osin lykätään asianosaiselle määrättävän ennakkokorvauksen tai jos lunastus tapahtuu kahdessa eri toimituksessa, ensimmäisen toimituksen korvausten maksamisen jälkeiseen aikaan, joka saa olla enintään kolme kuukautta. Muilta osin haltuunotto tapahtuisi normaaliin tapaan. Tällaisesta haltuunoton lykkäämisestä säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

Vaikutuksiltaan vähäisissä maantien parantamishankkeissa maanomistajan antama kirjallinen suostumus korvaa tiesuunnitelman 21 §:n mukaisesti. Suostumus voi sisältää myös sopimisen korvauksista, haltuunotosta ja muista tiehankkeeseen mahdollisesti liittyvistä seikoista. Tämän perusteella haltuunotto näissä tapauksissa tapahtuisi sopimuksen perusteella maanomistajan ja tienpitöviranomaisen yhdessä suorittamana toimenpiteenä. Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan otettavaksi sopimusperusteista haltuunottoa koskeva säännös. Tällaisella haltuunotolla olisi kaikki 1 momentin haltuunottoon liittyvät oikeusvaikutukset ellei toisin ole nimenomaan sovittu. Tienpitöviranomaisen tulisi haltuunoton tapahduttua viipymättä hakea maantietoimitusta.

*54 §. Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen tiealueeseen.*

Maantietoimitus perustuu tiesuunnitelmaan tai vaikutuksiltaan vähäisissä tien parantamisissa maanomistajan antamaan kirjalliseen suostumukseen. Näiden perusteella vahvistettaisiin lunastuspäätöksessä maantietoimituksen lopussa lunastuksen kohde. Jos lunastuksen kohteen lopullinen sijainti tai ulottuvuus on jäänyt maantietoimituksessa määrättäväksi tai esimerkiksi tiealuetta tarvitaan vähemmän kuin tiesuunnitelmassa on osoitettu, lunastuksen kohde määrättäisiin tienpitöviranomaisen osoituksen mukaan. Erityisestä syystä voidaan lunastuksen kohdetta vahvistettaessa poiketa tiesuunnitelmasta esimerkiksi jos tarvitaan lisää tiealuetta tai kiinteistölle perustettavaksi jokin tiesuunnitelmassa mainitsematta jäänyt oikeus. Tällaisen poikkeamisen edellytyksenä on, että toimituskokouksessa läsnä olevan toimenpiteen kohteena olevan kiinteistön omistaja hyväksyy menetelyn taikka muissa tapauksissa kiinteistön omistajan antama kirjallinen suostumus. Edellytyksenä on myös se, että toimenpiteen vaikutukset arvioidaan korkeintaan vähäisiksi.

Jos maantietoimitus koskee 73 §:n 2 mukaisesti olemassaolevan maantien rajan määrittämistä, vahvistetaan lunastuksen kohde 5 §:n 3 momentin mukaan ulottuvaksi kahden metrin etäisyydelle ojan tai missä oja ei ole, tieluiskan tai leikkauksen ulkosyrjästä. Tiealueen lopullisen rajan paikan määrittäminen tapahtuu tarvittaessa tienpitöviranomaisen osoituksen mukaan, milloin tienpidon kannalta kapeampi tiealue on tarkoituksenmukainen. Jos maantiealuetta tarvittaisiin enemmän, edellyttää se maanomistajan suostumusta edellä esitetyllä tavalla tai tiesuunnitelman laatimista. Lunastuksen kohteen vahvistamisen liitännäisalueen osalta 73 §:n 2 momentin mukaisessa maantietoimituksessa perustuu tiesuunnitelmaan tai aikaisemman lainsäädännön mukaiseen lääninhallituksen liitännäisalueen perustamista koskevaan päätökseen.

Pykälän 3 momentin mukaan tiealueeksi vahvistettu alue tulisi tienpitäjän omistukseen lunastuspäätöksen saatua lainvoiman ellei alue jo ennestään kuulunut tienpitäjälle aikaisemman lunastuksen tai kiinteistön kaupan perusteella.

*55 §. Tiealueen lunastaminen asemakaava-alueella ja tieoikeus.* Maantietä varten on asemakaavassa osoitettu liikennealue, johon maantie on rakennettava. Asemakaava ohjaa sitovalla tavalla kaikkea rakentamista ja myös kiinteistöjen muodostamista. Tarvittaessa tienpitäjä voi lunastaa omistukseensa liikennealueen muodostaman yleisen alueen maankäyttö- ja rakennuslain 96 §:n 1 momentin nojalla. Samoin maanomistaja voi vaatia tienpitäjää lunastamaan mainitun alueen maankäyttö- ja rakennuslain 101 §:n perusteella, jos maanomistaja ei voi käyttää kiinteistöään kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla. Tämän vuoksi pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että hankittaessa maantiealueita asemakaava-alueella, syntyisi tienpitäjälle omistusoikeuden sijasta käyttöoikeutena pysyvä erityinen oikeus, joka nimettäisiin nykyisen lain mukaisesti tieoikeudeksi. Tieoikeus olisi



pysyvästi voimassa siihen saakka, kunnes maantie lakkaisi tai lakkautettaisiin ja maantiellä olisi kaikki ehdotetun lain oikeusvaikutukset. Tieoikeus olisi pysyvä myös tieoikeuden kohteena olevan kiinteistön vaihtaessa omistajaa.

Pykälän 2 momentissa annettaisiin tarkempia säännöksiä tieoikeuden sisällöstä. Tieoikeus olisi olemassa tie- tai liitännäisalueen käyttämistä varten. Tässä suhteessa se olisi rajoittamaton oikeus, vaikka sen tosiasiallista käyttöä kuten maa-aineksen ottamista säädeltäisiin erityislainsäädännön lupamääräyksillä. Samoin sen ulottuvuus kiinteistöllä olisi tie- ja liitännäisalueen rajojen sisällä rajoittamaton ja omistajan oikeuteen verrattavissa. Asemakaavassa voidaan osoittaa myös esimerkiksi liikennetunneli, jolloin maantietunnelin yläpuolista aluetta voidaan käyttää muuhun rakentamiseen. Liikennetunneli on kysymyksessä myös silloin, kun maantien päälle rakennetaan kansi. Asemakaavan valmistelu tapahtuisi silloin yhteistyössä tienpitoviranomaisen kanssa, jotta tienpidon ja liikenneturvallisuuden kannalta välttämättömät tekniset ratkaisut voitaisiin selvittää. Tiesuunnitelmassa voitaisiin antaa asiassa tarkempia määräyksiä, kuten rajoittamalla tieoikeuden ulottuvuutta syvyysuunnassa tai rajoittamalla tieoikeuden ulottuvuutta maanpinnalla tämantapaisten ratkaisujen yhteydessä.

Vaikka kiinteistöjärjestelmän selkeys ei vaadi, että tiealue asemakaava-alueella lunastetaan tienpitäjälle omistusoikeudella, vaan se jää entisen omistajan omistukseen, kiinteistöjärjestelmän selkeys edellyttää kuitenkin, että tiealueesta muodostetaan erillinen tila sen omistajalle. Tällöin tiedetään kuka on alueen omistaja, ja silloin alue erottuu muista yksityisomistuksessa olevista asemakaava-alueista, jotka ovat yleensä rakennuskorttelin kuuluvia tontteja. Kyseessä olisi kiinteistötécninen toimenpide, joka hoidettaisiin maantietoimituksessa viran puolesta. Asiaa koskeva säännös olisi pykälän 3 momentissa.

Pykälän 4 momentissa olisi säännökset siitä, miten kunnan omistukseen maankäyttö- ja rakennuslain 93 §:n tai aikaisemman lainsäädännön nojalla siirtynyttä aluetta käsitellään. Säännökset ovat tarpeen kiinteistöjärjestelmän selvyyden kannalta. Epäselvissä tapauksissa asia ratkaistaisiin kiinteistönmäärityksessä. Säännökset vastaisivat oikeudesta entiseen tiealueeseen annetun lain voimassa olevia säännöksiä.

56 §. *Tieoikeuden perustaminen erityistapauksissa ja tieoikeus liitännäisalueisiin.* Tiealueet siirtyisivät asemakaava-alueiden ulkopuolella 54 §:n mukaan lunastuspäätöksen tultua lainvoimaiseksi tienpitäjän omistukseen. Tietyissä tapauksissa olisi tarkoituksenmukaista tällöinkin perustaa tienpitäjälle maantietä varten omistusoikeuden sijaan tieoikeus. Jos tiesuunnitelmassa osoitetaan, että maantien osa sijoitettaisiin maan alle tunneliin, padolle, kannelle tai tie katettaisiin kannella taikka tietä varten tehtäisiin silta, voitaisiin tietä varten maantietoimituksessa perustaa tiealueeseen tieoikeus tiesuunnitelman mukaan. Muissakin tapauksissa tällainen menettely olisi mahdollista, jos siihen olisi erityisiä syitä. Tien sijaitessa tunnelissa olisi tien yläpuolinen rakentaminen muuhun kuin tietarkoituksiin mahdollista määräämällä tiesuunnitelmassa, että tieoikeus ei ulottuisi maan pinnalle. Rakentaminen edellyttäisi kuitenkin tienpitoviranomaisen suostumusta. Milloin maantie tiesuunnitelmassa on osoitettu kulkevaksi kannen päällä, padolla tai sillalla, olisi tieoikeuden perustaminen ulottuvuudeltaan rajoitettuna tarkoituksenmukaista tien alla olevien alueiden ja omaisuuden kannalta. Silloin tienpitäjälle tuleva oikeus rajoittaisi mahdollisimman vähän omistajan oikeutta. Omistusoikeuden perustaminen sillan kohdalla vesialueeseen ei ole yleensä tarkoituksenmukaista. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tieoikeuden perustamisesta esitetyllä tavalla.

Päällekkäisten oikeuksien syntyessä ehdotetaan kiinteistöjärjestelmän selkeyden säilyttämiseksi, että sijoitettaessa maantie muun kuin tienpitoviranomaisen hallinnassa olevalle lunastusyksikön alueelle kuten rautatiealueelle, tulee maantietä varten perustaa omistusoikeuden sijasta tieoikeus.

Pykälän 3 momentin mukaan perustettaisiin liitännäisalueeseen sellainen tieoikeus, jota liitännäisalueen käyttäminen tarkoitukseensa edellyttää. Tieoikeus liitännäisalueeseen syntyisi tienpitäjälle lunastuspäätöksen saatua lainvoiman.

57 §. *Oikeuksien raukeaminen.* Selkeyden vuoksi ehdotetaan pykälän 1 momentissa, että tienpitäjän saadessa edellä esitetyllä tavalla tie- tai liitännäisalueeseen omistus- tai tieoikeuden, lakkaisivat näihin alueisiin kohdistuvat kiinnitykset ja muut erityiset oikeudet suoraan lain perusteella. Ehdotus vastaisi nykyistä lakia. Erityisillä oikeuksilla ymmärretään tässä sekä lunastuslain 2 §:n 2 momentin että maakaaren (540/1995) 14 luvun 1 §:n tarkoittamia erityisiä oikeuksia. Kuitenkin voitaisiin tällainen erityinen oikeus poikkeuksellisesti pysyttää. Edellytyksenä olisi, että erityisestä oikeudesta eikä sen käyttämisestä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle eikä haittaa tienpidolle. Lisäksi erityisen oikeuden pysyttäminen ei saisi vaarantaa kiinteistöjärjestelmän selkeyttä. Asiasta päätettäisiin maantietoimituksessa.

58 §. *Laskuojat.* Laskuojalla tarkoitetaan maantien kuivana pitämistä varten tarpeellista ojaa, joka johtaa tien vieriojista tulevat kuivatusvedet tiealueen ulkopuolella vesistöön. Laskuojaa koskeva säännös vastaisi nykyisen lain 76 §:ää. Tiesuunnitelmassa osoitettaisiin laskuojien sijainti, ja niitä varten tarpeelliset alueet otettaisiin haltuun muun haltuunoton yhteydessä tai erikseen. Laskuoja-alueisiin perustettaisiin maantietoimituksessa tienpitäjälle erityinen oikeus. Poikkeuksellisesti saat- taan laskuojan perustaminen vaatia ympäristölupaviranomaisen luvan. Tämän vuoksi otettaisiin pykälän 1 momenttiin viittaus vesilain 6 luvun 2 §:ään.

Alavilla ja vesiperäisillä mailla maantien laskuojan rakentaminen voi koskea lukuisia kiinteistöjä ja aiheuttaa tarpeen yhteiseen ojitukseen. Tällaisissa tapauksissa ojituksesta voi tulla suuritöinen ja erityistä asiantuntemusta vaativa. Tämän vuoksi ehdotetaan, että näissä tapauksissa ojitusasia voitaisiin siirtää maantietoimituksesta ojitustoimitukseen. Siirrosta päätettäisiin maantietoimituksessa. Siirtämisestä ei voisi erikseen valittaa lunastuslain 89 §:n 2 momentin perusteella. Ojitustoimituksessa määrättäisiin sitten yhteisestä ojitusvelvollisuudesta, ojan kunnossapidosta ja korvauksista. Tiesuunnitelmassa osoitetusta ojan paikasta voitaisiin ojitustoimituksessa vähäisessä määrin poiketa, jos se olisi tarpeen ojituksen toteuttamisen kannalta. Oja-asian siirrosta säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

Sitten kun laskuoja on tullut rakennetuksi, määrättäisiin siitä myöhemmin aiheutuvat vahingot ja haitat sekä kunnossapitovelvoitteet vesilain eikä maantielain mukaan. Tästä säädettäisiin pykälän 3 momentissa.

59 §. *Suoja- ja näkemäalueiden merkitseminen.* Kiinteistöjärjestelmän selkeyden ja luotettavuuden kannalta ehdotetaan, että kiinteistöön kohdistuvat suoja- ja näkemäalueet merkittäisiin maantietoimituksen toimituskartalle ja mikäli tarvetta siihen on myös maastoon. Kiinteistörekisteriin olisi tehtävä asianomaisen kiinteistön kohdalle merkintä suoja- ja näkemäalueesta. Merkinnät olisivat informatiivisia siten, että merkinnät tai niiden puute eivät aiheuttaisi oikeusvaikutuksia, koska suoja- ja näkemäalueet ja niiden oikeusvaikutukset perustuisivat lakiin. Ennestään olevan maantien suoja- tai näkemäalueen rajan määrittämiseksi voitaisiin pitää 73 §:n 2 momentin mukaan erillinen maantietoimitus.

60 §. *Lunastuksen käsitteleminen kahtena toimituksena.* Nykyisen lain mukaan yleistietoimitus käsitellään toimitusmääräyksen mukaisesti yhtenä kokonaisuutena. Milloin toimituksen kohteena on suuri tiehanke ja paljon kiinteistöjä, voi toimituksen kestoajaksi venyä. Tällaisissa tapauksissa maanomistajat voivat joutua odottamaan korvauksia pitkäänkin mahdollisista ennakkokorvauksista huolimatta. Yleistietoimituksessa ei ole ollut myöskään mahdollista päättää toimituksen aikana joistain korvausasioista lopullisina siten, että niistä voitaisiin hakea muutosta kesken toimituksen. Tämän vuoksi ehdotetaan, että toimitusmääräyksen mukaisen maantietoimituksen tarkoittama lu-

nastus voitaisiin jakaa kahteen toimitukseen. Koska menettely vaikuttaisi toimituskustannuksiin, se tapahtuisi tienpitoviranomaisen aloitteesta ja päätöksen tekisi maantietoimituksen toimitusinsinööri. Tällaisesta päätöksestä ei saisi 85 §:n mukaan hakea erikseen muutosta. Edellytyksenä tällaiselle menettelylle olisi, että toimituksessa ratkaistavien asioiden määrä tai laatu taikka muut erityiset syyt huomioon ottaen toimituksen jakamista voitaisiin pitää tarkoituksenmukaisena. Menettely nopeutaisi korvausten määräämistä ja maksamista sellaisissa tapauksissa, joissa voidaan luotettavasti todeta menetykset jo toimituksen alkuvaiheissa ja jotka ovat riippumattomia tiehankkeen valmistumisesta. Tällaisia korvauskohteita olisivat ennenkaikkea kohteenkorvaukset.

Kun ensimmäinen toimitus lopetettaisiin, annettaisiin siitä valitusosoitus. Toimitusinsinööriin tulisi sitten viran puolesta jatkaa lunastusta toisella maantietoimituksella ilman että sitä tarvitsisi asianosaisten erikseen hakea. Tässä toisessa toimituksessa käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin kaikki lunastuksessa vielä avoinna olevat kysymykset. Siitä riippumatta, että lunastuksen ensimmäinen toimitus on saanut lainvoiman, käsiteltäisiin toisessa toimituksessa myös ensimmäisen toimituksen lopettamisen jälkeen sen toimituksen kohteeseen tulleet muutokset kuten jos tien rakentamisen yhteydessä lunastettu alue on supistunut tai laajentunut. Näistä asioista ehdotetaan säädettäväksi pykälän 2 momentissa.

61 §. *Tilusjärjestely.* Maantien rakentaminen aiheuttaa usein tilusten pirstoutumista, mikä vaikeuttaa niiden käyttämistä tehokkaasti ja tuottavalla tavalla. Kiinteistöjaotuksesta johtuen tilusten pirstoutumista ei voida tiehankkeissa välttää. Tämän vuoksi on tarpeen antaa säännöksiä tilusjärjestelyistä. Ehdotukset vastaisivat pääosiltaan nykyisen lain 65 §:ää.

Pykälän 1 momentin mukaan maantietoimituksessa tulisi viran puolesta selvittää tilusjärjestelyjen tarpeellisuus. Jos maantietoimituksen ajankohtana olisi vireillä kiinteistönmuodostamislain 68 §:n 2 momentin mukainen hankeusjakotoimitus, käsiteltäisiin tilusjärjestelyasiat tuossa uusjakotoimituksessa, johon sovellettaisiin paitsi kiinteistönmuodostamislain säännöksiä myös lunastuslain 82 §:ää ja ehdotettavan lain 62 – 65 §:ää.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tilusjärjestelytoimenpiteistä. Ensisijaisena toimenpiteenä olisi tilusvaihdon suorittaminen kiinteistöjen kesken, jolloin vaihdettaisiin alue aluetta vastaan. Toissijaisesti ellei tilusvaihtoa voida sopivasti suorittaa tulisi kysymykseen alueen siirtäminen toisesta kiinteistöstä toiseen rahakorvausta vastaan. Rahakorvauksen tulisi olla täysi korvaus saadusta tilusalasta lunastuslain korvauserusteiden mukaan. Lisäksi ehdotetaan, että kiinteistöön rinnastettaisiin tilusjärjestelytapauksissa entinen tiealue.

Pykälän 3 momentissa viitattaisiin kiinteistönmuodostamislain tilusvaihtoa ja alueen siirtämistä koskeviin 59, 65 ja 66 §:ään, jotka olisivat voimassa ellei ehdotettavan lain säännöksistä muuta johdu.

62 §. *Tilusjärjestelyn edellytykset.* Pykälässä säädettäisiin tilusjärjestelyjen erityisistä ja yleisistä edellytyksistä. Pykälän 1 momentissa esitettäisiin tapaukset, jolloin tilusjärjestely maantietoimituksessa voitaisiin suorittaa. Selkeyden vuoksi tapaukset esitettäisiin neljänä eri kohtana. Momentin 1 kohdassa olisi kysymys tyypillisestä tapauksesta, jolloin tilusjärjestely harkitaan tarpeelliseksi tien aiheuttaman tilusten haitallisen pirstoutumisen vuoksi. Momentin 2 kohdan mukaan tilusjärjestely voitaisiin suorittaa, milloin maantie on katkaissut kulkuyhteyden kiinteistöllä ja tilusjärjestelyllä voitaisiin poistaa tai huomattavasti vähentää niitä kustannuksia tai korvauksia, jotka aiheutuisivat uuden kulkuyhteyden rakentamisesta. Erityisesti kun moottori- ja moottoriliikennetiehen ei voida sallia yksityisten teiden liittymiä, ovat näissä tapauksissa uusien kulkuyhteyksien rakentaminen ja niistä aiheutuvat kierto- ja etäisyyshaitat merkittäviä. Momentin 3 kohdan mukaan tilusjärjestely olisi mahdollista, jos tilusvaihto tai alueen liittäminen kiinteistöön olisi erityisen tärkeää kyseisen kiinteistön käyttökelpoisuuden lisäämiseksi kuten rakentamismahdollisuuden turvaamiseksi tapauk-

sisä, joissa kiinteistö rajoittuu maantiehen tai kiinteistöön muuten ulottuvat kiinteistön käyttämistä rajoittavat suoja- ja näkemäalueääräykset. Momentin 4 kohdan mukaan tilusjärjestely voitaisiin suorittaa, jos talousyksikön jokin osa on maantien rakentamisen johdosta jäänyt erilleen eikä sen omistaja enää voisi käyttää sitä hyödykseen tarkoituksenmukaisella tavalla. Tällainen alue voitaisiin siirtää johonkin toiseen kiinteistöön, jos se siihen liitettynä palvelisi tämän kiinteistön käyttöä. Edellytyksenä tällaiselle menettelylle olisi lisäksi, että kyseinen siirrettävä alue olisi arvoltaan vähäinen sekä luovuttajan että vastaanottajan kannalta.

Pykälän 2 momentissa esitettäisiin tilusjärjestelyjen suorittamisen lisäedellytykset. Momentin 1 kohdassa olisi edellytyksenä 1 momentin 1 kohdan tilusjärjestelylle, että sillä saataisiin aikaan merkittävä parannus kiinteistöjaotukseen. Tämä osoittaisi tilusjärjestelyjen palvelevan myös julkisia kiinteistöjärjestelmän selkeystarpeita. Momentin 2 kohdan mukaan kaikkien tilusjärjestelyjen yleisenä edellytyksenä olisi, ettei niistä aiheudu kenellekään merkittävää haittaa. Tällaista haittaa ei saisi aiheutua järjestelyn piiriin kuuluvien kiinteistön omistajille eikä muillekaan kuten vuokramiehelle tai naapurille. Lisäksi tilusjärjestelyillä ei saisi vaikeuttaa asemakaavan toteuttamista. Tästä säädetäisiin momentin 3 kohdassa.

Koska tilusjärjestelyillä pyritään maantien aiheuttamien haitallisten seurausten poistamiseen tai vähentämiseen ja kiinteistöjen käyttökelpoisuuden lisäämiseen sekä kiinteistöjaotuksen parantamiseen, ehdotetaan nykyisen lain mukaisesti, että tilusjärjestelyjä voitaisiin maantietoimituksessa suorittaa myös ilman asianomaisen kiinteistön omistajan suostumusta. Koska tilusjärjestelyjen johdosta kiinteistön arvo vakuutena ei yleensä laske tai milloin poikkeuksellisesti niin tapahtuisi, lasku olisi hyvin vähäinen, ei tilusjärjestelyiden edellytyksenä ole myöskään kiinteistöön kohdistuvan panttioikeuden tai erityisen oikeuden haltijan suostumusta. Erityisellä oikeudella tarkoitetaan tässä kuten edellä 57 §:ssä lunastuslain 2 §:n 2 momentin ja maakaaren 14 luvun 1 §:n mukaista erityistä oikeutta. Panttisaamisten ja erityisten oikeuksien järjestelyistä säädetään kiinteistönmuodostamislain 65 §:ssä.

