



Yksityistiet yleisten teiden kevyen liikenteen yhteyksinä

Opas





Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Sakari Somerpalo, Annu Korhonen Linea Konsultit Oy		Julkaisun laji Raportti	
		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö *	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi Yksityistiet yleisten teiden kevyen liikenteen yhteyksinä. Opas kuntien ja Tiehallinnon käyttöön			
Tiivistelmä Työssä selvitettiin yksityisteiden käyttöä yleisten teiden suuntaista kevyttä liikennettä palvelevina väylinä tai väylien osina. Tavoitteena oli löytää toimintamalleja Tiehallinnon, kunnan ja yksityisen osapuolen yhteistyöhön. Raportti sisältää ohjeet menettelytavoista sekä teknisistä, taloudellisista ja hallinnollisista asioista, jotka tulee ottaa huomioon, kun suunnitellaan yksityisten teiden käyttöä yleisten teiden kevyen liikenteen väylästä osana. Selvitys on osa kevyen liikenteen edistämisen Jaloin-hanketta. Kevyen liikenteen väylätarpeita on enemmän kuin mihin Tiehallinnon tai kuntien rahoituskehykset riittävät. Eräs keino toteuttaa kevyen liikenteen reitti uuden väylän rakentamista edullisemmin on ohjata jalankulku ja pyöräily käyttämään rinnakkaista yksityistietä. Yksitystien käytölle voi olla myös muita perusteita: se saattaa tarjota suuremman tai viihtyisemmän reitin tai sitä käyttämällä saatetaan välttää väylän rakentaminen tien vieressä oleville tonteille. Samalla voidaan välttää päällekkäisen infrastruktuurin rakentaminen. Myös yksitystien oman kevyen ja autoliikenteen olosuhteet voivat parantua tien mahdollisen kunnostamisen ja hoitotason noston myötä. Selvitys perustuu voimassa olevan asiaa koskevan lainsäädännön tarkasteluun sekä Turun tiepiirin alueella toteutettuihin tai toteutumassa oleviin kohteisiin. Ohjeistoa on testattu Salon seudulta valittuihin pilottikohteisiin. Tämän julkaisun lisäksi on laadittu erillinen toimenpideselvitys kevyen liikenteen järjestelyistä Halikossa Märyn ja Vaskion välille sekä kehittämissuunnitelma Perniön ja Salon kuntien alueelle sijoittuvan Teijon matkailualueen pyöräilyreitistöä. Työtä ohjannut työryhmä ehdottaa, että valtion talousarvion perusteluja tulisi tarkentaa siten, että perustienpidon määrärahan käyttö yksitystien kuntoonpanoon ja kunnossapitoon on mahdollista silloin, kun yksityistielle ohjataan yleisen tien kevyttä liikennettä. Suomen Kuntaliiton ja Tiehallinnon tulisi yhdessä tarkentaa eri osapuolten osallistumisperiaatteet yksitystien tienpitoon tällaisessa tilanteessa. Tiehallinnon tulisi tarkentaa yksitystien muuttamista yleiseksi tieksi koskevaa ohjetta siten, että kevyen liikenteen määrä otetaan huomioon yhtäläisenä kriteerinä autoliikenteen määrän kanssa. Lisäksi kuntien tulisi tarvittaessa tarkistaa yksityistieavustusten jakoperusteita siten, että ne ottavat riittävästi huomioon tilanteen, jossa yksityistie palvelee osana kevyen liikenteen yleisesti käyttämää reittiä.			
Avainsanat (asiasanat) kevyt liikenne, kävely, jalankulku, pyöräily, yksityistiet			
Muut tiedot * Yhdessä Tiehallinnon kanssa. Yhteyshenkilöt: Kari Korpela/LVM ja Ulla Priha/Tiehallinto			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 42/2004		ISSN 1457-7488	ISBN 951-723-730-8
Kokonaissivumäärä 82	Kieli suomi	Hinta 16 €	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Edita Publishing Oy		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Sakari Somerpalo, Annu Korhonen Linea Konsultit Oy		Typ av publikation Rapport	
		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet *	
		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation (även den finska titeln) Allmänna GC-trafikförbindelser längs enskilda vägar. Guide för kommunerna och Vägförvaltningen (Yksitystiet yleisten teiden kevyen liikenteen yhteyksinä. Opas kuntien ja Tiehallinnon käyttöön)			
Referat I arbetet undersöktes möjligheterna att använda enskilda vägar eller delar av dem för gång- och cykeltrafik som löper parallellt med allmänna vägar. Målet var att ta fram handlingsmodeller för ett samarbete mellan Vägförvaltningen, kommunen och den enskilda parten. Rapporten innehåller anvisningar om tillvägagångssätt samt råd i tekniska, ekonomiska och administrativa frågor som skall beaktas då man planerar att ta i bruk enskilda vägar som en del av GC-trafiknätet i anslutning till allmänna vägar. Utredningen är en del av projektet Jaloin, som främjar GC-trafik. Behovet av GC-trafikleder är stort och varken Vägförvaltningens eller kommunernas budgetramar räcker till för att tillgodose behovet. Ett sätt att anlägga en GC-trafikrutt billigare än att bygga en ny led är att styra gång- och cykeltrafiken till parallella enskilda vägar. Det kan också finnas andra grunder för att använda en enskild väg: rutten kan vara kortare och trivsammare eller man kan kanske undvika att bygga leden på tomterna som finns vid vägen. Dessutom kan man undvika att det byggs en överlappande infrastruktur. Samtidigt kan förhållandena för GC- och biltrafiken på den enskilda vägen bli bättre i och med att vägen eventuellt repareras och får en högre underhållsnivå. Utredningen baserar sig på en studie av den gällande lagstiftningen, samt på genomförda och aktuella projekt