63 §. *Tilusjärjestelysopimukset.* Tarpeellisen joustavuuden turvaamiseksi tilusjärjestelyasioissa ehdotetaan nykyisen lain mukaisesti, että maantietoimituksessa voitaisiin suorittaa muissakin kuin edellä 62 §:n 1 momentin mukaisissa tapauksissa kiinteistöjaotusta parantavia tilusjärjestelyjä, jos asianomaisten kiinteistöjen omistajat sellaisesta sopivat. Tällaisilla sopimusperusteisilla tilusjärjestelyillä ei saisi kuitenkaan aiheuttaa kenellekään merkittävää haittaa eikä niillä saisi vaikeuttaa asemakaavan toteuttamista.

64 §. *Tilusjärjestelyjen korvaukset.* Tilusjärjestelyjä suoritettaessa alueiden arvot luovuttavan ja vastaanottavan kiinteistön kannalta voivat erota toisistaan. Esimerkiksi alue voi olla luovuttajan kannalta peltoa, mutta vastaanottavan kiinteistön omistajan kannalta metsämaata, jonka arvo on peltomaata alhaisempi. Koska tilusjärjestely johtuu maantien rakentamisesta, tulisi tienpitäjä lunastajana maantietoimituksessa velvoittaa maksamaan tällaisissa tapauksissa alueiden arvon aiheuttama erotus. Asiasta säädetäisiin tässä pykälässä.

65 §. *Lunastuksen laajentaminen.* Jos tilusjärjestelyillä ei voida poistaa tai olennaisesti vähentää tiehankkeen kiinteistölle aiheutuvaa huomattavaa haittaa, tulee tienpitäjän korvata haitta. Ellei kiinteistönomistaja halua haitankorvausta, hän voi vaatia maantietoimituksessa tienpitäjää lunastamaan kiinteistön tai sen osan. Lunastaminen voisi tulla kysymykseen, kun kiinteistö tai sen osa kuten erillinen palsta tulisi tiehankkeen johdosta käyttökelvottomaksi nykyiseen tarkoitukseensa. Säännös vastaisi nykyistä lakia.

Pykälän 2 momentissa säädetäisiin tienpitäjän lunastusoikeudesta. Kiinteistöjärjestelmän selkeyden kannalta ja kohtuuttomien haitankorvausten välttämiseksi olisi tienpitäjällä oikeus lunastaa sel-

lainen maantien eristämä kiinteistö tai kiinteistön osa, jolle tehtävä tieyhteys taikka kulkemisen vaikeutumisesta tuleva haitankorvaus olisivat huomattavat verrattuna alueen arvoon. Sekä 1 että 2 momentti vastaisivat nykyistä lakia.

Pykälän 3 momentin mukaan muodostettaisiin 1 ja 2 momentin perusteella lunastettavista alueista tienpitäjän omistukseen tulevia lunastusyksiköitä. Momentissa viitattaisiin lunastuslain 49 a §:ään, jossa on tarkempia määräyksiä lunastusyksiköiden muodostamisesta.

66 §. *Lunastuksen laajentaminen asemakaava-alueella.* Pykälä vastaisi nykyisen lain 67 §:ää, jota on sanamuodoltaan ajantasaistettu yhdenmukaiseksi maankäyttö- ja rakennuslain kanssa.

67 §. *Yksityistiejärjestelyt.* Tiesuunnitelmassa osoitetaan yksityisten teiden liittymien paikat ja näihin liittymiin johtavat yksityistieyhteydet. Tienpitoviranomainen vastaisi liittymien ja yksityisten teiden rakentamisesta ja luovuttamisesta ne käyttäjilleen niiden valmistuttua, kun luovuttaminen on tien rakentamisen kannalta tarkoituksenmukaista. Maantietoimituksessa käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin nämä yksityistiekysymykset ja muutkin yksityisistä teistä annetun lain mukaan tietoimituksessa ratkaistavat asiat kuten ketkä ovat tien osakkaita ja miten tienpitovelvollisuus jaetaan osakkaiden kesken. Tästä säädettäisiin pykälän 1 momentissa.

Pykälän 2 momentin mukaan maantietoimitus voitaisiin tienpitoviranomaisen pyynnöstä laajentaa yksityisistä teistä annetun lain 38 c §:n mukaiseksi alueelliseksi tietoimitukseksi, jolloin yksityisiä teitä voidaan järjestellä laajemmaltikin kuin mitä tiesuunnitelmassa on esitetty. Alueelliseen tietoimitukseen sovellettaisiin sitä koskevia yksityisistä teistä annetun lain säännöksiä, joiden lisäksi ehdotetun lain 70 §:n liittymäkieltoa koskeva korvaus ratkaistaisiin tällaisessa toimituksessa. Siihen sovellettaisiin myös lunastuslain 82 §:n edunvalvontaa ja maksutonta oikeudenkäyntiä koskevia säännöksiä.

68 §. *Korvaussopimukset.* Maantiehankkeissa on tavallista ja varsinkin erityiskohteiden kuten rakennettujen kiinteistöjen osalta pääsääntönä, että tienpitoviranomainen pyrkii sopimaan korvauksista. Sopimus tehdään usein kiinteistön kauppana. Maantietoimitusmenettelyn joustavuuden säilyttämiseksi sekä nopean sopimuskorvausmenettelyn varmistamiseksi ehdotetaan nykyisen lain mukaisesti, että asianosaisten korvaussopimuksia ei tarvitsisi alistaa lunastustoimikunnan vahvistettavaksi. Lisäksi pykälän 1 momenttiin ehdotetaan säännöstä, joka antaisi pysyvyyden tehdyille sopimuksille kiinteistön uutta omistajaa vastaa. Säännös olisi nykyisen lain mukainen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että maantiealueesta, joka on tullut luovutuksella kuten kiinteistön kaupalla tienpitäjän omistukseen, muodostettaisiin lunastusyksikkö. Jos luovutus käsittää myös tiealueen ulkopuolisia alueita, kuten usein tapahtuu tienpitoviranomaisen ostaessa kokonaisen kiinteistön, säilyttäisivät nämä alueet entisen luonteensa ja olisivat siten myös lainhuudatusvelvollisuuden alaisia. Tilanteesta riippuen voitaisiin edellä mainittu lunastusyksikkö liittää tienpitäjän jo omistamaan tai muodostettavaan lunastusyksikköön. Lunastusyksikköjen määrän vähentämiseksi liittäminen olisi yleensä tarkoituksenmukaista. Alueeseen kohdistuvien kiinnitysten ja muiden erityisten oikeuksien raukeamisesta tai pysyttämisestä olisivat voimassa 57 §:n säännökset, joihin momentissa viitattaisiin. Jos oikeuksien raukeamisesta aiheutuisi oikeuden haltijalle vahinkoa, siitä vastaisi tienpitäjä. Kiinnitysvelkojalle syntyvä vahinko selviäisi panttioikeutta realisoidessa. Jos vahingonkorvauksesta ei sovita, asia ratkaistaisiin maantietoimituksessa. Tästä säädettäisiin pykälän 3 momentissa.

69 §. *Korvaus suoja- ja näkemäalueista.* Edellä 42 – 44 §:ssä ehdotetaan rajoitettavaksi maanomistajan oikeutta rakentaa maantien suoja- ja näkemäalueella. Kun näissä tapauksissa rakentaminen kielletään tai sitä rajoitetaan tärkeän yleisen edun kuten liikenneturvallisuuden vuoksi, ei siitä syntyisi korvausvelvollisuutta. Kuitenkin niissä tapauksissa, jolloin suoja- tai näkemäaluerajoituk-

set tulevat kiinteistöllä ensimmäisen kerran voimaan, olisi maanomistaja oikeutettu korvaukseen tässä pykälässä lähemmin esitetyissä tapauksissa. Tienpitäjä olisi velvollinen korvaamaan vahingon kuten jos suoja- tai näkemäalue säännösten kieltämää rakentamista varten on aiheutunut kustannuksia, jotka sitten ovat osoittautuneet hyödyttömiksi. Haitta tulisi korvattavaksi vain poikkeuksellisissa tapauksissa, jolloin haitan voidaan arvioida olevan merkittävä kuten jos rakentamismahdollisuus estyy tai huomattavasti vaikeutuu. Pykälän 1 momenttiin otettaisiin näitä tapauksia tarkoittava säännös, joka pääosin vastaisi nykyisen lain 70 §:ää.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että suoja- ja vierialueelta poistettavasta omaisuudesta kuten kasvillisuudesta on kiinteistön omistajalla oikeus saada tienpitäjältä korvaus samoin kuin omaisuutensa poistamisesta, siirtämisestä tai muutostyöstä 46 §:n 2 momentin tarkoittamissa tapauksissa.

70 §. *Korvaus liittymäkiellosta.* Milloin kielletään käyttämästä olemassaolevaa yksityisen tien liittymää maantiehen on samalla tiesuunnitelmassa osoitettava uusi kulkuyhteys. Kun liittymien järjestelyt perustuvat tärkeään yleiseen etuun, tulee tällaisista uusista kulkujärjestelyistä aiheukvaa haittaa sietää johonkin määrään korvauksetta. Tämän vuoksi ehdotetaan, että vain niissä tapauksissa, jolloin liittymäkiellosta arvioitaisiin aiheutuvan merkittävää haittaa sellaisen kiinteistön käyttämiselle, jolla on ollut jo aikaisemmin liittymä maantielle, olisi maanomistaja oikeutettu saamaan tienpitäjältä korvausta haitastaan. Haitankorvaus tulisi siten suhteellisen harvoin kysymykseen. Ehdotus vastaisi pääosin nykyisen lain 72 §:ää vain siten muutettuna, että haitankorvauksen kynnyksen nykyisen lain huomattavan haitan sijasta olisi merkittävä haitta.

71 §. *Korvaus tutkimustyöstä ja eräistä muista toimenpiteistä.* Pykälässä säädettäisiin nykyisen lain mukaisesti maanomistajan oikeudesta saada korvaus tapauksissa, jolloin tienpitoviranomaisella on ehdotetun lain nojalla oikeus käyttää kiinteistöä tiettyyn tarkoitukseen. Tällaisesta käytöstä aiheutuva vahinko tai haitta tulee korvata. Pykälässä tarkoitettaisiin kiinteistöllä suoritettavaa tutkimustyötä, tilapäisen kulkutien järjestämistä toisen maalle ja tällaisen tien käyttämistä, vähäisten laitteiden tai rakenteiden sijoittamista, tilapäisen tai kiinteän lumiaidan pitämistä taikka lumen sijoittamista kunnossapitotyön yhteydessä.

72 §. *Muut korvaukset ja korvauksia koskeva maantietoimitus.* Maantietoimituksessa määrättäisiin korvaus lunastuslain 29 §:n täyden korvauksen periaatetta noudattaen. Korvaus muodostuu kohteen- ja haitankorvauksesta sekä vahingonkorvauksesta. Korvaamisen määräämisen perusteet käyvät ilmi lunastuslaista, jonka säännösten sijaan tai niitä täydentäen annetaan maantielaisissa erityisiä säännöksiä. Kun korvauskysymys on tullut maantietoimituksessa käsitellyksi ja ratkaistuksi, sisältää se myös korvauskysymyksen lopullisen ratkaisun. Riittävän joustavuuden turvaamiseksi ehdotetaan pykälän 1 momentissa, että jos maantien rakentaminen tai sen käyttäminen aiheuttaa kiinteistölle muuta vahinkoa tai haittaa kuin tämän lain 5 luvussa esitetään, olisi kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä. Korvausvelvollisuuden yleisenä edellytyksenä olisi, että maantien tekeminen tai sen käyttäminen loukkaa jonkun oikeudellisesti suojattua asemaa, joka on sidoksissa kiinteistöön. Korvattavaa ei olisi jokamiehen oikeuteen perustuva virkistysarvojen menettäminen tai niiden huononeminen. Maantien olemassaoloon ei voida perustaa oikeudellisesti suojattua asemaa. Siten pelkästään maantien lakkaamisen tai lakkauttamisen taikka uuden tieyhteyden rakentamisen johdosta aiheutuva liiketulon menetys maantien varren yritystoiminnalle ei olisi sellainen menetys, joka tienpitäjän tulisi korvata. Korvattavuuden yleisenä edellytyksenä on myös, että menetys on objektiivisesti todettavissa ja taloudellisesti arvioitavissa esimerkiksi kiinteistön arvonalennuksena.

Lisäksi pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että tällainen korvausasia käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin maantietoimituksessa, ellei siitä voitaisi sopia. Maantietoimitusta voisi hakea korvausta vaativa tai tienpitoviranomainen. Ehdotus kanavoisi kaikki tällaiset korvausasiat maantietoimitukseen, joka on korvauskysymysten asiantuntijaviranomainen ja jonka laissa säädetty menettely täyttää oikeus-

turvan saamisen edellytykset. Maantietoimituksen päätöksestä voitaisiin hakea muutosta maa-oikeudelta.

Milloin olisi kysymys sellaisesta ehdotetun lain mukaisesta korvaus- tai lunastuskysymyksestä, joka ei liity maantien rakentamiseen tai tien käyttämiseen, voitaisiin tällaisenkin kysymyksen ratkaisemiseksi pitää maantietoimitus. Tämä koskisi erityisesti edellä 71 §:ssä tarkoitettuja tapauksia. Samoin korvauskysymys voi olla sellainen, että se voidaan määrätä vasta maantietoimituksen päätyttyä joko niin, että se on todettu maantietoimituksessa, mutta ei ole siellä voitu vielä ratkaista tai korvausasia tulisi esille vasta toimituksen päätyttyä. Maantietoimitusta voisi hakea tienpitoviranomainen tai korvausta vaativa.

73 §. *Maantietoimitus erityisissä tapauksissa.* Pykälässä säädettäisiin erityisistä maantietoimituksista. Pykälän 1 momentin mukaan tienpitoviranomaisen olisi haettava maantietoimitusta, kun yksityinen tie tai katu on tiesuunnitelman mukaan muutettu maantiekseksi. Kiinteistöjärjestelmän ja tienpidon selkeyden kannalta olisi maantietoimitusta haettava ensi tilassa tiesuunnitelman tultua hyväksytyksi. Toimituksessa ei olisi kysymys korvauksista 82 §:n 2 momentin perusteella. Samalla tavoin olisi maantietoimitusta haettava, kun maantie tai liitännäisalue on lakkautettu.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin maantietoimituksesta maantien tai liitännäisalueen taikka maantien suoja- tai näkemäalueen ulottuvuuden määrittämiseksi. Kun liitännäisalueen raja esitetään tiesuunnitelmassa tarkasti, ei sellaisen alueen rajojen suhteen yleensä ole ollut epäselvyyttä. Säännös koskisi lähinnä 5 §:n 3 momentin maanteita, joiden tiealueen rajoja ei ole kiinteistötoimituksessa määrätty. Rajan määrittämiseksi voi tienpitoviranomainen tai kiinteistönomistaja oman kiinteistönsä kohdalla hakea maantietoimitusta. Tällaisen niin sanotun rajaamistoimituksen vireille saaminen ei edellytä tiesuunnitelmaa tai vaihtoehtoisesti maanomistajan kirjallista suostumusta, jos tiellä ei ole tarkoitus ryhtyä mihinkään parannustoimenpiteisiin, jotka vaatisivat 5 §:n 3 momentin etäisyyden ylittämistä. Rajaamistoimituksessa voitaisiin määrätä korvaus siitä alueesta ja kasvillisuudesta, minkä maanomistaja on leventymisen johdosta menettänyt. Muita asioita ei toimituksessa käsiteltäisi. Maantietoimitus voitaisiin pitää myös suoja- ja näkemäalueen ulottuvuuden määrittämiseksi.

Kiinteistöjärjestelmän selkeyden kannalta on tärkeää, että tienpitäjän tiealueeseen kohdistuva omistusoikeus voitaisiin käsitellä tarkoituksenmukaisella tavalla lunastusyksikköinä. Tienpitäjä omistaa lukuisan määrän olemassaolevia maantiealueita kiinteistön kaupan perusteella, kun tienpitoviranomainen on ostanut tietarkoituksiin kiinteistöjä ja määrääaloja. Tämän vuoksi ehdotetaan pykälän 3 momentissa, että tällainen alue voitaisiin maantietoimituksessa siirtää lunastusyksikkönä olevaan maantiealueeseen. Siirtämisestä olisi voimassa soveltuvin osin lohkomista koskevat säännökset. Maantiealueen ulkopuolinen osa kiinteistöstä säilyttäisi aikaisemman luonteensa. Tästä ehdotetaan säädettäväksi pykälän 3 momentissa.

74 §. *Arvohetki ja yleisen hintatason muutoksen huomioonottaminen.* Maantietoimituksessa on alueiden ja oikeuksien haltuunotto riippumaton korvausten määrittämisestä. Haltuunottohetkellä tienpitäjälle syntyy oikeus käyttää alueita tiesuunnitelmassa osoitettuun tarkoitukseen. Tämän vuoksi maantietoimituksessa lunastettava omaisuus olisi arvioitava sen laatuksena ja sen arvoisena kuin se on ollut haltuunottohetkellä. Tätä hetkeä kutsuttaisiin 1 momentin mukaan arvohetkeksi. Omaisuuden luovuttaja saisi lukea hyväkseen arvohetken jälkeisen yleisen hintatason nousun korvauksen määrittämisen ajankohtaan. Jos ennakkokorvausta on määrätty, on lopullisen korvauksen ja ennakkokorvauksen välinen erotus sovittava yleisen hintatason nousua vastaavaksi. Tästä säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

75 §. *Arvohetki erityisissä tapauksissa.* Kun 72 ja 73 §:n mukaisissa maantietoimituksissa ei ole varsinaista korvauksiin vaikuttavaa haltuunottoa eikä ennakkokorvauksia määrätä, ehdotetaan, että näissä tapauksissa arvohetki olisi toimituksen päättymisajankohta.

76 §. *Korvauksensaajan määrääminen.* Pykälään ehdotetaan otettavaksi säännös siitä, kenelle korvaus maantietoimituksessa määrättäisiin. Se tulisi määrätä sille, joka ennako- tai lopullisen korvauksen määräämishetkellä on lunastettavan omaisuuden omistaja tai jonka omaisuuteen, vaikka häneltä ei omaisuutta lunastetakaan, tiehankkeen vaikutukset ulottuvat ja joka on tällä perusteella oikeutettu korvaukseen. Siirrettäessä omistusoikeus esimerkiksi kiinteistön kaupalla voivat ostaja ja myyjä sopia siitä, kummalle maantietoimituksessa määrättävä korvaus kuuluu. Jos sopimukseen haluttaisiin vedota, tulisi siitä toimittaa selvitys maantietoimituksessa.

77 §. *Korvausten maksaminen ja korko.* Nykyisen lain 74 §:n 1 momentin mukaisesti ehdotetaan pykälän 1 momentissa, että maantietoimituksessa määrättävät korvaukset tulisi maksaa kuuden prosentin vuotuisine korkoineen kolmen kuukauden kuluessa niiden määräämisestä. Jos korvausta ei olisi tuohon eräpäivään mennessä maksettu, maksettaisiin eräpäivästä lukien maksamattomalle korvaukselle viivästyskorkoa korkolain 4 §:n 1 momentin korkokannan mukaan.

Mainittu kuuden prosentin vuotuinen korko laskettaisiin alkavaksi 53 §:n 1 ja 2 momentin tarkoittamasta haltuunotosta lukien. Jos haltuunotto perustuu 53 §:n 3 momentin mukaiseen sopimukseen, korko laskettaisiin tässäkin tapauksessa alkavaksi haltuunotosta lukien ellei toisin ole sovittu. Tapauksissa, joissa ei ole varsinaista korvauksiin vaikuttavaa haltuunottoa 72 ja 73 §:n mukaisissa tapauksissa, kuuden prosentin vuotuinen korko laskettaisiin alkavaksi kyseisen maantietoimituksen lopukokouksesta lukien. Koron laskemisen alkamisajankohdasta säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

78 §. *Riidanalaisen korvauksen maksaminen.* Pykälä vastaa ehdotetusta laista johtuvin sanamuodollisin muutoksin nykyisen lain 75 §:ää.

79 §. *Asianosaisten väliset korvaukset.* Maantietoimituksessa voidaan asianosaiset velvoittaa suorittamaan korvauksia toisilleen. Säännökset tällaisten korvausten maksamisesta ja menettelystä kun maksuvelvollisuus laiminlyödään, puuttuvat nykyisestä tielaista. Tämän vuoksi ehdotetaan, että maantietoimituksessa sovellettaisiin asianosaisten toisilleen maksettavaksi määrättyihin korvauksiin kiinteistönmuodostamislain säännöksiä tällaisten korvausten maksamisesta ja maksettavaksi erääntyneen korvauksen ulosotosta. Pykälään otettaisiin tätä tarkoittavat lakiviittaukset.

80 §. *Panttioikeuden haltijan oikeus korvaukseen.* Pykälän 1 momentti vastaisi nykyisen lain 79 §:ää. Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan otettavaksi korvauksen tallettamista koskeva erityissäännös, kun maantietoimituksessa lunastetaan kiinteistö kokonaan. Lunastuslain 49 §:n 1 momentin mukaan on tällaisissa tapauksissa kohteenkorvaus aina määrättävä tallettavaksi siitä riippumatta kohdistuuko kiinteistöön panttioikeuksia. Säännöksen tarkoituksena on ollut suojata kiinteistöön kohdistuvien sellaisten panttioikeuksien haltijoita, joiden oikeuden pysyvyyden edellytykseksi ei ollut asetettu kirjaamismenettelyä. Tällaisia ovat olleet lakisääteiset panttioikeudet ja maksamattoman kauppahinnan panttioikeus. Maakaaren voimaantulosta annetun lain (541/1995) mukaan ovat lakisääteiset panttioikeudet kuitenkin rauenneet, ellei niitä ole kirjattu kolmen vuoden kuluessa maakaaren voimaantulosta eli tammikuun 1 päivästä 1997 lukien. Maksamattoman kauppahinnan panttioikeus raukeaa, jollei sen perusteella haeta kiinnitystä kymmenen vuoden kuluessa maakaaren voimaantulosta. Koska kiinteistöön ei enää vuoden 2007 alusta lukien voi kohdistua mitään salaisia panttioikeuksia kiinnittämättömien maksamattoman kauppahinnan panttioikeuksien rautessa, ehdotetaan, että koko tilan lunastuksen kohteenkorvaus talletettaisiin vain niissä tapauksissa, jolloin kiinteistöön kohdistuu lainhuuto- ja kiinnitysrekisteriin merkitty panttioikeus.



81 §. *Vähäiset korvaukset.* Korvausten maksamismenettelyn yksinkertaistamiseksi ehdotetaan, että jos maantietoimituksessa asianosaiselle maksettavaksi määrätty kokonaiskorvaus korkoineen ei ylitä 10 euroa, ei sitä tarvitse maksaa tai tallettaa. Asianosaisella tässä yhteydessä tarkoitettaisiin myös esimerkiksi kiinteistön yhteisomistajia tai yhteisen alueen omistajia siten, että mainittua 10 euron määrää ei arvioida kunkin osaomistajan kannalta erikseen vaan heidän muodostamansa kokonaisuuden kannalta.

82 §. *Korvauksettomat luovutukset.* Nykyisen lain 79 §:n mukaisesti ehdotetaan pykälän 1 momentissa, että valtiolla ei olisi oikeutta maantielain mukaisiin korvauksiin. Riittävän joustavuuden säilyttämiseksi valtioneuvostolla olisi valta erityisistä syistä yksittäistapauksissa päättää toisinkin. Valtion liikelaitokset olisivat maantietoimituksessa samassa asemassa kuin muutkin asianosaiset.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan selvyuden vuoksi ja vakiintuneen käytännön perusteella, että yksityisen tien alue ja katualue siirtyisi korvauksetta maantien pitäjälle, kun yksityinen tie tai katu muuttuu maantiekksi.

83 §. *Maantietoimituksen kustannukset.* Pykälässä säädettäisiin maantietoimituksen kustannuksista. Kun maantietoimitus perustuu yleensä tienpitoviranomaisen hakemukseen tapauksissa, jotka liittyvät maantien rakentamiseen, tulisi tienpitoviranomaisen vastata maantietoimituksen kustannuksista. Poikkeuksena tästä pääsäännöstä ehdotetaan, että 72 §:n tarkoittamassa maantietoimituksessa korvausta vaativa voitaisiin määrätä vastaamaan toimituskustannuksista, jos vaatimus olisi tehty ilmeisen aiheettomasti. Se tulisi kysymykseen, jos vaatimukselta objektiivisesti arvioiden puuttuisi peruste. Korvausvaatimuksen hylkääminen ei kuitenkaan välttämättä merkitse, että se olisi tehty ilmeisen aiheettomasti. Säännös vastaisi nykyisen lain 77 §:ää.

84 §. *Maantietoimituksen rekisteröinti.* Yhdenmukaisesti kiinteistönmuodostamislain 192 §:n 1 momentin mukaan ehdotetaan, että maantietoimitus voitaisiin rekisteröidä toimituksen saatua lainvoiman. Toimitus on lainvoimainen, kun toimitusta koskeva valitusaika on päättynyt tai, jos toimituksesta on valitettu, kun valitus on tuomioistuimen päätöksellä lopullisesti ratkaistu. Menettelymuotojen yksinkertaistamiseksi ehdotetaan lunastuslain 53 §:stä poiketen, että toimituksessa määrättyjen korvausten suorittaminen ei olisi rekisteröimisen edellytyksenä eikä niiden suorittamisesta tarvitsisi muutenkaan ilmoittaa maanmittaustoimistolle.

85 §. *Muutoksenhaku maantietoimituksessa tehtyihin päätöksiin.* Muutoksenhausta maantietoimituksessa tehtyihin päätöksiin sovellettaisiin lunastuslain 89 – 93 §:n säännöksiä, joihin tässä pykälässä viitattaisiin. Päätöksestä, jolla toimitusinsinööri on jakanut lunastuksen kahdeksi toimitukseksi 60 §:n 1 momentin perusteella, ei kuitenkaan saisi erikseen hakea muutosta.

## 6 LUKU Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen sekä liitännäisalueen lakkauttaminen

86 §. *Maantien lakkaaminen.* Pykälässä ehdotetaan nykyisen lain 33 §:n 2 momentin mukaisesti, että maantietä parannettaessa syrjään jäävä tie lakkaisi maantienä suoraan lain perusteella. Jos syrjään jäävän maantien katsottaisiin edelleen palvelevan paikallista yleistä liikennettä, se voitaisiin pysyttää maantienä. Siitä olisi kuitenkin määrättävä tiesuunnitelmassa. Vaikka syrjään jäänyt tie lakkaisikin maantienä, voitaisiin tiesuunnitelmassa määrätä, että tiealuetta käytettäisiin tietarkoituksiin kuten varasto- tai kuormausalueena. Tällainen alue säilyisi sen mukaan kuin siitä maantietoimituksessa määrättäisiin tienpitäjän omistuksessa tai siihen kohdistuva tieoikeus pysytettäisiin.

Ellei tiesuunnitelmassa olisi syrjään jääneen tien osalta edellä mainittuja määräyksiä, se lakkaisi maantienä ja samalla siihen kohdistuva omistus- tai tieoikeus lakkaisi, kun parannettu tieyhteys on

luovutettu yleiseen liikenteeseen. Liikenteelle luovuttamisen menettelytavoista annettaisiin tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksessa.

87 §. *Maantien lakkauttaminen.* Nykyisen lain 17 §:n mukaan yleinen tie voidaan lakkauttaa, jolle tietä uuden tien rakentamisen johdosta tai muusta syystä enää pidetä yleisen edun kannalta tarpeellisenä. Lakkauttamisen edellytysten tulisi olla jossain suhteessa tien tekemisen edellytyksiin, jotka on määritelty 12 §:n 1 momentissa. Tämän vuoksi ehdotetaan, että jos maantie ei enää täytä uuden maantien tekemisen edellytyksiä, se voitaisiin lakkauttaa. Käytännössä arviointi jouduttaisiin tekemään siinä suhteessa, onko maantiellä enää yleisen liikenteen tarpeen mukaista palvelutehtävää, vai käyttävätkö sitä vain tien vaikutuspiirin kiinteistöt omana pääsytienään.

Maantien lakkauttamista koskevassa tiesuunnitelmassa on määrättävä lakkauttamisen ajankohta, josta lukien tienpitäjän omistus- tai tieoikeus lakkaa. Jotta tarvittavat kiinteistöoikeudelliset ja rekisteritekniset toimenpiteet tulisivat suoritetuiksi, olisi tienpitoviranomaisen haettava maantietoimistusta 73 §:n 1 momentin mukaan.

88 §. *Entisen tiealueen rakenteet ja laitteet.* Pääsääntöisesti entistä maantietä tarvitaan edelleen kulkemiseen joko yksityisenä tienä tai katuna. Tien parantamista tai lakkauttamista koskevassa tiesuunnitelmassa tulisi osoittaa, onko olemassa tällainen tarve. Samoin tiesuunnitelmasta tulisi käydä ilmi, onko lakkaavalla tiellä erityistä hoitoa vaativia rakenteita ja laitteita kuten silta tai pumppaamo. Tienpitoviranomaisella olisi vuoden kuluessa tien lakkaamisesta lukien valta viedä pois entiselle tiealueelle rakentamansa tai sijoittamansa omaisuus. Muussa tapauksessa omaisuus siirtyisi sille, jolle entinen tiealue siirtyy 89 §:n mukaan. Jos lakannutta tietä tarvitaan yksityiseksi tieksi tai kaduksi, se tulisi jättää sellaiseksi, että sitä voidaan käyttää kulkemiseen ja vastuu tiealueella olevista erityistä hoitoa vaativista rakenteista ja laitteista siirtyisi uudelle väylän pitäjälle maantien lakkauttessa. Näistä seikoista säädettäisiin pykälän 1 momentissa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin entisen tiealueen ennallistamisesta. Jos lakkaavaa tai lakkautettavaa maantietä ei tarvita yksityiseksi tieksi tai kaduksi, tulisi tienpitoviranomaisen huolehtia kustannuksellaan entisen tiealueen ennallistamisesta. Toimenpiteet tulisi osoittaa tiesuunnitelmassa. Mitään raskaita toimenpiteitä ei tässä yhteydessä edellytettäisi, vaan ainoastaan tiealueen muuttaminen sellaiseen tilaan, että esimerkiksi puusto voisi siinä luontaisesti lähteä kasvamaan, olisivat riittäviä. Ennallistamistoimet tulisi tehdä vuoden kuluessa maantien lakkaamisesta tai lakkauttamisesta lukien.

89 §. *Entisen tiealueen siirtyminen.* Pykälässä säädettäisiin, kenelle ja miten entinen maantiealue siirtyisi edellyttäen, ettei sitä tien lakkaamisesta huolimatta käytettäisi edelleen tienpitotarkoituksiin 86 §:n mukaan. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin oikeudesta entiseen tiealueeseen annetun lain 1 §:n 1 momentin mukaisesti, että entinen tiealue siirtyisi viereiseen kiinteistöön sekä kunnan omistukseen asemakaava-alueella ja alueella, jolle kunta on päättänyt laatia asemakaavan. Vastaanottajasta riippumatta siirto tapahtuisi korvauksetta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin kiinteistöt teknisistä menettelyistä tiealueen siirtyessä tien rajoittuviin kiinteistöihin. Nykyisen lain mukaisesti siirto tapahtuisi keskilinjaperiaatetta noudattaen, josta poiketen voitaisiin tehdä vähäisiä rajansovituksia, milloin ne harkitaan kiinteistöjaotuksen kannalta tarkoituksenmukaisiksi.

90 §. *Entistä tiealuetta koskevat menettelyt.* Pykälässä säädettäisiin nykyisen lain mukaisesti entistä tiealuetta koskevista kiinteistönmuodostamistoimenpiteistä. Pykälän 1 momentin mukaan maantietoimituksessa todettaisiin 89 §:n mukaisesti viereiseen kiinteistöön tai kunnalle siirtynyt tiealue ja sen pinta-ala. Alue merkittäisiin toimituskarttaan ja jos tarve vaatii myös maastoon. Kunnan omistukseen tullut alue muodostettaisiin kiinteistöksi tai liitettäisiin kunnan omistamaan

kiinteistöön noudattamalla soveltuvin osin kiinteistönmuodostamislain 41 §:n säännöstä rekisteriyksikköön kuulumattomasta erillisestä alueesta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin kunnan omistukseen ennen 1 päivää heinäkuuta 1991 siirtyneen yleisen tien alueen kiinteistöksi muodostamisesta. Mainittu ajankohta perustuu oikeudesta entiseen tiealueeseen annetun lain muuttamista tarkoittavan lain (773/1991) voimaantuloon, jolla lailla tienpitoviranomaiselle säädettiin velvollisuus hakea yleistietoimitusta aina, kun yleinen tie lakkasi tai se lakkautettiin. Säännös vastaisi nykyistä lakia. Samaan ajankohtaan perustuisi pykälän 3 momentti, jonka mukaan ennen mainittua ajankohtaa viereisen kiinteistön omistajalle siirtynyt entisen yleisen tien alue, jota ei kuitenkaan ole liitetty kiinteistöön, käsiteltäisiin yksityistielain mukaisessa tietoimituksessa yksityistieasiana, jolloin sovellettaviksi tulisivat maantielain sijaan yksityisistä teistä annetun lain säännökset, joista momentissa erikseen viitattaisiin toimituskustannuksia koskevaan 47 §:ään.

91 §. *Entinen tiealue yksityisenä tienä.* Entistä tiealuetta tarvitaan usein edelleen tietarkoituksiin yksityisenä tienä. Nykyisen lain mukaisesti pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että se, joka tarvitsee entistä tiealuetta yksityisenä tienään, saa sitä korvauksetta käyttää siihen saakka, kunnes tieoikeusasia on käsitelty ja ratkaistu maantietoimituksessa tai yksityisistä teistä annetun lain mukaisessa tietoimituksessa 90 §:n 3 momentin tarkoittamissa tapauksissa. Momentissa viitattaisiin yksityistiejärjestelyjä koskevaan 67 §:ään, jonka mukaan toimituksessa ratkaistaisiin paitsi tieoikeuden perustaminen entiseen maantiealueeseen myös muut yksityisistä teistä annetun lain mukaan tietoimituksessa käsiteltävät asiat.

Joustavuuden aikaansaamiseksi entisen tiealueen kunnossapidossa ehdotetaan pykälän 2 momentissa, että yksityisenä tienä käytettävän entisen maantien kunnossapitovastuu säilyisi tienpitoviranomaisella tietyn ylimenoajan. Kun kunnossapitovastuu on tarkoituksenmukaista kytkeä tienpitoviranomaisen tilaamien hoitourakoiden voimassaoloaikaan, ehdotetaan, että entisen maantien kunnossapidosta säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksessa.

Vastuu entisen maantien kunnossapidosta tulee ratkaista ennen kuin 2 momentin mukainen tienpitoviranomaisen kunnossapitovastuu päättyy. Tämän vuoksi ehdotetaan pykälän 3 momentissa, että asiasta päätettäisiin maantietoimituksessa tarvittaessa väliaikaisena, jos toimitusta ei ole ehditty lopettaa ennen tienpitoviranomaisen kunnossapitovastuun päättymistä.

92 §. *Aikaisempien säännösten mukaiset entiset tiealueet.* Oikeudesta entiseen tiealueeseen annettu laki tuli voimaan samanaikaisesti nykyisen tielain kanssa eli 1 päivänä tammikuuta 1958. Sitä aikaisemmasta lainsäädännöstä puuttuivat säännökset entisten yleisten teiden alueiden siirtymisestä. Tämän vuoksi ehdotetaan, että 6 luvun säännöksiä sovellettaisiin myös niihin ennen mainittua ajankohtaa lakanneisiin tai lakkautettuihin yleisten teiden tiealueisiin edellyttäen, ettei tällaisia alueita ole määrätty käytettäväksi muihin tietarkoituksiin. Säännös vastasi nykyistä lakia.

Tapauksissa, jolloin entistä yleistä tietä ei ole kiinteistötoimituksessa liitetty tien varren kiinteistöihin, on voinut sattua, että viereisen alueen omistajan hallintaan on tullut enemmän aluetta, mitä keskilinjaperiaatteen mukaan hänelle kuuluisi. Jos tällainen tilanne on kenenkään häiritsemättä jatkunut kauan ja muodostunut pysyväksi, voidaan keskilinjaperiaatteen ylittävään entinen tiealueen osa liittää tähän alueeseen maantietoimituksessa tai 90 §:n 3 momentin tarkoittamassa tietoimituksessa. Tästä säädettäisiin pykälän 2 momentissa ja se vastaisi nykyistä lakia.

93 §. *Liitännäisalueen lakkauttaminen.* Jäljempänä 108 §:n 2 momentissa ehdotetaan, että tämän lain voimaantullessa tiealueeseen välittömästi liittyvät ja edelleen tarpeelliset liitännäisalueet kuten erilaiset pysäköimis- ja levähdysalueet siirtyisivät tiealueiden ohella tienpitäjän omistukseen. Muut lain voimaantullessa olemassa olevat liitännäisalueet säilyisivät ennallaan, ja niihin olisi tienpitäjäl-

lä tieoikeus siihen saakka, kunnes ne lakkautetaan. Ehdotettavan lain mukaisiin liitännäisalueisiin syntyisi 56 §:n 2 momentin mukaan tieoikeus. Liitännäisalueiden lakkauttamisesta säädettäisiin tässä pykälässä, joka pääosiltaan vastaisi nykyistä lakia.

Pykälän 1 momentin mukaan liitännäisalueen lakkauttamisesta päättäisi tienpitoviranomainen todettuaan, ettei aluetta enää tarvita tienpitoon. Menettelystä olisi soveltuvin osin voimassa, mitä tiesuunnitelmasta säädetään. Koska liitännäisalueen lakkauttamisella vain poikkeuksellisesti voisi olla alueen ulkopuolelle ulottuvia vaikutuksia asianosaisten piirin rajoittuessa alueen omistajiin, kuuleminen ja muu menettely voisi tapahtuiksi normaalia menettelyä yksinkertaisemmalla tavalla. Lakkauttamispäätöksestä olisi mahdollista valittaa. Kun liitännäisalue lakkautetaan, lakkaisi samalla siihen kohdistunut tieoikeus. Alue siirtyisi sen kiinteistön omistajalle, johon sen maantietoimituksessa määrätään kuuluvaksi. Tästä säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin liitännäisalueen lakkauttamisen aiheuttaman hyödyn korvaamisesta tienpitoviranomaiselle. Edellytyksenä olisi, että hyötyä ei ole pidettävä vähäisenä. Hyödyn korvaaminen voisi tulla kysymykseen esimerkiksi lakkautettaessa kiviainesalueena toiminut liitännäisalue ja alueella olisi vielä maanomistajan hyödynnettävissä olevaa kiviainesta. Jos korvauksesta ei sovita, asia ratkaistaisiin maantietoimituksessa.

94 §. *Panttioikeuden ja erityisen oikeuden raukeaminen.* Pykälä vastaisi sanamuodollisia tarkennuksia lukuunottamatta oikeudesta entiseen tiealueeseen annetun lain 7 §:ää.

95 §. *Tiealueen ulkopuoliset alueet.* Yleisiä teitä lunastettaessa lunastuksen laajentamisen perusteella tai hankittaessa tiealueita sopimusperusteisesti kuten kiinteistön kaupalla on tienpitäjän omistukseen tullut tiealueen lisäksi sen ulkopuolisia alueita. Yhdenmukaisesti nykyisen lain kanssa ehdotetaan, että mitä edellä 6 luvussa säädetään, ei koskisi tällaisia tiealueen ulkopuolisia alueita. Ne säilyisivät edelleen tienpitäjän omistuksessa, vaikka alueeseen rajoittuva maantie lakkaisi tai lakkautettaisiin maantienä.

## 7 LUKU. Erinäisiä säännöksiä

96 §. *Päätöksenteko.* Pykälässä säädettäisiin yleis- ja tiesuunnitelmien hyväksymistä koskevasta päätösvallasta. Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyisi sellaiset tiesuunnitelmat, jotka koskisivat liikenneväylien hallinnollisia muutoksia eli yksityisen tien tai kadun muuttamista maantiekseksi taikka maantien lakkauttamista. Tiehallinto hyväksyisi muut tiesuunnitelmat ja kaikki yleissuunnitelmat. Jos keskeiset yhteistoimintatahot eli asianomainen kunta, maakunnan liitto tai ympäristökeskus olisivat suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä Tiehallinnon kanssa, tulisi Tiehallinnon siirtää suunnitelman hyväksyminen liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. Olennaisia olisivat suunnitelman keskeisimmät ratkaisut. Tiehallinnolla olisi muissakin tapauksissa oikeus siirtää suunnitelman hyväksymisasia liikenne ja viestintäministeriölle. Siirtämiselle olisi kuitenkin oltava erityisiä syitä, kuten suunnitelman tarkoittaman hankkeen poikkeuksellinen laatu tai laajuus.

97 §. *Rangaistukset.* Pykälään ehdotetaan otettavaksi rangaistussäännös nykyisen lain 100 §:n tapaan. Pykälästä on tarpeettomina poistettu sellaiset teot, joiden rangaistavuudesta säädetään tielikenneläin liikennerekoksia koskevassa luvussa.

98 §. *Pakkotoimet.* Ehdotetun lain kiellot ja muut määräykset annetaan yleensä liikenneturvallisuuden vuoksi tai tienpidon kannalta. Tämän vuoksi on tärkeää, että sääntöjen ja määräyksien noudattamisen turvaamiseksi olisi mahdollisuus käyttää pakkokeinoja. Pykälän 1 momentissa ehdote-

taan nykyisen lain mukaisesti, että lääninhallituksella olisi toimivalta antaa määräyksiä sitä vastaan, joka rikkoo ehdotetun lain säännöksiä tai säännösten perusteella annettuja määräyksiä. Jotta lääninhallituksen määräyksillä olisi tarkoitettu vaikutus, voisi lääninhallitus määrätä uhkasakon tai teettämisuhan. Näihin sovellettaisiin uhkasakkolakia, johon momentissa viitattaisiin.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että tienpitoviranomaisella olisi oikeus eräissä tapauksissa omin toimin oikaista luvaton toimenpide. Koska oikaisulla yleensä puututtaisiin toisen omaisuuteen, olisi se mahdollinen ensiksikin tietyissä kiireellisissä erityistapauksissa, jolloin liikennettä uhkaa välitön vaara ja jolloin vaaran välttämiseksi nopeat toimenpiteet olisivat tarpeen. Lisäksi tienpitoviranomaisella olisi valta oikaista teal alueeseen kohdistunut luvaton toimenpide kuten poistaa luvatta rakennettu liittymä, vaikka siitä ei aiheutuisikaan välitöntä vaaraa liikenteelle. Ehdotus vastaisi nykyisen lain 101 §:n 3 momenttia,

Pykälän 3 momentissa olisi informaatiotarkoituksessa viittaus poliisin antamaan virka-apuun, joka voisi tulla kysymykseen esimerkiksi estettäessä tienpitoviranomaisen edustajaa suorittamasta lain sallimaa toimenpidettä kuten tutkimustyötä kiinteistöllä.

99 §. *Kustannusten periminen.* Pykälä vastaisi nykyisen lain 102 §:ää.

100 §. *Päätösten tiedoksiantaminen ja tiedoksisaanti.* Pykälässä säädettäisiin suunnitelmien hyväksymispäätösten ja eräiden muiden päätösten tiedoksiantamisesta. Pykälän 1 momentissa olisi perussäännös yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksen sekä 30 §:n mukaisen tiesuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä koskevan päätöksen tiedoksiantamisesta ja tiedoksisaannista. Mainitut päätökset olisi annettava yleisesti tiedoksi. Tässä tarkoituksessa tulisi tienpitoviranomaisen toimittaa päätös ja sen perusteena olevat asiakirjat siihen kuntaan, jonka aluetta tiehanke koskee ja useamman kunnan ollessa kysymyksessä jokaiseen kuntaan. Kunnan puolestaan tulisi ilmoittaa päätöksen ja sen perusteena olevien asiakirjojen nähtävillä asettamisesta kuntalain 64 §:n mukaisesti. Päätös ja asiakirjat tulisi pitää nähtävänä kuulutuksen julkipanoajan. Nähtävillä pitämisestä säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksessa. Tienpitoviranomainen vastaisi ilmoittamiskustannuksista. Yhdenmukaisesti maankäyttö- ja rakennuslain 188 §:n 5 momentin mukaan ehdotetaan, että kyseisen päätöksen katsotaan tulleen tiedoksi ja hallintolainkäyttölain (586/1996) 22 §:n valitusajan alkavan, kun päätös on asetettu yleisesti nähtävillä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vaihtoehtoisesti 1 momentin menettelyn kanssa, että merkitykseltään vähäinen tiesuunnitelman hyväksymispäätös voitaisiin antaa tiedoksi hallintolaissa ( ) säädettyä todisteellista tiedoksiantomenettelyä noudattaen. Vähäisyys tässä yhteydessä tarkoittaisi sitä, että tiesuunnitelman tarkoittavan tiehankkeen vaikutukset rajoittuisivat vain niihin kiinteistöihin, jotka luovuttaisivat alueita tietarkoituksiin ja näidenkin lukumäärä olisi niin vähäinen, että todisteellinen tiedoksianto saantitodistusta vastaan tai asiakirjan luovuttaminen tiedoksiannon vastaanottajalle olisi tarkoituksenmukaista. Momentissa viitattaisiin lisäksi informaatiotarkoituksessa sähköisestä asioinnista hallinnossa annettuun lakiin.