inom Åbo vägdistrikt. Anvisningarna har testats i pilotprojekt i Salotrakten. Förutom denna publikation har det gjorts en separat åtgärdsutredning om GC-trafikregleringarna mellan Märy och Vaskio i Halikko samt en utvecklingsplan för cykelrutterna kring Tykö (Teijo) turistområde, som ligger inom Bjärnä kommuns och Salo stads område. Arbetsgruppen för undersökningen föreslår att motiveringarna i statsbudgeten preciseras så att anslagen för basväghållningen kan användas för iståndsättning och underhåll av en enskild väg om GC-trafiken i anslutning till en allmän väg leds till den enskilda vägen. I en sådan situation bör Finlands kommunförbund och Vägförvaltningen tillsammans definiera principerna för de olika parternas deltagande i väghållningen av den enskilda vägen. Vägförvaltningen bör precisera regelverket som gäller ändringen av en enskild väg till en allmän väg, så att GC-trafikmängden beaktas som ett likvärdigt kriterium med mängden biltrafik. Kommunerna bör dessutom vid behov se över grunderna för fördelningen av stödet till enskilda vägar, så att de i tillräcklig utsträckning beaktar situationer där en enskild väg allmänt används som en del av en GC-trafikrutt.			
Nyckelord Gång- och cykeltrafik, promenad, fotgängare, cykling, enskilda vägar			
Övriga uppgifter * Tillsammans med Vägförvaltningen Kontaktpersoner: Kari Korpela/kommunikationsministeriet och Ulla Priha/ Vägförvaltningen			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 42/2004		ISSN 1457-7488	ISBN 951-723-730-8
Sidoantal 82	Språk finska	Pris 16 €	Sekretessgrad offentlig
Distribution Edita Publishing Ab		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Sakari Somerpalo, Annu Korhonen, Linea Consultants Ltd	Type of publication Report		
	Assigned by Ministry of Transport and Communications *		
	Date when body appointed		
Name of the publication Private roads as part of the public pedestrian and bicycle infrastructure. Guide guidelines for the use of the Finnish Road Administration and municipalities			
Abstract <p>This study examined the use of private roads as part of the public pedestrian and bicycle transport infrastructure. The goal was to develop cooperation models for the Finnish Road Administration, municipalities and the private sector. The report includes policy guidelines as well as technological, economic and administrative matters that should be considered when planning for the use of private roads as part of the public pedestrian and bicycle network. The study is part of the project for promoting walking and cycling in Finland (Jaloin project).</p> <p>There are more upgrading needs in the pedestrian and bicycle network than the spending limits of the Road Administration and municipalities allow. One alternative to a new pedestrian and bicycle route is to direct pedestrian and bicycle traffic to parallel private roads. There are also other arguments for the use of a private road: it may provide a more direct or comfortable route and it may prevent construction on roadside sites. Furthermore, construction of overlapping infrastructure can be avoided. Traffic conditions of the private road can also be improved through possible road upgrading and improvements in road maintenance.</p> <p>The study is based on examination of the relevant legislation, and on projects that have been or are about to be implemented in the Turku Road District. The guidelines were tested in selected pilot projects in the Salo region. In addition to this publication, a separate action plan has been prepared on pedestrian and bicycle traffic arrangements between Märy and Vaskio in Halikko, and a development plan has been prepared on the bicycle route network of the Teijo tourist resort in the municipalities of Perniö and Salo.</p> <p>The Working Group proposes that the justifications for the state Budget be specified so that the public road management appropriations could also be used for upgrading and maintenance of private roads, if pedestrian and bicycle traffic is directed from public roads to private roads. The Association of Finnish Local and Regional Authorities and the Road Administration should together specify the principles of participation in private road maintenance. The Road Administration should amend the guidelines on changing a private road to a public road so that pedestrian and bicycle traffic volumes would be considered as an equal criterion to the car traffic volume. In addition, municipalities should specify the allocation principles of private road subsidies so that situations in which a private road serves as part of a commonly used pedestrian and bicycle route will be adequately considered.</p>			
Keywords pedestrian and bicycle traffic, walking, cycling, private roads			
Miscellaneous * in cooperation with the Finnish Road Administration. Contact persons: Kari Korpela/Ministry of Transport and Communications and Ulla Priha/Finnra			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 42/2004		ISSN 1457-7488	ISBN 951-723-730-8
Pages, total 82	Language Finnish	Price € 16	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Ltd		Published by Ministry of Transport and Communications	

ESIPUHE

Opas yksityisteiden käytöstä yleisten teiden kevyen liikenteen yhteyksinä (YTYVÄYLÄ) toteutettiin osana liikenne- ja viestintäministeriön Jaloin-tutkimusohjelmaa. Selvityksen rahoittajina olivat liikenne- ja viestintäministeriö ja Tiehallinto.

Hankkeen ohjausryhmätyöskentelyyn osallistuivat:

- Kari Korpela LVM, puheenjohtaja
- Mauri Myllylä Jaloin-projekti
- Ulla Priha Tiehallinto
- Seppo Leppäniemi Tiehallinto
- Seppo Kaasinen Tiehallinto
- Antti Kärki Turun tiepiiri
- Silja Siltala Kuntaliitto
- Sanna Salminen Salon seutukunta

Lisäksi Markku Fagerlund Kuntaliitosta kommentoi raporttiluonnosta. Oppaan ovat laatineet Sakari Somerpalo ja Annu Korhonen Linea Konsultit Oy:stä.

Tämän julkaisun lisäksi työn yhteydessä on laadittu erillinen toimenpideselvitys Halikon Vas-kioon kevyen liikenteen reitin toteuttamisesta yksityisteitä hyödyntäen. Toimenpideselvityk-sen laatimisesta on vastannut Juha Mäki Tieliikelaitoksesta ja työtä on ohjannut Halikon kun-nan ja Turun tiepiirin edustajista koostuva työryhmä.