Pykälän 3 momentin mukaan yksityisen tien muuttamista maantiekse tarkoittavan tiesuunnitelman hyväksymispäätös annettaisiin tiedoksi kunnalle ja todisteellisesti sille, joka on tehnyt aloitteen asiassa. Kun aloitteen allekirjoittajia olisi kaksi tai useampia, annettaisiin päätös todisteellisesti tiedoksi asiakirjassa ilmoitetulle yhdyshenkilölle, jonka asiana olisi ilmoittaa tiedoksisaannista muille alekirjoittajille. Tiedoksiantomenettely vastaisi hallintolain säännöksiä.

Kun päätös edellä esitetyllä tavalla annetaan tiedoksi todisteellisesti, alkaa hallintolainkäyttölain valitusaika tiedoksisaannista myös niissä tapauksissa, kun päätös on annettu tiedoksi 3 momentin tarkoittamalle yhdyshenkilölle.

101 §. *Päätösten tiedottaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille.* Ennen yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymistä on asianosaisille ja muillekin, joiden oloihin suunniteltu tiehanke saattaa vaikuttaa, varattava mahdollisuus muistutusten tekemiseen suunnitelmasta. Muistutusten tekijöiden oikeusaseman kannalta on tärkeää, että he saavat tiedon, onko heidän muistutuksensa otettu huomioon. Tämän vuoksi pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä olisi annettava tieto muistutuksen tehneille, jos heidän osoitteensa on tiedossa. Tiedottaminen tapahtuu parhaiten toimittamalle heille postitse jäljennös hyväksymispäätöksestä. Tiedottamisen tulee tapahtua samaan aikaan kuin päätös annetaan tiedoksi 100 §:n mukaan. Säännös olisi yhdenmukainen nykyisen tieasetuksen 18 §:n 2 momentin kanssa. Vaikka suunnitelman hyväksymispäätös toimitettaisiinkin edellä esitetyllä tavalla muistutuksen tekijöille tiedoksi, määräytyy valitusajan alkaminen näissäkin tapauksissa 100 §:n mukaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin suunnitelmien hyväksymispäätösten tiedottamisesta viranomaisille. Hyväksymispäätös olisi annettava tiedoksi asianosaiselle kunnalle, alueelliselle ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle. Tiedottaminen muille viranomaiselle riippuisi siitä, olisiko suunnitelman tarkoittamalla tiehankkeella vaikutusta viranomaisen toimialaan. Valitusajan alkaminen määräytyisi 100 §:n mukaisesti. Säännös vastaisi nykyisen tieasetuksen 18 §:n 1 momenttia.

102 §. *Muutoksenhaku.* Nykyisen lain 105 §:n mukaisesti ehdotetaan, että hallintolainkäyttölakia sovellettaisiin haettaessa muutosta ehdotetun lain nojalla tehtyihin päätöksiin. Maantietoimiuksessa tehtyihin päätöksiin haettaisiin muutosta maa- ja metsätalouden osalta, minkä vuoksi pykälän 1 momentissa viitattaisiin 83 §:ään. Kun tienpitoviranomaisen toimialueet joiltain osilta poikkeavat hallinto-oikeuksien tuomiopiireistä, ehdotetaan selkeyden vuoksi, että yksityisten teiden liittymiä 36, 37 ja 39 §:n 2 momentin mukaan, suoja- ja näkemäaluerajoituksia 45 ja 46 §:n mukaan sekä tienvarsimainontaa 49 §:n mukaan koskevat valitusasiat käsiteltäisiin liittymän, rajoituksen alaisen kiinteistön ja mainoksen sijaintipaikan hallinto-oikeudessa. Muuten hallinto-oikeuden toimivalta määräytyisi hallintolainkäyttölain 12 §:n mukaan.

Pykälän 2 momentin mukaan olisi kunnalla, alueellisella ympäristökeskuksella ja maakunnan liitolla valitusoikeus sellaisen suunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuisivat kunnan alueelle ja mainittujen viranomaisten toimialueelle. Säännös täydentäisi hallintolainkäyttölain 6 §:n 2 momenttia.

Hallintolainkäyttölain 6 §:n 1 momentin mukaan päätöksestä saa valittaa se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa. Oikeuskäytännössä yhteisöjen valitusoikeuteen on suhtauduttu pidättyvästi. Oikeustilan selventämiseksi ja perustuslaissa turvatun osallistumisoikeuden täysimääräiseksi toteuttamiseksi ehdotetaan pykälän 2 momentissa, että valitukseen oikeutetuiksi tulisivat erilaiset yhteisöt ja säätiöt, niiden toimialaa erityisesti rajaamatta. Valitusoikeus koskisi vain rekisteröityjä paikallisia tai alueellisia yhteisöjä ja säätiöitä. Niiden toimiala ja toimialue määräytyisi niiden säännöissä. Ehdotus olisi yhdenmukainen maankäyttö- ja rakennuslain 191 §:n 2 momentin kanssa.

103 §. *Muutoksenhaun rajoitukset.* Pykälässä säädettäisiin yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksiä koskevista muutoksenhaun rajoituksista. Säännös vastaisi pääosiltaan nykyisen lain 105 a §:ää. Pykälässä ehdotetaan, että yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä ei saisi valittaa siltä osin kuin tien sijainti ja tekniset ratkaisut on jo hyväksytty lainvoimaisesti asemakaavassa tai oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa taikka vahvistetussa maakuntakaavassa. Asianosaiset ovat voineet kaavaa laadittaessa ja hyväksyttäessä käyttää maankäyttö- ja rakennuslain oikeussuojakeinoja valvoessaan etujaan ja oikeuksiaan esimerkiksi kaavan tarkoittaman maantien sijaintia koskevassa asiassa tai sen teknisten ratkaisujen suhteen. Kun nämä ratkaisut sitten kaavassa ovat saaneet lainvoiman ja kun yleissuunnitelmaa eikä tiesuunnitelmaa saa hyväksyä 17 §:n 2 momentin nojalla vastoin mainittua kaavaa, ei ole perusteita sille, että samat kaavassa jo ratkaistut

asiat voitaisiin saattaa tuomioistuimen käsiteltäväksi valittamalla tätä tarkoittavasta yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä. Lisäksi ehdotetaan, että tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen ei saisi hakea muutosta silloin, kun maantien sijainti ja tekniset ratkaisut on jo hyväksytty lainvoimaisessa yleissuunnitelmassa.

104 §. *Päätösten välitön täytäntöönpano.* Hallintolainkäyttölain 31 §:n mukaan päätöstä, johon saa hakea muutosta valittamalla, ei saa panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman. Kun tiehankkeita pitäisi voida käynnistää nopeasti rahoituksen varmistuttua, ehdotetaan pykälän 1 momentissa, että yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätös voitaisiin panna täytäntöön, vaikka siitä olisi valitettu. Yleissuunnitelman osalta sanottu merkitsisi lähinnä sitä, että yleissuunnitelman tarkoittama tiesuunnitelma voitaisiin laatia, vaikka yleissuunnitelma ei olisi lainvoimainen. Tiesuunnitelman osalta maantietoimitus voitaisiin panna vireille ja tarvittavat alueet ottaa haltuun, vaikka tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä olisi valitettu. Valitusta käsittelevä tuomioistuin voi kuitenkin hallintolainkäyttölain 32 §:n perusteella määrätä täytäntöönpanosta joko kieltämällä päätöksen täytäntöönpanon, määrätä sen keskeytettäväksi tai antaa muun täytäntöönpanoa koskevan määräyksen. Nykyisen lain mukaisesta tiepäätöksestä luovuttaisiin.

Muista ehdotetun lain mukaisista päätöksistä tehty valitus lykkäisi niiden täytäntöönpanon kunnes valitus on tullut lopullisesti ratkaistuksi. Poikkeuksena pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että tienpitoviranomainen voisi antaessaan päätöksen, joka koskee 46 §:n 2 momentin tarkoittamaa kasvillisuuden, rakennusten ja rakennelmien poistamista, siirtämistä tai muuttamista, määrätä päätöksen pantavaksi välittömästi täytäntöön. Tällaiselle päätökselle tulisi olla sen poikkeuksellisesta luonteesta johtuen erityisiä perusteita kuten välitön vaara liikenneturvallisuudelle.

105 §. *Alemmanasteinen norminanto.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin toimivallasta antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä maanteiden luokittelusta sekä tiensuunnittelumenettelyistä ja liikenneväylien hallinnollisten luokitusten muutosmenettelyistä.

Pykälän 2 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriöllä olisi oikeus antaa ohjeet maanteiden näkemäalueista. Valtuutus vastaisi nykyisen lain 117 §:n 2 momenttia. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö valtuutettaisiin antamaan ohjeet maanteilla olevien lauttojen varusteista ja niiden liikenteen valvomisesta. Nykyinen valtuutus perustuu yleisistä teistä annetun asetuksen 72 §:n 1 momenttiin ja sen nojalla on annettu voimassaoleva liikenneministeriön päätös yleisillä teillä olevien lauttojen varusteista ja niiden liikenteen valvomisesta (221/1988).

Pykälän 3 momentissa oikeutettaisiin Tiehallinto antamaan maanteiden pitoa koskevat tekniset ohjeet nykyisen lain 117 §:n 2 momentin tapaan. Lisäksi Maanmittauslaitoksen keskushallinto antaisi maantietoimituksen suorittamiseksi ohjeita ja määräyksiä. Säännös vastaisi sanamuodoltaan kiinteistönmuodostamislain 291 §:n 2 momenttia. Nykyinen valtuutus määräysten antamiseen perustuu yleisistä teistä annetun asetuksen 72 §:n 2 momenttiin.

## 8 LUKU **Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset**

106 §. *Voimaantulo.* Pykälään on otettu tavanomainen voimaantulosäännös. Lain voimaantuloa käsitellään kohdassa 3.

107 §. *Kumottavat lait.* Ehdotettu laki korvaisi yleisistä teistä annetun lain, yleisistä teistä annetun lain voimaanpanosta annetun lain ja oikeudesta entiseen tiealueeseen annetun lain, minkä vuoksi mainitut lait ehdotetaan kumottaviksi. Muualla lainsäädännössä on viittauksia kumottavaksi ehdotettuihin lakeihin tai yleiseen tiehen. Ehdotetun lain tullessa voimaan nämä viittaukset tarkoittaisivat tätä lakia ja maantietä. Asiasta säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

108 §. *Oikeuksien syntymistä ja kiinteistörekisterimerkintöjä koskevat siirtymäsäännökset.* Esi-tyksessä ehdotetaan, että uusiin maantien tiealueisiin syntyisi tienpitäjälle nykyisen lain tieoikeuden sijaan pääsääntöisesti omistusoikeus. Kiinteistöjärjestelmän selkeyden kannalta on perusteltua, että kaikkiin maanteihin olisi tienpitäjällä samanlainen oikeus. Tämän vuoksi ehdotetaan pykälän 1 momentissa, että ne olemassaolevien maanteiden tiealueet, joihin tienpitäjällä on tieoikeus, siirtyisivät ehdotetun lain tullessa voimaan tienpitäjän omistukseen. Yhdenmukaisesti 56 §:n 1 momentin kanssa säilyisi tiealueeseen tieoikeus niissä tapauksissa, jolloin tiealue sijaitsisi ehdotetun lain tullessa voimaan muun kuin tienpitöviranomaisen hallussa olevalla lunastusyksiköllä kuten rautatie-alueella.

Ehdotuksen mukaan liitännäisalueet tulisivat olemaan tiealueesta erillisiä alueita. Nykyisen lain mukaiset tiealueeseen välittömästi liittyvät liitännäisalueet kuten levähdys- ja pysäköintialueet tulisivat ehdotuksen mukaan olemaan tiealueita. Kiinteistöjärjestelmän selkeyden kannalta olisi näis-säkin tapauksissa perusteltua, että tällaiset olemassaolevat liitännäisalueet muuttuisivat tiealueiksi ehdotetun lain tullessa voimaan. Tästä säädettäisiin pykälän 2 momentissa. Edellytyksenä olisi kuitenkin, että tiealueeksi muuttuvaa liitännäisaluetta edelleen tarvittaisiin maantietä varten. Tar-peettomiksi käyneet liitännäisalueet tienpitöviranomaisen tulisi lakkauttamaan.

Pykälän 3 momentin mukaan kiinteistörekisterin pitäjä muuttaisi tienpitäjän omistukseen tulevat 1 ja 2 momentin tarkoittamat alueet lunastusyksiköiksi viran puolesta ilman toimitusta tai muutakaan päätöstä. Ehdotuksen 56 §:n 1 momentin mukaan tiealueeseen voitaisiin perustaa tieoikeus, milloin maantie tulisi tunneliin, sillalle, kannelle tai kannen alle tai milloin siihen on muuten erityistä syytä. Tämän säännöksen kanssa yhdenmukaisesti ehdotetaan pykälän 4 momentissa, että ehdotetun lain tullessa voimaan tällaisen maantien tiealueeseen merkittäisiin kiinteistörekisteriin tieoikeus tienpi-töviranomaisen tehtyä siitä esityksen. Menettely ei edellyttäisi toimitusta eikä muutakaan päätöstä. Jos 1 ja 4 momentin tieoikeutta koskeva asia olisi epäselvä, tulisi kiinteistörekisterin pitäjän kuulla tieoikeuden kohteena olevan kiinteistön omistajaa tai haltijaa. Tästä säädettäisiin pykälän 5 mo-mentissa. Jos kuulemisen yhteydessä kiinteistön omistaja tai haltija tekisi tieoikeutta koskevan muistutuksen taikka jos rekisteriyksikön tai tieoikeuden ulottuvuus havaittaisiin epäselväksi tai olisi olemassa muita erityisiä syitä, tulisi pykälän 6 momentin mukaan tieoikeuden perustamista koskeva asia käsitellä kiinteistörekisterin pitäjän vireille panemassa maantietoimituksessa. Toimituskustan-nuksista vastasi tienpitöviranomaisen 83 §:n nojalla.

109 §. *Asemakaava-alueiden maantiet.* Yhdenmukaisesti 55 §:n kanssa esitetään, että ehdotetun lain voimaan tullessa asemakaava-alueilla olevien maanteiden tiealueisiin olisi tienpitäjällä nykyi-sen lain mukaan tieoikeus. Alueet olisivat edelleen niiden omistuksessa, joilta ne on tieoikeudella lunastettu, ellei tienpitäjällä ole lunastuksen tai kiinteistön kaupan perusteella alueita poikkeukselli-sesti omistuksessaan taikka elleivät alueet maankäyttö- ja rakennuslain 93 §:n tai sitä vastaavien aikaisempien säännösten nojalla ole siirtyneet kunnan omistukseen

110 §. *Maantietoimituksia koskevat siirtymäsäännökset.* Pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että ennen tämän lain voimaantuloa aloitetussa maantietoimituksessa sovellettaisiin tätä lakia niihin kysymyksiin, jotka otettaisiin toimituksessa käsiteltäviksi tämän lain voimaantulon jälkeen. Jos yleistietoimituksessa, joka tämän lain tullessa voimaan muuttuu ilman eri määräystä maantietoimi-tukseksi, on tehty sitovia päätöksiä nykyisen lain perusteella, ne jäisivät voimaan. Jos ennen tämän lain voimaantuloa tie on perustettu 56 §:n 1 momentissa tarkoitettulle alueelle tai jos siihen on muu-toin erityisiä syitä, tulee maantietoimituksessa käsitellä ja ratkaista tieoikeuden perustaminen. Tästä ehdotetaan säädettäväksi pykälän 2 momentissa.

111 §. *Muut siirtymäsäännökset.* Nykyisen lain mukaiset alueellisille ympäristökeskuksille kuuluvat rakentamista sekä tienvarsimainontaa ja -ilmoittelua koskevat asiat ehdotetaan siirrettä-



väksi tienpitoviranomaiselle ja yleisen tien päätekohtan vahvistamismenettelystä olisi tarkoitus luopua. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että ehdotetun lain tullessa voimaan ympäristökeskuksissa vireillä olevat nykyisen lain mukaiset poikkeuslupa-asiat ja luonnonsuojelulain tienvarsia koskevat ulkomainonta-asiat sekä yleisten teiden päätekohta-asiat käsiteltäisiin ympäristökeskuksissa loppuun tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan. Nykyisen lain mukaan tien vierialueelle saadaan sijoittaa liikennemerkkejä. Kun vierialueista ehdotuksen mukaan luovutaisiin, on tärkeää, että vierialueelle sijoitetut liikennemerkkit voisivat säilyä paikallaan niin kauan kuin niitä tarvitaan tai ne joudutaan uusimaan. Tästä ehdotetaan säädettäväksi pykälän 2 momentissa.

## 1.2. Maankäyttö- ja rakennuslaki

86 a §. *Maantien muuttaminen kaduksi.* Maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentissa säädetään, millaisia maanteitä varten asemakaavassa voidaan osoittaa liikennealue. Jos maantie ei täytä lainkohdan edellytyksiä ja asemakaavassa maantien liikennealue on muutettu katualueeksi ehdotetaan, että maantie muuttuisi kaduksi kunnan tekemällä kadunpitopäätöksellä. Tästä ehdotetaan otettavaksi maankäyttö- ja rakennuslakiin uusi 86 a §. Kadunpitopäätöksestä säädetään lain 86 §:n 3 momentissa. Ehdotetulla menettelyllä yhdenmukaistettaisiin kadunpito alkamaan kadunpitopäätöksellä riippumatta siitä, rakennetaanko uusi katu vai syntyykö katu hallinnollista menettelyä noudattaen maantien tilalle. Menettely korvaisi nykyisen tieasetuksen 63 §:n mukaisen päätekohtamenettelyn. Kadunpitopäätökset tulisi tehdä tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina esimerkiksi siten, ettei yhtenäistä maantietä katkaistaisi lyhyellä katuosuudella, jolloin kunnossapito hankaloituisi. Jos maantien muuttaminen kaduksi edellyttäisi korvaavan maantieyhteyden kuten ohikulkutien tekemistä, tulisi kadunpitopäätös tehdä, kun korvaava maantieyhteys luovutetaan yleiseen liikenteeseen.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että kun 1 momentin kadunpitopäätös tulee voimaan, maantie lakkaisi siltä osin ja maantiealue siirtyisi kunnan omistukseen.

179 §. *Määräys kadunpitovelvollisuuden toteuttamiseksi.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi, että alueellinen ympäristökeskus voisi velvoittaa kunnan tekemään ehdotetun 86 a §:ssä tarkoitettun kadunpitopäätöksen, jos sitä ei tehdä kohtuullisessa ajassa.

## 2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Ehdotetun lain 104 §:n ja lakiin sisältyvien valtioneuvoston asetuksella säätämistä koskevien yksilöityjen säännösten nojalla annettaisiin valtioneuvoston asetus maanteistä.

## 3. Voimaantulo

Ehdotus sisältää muutoksia tienpitoviranomaisen toimivaltaan sekä maantietoimitusmenettelyyn. Samoin tiealueiden muodostaminen lunastusyksiköiksi vaatii rekisterijärjestelmään tehtäviä muutoksia. Nämä aiheuttavat koulutus- ja tietojärjestelmien uusimistarvetta. Tämän vuoksi ehdotetaan, että laki tulisi voimaan noin kuuden kuukauden kuluttua sen hyväksymisestä ja vahvistamisesta.

#### 4. Säättämisjärjestys

Esityksessä ehdotetaan uuden yleisistä teistä annetun lain, maantielain, säätämistä. Vaikka ehdotus perustuu pitkälti nykyisen lain periaatteille, on joitakin ehdotuksia tarkasteltava myös perustuslain perusoikeuksien näkökulmasta.

##### Omaisuuksien suoja

Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttä korvausta vastaan säädetään lailla. Epäilystä ei ole ollut siitä, että hankittaessa alueita yleisiä teitä varten kysymyksessä on yleinen tarve. Kun yleisistä teistä annettu laki ei sisällä valtion laitoksia lukuunottamatta ilmaisluovutusta tai muitakaan täyden korvauksen rajoituksia, nykyinen yleisistä teistä annettu laki on säädetty normaalissa lainsäädäntöjärjestyksessä. Kuitenkin samassa yhteydessä annettiin laki vastikemaan luovuttamisesta yleistä tietä varten toimitettavan tilusjärjestelyn yhteydessä, joka säädettiin silloisen valtiopäiväjärjestyksen 67 §:n säätämällä tavalla. Sen aikaisen tulkinnan mukaan omaisuuden suoja loukattiin tekemällä mahdolliseksi vastikemaan siirtäminen kiinteistöstä toiseen maanomistajan tahdon vastaisestikin, vaikka rahakorvaus olisi tässäkin tapauksessa ollut täysi korvaus ja vastikemaan siirto olisi edellyttänyt siirron kohteena olevalle kiinteistölle tiestä aiheutuvan erittäin huomattavaa haittaa. Haittakynnys alennettiin huomattavaksi haitaksi, kun mainittua lakia muutettiin lailla (45/1971). Laki on edelleen voimassa.

Esityksessä ehdotetaan nykyisen lain mukaisesti tilusjärjestelytoimenpiteinä tilusvaihtoa ja alueen siirtämistä kiinteistöstä toiseen. Tilusvaihto olisi ensisijainen ja jollei sitä voitaisi sopivasti toimittaa, kysymykseen tulisi alueen siirtäminen kiinteistöstä toiseen rahana suoritettavaa täyttä korvausta vastaan. Kun yleinen tie usein pirstoo kiinteistöjä, on tärkeää, että kiinteistöjärjestelmän toimivuuden ja tarkoituksenmukaisen kiinteistöjaotuksen kannalta tilusjärjestelyille ei asetettaisi liian korkeita esteitä. Ehdotuksen mukaan maantietoimituksen toimitusmiehet päättäisivät tilusjärjestelyistä. Niiden edellytyksistä säädettäisiin ehdotuksen 59 §:ssä, jonka 1 momentissa lueteltaisiin, milloin tilusjärjestely voitaisiin suorittaa ja 2 momentissa lueteltaisiin tilusjärjestelyjen yleiset edellytykset. Yleisenä edellytyksenä on mainittu, että tilusjärjestelystä ei aiheudu kenellekään merkittävää haittaa. Pykälän 3 momentin mukaan tilusjärjestelyyn ei vaadittaisi kiinteistön omistajan suostumusta.

Tilusjärjestelyihin sovelletaan täyden korvauksen periaatetta. Tilusvaihdossa alueen muodossa ja alueen siirtämisessä rahakorvauksena ja kun tilusjärjestelyistä ei saa kenellekään aiheutua sanottavaa haittaa nykyisen lain huomattavan haitan sijasta. Täten voidaan katsoa ehdotettujen tilusjärjestelyjen maanomistajan tahdon vastaisestikin kuuluvan sellaisiin toimiin, jotka eivät vaikeuta maanomistajaa käyttämästä omaisuuttaan normaalilla, kohtuullisella ja järkevällä tavalla.

Esityksessä ehdotetaan, että tiealueet lunastettaisiin tienpitäjälle omistusoikeudella nykyisen lain edellyttämän tieoikeuden sijaan. Tieoikeus on ajallisesti rajoittamaton kiinteistöön kohdistuvat muut oikeudet syrjäyttävä oikeus. Se eroaa omistusoikeudesta lähinnä vain siinä, että tienpitäjälle ei muodosteta lunastetuista alueista kiinteistöjä. Maanomistaja saa luovuttamistaan tieoikeusalueista täyden korvauksen ja alueet erotetaan kiinteistön tilusalasta. Se lunastetaanko tiealueet tieoikeudella vai omistusoikeudella ei vaikuta maanomistajan oikeusasemaan, kun otetaan vielä erityisesti huomioon, että tien lakatessa yleisenä tietä nykyisen oikeudesta entiseen tiealueeseen annetun lain säännökset ehdotettuun lakiin sisällytettyinä säilyisivät ennallaan. Lakanneen yleisen tien alueet liitettäisiin tiehen rajoittuviin kiinteistöihin taikka ne siirtyisivät asemakaava-alueella tai alueella, joka on rakennuskiellossa asemakaavan laatimiseksi, kunnan omistukseen. Tiealueiden omaksumisen tieoikeuden perustamisen sijaan uusissa tiehankkeissa ei näin muuta maanomistajan oikeusasemaa miltään osin.

Kiinteistöjärjestelmän selkeyden kannalta olisi perusteltua, että olemassaolevat tiealueet, joihin siis kohdistuu tieoikeus, siirtyisivät ehdotetun lain tullessa voimaan tienpitäjän omistukseen. Omaisuuden suojan kannalta tämä vaatii erityistä tarkastelua. Onko maanomistajalla, joka on tieoikeudella luovuttanut tiealuetta, oikeudellisesti perusteltua olettaa, että tieoikeus ei muuttuisi omistusoikeudeksi. Perustuslakivaliokunta on tarkastellut maanomistajan asemaa Eduskunnan käsitellessä hallituksen esitystä oikeudesta entiseen tiealueeseen annetun lain muuttamiseksi ja siihen liittyväksi lainsäädännöksi (HE 36/1990 vp). Hallituksen esityksessä ehdotettiin oikeudesta entiseen tiealueeseen annettua lakia muutettavaksi siten, että entinen tiealue siirtyisi kunnalle asema- ja rakennuskaava-alueella sekä sellaisilla alueilla, joille kunnanvaltuusto on päättänyt laadittavaksi sanotun kaavan. Muulla alueella entinen tiealue siirtyisi viereisen kiinteistön omistajalle. Silloin voimassa olleiden säännösten mukaan entinen tiealue siirtyi kaupungissa ja kauppalassa kunnan omistukseen ja muualla tien vieren kiinteistöihin. Maanomistajan kannalta lakiehdotus merkitsi sitä, että jotkut maanomistajat menettäisivät entisen tiealueen vastaanottajan aseman toisten saadessa sen.

Perustuslakivaliokunta on 25 päivänä toukokuuta 1990 antamassaan lausunnossa n:o 7 tarkastellut lakiehdotuksen vaikutuksia maanomistajan oikeusasemaan hallitusmuodon 6 §:ssä säädetyn omaisuuden suojan kannalta kahdesta eri näkökulmasta. Ensiksi valiokunta arvioi vaikutuksia maanomistajalle sen mahdollisuuden kannalta, että vaikka tieoikeus aikanaan hankittiin hänen omistamalleen alueelle, niin entinen tiealue ei siirtyisikään hänelle. Tältä osin valiokunta totesi, että yleisistä teistä annetun lain mukaan tietä varten tarvitusta, tienpitäjän haltuunsa ottamasta alueesta on maanomistaja saanut korvauksen. Se on, vaikkakaan käyttöoikeuden luonteinen tieoikeus ei ole syrjäyttänyt maanomistajan omistusoikeutta, mitoitettu lähtien tieoikeuden pysyvyydestä. Tieoikeudesta maanomistajalle aiheutunut menetys on siten korvattu. Siksi valiokunta katsoi, että maanomistajan omaisuuden perustuslainsuojaa loukkaamatta voidaan säätää, että tieoikeuden rasittama alue lain mukaisesti siirtyykin jollekin toiselle. Toiseksi valiokunta tarkasteli asiaa maanomistajan kannalta niissä tapauksissa, joissa voimassa olevan lain mukaan tietty kiinteistön omistaja saa alueen omistukseensa tieoikeuden lakatessa, mutta joissa tällä omistajalla ei ole samaa oikeutta uuden lain perusteella. Valiokunta katsoi tämän tien vierialueen omistajan eräänlaisen odotusoikeuden olevan luonteeltaan varsin kuvitteellisen ja että oikeuden toteutumisen edellytyksenä on, että aikanaan mitä todennäköisimmin pysyväksi ajateltu tieoikeus kyseiseen alueeseen lakkaa. Valiokunta totesi, että tuon edellytyksen täyttymistä ei arkikokemuksen mukaan voida pitää kuin hyvin epätodennäköisenä, joten kysymyksessä ei ole sellainen maanomistajan varallisuuspitoinen etu, joka nauttisi omaisuuden perustuslainsuojaa.

Perustuslakivaliokunta on siis todennut, että maanomistajalla ei tieoikeuden tultua perustetuksi ole oikeudellista suojaa edellyttävää odotusoikeutta siihen, että tieoikeus lakkaisi ja tiealueet liitettäisiin takaisin hänen kiinteistöönsä. Maanomistajan on täytynyt mieltää, että tie ja tieoikeus on pysyvä ja että tiealueet ovat lopullisesti siirtyneet häneltä pois. Näin ollen ei tieoikeuden muuttuminen omistusoikeudeksi loukkaaisi maanomistajan omaisuuden suojaa ottaen huomioon, ettei tässä yhteydessä ole tarkoitus muuttaa niitä säännöksiä jotka ovat voimassa entisen tiealueen siirtymisessä tien varren kiinteistöihin tai kunnalle. Mitä on esitetty tiealueiden osalta, pätee myös tiehen liittyviin liitännäisalueisiin kuten pysäköimisalueisiin, jotka ehdotetaan sisällytettäväksi tiealueeseen. Sen sijaan niihin nykyisen lain tarkoittamiin liitännäisalueisiin, jotka on tarkoitettu esimerkiksi kiviaineksen ottamiseen, voidaan perustellusti katsoa maanomistajalla olevan odotusoikeus alueen takaisin saamiseksi kiviaineksen oton päätyttyä. Tällaisten alueiden osalta tieoikeus säilyisi siihen saakka, kunnes se lakkautetaan alueen käytyä tienpitäjälle tarpeettomaksi.

Maankäyttö- ja rakennuslain 218 §:n mukaan rakennuskaavatien alue, joka on rakennuslain nojalla otettu kunnan haltuun, on siirtynyt maankäyttö- ja rakennuslain voimaan tultua kunnan omistukseen. Rakennuskaavatiehen kohdistunutta kunnan käyttöoikeutta voidaan hyvin verrata yleisistä teistä annetun lain mukaiseen tieoikeuteen. Tätä kunnalle kuuluvan käyttöoikeuden muuttumista suoraan lain perusteella omistusoikeudeksi ei ole rakennuslain uudistamista tarkoittavan hallituksen

esityksen (HE 101/1998) säätämisyjärjestystä koskevista seikkaperäisissä perusteluissa erikseen tarkasteltu.

Esityksen 79 §:ssä ehdotetaan, että jos lunastustoimikunnan tienpitoviranomaisen samalle asianosaiselle maksettavaksi määräämä kokonaissumma ei ylitä 10 euroa, sitä ei tarvitse maksaa tai tallettaa. Kun tällaisen vähäisen korvauksen maksaminen aiheuttaa sekä saajan että maksajan kannalta enemmän kustannuksia kuin maksettava määrä on, olisi tällaisen korvauksen maksamatta jättäminen perusteltua eikä sen voitane katsoa loukkaavan vähäisyytensä vuoksi omaisuuden suojaa. Lainsäädännössä on myös olemassa tapauksia, joissa vähäinen summa voidaan jättää maksamatta siihen oikeutetulle eivätkä ne ole herättäneet kysymystä omaisuuden suojan kannalta. Yksityisistä teistä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta annetun valtioneuvoston asetuksen (1302/2001) 16 §:n mukaan pienin maksettava avustus on 10 euroa. Veronkantoasetuksen (903/1978) 9 §:n 2 momentin mukaan, jos suoritus on pienempi kuin viisi euroa, sitä ei palauteta. Esitys olisi näiden säännösten mukainen

### Vastuu ympäristöstä

Perustuslain 20 §:n 1 momentin mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Säännöstä pidetään lähinnä julistuksenomaisena, ja se saa tarkemman sisältönsä aineellisessa lainsäädännössä. Pykälän 2 momentin mukaan julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon.

Maanteiden rakentaminen ja niiden käyttäminen vaikuttaa ympäristöön. Lakiehdotuksen 3 §:n 2 momentin mukaan huomiota on maantieverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa kiinnitettävä luonnonvarojen säästeliääseen käyttöön ja että tieverkon ja liikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi. Tien suunnittelussa on arvioitava hankkeen vaikutukset ympäristöön ja tehtävä tarvittavat suojaustoimet. Tien kunnossapidossa tulee ottaa huomioon ympäristönäkökohdat. Tienpitoviranomaiset kantavat edellä esitetyllä tavalla vastuun ympäristöstä ja ehdotus täyttää perustuslain vaatimukset tässäkin suhteessa. Tiesuunnittelu perustuu avoimuuteen ja vuorovaikutteisuuteen. Ehdotuksen 27 §:n mukaan on maanomistajille ja muille asianosaisille ja niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin yleis- tai tiesuunnitelman tarkoittama tiehanke voi vaikuttaa, varattava mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelmien vaikutuksia ja lausua mielipiteensä asiassa, Tällä henkilöpiirillä on oikeus tehdä suunnitelmaa vastaan muistutuksia.

### Oikeusturva

Perustuslain 21 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus saada asiansa käsitellyksi asianmukaisesti ja ilman aiheutonta viivytystä toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa sekä oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi. Ehdotuksen mukaan asianosaisilla ja muillakin kuten ehdotuksen 103 §:n 3 momentin mukaan erilaisilla järjestöillä on oikeus saattaa yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätös valitusteitse hallinto-oikeuden ja viime kädessä korkeimman hallinto-oikeuden tutkittavaksi. Ehdotetun lain 101 §:n perusteella muihinkin päätöksiin voidaan hakea muutosta hallintolainkäyttölain säätämällä tavalla. Maantietoimituksessa tehtäviin päätöksiin tyytymätön voi valittaa maa- ja metsätieteiden tutkimuskeskukseen ja valitusluvan saatuaan korkeimpaan oikeuteen.

Edellä esitetyn perusteella hallitus katsoo, että maantielaki voidaan säätää tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä. Kun kuitenkin lain voimaantullessa olemassa olevien yleisten teiden ja niihin välittömästi liittyvien liitännäisalueiden siirtämisestä tienpitäjän omistukseen ei ole hallitusmuodon

omaisuuden suojan kannalta olemassa soveltamiskäytäntöä, ehdotetaan, että asiasta pyydetäisiin perustuslakivaliokunnan lausunto.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnalle hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

**1.****MAANTIELAKI****1 LUKU****Yleisiä säännöksiä****1 §****Lain tarkoitus**

Tämän lain tarkoituksena on ylläpitää ja kehittää liikkumis- ja kuljetustarpeiden vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävästä kehitystä edistäviä tieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää sekä turvata osallistumismahdollisuudet tieratkaisuja koskevaan suunnitteluun toteuttamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa maanteitä koskevissa asioissa.

**2 §****Soveltamisala**

Tässä laissa säädetään maanteistä, maantienpidosta sekä tienpitäjälle kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista samoin kuin kiinteistön omistajien ja muiden asianosaisten oikeusasemasta.

**3 §****Maantieverkon kehittäminen ja kunnossapito**

Maantieverkkoa kehitettäessä ja pidettäessä kunnossa on kiinnitettävä huomiota siihen, että tieliikennejärjestelmä osana koko liikennejärjestelmää edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista ja alueiden kehittämistä sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettävien tavoitteiden toteuttamista.

Tieverkon tulee tarjota mahdollisuus turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa kohtuullisin kustannuksin ottamalla huomioon eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. Huomiota on kiinnitettävä luonnonvarojen säästeliääseen käyttöön ja siihen, että tieverkon ja liikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi.

**4 §****Maantie**

Maantie on sellainen tie, joka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja jonka pitämisestä valtio huolehtii. Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat valtateitä, kantateitä, seututeitä tai yhdysteitä.

Liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä maantiet ovat valtateitä ja kantateitä sekä Tiehallinto, mitkä maantiet ovat seututeitä ja yhdysteitä.

Maantie voi olla moottori- tai moottoriliikennetie taikka tarkoitettu muuta vain tietynlaista liikennettä varten. Maantie voi olla myös tarkoitettu käytettäväksi vain talvella (*jäätie*). Jäätiestä ovat voimassa soveltuvin osin tämän lain säännökset.

## 5 §

### Tie ja tiealue

Maantiehen kuuluvat:

- 1) ajorata pientareineen ja muut liikenteen käyttöön tarkoitetut alueet kuten jalkakäytävä ja pyörätie, erikoiskuljetustie, pysäköintipaikka tai -alue, joukkoliikennettä ja sen käyttöä palveleva alue taikka levähdys-, varasto- tai kuormausalue;
- 2) 1-kohdassa mainittujen alueiden säilymistä ja käyttämistä varten pysyvästi tarvittavat ja niihin välittömästi liittyvät rakenteet, rakennelmat ja laitteet;
- 3) liikenteen ohjauslaitteet ja muut tienkäyttäjien opastukseen tarvittavat rakenteet, rakennelmat ja laitteet; sekä
- 4) muut tienpitoa taikka liikennettä tai sen haittojen ehkäisemistä varten tarpeelliset alueet, rakenteet, rakennelmat ja laitteet kuten meluste ja riista-aita.

Maantiehen kuuluu myös lautta väylineen ja laituri sekä varalaskupaikka, joka on määrätty tienhen liitettäväksi samoin kuin alue, joka tarvitaan valtakunnan rajan ylittävästä tieliikenteestä aiheutuvia toimintoja varten.

Alue, jota tarkoitetaan 1 ja 2 momentissa, muodostaa tiealueen. Tiealue, joka rajoja ei ole kiinteistötoimituksessa määrätty, ulottuu kahden metrin etäisyydelle ojan tai missä ojaa ei ole, tieluiskan tai -leikkauksen ulkosyrjästä.

## 6 §

### Liitännäisalueet

Maanteihin kuuluviksi luetaan niiden liitännäisalueina tiealueen ulkopuoliset tienpitoaineen otto- paikat tien rakentamista ja kunnossapitoa varten sekä tietä varten tarpeelliset teknisen huollon alueet.

## 7 §

### Palvelualueet

Edellä 5 §:n 1 momentissa tarkoitetuille pysäköintialueille saadaan sijoittaa laitteita, rakennelmia ja rakennuksia kioskimyymälää varten sekä levähdysalueille myös kahvilaa, ravintolaa, polttoaineenjakelua, moottoriajoneuvojen huoltoa ja muuta tienkäyttäjien palvelua varten. Sen lisäksi mitä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) säädetään, vaaditaan laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseen tienpitoviranomaisen suostumus.

## 8 §

### Tienpito

Tienpito käsittää tien suunnittelun, rakentamisen, kunnossapidon ja liikenteen hallinnan. Tien rakentamisella tarkoitetaan uuden tien tekemistä ja tien parantamista.

## 9 §

### Tienpitäjä ja tienpidon kustannukset

Tienpitäjänä on valtio, joka vastaa tienpidosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia.

Erityisestä syystä kuten jos tienpidosta huolehditaan laadultaan tai laajuudeltaan korkeampiluokkaisena kuin yleisen liikenteen tai tien ympäristöön sovittamisen tarve edellyttää, voi muukin kuin tienpitäjä osallistua sopimuksen mukaisesti tienpidon kustannuksiin.

Erityisestä syystä voi muukin kuin tienpitäjä sopimuksen mukaisesti ottaa huolehtiakseen jostain tienpitoon liittyvästä toimenpiteestä.

## 10 §

### Tienpitoviranomainen

Tienpitoviranomaisena toimii Tiehallinto, joka huolehtii tienpitäjälle kuuluvista tehtävistä ja käyttää puhevaltaa tienpitoa koskevissa asioissa. Valtioneuvoston asetuksella voidaan määrätä jokin muu valtion viranomainen tienpitoviranomaiseksi.

## 11 §

### Lauttamaksut

Maantien käyttö on maksutonta, ellei maantiehen kuuluvan vapaasti ohjailtavan lautan (*lauttaluksen*) käyttämisestä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella erityisestä syystä määrätä perittäväksi kustannuksia kattava, ajoneuvoluokan perusteella määräytyvä kohtuullinen maksu. Maksu voi olla omakustannusarvoa alempi.

## 12 §

### Tien rakentaminen

Maantietä parannetaan yleisen liikenteen tarpeen vaatiessa taikka liikenteestä aiheutuvien haittojen poistamiseksi tai vähentämiseksi taikka maankäytön sitä edellyttäessä. Uusi maantie tehdään, jos olemassa oleva tieverkko ei täytä enää yleisen liikenteen tai maankäytön tarpeita eikä tien parantamisella tai muutoin liikennejärjestelmää kehittämällä voida tyydyttää näitä tarpeita eikä poistaa tai riittävästi vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja.

Tie on rakennettava siten, että tien tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti ja tuottamatta kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. Tien rakentamisessa on otettava erityisesti huomioon liikenneturvallisuus, tien liikenteellinen ja tekninen toimivuus sekä ympäristönäkökohdat. Tietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.

## 13 §

### Yksityisen tien muuttaminen maantieksi ja asemakaava-alueiden maantiet

Yksityinen tie muutetaan maantieksi 12 §:n 1 momentin mukaisten uuden maantien tekemisen edellytysten sitä vaatiessa. Maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentissa säädetään, millaisia maanteitä varten voidaan asemakaava-alueella osoittaa liikennealue.

Yksityisen tien tai kadun muuttuessa maantieksi syntyy tienpitäjälle 54 §:n 2 momentin tai 55 §:n 1 momentin mukainen oikeus yksityisen tien alueeseen tai katualueeseen.

## 14 §

### Kiinteistöt ja yksityiset tiet



Mitä tässä laissa säädetään kiinteistöstä sovelletaan myös määräalaa ja tilojen yhteiseen alueeseen.

Yksityisellä tiellä tarkoitetaan jäljempänä tässä laissa myös sellaista yksityiseen tiehen verrattavaa tietä tai liittymää, johon yksityisistä teistä annettua lakia (358/1962) ei sovelleta.

## **2 LUKU**

### **Tienseunnittelu**

#### **15 §**

##### **Tutkimusoikeus**

Kun tienpitoviranomainen on päättänyt aloittaa yleis- tai tiesuunnitelman laatimisen, on kiinteistöllä sallittava tutkimustöiden suorittaminen. Tässä tarkoituksessa saadaan kiinteistöllä suorittaa mittaus, paalutus, kartoitus tai maaperän tutkimus taikka muu valmistava toimenpide. Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Yleis- ja tiesuunnitelman laatimisen aloittamisesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

#### **16 §**

##### **Rakennuskielto suunnittelutyön aikana**

Kun tienpitoviranomainen on päättänyt aloittaa yleis- tai tiesuunnitelman laatimisen, tienpitoviranomainen voi kieltää asemakaava-alueen ulkopuolella rakentamasta rakennuksia ilman sen lupaa määrätyleiselle alueelle, jonka voidaan olettaa tulevan käytettäväksi tietä varten tai olemaan sen välittömässä läheisyydessä. Tällainen kieltäminen, joka tienpitoviranomaisen on annettava kuulutuksella yleisesti tiedoksi, saadaan antaa enintään kahdeksi vuodeksi. Erityisestä syystä tienpitoviranomainen voi määrätä kieltoa pidennettäväksi enintään neljällä vuodella.

#### **17 §**

##### **Tienseunnittelu ja alueidenkäytön suunnittelu**

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleis- tai tiesuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään. Yleis- ja tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin asemakaavaa, oikeusvaikutteista yleiskaavaa taikka vahvistettua maakuntakaavaa.

Sen estämättä mitä 1 momentissa säädetään, voidaan tie suunnitella, jos tien luonne huomioon ottaen tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan ilman kaavaakin riittävästi selvittää yhteistyössä kunnan, maakunnan liiton ja alueellisen ympäristökeskuksen kanssa.

Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on lisäksi otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaissa (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

## 18 § Yleissuunnitelma

Yleissuunnitelma on laadittava, jolleivät hankkeen vaikutukset ole vähäiset taikka tien sijaintia ja sen vaikutuksia ole jo riittävässä määrin ratkaistu asemakaavassa tai oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa. Yleissuunnitelma on aina laadittava sellaisissa hankkeissa, joihin sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468/1994) 2 luvun mukaista arviointimenettelyä.

## 19 § Yleissuunnitelman sisältövaatimukset

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys tien tarpeellisuudesta, tien liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, tien likimääräinen sijainti, sen arvioidut vaikutukset kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, maankäyttöön ja ympäristöön sekä alustava kustannusarvio.

## 20 § Yleissuunnitelman oikeusvaikutukset

Yleissuunnitelma on ohjeena tiesuunnitelmaa laadittaessa. Kun yleissuunnitelman hyväksymispäätös on annettu tiedoksi ja saanut lainvoiman, on käsiteltäessä lupahakemusta rakennuksen rakentamiseksi katsottava, ettei luvan myöntämisellä vaikeuteta yleissuunnitelman toteuttamista. Jos rakennusluvan myöntämisedellytykset muutoin ovat olemassa, on lupa myönnettävä, jos sen epäamisestä aiheutuisi hakijalle huomattavaa haittaa eikä tienpitäjä lunasta aluetta tai suorita haitasta korvausta (*ehdollinen rakentamisrajoitus*).

Rakentamisrajoitus on voimassa siihen saakka, kunnes yleissuunnitelman hyväksymispäätös on rauennut 30 §:n 1 tai 2 momentin nojalla.

## 21 § Tiesuunnitelma

Ennen tien rakentamista on laadittava ja hyväksyttävä tiesuunnitelma. Kun on kysymys sellaisesta tien parantamisesta, jonka vaikutukset ovat vähäiset, tiesuunnitelman laatiminen ei kuitenkaan ole tarpeen, jos hanketta varten ei oteta lisäaluetta taikka jos kiinteistön omistaja tai omistajaan verrattava haltija on antanut kirjallisen suostumuksen lisäalueen ottamiseen.

## 22 § Tiesuunnitelman sisältövaatimukset

Maantien rakentamista koskevassa tiesuunnitelmassa on osoitettava tien sijainti ja korkeusasema sekä poikkileikkaus niin, että tiealue voidaan merkitä maastoon. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi tien suoja- ja näkemäalueet sekä varataanko aluetta tien myöhempää leventämistä varten. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien rakentamisen kustannuksista.

Jos maantie sitä parannettaessa saa uuden suunnan ja tie vanhan suunnan osalta jää edelleen maantiekseksi taikka käytettäväksi muihin tietarkoituksiin, on siitä määrättävä tiesuunnitelmassa. Jos tie on tarkoitettu moottoritiekseksi, moottoriliikennetiekseksi tai muutoin vain tietynlaista liikennettä varten taikka jos liikennettä muuten pysyvästi rajoitetaan, on siitä määrättävä tiesuunnitelmassa.

## 23 §

## Liitännäisalueet ja tietyötä varten tarvittavat erityiset oikeudet

Tiesuunnitelmasta tulee käydä ilmi liitännäisalueet ja niiden käyttämiseen tarvittavat tieyhteydet.

Jos tien rakentamisen ajaksi on tarpeen tietyötä varten perustaa oikeus tienpitoaineen ottamiseen rajoitettuun määrään, tietyön aikana syntyvien maa-ainesten läjittämiseen, alueen käyttämiseen varasto- tai muuna sellaisena alueena taikka oikeus tienpitoa varten tarvittavan yksityisen tien käytöön tai tekemiseen, voidaan tästä määrätä tiesuunnitelmassa, jossa on osoitettava tarkoitukseen tarvittava alue tai tie.

## 24 §

## Yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät sekä laskuojat tiesuunnitelmassa

Maantien liikenneturvallisuuden ja välityskyvyn edistämiseksi voidaan tiesuunnitelmassa antaa määräyksiä tai kieltoja yksityisten teiden liittämistä maantiehen sekä sille johtavien liittymien käyttämisestä. Tässä tarkoitettuja määräyksiä tai kieltoja voidaan antaa myös sellaisista liittymistä, joita käytetään yksinomaan maa- tai metsätalousajoon (*maatalousliittymä*).

Jos tiesuunnitelmassa kielletään käyttämästä ennestään olevaa yksityisen tien liittymää tai maatalousliittymää, on uuden kulkuyhteyden järjestämisestä määrättävä tiesuunnitelmassa, jolloin voidaan määrätä tienpitoviranomaisen kustannuksella tehtäväksi tarpeen mukaan yksityinen tie tai liittymä taikka perustettavaksi oikeus ennestään olevaan yksityiseen tiehen taikka maantienä lakkautettuun tai lakkaavaan tiehen tai tieosaan.

Jos tie- tai liitännäisalueen kuivattamiseksi on tarpeen perustaa oikeus laskuojan pitämiseen toisen maalla tai oikeus johtaa kuivatusvettä toisen ojaan tai puroon, on tästä määrättävä tiesuunnitelmassa, jossa on osoitettava laskuojaksi tarvittava alue.

## 25 §

## Tiesuunnitelma eritystapauksissa

Tiesuunnitelma on laadittava ja hyväksyttävä, kun yksityinen tie tai katu muutetaan maantieksi taikka kun maantie lakkautetaan muulloin kuin maantien rakentamisen yhteydessä.

Tiesuunnitelma voidaan laatia ja hyväksyä myös vain tiealueen määrittämiseksi, liitännäisalueen perustamiseksi, maantiehen liittyviä yksityisiä teitä ja liittymiä koskeväksi tai liikenteen pysyväksi rajoittamiseksi.

## 26 §

## Tiesuunnitelman oikeusvaikutukset

Hyväksytty tiesuunnitelma oikeuttaa tiesuunnitelmassa osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunastamiseen.

Kun hyväksytty tiesuunnitelma on saatettu tiedoksi, on rakennuksia rakennettaessa asemakaava-alueen ulkopuolella tietarkoituksiin tarvittavalla alueella sekä jäljempänä 42 ja 43 §:ssä mainituilla alueilla vastaavasti noudatettava, mitä sanotuissa pykälissä säädetään rakennuksen pitämisestä tien suoja- ja näkemäalueella.

Jos tiesuunnitelmassa on varattu aluetta tien myöhempää leventämistä varten, on rakentamisesta tällaiselle alueelle voimassa, mitä edellä 20 §:ssä säädetään. Tällaista aluetta koskeva rakentamisra-

joitus raukeaa, ellei leventämistä tarkoittavan yleis- tai tiesuunnitelman laatimista ole aloitettu kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona aluevarauksen käsittävä tiesuunnitelma on hyväksytty.

### 27 §

#### Vuorovaikutus

Yleis- ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattava mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa.

Ennen suunnitelman hyväksymistä on 1 momentissa mainituille tahoille varattava tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta siten kuin valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädetään.

Yleis- ja tiesuunnitelmasta hankitaan alueellisten ympäristökeskusten, maakunnan liittojen ja kuntien sekä tarpeen mukaan muidenkin viranomaisten lausunnot sen mukaan kuin valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädetään.

### 28 §

#### Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetussa laissa tarkoitettua tiehanketta koskevaan yleissuunnitelmaan on liitettävä kyseisen lain mukainen arviointiselostus. Siltä osin kuin arviointiselostukseen sisältyy tämän lain säännösten soveltamiseksi tarpeelliset tiedot ympäristövaikutuksista, ei samaa selvitystä vaadita uudelleen.

Yleis- ja tiesuunnitelmasta on käytävä ilmi, miten 1 momentissa tarkoitettu arvio on otettu suunnitelmassa huomioon.

Kun yleissuunnitelmaan on sovellettu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaista arviointimenettelyä, ei sitä enää sovelleta yleissuunnitelman mukaisen tiesuunnitelman laatimiseen.

### 29 §

#### Suunnitelmien muuttaminen

Hyväksytyyn tiesuunnitelmaan voidaan tehdä sellaisia vaikutuksiltaan vähäisiä muutoksia, jotka tienpitöviranomaisen suunnitelman toteuttamisen yhteydessä harkitsee tarpeellisiksi ja tarkoituksenmukaisiksi.

Jos hyväksyttyä yleis- tai tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa eikä kysymys ole 1 momentin mukaisesta tiesuunnitelman muutoksesta, on soveltuvin osin voimassa, mitä tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä uudesta yleis- ja tiesuunnitelmasta säädetään.

### 30 §

#### Suunnitelmien voimassaoloaika

Tiesuunnitelman laatiminen on aloitettava kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on hyväksytty. Muuten yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa.

Yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa myös siltä osin, kuin sen perusteella laadittu tiesuunnitelma on hyväksytty ja hyväksymispäätös on saanut lainvoiman.

Päätös tiesuunnitelman hyväksymisestä raukeaa, jos tietyötä ei ole aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona tiesuunnitelma on hyväksytty. Tienpitoviranomainen voi pidentää määräaikaa enintään neljällä vuodella ja erityisistä syistä liikenne- ja viestintäministeriö sen lisäksi yhdellä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. Tietyö katsotaan alkaneeksi, kun tietar-koituksiin tarvittava alue on otettu tienpitäjän haltuun 53 §:n mukaisesti.

### 31 § Seuranta

Tienpitoviranomaisen tulee järjestelmällisesti seurata, miten tiehankkeen arvioidut ja muut vaikutukset ovat toteutuneet ja käyttää hyväksi seurannan tuloksia hankkeiden vaikutusarvioinnissa ja suunnitteluratkaisujen valinnassa.

## 3 LUKU Tien kunnossapito, väliaikaiset liikennejärjestelyt sekä liittymät ja tienhen kohdistuvat muut toimenpiteet

### 32 § Kunnossapito

Maantie on pidettävä yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Kunnossapidon tason määrää-  
tymisessä otetaan huomioon liikenteen määrä ja laatu, tien liikenteellinen merkitys sekä säätila,  
ajankohta ja muut olosuhteet.

Kunnossapidossa on liikenteen toimivuuden ja liikenneturvallisuuden lisäksi otettava huomioon  
ympäristönäkökohdat.

### 33 § Rajoitettu kunnossapito

Erityisestä syystä tienpitoviranomainen voi päättää, että jotain tietä tai tienosaa ei pidetä edellä 32  
§:ssä tarkoitettussa kunnossa. Tällainen tie tai tienosa suljetaan yleiseltä liikenteeltä ja sulkeminen  
osoitetaan liikennemerkillä.

### 34 § Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen

Jos ajoneuvoliikenne saattaa vaurioittaa tietä, joka roudan sulamisen tai sateen taikka muusta täl-  
laisesta syystä on rakenteeltaan heikentynyt, voi tienpitoviranomainen toistaiseksi tai määräajaksi  
kieltää liikenteen tiellä tai sen osalla taikka sitä rajoittaa.

### 35 § Tilapäinen kulkutie

Jos tien sortumisen vuoksi tai muusta yllättävästä syystä taikka poikkeuksellisten luonnonolosuhteiden johdosta liikenne tiellä estyy, tienpitoviranomaisella on oikeus järjestää toisen maalle tilapäisen kulkutien esteen poistamisen ajaksi.

### 36 § Liittyminen maantiehen

Edellä 24 §:ssä mainitun kiellon tai määräyksen estämättä tienpitoviranomainen voi antaa luvan yksityisen tien liittämiseen kiellon alaiseen maantiehen taikka kielletyn liittymän käyttämiseen tai liittymän käyttötarkoituksen muuttamiseen, jos kiinteistön tarkoituksenmukainen käyttö sitä vaatii eikä liittymästä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Jos kiinteistölle on tarpeen maatalousliittymä, on lupa sen tekemiseksi tässä momentissa mainittuun tiehen myönnettävä, jos liittymä ja sen sijainti on sellainen, ettei liikenneturvallisuus sen takia vaarannu. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

Lupa yksityisen tien liittämiseksi muuhun kuin 1 momentissa mainittuun tiehen on myönnettävä, jos liittymä on tarpeen kiinteistön käyttämiseksi ja liittymä sekä sen sijainti on sellainen, ettei liikenneturvallisuus sen takia vaarannu. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja. Tässä momentissa mainittuun tiehen saa tehdä tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan maatalousliittymän, jolle siitä aiheutuva vaara liikenneturvallisuudelle.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske moottori- eikä moottoriliikenneteitä, joille pääsystä voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa.

### 37 § Liittymän tekeminen, kunnossapito ja muuttaminen

Yksityisen tien pitäjä tai maatalousliittymän haltija on velvollinen tekemään liittymänsä ja pitämään se kunnossa tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan sillä tavoin, ettei siitä ole vaaraa maantien liikenteelle tai haittaa sen kunnossapidolle.

Jos ennestään olevan yksityisen tien liittymän tai maatalousliittymän muuttuneen käytön johdosta aiheutuu vaaraa liikenteelle tai haittaa maantien kunnossapidolle, yksityisen tien pitäjä tai maatalousliittymän haltija on velvollinen tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan muuttamaan liittymän sellaiseksi, että siitä aiheutuva vaara tai haitta poistuu taikka vähenee sekä hakemaan tarpeen vaatiessa uutta liittymälupaa. Jos yksityisen tien pitäjä tai maatalousliittymän haltija laiminlyö velvollisuutensa, voi tienpitoviranomainen päättää tehdä mainitut työt siihen velvollisen kustannuksella.

### 38 § Yksityisen tien tai kadun katkaiseminen

Jos maantie rakennetaan siten, että se katkaisee ennestään olevan yksityisen tien tai että pääsy ennestään olevalta yksityiseltä tieltä tai maatalousliittymästä maantielle huomattavasti vaikeutuu, on tienpitoviranomaisen tehtävä kustannuksellaan ne työt tarvittavine laitteineen, jotka ovat tarpeen yksityisen tien johtamiseksi maantien poikki taikka yksityisen tien tai maatalousliittymän liittämiseksi maantiehen.

Mitä 1 momentissa säädetään yksityisestä tiestä, koskee myös katua.

### 39 § Liittymän poistaminen

Tien rakentamisen yhteydessä tienpitoviranomainen poistaa kustannuksellaan tiesuunnitelmassa kielletyn liittymän tai estää sen käytön, kun hyväksyttävä korvaava kulkuyhteys on järjestetty.

Tienpitoviranomainen voi päättää poistaa kustannuksellaan asemakaavan vastaisen liittymän tai estää sen käytön, jos hyväksyttävä korvaava kulkuyhteys on järjestetty.

### 40 § Maantien sulkeminen puomilla

Maantiellä ei saa pitää muuta kuin sellaista puomia, joka on tarpeen liikenteen turvallisuuden vuoksi tai tienpitoa varten taikka tulli- tai rajavartioinnin takia. Puomi on tehtävä tienpidon ja liikenneturvallisuuden vaatimuksia vastaavaksi ja on asianmukaisesti rakennettava ja pidettävä kunnossa laitteen pitäjän toimesta ja kustannuksella.

### 41 § Tiealueeseen kohdistuva työ

Tiealueeseen kohdistuva työ sekä rakennelmien, johtojen ja muiden laitteiden sijoittaminen tiealueelle vaatii tienpitoviranomaisen luvan. Milloin erityisistä säännöksistä johtuen lupa ei ole tarpeen, on hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä ilmoitettava asiasta tienpitoviranomaiselle.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen rakennelmien ja laitteiden tekemisestä ja kunnossapidosta on soveltuvin osin voimassa, mitä 37 §:ssä säädetään.

## 4 LUKU Tiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset

### 42 § Suoja-alue

Suoja-alue ulottuu 20 metrin etäisyydelle maantien ajoradan tai jos ajoratoja on useampia, lähimmän ajoradan keskilinjasta. Erityisestä syystä voidaan tiesuunnitelmassa määrätyllä tiellä tai tienosalla osoittaa etäisyys 20 metriä lyhyemmäksi taikka pidentää etäisyyttä enintään 50 metriksi sekä enintään 300 metriksi tiehen kuuluvan varalaskupaikan kohdalla ja pituussuunnassa sen kummastakin päästä 750 metrin etäisyydelle ulottuvalla jatkeella.

Rakennusta ei saa pitää suoja-alueella. Tienpitoviranomaisella on liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa oikeus poistaa suoja-alueelta luonnonvaraista kasvillisuutta.

### 43 § Näkemäalue

Maantien kaarrekohtassa taikka missä tiehen liittyy toinen maantie tai yleisesti liikennöity yksityinen tie taikka maantien poikki kulkee rautatie, on rakennusten pitäminen kielletty suoja-alueen ulkopuolellakin sellaisella alueella, jolla näkemäalan vapaana pitäminen sitä rajoittavista esteistä on tarpeen liikenneturvallisuuden vuoksi (*näkemäalue*)

Tienpitoviranomaisella oikeus näkemäalueelta poistaa sellainen kasvillisuus tai sellaiset luonnonesteet, jotka tarpeellista näkemäalaa rajoittamalla tuottavat vaaraa liikenneturvallisuudelle.

#### 44 §

##### Rakennelmat ja laitteet tiealueen ulkopuolella

Tien suoja- ja näkemäalueella ei saa pitää sellaista varastoa, aita taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käytöstä aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle.

#### 45 §

##### Poikkeamisvalta

Erityisistä syistä tienpitoviranomainen voi myöntää poikkeuksen 42 – 44 §:ssä tarkoitetuista kielloista, jos se harkitsee, että liikenneturvallisuus ei vaarannu eikä tienpidolle aiheutuisi muuta kuin enintään vähäistä haittaa. Poikkeamispäätökseen voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

#### 46 §

##### Poikkeukset rajoituksista

Edellä 42 - 45 §:ssä olevia säännöksiä ei ole sovellettava, jos kasvillisuus on istutettu tai otettu erityiseen hoitoon taikka rakennus, varasto, aita tai muu rakennelma tai laite on tehty ennen kuin alueen käyttöoikeus oli joutunut sanotuissa pykälissä säädettyjen tai vastaavien aikaisemmassa laissa tarkoitettujen rajoitusten alaiseksi.

Jos 1 momentissa mainittu kasvillisuus taikka rakennus, rakennelma tai laite aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle, voi tienpitoviranomainen päätöksellään määrätä sen poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtäväksi tarvittavan muutoksen. Jollei omistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrättyssä kohtuullisessa ajassa, tienpitoviranomaisella on oikeus suorittaa se kustannuksellaan.

Mitä 42 – 46 §:ssä säädetään, ei koske rakennuksen pitämistä asemakaava-alueella eikä sellaisen kasvillisuuden poistamista, jolla on ympäristön kannalta erityinen merkitys.

#### 47 §

##### Vähäisten laitteiden ja rakenteiden sijoittaminen

Kiinteistön tai alueen omistajan ja haltijan tulee sallia kiinteistölle tai alueelle sijoitettavaksi liikennemerkkejä ja muita liikenteen ohjauslaitteita sekä vähäisiä maantierakenteen osia. Laitteiden ja rakenteiden sijoittamisessa sovelletaan, mitä maankäyttö- ja rakennuslain 163 §:ssä säädetään.

Maantietoimituksessa merkitään 1 momentin toimenpiteet kiinteistörekisteriin. Jos sijoittamisesta aiheutuvista korvauksista ei sovita, ne käsitellään ja ratkaistaan maantietoimituksessa.

#### 48 §

##### Lumiaita ja lumen poistaminen



Tienpitoviranomaisella on oikeus pystyttää tiealueen ulkopuolelle tilapäinen tai kiinteä lumiaita, milloin se lumen tielle kerääntymisen estämiseksi on tarpeen. Kiinteä lumiaita saadaan asutulla alueella kuitenkin pystyttää vain kiinteistön omistajan tai haltijan suostumuksella taikka muussa tapauksessa kunnan rakennusvalvontaviranomaisen antamalla luvalla. Lupa voidaan myöntää, jos lumiaita on tarpeen maantien pitämiseksi yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa eikä aidasta tai sen pitämisestä aiheudu kiinteistölle merkittävää haittaa.

Tienpitoviranomaisella on oikeus tien kunnossapidon yhteydessä sijoittaa lunta tiealueen ulkopuolellekin.

#### 49 §

#### Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu

Asemakaava-alueen ulkopuolella sekä asemakaava-alueella maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentin mukaisella liikennealueella on kielletty maantien käyttäjille tarkoitettujen ulkomainosten asettaminen. Tienpitoviranomainen voi myöntää poikkeuksen tästä kiellosta, jos sitä on pidettävä liikenteen opastuksen tai matkailun kannalta tai muusta sellaisesta syystä tarpeellisenä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu kiello ei koske kokous-, tiedotus-, huvi- tai muuta sellaista tilaisuutta taikka vaaleja tai kansanäänestystä koskevaa ilmoittelua. Rakennuksessa ja sen läheisyydessä saa myös ilmoitella paikalla harjoitettavasta toiminnasta ja siellä myytävistä tuotteista.

Mainos ja ilmoitus on laadittava ja sijoitettava siten, että se sopeutuu mahdollisimman hyvin ympäristöön.

### 5 LUKU

#### Alueiden hankkiminen ja korvaukset

#### 50 §

#### Maantietoimitus

Tietarkoituksiin tarvittavien alueiden ja oikeuksien lunastaminen suoritetaan maantietoimituksessa ja lunastamisessa noudatetaan, mitä kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetussa laissa (603/1977), jäljempänä lunastuslaki, säädetään, jollei tästä laista muuta johdu.

Toimitusinsinööri voi suorittaa maantietoimituksen ilman uskottuja miehiä, jos kukaan asianosaisista ei sitä vaadi eikä toimituksessa ole kysymys korvauksista.

#### 51 §

#### Maantietoimituksen vireilletulo

Tienpitoviranomaisella on oikeus edellä 26 §:n perusteella hakea maantietoimitusta, kun hyväksytty tiesuunnitelma on saanut lainvoiman tai on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta, taikka edellä 21 §:ssä tarkoitettun kirjallisen suostumuksen perusteella.

#### 52 §

#### Asianosaiset maantietoimituksessa

Maantietoimituksen asianosainen on toimituksen hakija ja muu henkilö, jonka oikeutta tai etua toimitus välittömästi koskee. Tien rakentamisesta tai sen käyttämisestä aiheutuvasta haitasta tai vahingosta voidaan vaadittaessa määrätä korvaus lunastuslain 38 §:n rajoitusten estämättä.

### 53 §

#### Haltuunotto

Tiesuunnitelmassa osoitetut tiealueet ja muut tienpitäjän käyttöön osoitetut alueet sekä perustettavat oikeudet otetaan tienpitäjän haltuun maantietoimituksessa pidettävässä haltuunottokatselmuksessa määrättyä ajankohtana. Tiesuunnitelmassa osoitettu yksityistä tietä tai liittymää varten tarvittava alue otetaan tienpitäjän haltuun siksi ajaksi kunnes tie tai liittymä on tehty. Haltuun otettaessa tienpitäjälle syntyy oikeus käyttää alueita ja oikeuksia tiesuunnitelmassa osoitettuihin tarkoituksiin kiinteistöön kohdistuvan muun oikeuden estämättä.

Jos haltuunotosta aiheutuu lunastuslain 57 §:n 2 momentissa tarkoitettu seuraus, voi lunastustoimikunta asianomaisen vaatimuksesta määrätä, että haltuunotto siltä osin saa tapahtua aikaisintaan toimikunnan määräämän enintään kolmen kuukauden pituisen ajan kuluttua siitä, kun asianomaiselle määrätty ennakkokorvaus tai 60 §:n mukainen lopullinen korvaus on maksettu.

Edellä 21 §:ssä tarkoitetuissa vaikutuksiltaan vähäisiksi arvioiduissa tien parantamisissa voi haltuunotto tapahtua sopimuksen perusteella. Haltuunoton jälkeen tulee tienpitoviranomaisen kuitenkin viipymättä hakea maantietoimitusta.

### 54 §

Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen tiealueeseen

Lunastuspäätöksessä vahvistetaan lunastuksen kohde tiesuunnitelman tai 21 §:ssä tarkoitettun kirjallisen suostumuksen perusteella, tarvittaessa tienpitoviranomaisen osoituksen mukaan. Tiesuunnitelmasta voidaan vähäisessä määrin poiketa, jos siihen on erityinen syy. Jäljempänä 73 §:n 2 momentin mukaisessa maantietoimituksessa lunastuksen kohde vahvistetaan 5 §:n 3 momentin mukaan, tarvittaessa tienpitoviranomaisen osoituksen mukaan.

Tiealueeksi vahvistettu alue siirtyy lunastuspäätöksen saatua lainvoiman tienpitäjän omistukseen, ellei se jo ennestään omista aluetta.

### 55 §

Tiealueen lunastaminen asemakaava-alueella ja tieoikeus

Jos lunastuspäätöksen antamishetkellä tiealueeksi vahvistettu alue sijaitsee asemakaava-alueella, syntyy tienpitäjälle tiealueeseen lunastuspäätöksen saatua lainvoiman käyttöoikeutena pysyvä erityinen oikeus (*tieoikeus*).

Tieoikeus on kiinteistöön kohdistuva, tie- ja liitännäisalueiden käyttämiseen nähden rajoittamaton oikeus. Tieoikeuden ulottuvuudesta tai sisällöstä voidaan tiesuunnitelmassa antaa tarkempia määryksiä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu alue muodostetaan maantietoimituksessa erilliseksi kiinteistöksi sille, joka lunastuspäätöksen antamishetkellä omistaa kysymyksessä olevan alueen.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu sellainen maantietalue, joka on maankäyttö- ja rakennuslain 93 §:n tai aikaisemman lainsäädännön nojalla siirtynyt kunnan omistukseen, merkitään ilman eri toimitusta

tai päätöstä kiinteistörekisteriin yleisenä alueena. Jos on epäselvyyttä maantiealueen ulottuvuudesta, asia ratkaistaan kiinteistönmuodostamislain mukaisessa kiinteistönmäärityksessä. Määräyksen toimituksen suorittamiseen antaa maanmittaustoimisto hakemuksetta kuultuaan sitä ennen asianomaista kuntaa. Toimituskustannukset maksaa kunta.

#### 56 §

##### Tieoikeuden perustaminen erityistapauksissa ja tieoikeus liitännäisalueisiin

Milloin maantie sijoitetaan kiinteistön alueella tunneliin, sillalle, padolle, kannelle tai kannen alle taikka milloin siihen on muuten erityistä syytä, tienpitäjälle voidaan perustaa 54 §:n 3 momentin tarkoittaman omistusoikeuden lunastamisen sijasta tiealueeseen tieoikeus siten kuin tiesuunnitelmassa määrätään. Milloin maantie sijoitetaan muulle kuin tienpitöviranomaiselle kuuluvan lunastusyksikön alueelle, perustetaan tienpitäjälle tiealueeseen tieoikeus

Lunastuspäätöksen saatua lainvoiman syntyy tienpitäjälle 6 §:n mukaiseen liitännäisalueeseen alueen käyttötarkoitusta vastaava tieoikeus.

#### 57 §

##### Oikeuksien raukeaminen

Tiealueen siirtyessä tienpitäjän omistukseen taikka tienpitäjän saatua tieoikeuden raukeavat tie- ja liitännäisalueeseen kohdistuvat kiinnitykset ja muut erityiset oikeudet.

Maantietoimituksessa voidaan kuitenkin päättää erityisen oikeuden pysyttämisestä edellyttäen, että oikeudesta ja sen käyttämisestä ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisudelle tai haittaa tienpidolle eikä oikeuden pysyttäminen vaaranna kiinteistöjärjestelmän selkeyttä.

#### 58 §

##### Laskuojat

Tiesuunnitelmassa osoitettuun laskuoja-alueeseen perustetaan tienpitäjälle erityinen oikeus. Ojituksen luvanvaraisuudesta säädetään vesilain (264/1961) 6 luvun 2 §:ssä.

Jos maantietoimituksessa ei yhteisestä ojituksesta sovita tai siihen muutoin on erityisiä syitä, voidaan ojitusta koskeva asia siirtää käsiteltäväksi vesilain tarkoittamassa ojitustoimituksessa, jossa voidaan tarvittaessa vähäisessä määrässä poiketa tiesuunnitelmassa osoitetusta laskuojan paikasta.

Jos laskuojasta aiheutuu sen tekemisen jälkeen vahinkoa tai haittaa eikä korvauksista sovita, asia käsitellään vesilain mukaan. Laskuojan kunnossapidosta on voimassa, mitä vesilaissa ojan kunnossapidosta säädetään.

#### 59 §

##### Suoja- ja näkemäalueiden merkitseminen

Milloin kiinteistöön kohdistuu 42 ja 43 §:n mukaisia tiealueen ulkopuolisia käytönrajoituksia, on ne merkittävä toimituskartalle ja tarpeen mukaan maastoon. Rajoitus on merkittävä kiinteistörekisteriin.

#### 60 §

##### Lunastuksen käsitteleminen kahtena toimituksena

Sen lisäksi mitä lunastuslain 20 §:ssä säädetään toimitusinsinööri voi tienpitoviranomaisen esityksestä jakaa toimitusmääräyksen tarkoittamaa lunastusta koskevat asiat käsiteltäväksi kahdessa eri maantietoimituksessa, jos se ratkaistavien asioiden määrän tai laadun vuoksi taikka muusta syystä on tarkoituksenmukaista.

Jos lunastus 1 momentin mukaisesti käsitellään kahdessa eri toimituksessa, toimitusinsinööriin tulee ensimmäisen toimituksen lopettamisen jälkeen ilman eri hakemusta jatkaa lunastusta uudella toimituksella sitten kun se on asioiden käsittelemiseksi tarpeen. Ratkaisemattomien lunastusasioiden lisäksi tässä toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös asiat, jotka koskevat aikaisemman toimituksen lopettamisen jälkeen lunastuksen kohteeseen tehtäviä muutoksia.

## 61 § Tilusjärjestely

Maantietoimituksessa on selvitettävä tilusjärjestelyjen suorittamisen tarpeellisuus. Tilusjärjestelyn tarpeellisuus selvitetään ja ratkaistaan kuitenkin maantietoimituksen sijasta kiinteistönmuodostamislain 68 §:n 2 momentissa tarkoitettussa uusjakotoimituksessa, jos maantietoimituksen ajankohdasta sellainen on vireillä. Tällaisessa uusjaossa sovelletaan sen lisäksi, mitä kiinteistönmuodostamislain 82 §:ssä säädetään, soveltuvin osin tämän lain 62–65 §:n säännöksiä.

Tilusjärjestelytoimenpiteenä voidaan suorittaa tilusvaihto kiinteistöjen kesken tai, milloin sitä ei voida sopivasti toimittaa, alueen siirtäminen kiinteistöstä toiseen rahana suoritettavaa täyttä korvausta vastaan. Mitä tässä säädetään kiinteistöstä, koskee myös maantienä lakkautettua tai lakkaavaa tietä tai tienosaa.

Tilusvaihdosta ja alueen siirtämisestä maantietoimituksessa on soveltuvin osin voimassa, mitä kiinteistönmuodostamislain 59, 65 ja 66 §:ssä säädetään, jollei tämän lain 62 - 64 §:stä muuta johdu.

## 62 § Tilusjärjestelyn edellytykset

Tilusjärjestely voidaan suorittaa, jos

- 1) se on tarpeen tien aiheuttaman tilusten haitallisen pirstoutumisen korjaamiseksi;
- 2) sillä voidaan poistaa tai huomattavasti vähentää niitä kustannuksia tai korvauksia, jotka muutoin aiheuttaisivat uuden kulkuyhteyden järjestämisestä maantien katkaiseman kulkuyhteyden sijaan;
- 3) tilusvaihto tai alueen siirtäminen lisäalueen antamiseksi tiehen rajoittuvalle taikka suoja- tai näkemäalueella olevalle kiinteistölle tien tekemisen tai 42 ja 43 §:n mukaisen kiellon johdosta on erityisen tärkeää kiinteistön käyttökelpoisuuden lisäämiseksi; tai
- 4) se on tarpeen sellaisen arvoltaan vähäisen, tien vuoksi erilleen jäävän alueen siirtämiseksi toiseen kiinteistöön, jota alueen omistaja ei voi käyttää tarkoituksenmukaisella tavalla hyväkseen, mutta jota voidaan käyttää toisen kiinteistön yhteydessä.

Tilusjärjestelyn suorittaminen edellyttää lisäksi, että:

- 1) edellä 1 momentin 1 kohdassa mainitussa tapauksessa sillä saadaan aikaan merkittävä parannus kiinteistöjaotukseen;

- 2) siitä ei aiheudu kenellekään merkittävää haittaa, ja
- 3) se ei vaikeuta asemakaavan toteuttamista.

Tilusjärjestelyn suorittamiseen ei vaadita kiinteistön omistajan eikä siihen kohdistuvan pantti- tai erityisen oikeuden haltijan suostumusta.

#### 63 § Tilusjärjestelysopimukset

Jos asianosaisten kiinteistöjen omistajat sopivat, voidaan maantietoimituksessa muissakin kuin 62 §:n 1 momentissa mainituissa tapauksissa tehdä tien rakentamisen johdosta muitakin tarpeellisia, kiinteistöjaotusta parantavia tilusjärjestelyjä noudattaen, mitä edellä 62 §:n 2 momentin 2 ja 3 kohdassa säädetään.

#### 64 § Tilusjärjestelyjen korvaukset

Tilusjärjestelyssä arvioidaan kiinteistöstä toiseen siirtyvä alue erikseen luovuttavan ja vastaanot-tavan kiinteistön kannalta. Jos nämä arvot eroavat toisistaan, on erotus määrättävä tienpitäjän korvattavaksi.

#### 65 § Lunastuksen laajentaminen

Jos tien aiheuttaman tilusten pirstoutumisen, tilusalan vähenemisen tai 42 ja 43 §:n mukaisen kiel-lon johdosta taikka muusta sellaisesta syystä aiheutuu huomattavaa haittaa kiinteistön tai sen osan käyttämiselle eikä haittaa voida poistaa tai olennaisesti vähentää tilusjärjestelyillä, kiinteistön omis-tajalla on oikeus vaatia, mikäli tämä ei halua saada korvausta haitastaan, että tienpitäjä lunastaa kiinteistön tai sen osan.

Tienpitäjällä on oikeus lunastaa kiinteistö tai sen osa, jos 1 momentissa tarkoitettu haitankorvaus taikka kustannukset uuden kulkuyhteyden järjestämisestä maantien katkaiseman kulkuyhteyden sijaan olisivat huomattavan suuret kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna.

Kiinteistöistä tai niiden alueista, jotka lunastetaan 1 ja 2 momentin nojalla, muodostetaan yksi tai useampi tiealueesta erillinen lunastusyksikkö noudattaen soveltuvin osin, mitä lunastuslain 49 a §:n 1 momentissa säädetään.

#### 66 § Lunastuksen laajentaminen asemakaava-alueella

Kun maantietä rakennetaan maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentin mukaisella maantien liikennealueeksi osoitetulla alueella, tienpitäjä on velvollinen kiinteistön omistajan maantietoimi-tuksessa sitä vaatiessa lunastamaan kiinteistön tai sen osan sanotun alueen rajaan saakka. Tienpitä-jällä on myös oikeus lunastaa mainitunlainen kiinteistö tai sen osa alueen rajaan saakka. Lunas-tusyksikön muodostamisesta on voimassa, mitä edellä 65 §:n 3 momentissa säädetään.

Jos asemakaavan muutos, joka voi vaikuttaa 1 momentin lunastusoikeuteen tai velvollisuuteen, on hyväksytty tai alueen lunastaminen on maankäyttö- ja rakennuslain nojalla vireillä, ei lunastamises-ta saa maantietoimituksessa päättää ennen kuin asemakaavan muutos on lainvoimaisesti ratkaistu tai

alueen lunastamista koskeva asia on lakannut olemasta maankäyttö- ja rakennuslain nojalla vireillä. Tarvittaessa voidaan asia erottaa eri toimituksessa käsiteltäväksi.

#### 67 § Yksityistiejärjestelyt

Maantietoimituksessa on tehtävä sellaiset yksityisiä teitä ja tieoikeuksia koskevat järjestelyt, jotka ovat tarpeen maantien rakentamisen taikka 24 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen määräysten ja kieltojen vuoksi. Toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös muut yksityisistä teistä annetun lain mukaisessa tietoimituksessa käsiteltäväksi säädettyt asiat.

Yksityistieyhteydet ja tieoikeudet voidaan järjestellä yksityisistä teistä annetun lain 38 c §:ssä tarkoitettussa alueellisessa tietoimituksessa, joka voidaan suorittaa tienpito- viranomaisen pyynnöstä ilman erillistä hakemusta. Tällöin 70 §:ssä tarkoitettua korvausta koskeva kysymys ratkaistaan tässä toimituksessa, johon lisäksi sovelletaan, mitä lunastuslain 82 §:ssä säädetään.

#### 68 § Korvaussopimukset

Jos asianosaiset ovat sopineet korvauksista, ei sopimusta alisteta lunastustoimikunnan vahvistettavaksi lunastuslain 40 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Mitä korvauksista on sovittu, on voimassa myös sitä vastaan, jolle asianosaisen oikeus kiinteistöön on siirtynyt.

Tiealueesta, joka on luovutuksella tullut tienpitäjän omistukseen, muodostetaan lunastusyksikkö tai se voidaan liittää tienpitäjällä olevaan tai tienpitäjälle muodostettavaan lunastusyksikköön. Alueeseen kohdistuvien kiinnitysten ja muiden erityisten oikeuksien raukeamisesta on voimassa, mitä edellä 57 §:ssä säädetään.

Jos edellä tarkoitettujen oikeuksien raukeamisesta aiheutuu vahinkoa oikeuden haltijalle, on se tienpitäjän korvattava. Jollei korvauksesta sovita, siitä määrätään maantietoimituksessa.

#### 69 § Korvaus suoja- ja näkemäalueista

Jos kiinteistön käyttämiselle aiheutuu vahinkoa tai merkittävää haittaa siitä, että omistajan oikeutta rajoitetaan 42 – 44 §:ssä tarkoitettulla tavalla alueella, jonka käyttöä ei aikaisemmin ole vastavasti rajoitettu, on tienpitäjä velvollinen korvaamaan vahingon tai haitan.

Jos kiinteistön omistajalle aiheutuu vahinkoa siitä, että omaisuutta poistetaan suoja- ja näkemäalueelta 42 ja 43 §:n perusteella, on kiinteistön omistajalla oikeus saada tienpitäjältä korvaus vahingostaan. Edellä 46 §:n 2 momentin mukaisesta omaisuuden poistamisesta, siirtämisestä tai muutostyöstä aiheutuvasta kustannuksesta on omistajalla oikeus saada tienpitäjältä korvaus.

#### 70 § Korvaus liittymäkiellosta

Jos 24 §:n 1 momentissa mainitun kiellon johdosta aiheutuu merkittävää haittaa sellaisen kiinteistön käyttämiselle, jolla aikaisemmin on ollut liittymä maantielle, on kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä.

#### 71 § Korvaus tutkimustyöstä ja eräistä muista toimenpiteistä

Jos 15 §:n nojalla suoritetusta toimenpiteestä, 35 §:n mukaisen tilapäisen kulkutien järjestämisestä tai sellaisen käyttämisestä, 47 §:n mukaisesta vähäisten laitteiden ja rakenteiden sijoittamisesta taikka 48 §:ssä tarkoitetun lumiaidan pitämisestä tai lumen sijoittamisesta aiheutuu kiinteistölle vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus saada niistä korvaus tienpitäjältä.

#### 72 §

##### Muut korvaukset ja korvauksia koskeva maantietoimitus

Jos tien rakentamisesta tai tien käyttämisestä aiheutuu kiinteistölle muuta kuin tässä luvussa tarkoitettua vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä. Ellei korvauksesta sovita, on korvausasia ratkaistava maantietoimituksessa.

Jos tästä laista johtuva korvaus- tai lunastuskysymys tulee esille muutoin kuin 50 §:ssä mainitun toimituksen yhteydessä tai jos korvaus voidaan määrätä vasta maantietoimituksen päätyttyä eikä korvauksista sovita, on korvausasia ratkaistava tienpitoviranomaisen tai korvausta vaativan hakemuksesta pidettävässä maantietoimituksessa.

#### 73 §

##### Maantietoimitus erityisissä tapauksissa

Tienpitoviranomaisen on haettava viipymättä maantietoimituksen pitämistä, kun yksityinen tie tai katu on muutettu maantiekse taikka kun maantie tai liitännäisalue on lakkautettu.

Ennestään olevan maantien tiealueen tai liitännäisalueen taikka suoja- tai näkemäalueen rajan määrittämiseksi voidaan tienpitoviranomaisen tai kiinteistön omistajan hakemuksesta pitää maantietoimitus. Tällaisessa toimituksessa voidaan määrätä korvaus tien tai liitännäisalueen leventymisen aiheuttamista menetyksistä.

Jos ennestään oleva tie käsittää tienpitäjän omistuksessa olevan kiinteistön tai sen osan, tällainen alue voidaan siirtää maantietoimituksessa lunastusyksikkönä olevaan maantiehen. Siirtämisestä on soveltuvin osin voimassa, mitä kiinteistönmuodostamislaisissa lohkomisesta säädetään.

#### 74 §

##### Arvohetki ja yleisen hintatason muutoksen huomioonottaminen

Korvaus lunastettavasta omaisuudesta on määrättävä haltuunoton ajankohdan (*arvohetki*) arvon perusteella.

Jos yleinen hintataso on arvohetken jälkeen kohonnut, on lopullinen korvaus tai mikäli ennakko-korvausta on määrätty, lopullisen lunastuskorvauksen ja toimituksessa määrätyn ennakkokorvauksen välinen erotus on sovittava kohonnutta hintatasoa vastaavaksi.

#### 75 §

##### Arvohetki erityisissä tapauksissa

Edellä 72 ja 73 §:n mukaisissa maantietoimituksissa korvattava omaisuus, haitta tai vahinko arvioidaan ja korvaus määrätään toimituksen päättymisajankohdan mukaisena.

#### 76 §

##### Korvauksensaajan määrittäminen

Lunastuskorvaus on maantietoimituksessa määrättävä suoritettavaksi sille, jolle lunastettava omaisuus tai korvauksen kohde kuuluu korvauksen määräämisen ajankohtana, ellei toimituksessa esitetystä selvityksestä muuta johdu.

#### 77 §

##### Korvausten maksaminen ja korko

Maantietoimituksessa määrättävät ennako- ja lopulliset korvaukset niille maksettavine kuuden prosentin vuotuisine korkoineen tulee suorittaa kolmen kuukauden kuluessa niiden määräämisestä. Korvauksen maksamisen viivästyessä sille maksetaan vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan

Edellä 1 momentin mukainen kuuden prosentin vuotuinen korko lasketaan alkavaksi 53 §:ssä tarkoitettusta haltuunotosta lukien ellei 53 §:n 3 momentin mukaisen haltuunoton osalta ole toisin sovittu sekä 72 ja 73 §:ssä mainituissa tapauksissa kyseisen maantietoimituksen loppukokouksen ajankohdasta lukien.

#### 78 §

##### Riidanalaisen korvauksen maksaminen

Tienpitoviranomaisen valittaessa maantietoimituksessa määrättyistä korvauksista ei riidanalaisista osaa korvauksista tarvitse tallettaa. Korvauksensaajalla on oikeus kuitenkin saada riidanalainen osa korvauksesta lainvoimaisen korvauksen yli menevän määrän ja sille varojen nostopäivästä laskettavan kuuden prosentin koron takaisin maksamisesta asetettavaa tienpitoviranomaisen hyväksymää vakuutta vastaan.

#### 79 §

##### Asianosaisten väliset korvaukset

Maantietoimituksessa asianosaisten toisilleen maksettavaksi määrättyjen korvausten ja niitä koskevien korkojen maksamiseen ja perimiseen sekä muihin suorituksiin sovelletaan mitä kiinteistönmuodostamislain 203 ja 288 §:ssä säädetään.

#### 80 §

##### Panttioikeuden haltijan oikeus korvaukseen

Jos panttioikeuden haltija on kokonaan tai osaksi menettänyt saamisensa sen vuoksi, että korvausta ei ole talletettu tai korvaukseen oikeutettu on luopunut korvauksesta tai korvaus on sovittu ilmeisesti liian pieneksi, on hänellä oikeus saada tienpitäjältä korvaus vahingostaan.

Kun lunastus kohdistuu kokonaiseen kiinteistöön, johon on perustettu panttioikeus, on siitä suoritettava kohteenkorvaus määrättävä talletettavaksi.

#### 81 §

##### Vähäiset korvaukset

Jos lunastustoimikunnan tienpitoviranomaisen samalle asianosaiselle maksettavaksi määräämä kokonaissumma ei ylitä 10 euroa, sitä ei tarvitse maksaa tai tallettaa.



## 82 §

## Korvauksettomat luovutukset

Valtiolla, valtion liikelaitoksista annetun lain (1185/2002) mukaisia liikelaitoksia lukuun ottamatta, ei ole oikeutta tässä laissa tarkoitettuun korvaukseen, ellei valtioneuvosto erityisestä syystä toisin määrää.

Yksityisen tien tai kadun muuttuessa maantiekseksi siirtyy yksityisen tien alue ja katualue korvauksetta tienpitäjälle.

## 83 §

## Maantietoimituksen kustannukset

Tienpitoviranomainen vastaa maantietoimituksen toimituskustannuksista. Edellä 72 §:n mukaisessa maantietoimituksessa toimituskustannukset on määrättävä vaatimuksen esittäjän maksettavaksi, jos vaatimus on tehty ilmeisen aiheettomasti.

## 84 §

## Maantietoimituksen rekisteröinti

Maantietoimitus voidaan rekisteröidä korvausten suorittamisesta riippumatta, kun se on saanut lainvoiman eikä korvausten suorittamisesta tarvitse ilmoittaa maanmittaustoimistolle.

## 85 §

## Muutoksenhaku maantietoimituksessa tehtyihin päätöksiin

Toimitusinsinöörin 60 §:n 1 momentin mukaan tekemään päätökseen ei saa hakea muutosta. Muutoksenhausta on muutoin voimassa, mitä lunastuslain 89 – 93 §:ssä säädetään

**6 LUKU****Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen sekä liitännäisalueen lakkauttaminen**

## 86 §

## Maantien lakkaaminen

Jos maantietä parannettaessa tie on siirretty uuteen paikkaan eikä tiesuunnitelmassa ole määrätty, että tie entisellä paikallaan edelleen jää maantiekseksi, se tältä osin lakkaa olemasta maantie. Tämän estämättä tienpitoviranomainen saa käyttää tiealuetta tienpitotarkoituksiin sen mukaan kuin siitä tiesuunnitelmassa määrätään. Tällöin maantietoimituksessa tulee määrätä, että tiealue jää tienpitäjän omistukseen tai tieoikeus siihen pysytetään. Jollei tällaista määräystä tiesuunnitelmassa ole annettu, alueen käyttö tietarkoituksiin ja siihen kohdistuva oikeus lakkaa parannetun maantien tultua luovutetuksi yleiseen liikenteeseen.

Liikenteeseen luovuttamisesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksessa.

## 87 §

## Maantien lakkauttaminen

Jos maantie ei enää täytä edellä 12 §:n 1 momentin mukaisia uuden maantien tekemisen edellytyksiä, se voidaan lakkauttaa. Lakkauttamista koskevassa tiesuunnitelmassa on määrättävä, mistä lukien lakkautettava tie lakkaa olemasta maantie. Kun tie lakkaa maantienä, lakkaa siihen kohdistunut tienpitäjän oikeus.

#### 88 §

##### Entisen tiealueen rakenteet ja laitteet

Mitä entiselle tiealueelle on tienpitoa varten rakennettu tai sijoitettu, siirtyy alueen omistajalle, ellei tienpitoviranomainen vie sitä pois vuoden kuluessa tien lakkaamisesta lukien. Tiesuunnitelmassa on osoitettava, tarvitaanko aluetta yksityiseksi tieksi tai kaduksi ja kuuluuko alueeseen erityistä hoitoa vaativia rakenteita tai laitteita. Alue on jätettävä sellaiseksi, ettei sen käyttö sanottuun tarkoitukseen vaikeudu. Vastuu mainituista rakenteista ja laitteista siirtyy yksityisen tien tai kadun pitäjälle maantien lakatessa.

Jos lakkaavaa tai lakkautettavaa maantietä ei tarvita 1 momentissa mainittuun tarkoitukseen, on tiesuunnitelmassa osoitettava ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen entisen tiealueen palauttamiseksi ennalleen. Tienpitoviranomaisen tulee huolehtia näistä toimenpiteistä kustannuksellaan vuoden kuluessa tien lakkaamisesta tai lakkauttamisesta lukien.

#### 89 §

##### Entisen tiealueen siirtyminen

Ellei 86 §:n 1 momentista muuta johdu siirtyy lakanneen maantien tiealue tien lakatessa tienpitäjältä korvauksetta viereiseen kiinteistöön sekä asemakaava-alueella ja alueella, jolle kunta on päättänyt laadittavaksi asemakaavan, kunnan omistukseen.

Tiealue siirtyy siihen rajoittuviin kiinteistöihin tien ajoradan tai ajoratojen muodostaman alueen keskilinjaa myöten. Toisiinsa rajoittuvien kiinteistöjen välinen raja jatkuu tiealueella sen rajasta kohtisuoraan sanottua keskilinjaa vastaan. Edellä sanotun estämättä saadaan rajaa entisellä tiealueella käytäessä oikoa rajaa ja suorittaa muita kiinteistöjaotuksen kannalta tarkoituksenmukaisia rajansovituksia siten, että pinta-alaltaan ja arvoltaan vähäisiä alueita vaihtuu kiinteistöjen kesken tai, jollei sopivaa vastikemaata ole, siirtyy kiinteistöstä toiseen.

#### 90 §

##### Entistä tiealuetta koskevat menettelyt

Maantietoimituksessa todetaan viereiseen kiinteistöön tai kunnan omistukseen siirtynyt tiealue ja sen pinta-ala sekä merkitään alue karttaan ja tarvittaessa maastoon. Kunnan omistukseen siirtyneet alueet muodostetaan, sen mukaan kuin on tarkoituksenmukaista, yhdeksi tai useammaksi kiinteistöksi tai liitetään kunnan ennestään omistamaan kiinteistöön noudattaen soveltuvin osin, mitä kiinteistönmuodostamislain 41 §:ssä säädetään.

Kunnan omistukseen asemakaava-alueen ulkopuolella ennen 1 päivää heinäkuuta 1991 siirtynyt entisen yleisen tien alue, joka ei kuulu ennestään kiinteistöön, muodostetaan tilaksi tai liitetään kiinteistöön kiinteistönmuodostamislain 41 §:ssä tarkoitettussa toimituksessa. Määräyksen toimituksen suorittamiseen antaa maanmittaustoimisto hakemuksetta kuultuaan sitä ennen kuntaa. Toimituskustannukset maksaa kunta.

Viereisen kiinteistön omistajalle ennen 1 päivää heinäkuuta 1991 siirtynyt entisen yleisen tien alue, joka ei kuulu ennestään kiinteistöön, todetaan yksityisistä teistä annetun lain mukaisessa tie-

toimituksessa, jossa käsitellään siinä toimituksessa käsiteltäväksi ja ratkaistavaksi säädetty asiat. Toimituskustannuksista on voimassa, mitä yksityisistä teistä annetun lain 47 §:ssä säädetään.

#### 91 §

##### Entinen tiealue yksityisenä tienä

Vaikka entisen maantien alue on siirtynyt viereisen kiinteistön omistajan tai kunnan omistukseen, saa muukin, joka tarvitsee aluetta yksityiseksi tieksi, toistaiseksi käyttää sitä korvauksetta tienään kunnes tieoikeutta koskevat kysymykset on käsitelty 67 §:ssä säädetyllä tavalla maantietoimituksessa tai 90 §:n 3 momentin mukaisessa tietoimituksessa.

Tienpitoviranomainen vastaa 1 momentissa tarkoitetun entisen maantien kunnossapidosta sen mukaan kuin valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädetään.

Ennen tienpitoviranomaisen kunnossapitovelvollisuuden päättymistä on maantietoimituksessa päätettävä entisen maantien kunnossapidosta. Tarvittaessa siitä voidaan määrätä väliaikaisesti. Tällainen määräys lakkaa olemasta voimassa, kun maantietoimitus on saanut lainvoiman, jollei kunnossapidosta päätettäessä ole sen voimassaolosta toisin määrätty.

#### 92 §

##### Aikaisempien säännösten mukaiset entiset tiealueet

Jos ennen 1 päivää tammikuuta 1958 yleinen tie on lakkautettu tai maan käyttö tiealueeksi muusta syystä lakannut eikä tiealuetta ole määrätty muihin tietarkoituksiin, on tiealueeseen sovellettava tämän lain säännöksiä.

Jos viereisen alueen omistajan yksinomaisessa hallinnassa pysyvästi on ollut ja edelleen on tiealuetta enemmän kuin mitä edellä 89 §:n 2 momentin mukaan voi tulla kuulumaan sanottuun alueeseen, voidaan myös hänen näin hallitsemansa maa liittää tähän alueeseen, jos hän sitä vaatii maantietoimituksessa tai 90 §:n 3 momentin mukaisessa tietoimituksessa.

#### 93 §

##### Liitännäisalueen lakkauttaminen

Tienpitoviranomainen lakkauttaa liitännäisalueen, kun sitä ei enää tarvita tienpitoon. Liitännäisalueen lakkauttamista koskevasta menettelystä on soveltuvin osin voimassa, mitä tiesuunnitelmasta säädetään. Kun liitännäisalue lakkautetaan, lakkaa samalla siihen kohdistunut tieoikeus ja alue siirtyy sen kiinteistön omistajalle, johon liitännäisalue määrätään kuuluvaksi.

Lakkautettu liitännäisalue on maantietoimituksessa määrättävä kuulumaan siihen kiinteistöön, josta se on otettu tietarkoituksiin tai jollei sitä kiinteistöä enää ole, siihen tai niihin kiinteistöihin, joihin se alueellisesti parhaiten soveltuu.

Jos liitännäisalueen lakkauttamisesta aiheutuu jollekin hyötyä, jota ei ole pidettävä vähäisenä, on hyödynsaaja velvollinen korvaamaan saamansa hyödyn. Jollei korvauksesta sovita, on asia käsiteltävä ja ratkaistava maantietoimituksessa.

#### 94 §

##### Panttioikeuden ja erityisen oikeuden raukeaminen

Jos kiinteistöön, johon kuulunut alue on tämän luvun nojalla siirtynyt toiseen kiinteistöön ja johon kohdistuu pantti- tai erityinen oikeus, raukeaa sanottu oikeus siirtyneen alueen osalta. Jos oi-

keuden raukeamisesta aiheutuu sen haltijalle vahinkoa, on tällä oikeus saada tienpitäjältä siitä korvaus. Tällöin on soveltuvin kohdin noudatettava, mitä tämän lain 5 luvussa säädetään.

#### 95 §

#### Tiealueen ulkopuoliset alueet

Tämän luvun säännökset eivät koske tienpitäjälle tienpitotarkoituksiin lunastettua tai luovutuksella tullutta muuta kuin tiealuetta.

### 7 LUKU

#### Erinäisiä säännöksiä

#### 96 §

#### Päätöksenteko

Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy tiesuunnitelmat, jotka koskevat yksityisen tien tai kadun muuttamista maantiekse taikka maantien lakkauttamista. Muut tiesuunnitelmat sekä yleissuunnitelmat hyväksyy Tiehallinto. Jos kunta, maakunnan liitto tai alueellinen ympäristökeskus on suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä Tiehallinnon kanssa, on asia siirrettävä liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. Tiehallinto voi erityisistä syistä muutoinkin siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.

#### 97 §

#### Rangaistukset

Jos joku

1) rikkoo 24 §:n 1 momentin nojalla annetun kiellon liittymän tekemisestä tai käyttämisestä tai 34 §:ssä, 36 §:ssä tai 41 §:ssä olevan tai niiden nojalla annetun kiellon tai määräyksen taikka toimii niiden nojalla annetun luvan ja siinä olevien ehtojen vastaisesti; taikka

2) tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta menettelee 16 §:ssä, 26 §:n 2 momentissa tai 42 §-45 §:ssä olevan tai niiden nojalla annetun kiellon vastaisesti,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa ole säädetty ankarampaa rangaistusta, *maantielain säännösten rikkomisesta* sakkoon.

#### 98 §

#### Pakkotoimet

Lääninhallitus voi kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia, sen nojalla annettua säännöstä tai määräystä, jatkamasta tai toistamasta säännöksen tai määräyksen vastaista menettelyä. Lääninhallitus voi myös määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettua säännöstä tai määräystä, täyttämään muulla tavoin velvollisuutensa. Lääninhallitus voi tehostaa antamaansa kieltoa tai määräystä uhkasakolla tai uhalla, että tekemättä jätetty toimenpide tehdään laiminlyöjän kustannuksella tai toiminta keskeytetään. Uhkasakkoa, teettämisuhkaa ja keskeyttämisuhkaa koskevaan asiaan sovelletaan muutoin, mitä uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

Jos liikennettä välittömästi uhkaavan vaaran poistamiseksi on kiireellinen toimenpide tarpeen taikka jos on kysymys tiealueeseen kohdistuvan luvattoman toimenpiteen oikaisemisesta, tienpitoviranomaisella on oikeus luvattoman toimenpiteen oikaisemiseen siihen velvollisen kustannuksella.

Poliisin antamasta virka-avusta säädetään poliisilain (493/1995) 40 §:ssä.

#### 99 §

##### Kustannusten periminen

Jos tienpitoviranomaisella on oikeus tässä laissa tarkoitetun toimenpiteen suorittamiseen toisen kustannuksella, kustannukset voidaan periä siten kuin verojen ja maksujen perimisestä ulosottotoimin annetussa laissa (367/1961) säädetään.

#### 100 §

##### Päätösten tiedoksiantaminen ja tiedoksisaanti

Yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymistä sekä tiesuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös on annettava yleisesti tiedoksi. Päätöksen tiedoksiantamiseksi on tienpitoviranomaisen toimitettava päätös ja sen perusteena olevat asiakirjat asianomaiseen kuntaan, jonka on ilmoitettava niiden nähtäväksi asettamisesta siten kuin kuntalain (365/1995) 64 §:ssä säädetään. Päätös ja asiakirjat on pidettävä kunnassa nähtävinä niitä koskevan kuulutuksen julkipanoajan. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen silloin, kun päätös on asetettu yleisesti nähtäville.

Tiesuunnitelman hyväksymispäätös, joka on merkitykseltään vähäinen, voidaan antaa tiedoksi todisteellisesti siten kuin hallintolaissa ( ) säädetään. Päätösten sähköisestä tiedoksiantamisesta säädetään sähköisestä asioinnista hallinnossa annetussa laissa (13/2003).

Tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä, joka koskee yksityisen tien muuttamista maantiekseksi, on tienpitoviranomaisen annettava tieto kunnalle ja 2 momentin mukaista menettelyä noudattaen aloitteen tekijälle tai, jos aloitteen allekirjoittajia on kaksi tai useampia, yhteisessä asiakirjassa ilmoitettulle yhdyshenkilölle, jonka on ilmoitettava tiedoksisaannista muille allekirjoittajille.

#### 101 §

##### Päätösten tiedottaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille

Tienpitoviranomaisen tulee antaa yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä tieto niille suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa, samanaikaisesti, kun päätös edellä 100 §:n mukaisesti annetaan yleisesti tiedoksi.

Tienpitoviranomaisen tulee antaa yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä tieto kunnalle, alueelliselle ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle. Tiedonantoon tulee tarvittaessa liittää jäljennös suunnitelmasta.

#### 102 §

##### Muutoksenhaku

Tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen haetaan muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäytölaissa (586/1996) säädetään, ellei 85 §:stä muuta johdu. Tienpitoviranomaisen päätöksestä 36, 37, 39 §:n 2 momentissa, 45, 46 ja 49 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksen tarkoittama liittymä, kiinteistö taikka mainos tai ilmoitus sijaitsee.

Kunnalla, alueellisella ympäristökeskuksella ja maakunnan liitolla on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaisesta yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan alueelle tai viranomaisen toimialueelle.

Rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä, on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaisesta yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä, jonka vaikutukset ulottuvat yhteisön tai säätiön toiminta-alueelle.

### 103 §

#### Muutoksenhaun rajoitukset

Yleissuunnitelman hyväksymispäätökseen ei saa hakea valittamalla muutosta siltä osin kuin tien sijainti ja tekniset ratkaisut on jo hyväksytty lainvoimaisesti asemakaavassa tai oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa taikka maakuntakaavassa.

Mitä 1 momentissa säädetään, koskee myös tiesuunnitelman hyväksymispäätöstä. Siihen ei saa hakea muutosta myöskään siltä osin kuin tien sijainti ja tekniset ratkaisut on jo hyväksytty lainvoimaisessa yleissuunnitelmassa.

### 104 §

#### Päätösten välitön täytäntöönpano

Yleis- tai tiesuunnitelman hyväksymistä koskeva päätös voidaan panna täytäntöön valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakutuomioistuimien toisin määrää.

Päätöksessä, jonka tienpitoviranomainen antaa 46 §:n 2 momentin nojalla, voidaan määrätä, että päätös on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta.

### 105 §

#### Alemmanasteinen norminanto

Tarkemmat säännökset maanteiden luokittelusta sekä tiensuunniteluun ja liikenneväylien hallinnollisiin muutoksiin liittyvistä menettelytavoista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Liikenne- ja viestintäministeriö antaa ohjeet maanteiden näkemäalueista sekä maanteillä olevien lauttojen varusteista ja niiden liikenteen valvomisesta.

Tiehallinto antaa maanteiden pitoa koskevat tekniset ohjeet. Maanmittauslaitoksen keskushallinto antaa maantietoimituksen suorittamisen ohjaamiseksi tarpeelliset asiakirjojen kaavat, määräykset rajamerkeistä ja muista maastomerkeistä sekä maantietoimituksessa suoritettavien mittausten tarkkuudesta.

## 8 LUKU

### Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

#### 106 §

##### Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 200 . Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

107 §  
Kumottavat lait

Tällä lailla kumotaan seuraavat lait niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen:

- 1) yleisistä teistä 21 päivänä toukokuuta 1954 annettu laki (243/1954);
- 2) yleisistä teistä annetun lain voimaantulon jälkeen 21 päivänä toukokuuta 1954 annettu laki (244/1954) ja
- 3) oikeudesta entiseen tiealueeseen 21 päivänä toukokuuta 1954 annettu laki (245/1954);

Muussa laissa tai asetuksessa oleva viittaus säännökseen, joka kumotaan tällä lailla, tarkoittaa tämän lain voimaantulon jälkeen viittausta tähän lakiin. Muussa laissa tai asetuksessa oleva viittaus yleiseen tiehen tarkoittaa tämän lain voimaantulon jälkeen viittausta maantiehen.

108 §

Oikeuksien syntymistä ja kiinteistörekisterimerkintöjä koskevat siirtymäsäännökset

Olemassaolevan maantien tiealue, johon tienpitäjällä on tieoikeus, siirtyy tämän lain tullessa voimaan tienpitäjän omistukseen. Milloin tie sijaitsee muun kuin tienpitoviranomaiselle kuuluvan lunastusyksikön alueella, on tienpitäjällä tällaiseen alueeseen tietä varten tieoikeus.

Mitä 1 momentissa säädetään tiealueesta, koskee myös tiealueeseen välittömästi rajoittuvaa ja tietä varten edelleen tarpeellista liitännäisaluetta.

Kiinteistörekisterin pitäjä muuttaa kiinteistörekisterissä olevat yleisen tien ja 2 momentin liitännäisalueiden rekisteriyksiköt lunastusyksiköiksi. Toimenpide tehdään ilman eri toimitusta tai päätöstä.

Jos maantie tämän lain tullessa voimaan sijaitsee tunnelissa, sillalla, padolla, kannella tai kannen alla taikka jos siihen on muuten erityistä syytä, kiinteistörekisterin pitäjä merkitsee kiinteistörekisteriin tienpitoviranomaisen esityksestä tiehen tienpitäjälle omistusoikeuden sijaan tieoikeuden. Merkintä tehdään ilman erityistä toimitusta tai päätöstä.

Jos kiinteistörekisterin pitäjä katsoo, että 1 tai 4 momentin mukainen tieoikeutta koskeva asia on epäselvä, on sen ennen kiinteistörekisteriin merkitsemistä kuultava asianomaisen kiinteistön omistaja tai haltijaa.

Jos kiinteistön omistaja tai haltija tekee 5 momentin mukaisen kuulemisen yhteydessä muistutuksen taikka jos rekisteriyksikön tai tieoikeuden ulottuvuus on epäselvä 1, 3 tai 4 momentin mukaisissa tapauksissa taikka jos siihen on muita erityisiä syitä, asia käsitellään kiinteistörekisterin pitäjän vireille panemassa maantietoimituksessa.

109 §

Asemakaava-alueiden maantiet

Tienpitäjällä on tieoikeus tämän lain voimaantullessa asemakaava-alueella sijaitsevan maantien tiealueeseen.

110 §

Maantietoimituksia koskevat siirtymäsäännökset

Tätä lakia sovelletaan myös niihin ennen tämän lain voimaantuloa aloitetuissa maantietoimituksissa ratkaistaviin kysymyksiin, jotka otetaan tämän lain voimaantulon jälkeen käsiteltäviksi.

Jos ennen tämän lain voimaantuloa aloitetussa maantietoimituksessa tie sijaitsee tunnelissa, sillalla, padolla, kannella tai kannen alla tai jos siihen on muutoin erityisiä syitä, on toimituksessa ratkaistava tieoikeuden perustaminen.

### 111 §

#### Muut siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa alueellisissa ympäristökeskuksissa vireillä olevat poikkeuslupa-asiat, jotka koskevat tienvarsien ulkomainontaa sekä rakennusten pitämistä tien vieri-, suoja- ja näkemäalueella sekä asiat, jotka koskevat yleisistä teistä annetun asetuksen 63 §:n mukaista yleisen tien päätekohtan vahvistamista, käsitellään ja ratkaistaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan.

Tämän lain voimaan tullessa yleisen tien vierialueelle sijoitetut liikennemerkkit ja muut liikenteen ohjauslaitteet saavat jäädä paikoilleen.

## 2.

### **LAKI MAANKÄYTTÖ- JA RAKENNUSLAIN MUUTTAMISESTA**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti:

muutetaan 5 päivänä helmikuuta 1999 annetun maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999)

93 § ja 179 § sekä

*lisätään* uusi 86 a § seuraavasti:

#### 86 a §

##### Maantien muuttaminen kaduksi

Maantie, joka asemakaavassa on osoitettu kaduksi, muuttuu kunnan tekemällä kadunpitopäätöksellä kaduksi. Kadunpitopäätökset tulee tehdä tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina ottaen huomioon kunnossapidon vaatimukset ja maankäytön sekä tie- ja katuverkon toteutuminen.

Maantie lakkaa 1 momentissa tarkoitettuna kadunpitopäätöksen tultua voimaan ja maantien tiealue siirtyy samalla kunnan omistukseen..

#### 93 §

##### Maantien tiealueen siirtyminen kunnalle



Asemakaava-alueeseen sisältyvä maantien tiealue siirtyy korvauksetta kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan ja tiealueeseen syntyy samalla tienpitäjälle maantielain 55 §:n tarkoittama tieoikeus.

#### Määräys kadunpitovelvollisuuden toteuttamiseksi

Jollei katua tai sen osaa rakenneta lainvoimaisen asemakaavan mukaisen maankäytön edellyttämään kuntoon kohtuullisessa ajassa kadunpitovelvollisuuden alkamisen jälkeen ja siitä voi aiheutua haittaa terveellisyydelle tai turvallisuudelle taikka erityistä muuta haittaa maankäytön tai liikenteen järjestämiselle taikka jollei kunta kohtuullisessa ajassa täytä 86 a §:n velvollisuuttaan, voi alueellinen ympäristökeskus velvoittaa uhkasakolla kunnan toteuttamaan velvollisuutensa.

## 2.

## LAKI MAANKÄYTTÖ- JA RAKENNUSLAIN MUUTTAMISESTA

Eduskunnan päätöksen mukaisesti:

muutetaan 5 päivänä helmikuuta 1999 annetun maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 93 § ja 179 § sekä lisätään uusi 86 a § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

86 a §

Maantien muuttaminen kaduksi

Maantie, joka asemakaavassa on osoitettu kaduksi, muuttuu kunnan tekemällä kadunpitopäätöksellä kaduksi. Kadunpitopäätökset tulee tehdä tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina ottaen huomioon kunnossapidon vaatimukset ja maankäytön sekä tie- ja katuverkon toteutuminen.

Maantie lakkaa 1 momentissa tarkoitetun kadunpitopäätöksen tultua voimaan ja maantien tiealue siirtyy samalla kunnan omistukseen..

93 §

Yleisen tien tiealueen siirtyminen kunnalle

Asemakaava-alueeseen sisältyvä yleisen tien tiealue siirtyy korvauksetta kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan.

93 §

Maantien tiealueen siirtyminen kunnalle

Asemakaava-alueeseen sisältyvä maantien tiealue siirtyy korvauksetta kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan ja tiealueeseen syntyy samalla tienpitäjälle maantielain 55 §:n tarkoittama tieoikeus.

179 §

Määräys kadunpitovelvollisuuden toteuttamiseksi

Jollei katua tai sen osaa rakenneta lainvoimaisen asemakaavan mukaisen maankäytön edellyttämään kuntoon kohtuullisessa ajassa kadunpitovelvollisuuden alkamisen jälkeen ja siitä voi aiheutua haittaa terveellisyydelle tai turvallisuudelle taikka erityistä muuta haittaa maankäytön tai liikenteen järjestämiselle, voi alueellinen ympäristökeskus velvoittaa uhkasakolla kunnan toteuttamaan velvollisuutensa.

179 §

Määräys kadunpitovelvollisuuden toteuttamiseksi

Jollei katua tai sen osaa rakenneta lainvoimaisen asemakaavan mukaisen maankäytön edellyttämään kuntoon kohtuullisessa ajassa kadunpitovelvollisuuden alkamisen jälkeen ja siitä voi aiheutua haittaa terveellisyydelle tai turvallisuudelle taikka erityistä muuta haittaa maankäytön tai liikenteen järjestämiselle taikka jollei kunta kohtuullisessa ajassa täytä 86 a §:n velvollisuuttaan, voi alueellinen ympäristökeskus velvoittaa uhkasakolla kunnan toteuttamaan velvollisuutensa.