Samoin työn yhteydessä on laadittu erikseen Perniön ja Salon kuntien alueella sijaitsevalle Teijon matkailualueelle pyöräilyreititsuunnitelma, jonka laatimisesta on vastannut Sakari So-merpalo Linea Konsultit Oy:stä. Suunnitelman laatimista on ohjannut Perniön kunnan, Salon kaupungin, alueen kylätoimikuntien, yritysten ja Turun tiepiirin edustajista koostuva työryh-mä.

Helsingissä 14. toukokuuta 2004

Kari Korpela
Ylitarkastaja
Liikenne- ja viestintäministeriö

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO	10
OSA A: LÄHTÖKOHDAT JA NYKYTILA.....	11
1 TYÖN TAUSTA JA TAVOITTEET	11
2 MIKÄ ON YKSITYISTIE?	12
3 YKSITYISTIE KEVYEN LIIKENTEN REITIN OSANA.....	14
3.1 Perustelut yksityistien käyttöön	14
3.2 Vaihtoehtoiset hallinnolliset järjestelyt kevyen liikenteen reitin toteuttamiseksi.....	15
3.3 Kevyen liikenteen väylän erilaisten käyttötarpeiden vaikutus ratkaisuun ...	15
3.4 Yksityistien rooli kevyen liikenteen verkossa.....	16
4 KUSTANNUKSET JA KUNNOSSAPIDON TASO	18
4.1 Rakentamisen ja kuntoonpanon kustannukset.....	18
4.2 Kunnossapidon taso ja kustannukset.....	19
5 LAINSÄÄDÄNTÖ JA VASTUUT	21
5.1 Yksityisteitä koskeva lainsäädäntö.....	21
5.2 Asemakaava-alueiden katuja ja yleisiä alueita koskevaa lainsäädäntöä	22
5.3 Jokamiehen oikeudet ja yksityisen tien käyttöoikeus	23
5.4 Yksityisen tien käyttöoikeuden rajoittaminen.....	23
5.5 Tienpitäjän vastuu	23
5.6 Ulkoilureittien toteuttamista koskevia säännöksiä.....	24
6 YKSITYISTIEAVUSTUKSET	26
6.1 Valtion avustus	26
6.2 Kunnan avustus	26
7 LIIKENTEN OHJAUS YKSITYISTIELLE JA -TIELLÄ	28
8 KOKEMUKSIA YKSITYISTEIDEN KÄYTÖSTÄ YLEISEN TIEN KEVYEN LIIKENTEN VÄYLÄN OSANA.....	29
OSA B: TOIMINTAOHJE	30
9 VAIHTOEHTOISET RATKAISUMALLIT	30
10 TEHTÄVÄT ERI SUUNNITTELUVAIHEISSA	32
11 RATKAISUMALLIN VALINTAAN VAIKUTTAVAT TEKIJÄT JA SOPIMUKSESSA HUOMIOON OTETTAVAT ASIAT	33
11.1 Sopimusosapuolet ja sopimuksen sitovuus	33
11.2 Tienpitäjän vastuu	34

11.3	Yksityistien kuntoonpanon rahoitus.....	35
11.4	Yksityistien kunnossapidon avustaminen	39
11.5	Valaistuksen rakentaminen ja hoito	40
11.6	Eräitä erikoistapauksia	41
12	SOPIMUKSEN SISÄLTÖ.....	42
OSA C: SUOSITUKSET JATKOTOIMENPITEIKSI		44
13	OHJEEN KÄYTTÖÖNOTTO JA TARKISTAMINEN.....	44
14	EHDOTUKSET TOIMINTAPERIAATTEIDEN JA -OHJEIDEN TARKENTAMISEKSI	44
14.1	Perustienpidon rahoituksen käyttö yksityistien kuntoonpanoon ja kunnossapitoon.....	44
14.2	Perusteet yksityistien muuttamiseksi yleiseksi tieksi.....	45
14.3	Kuntien yksityistieavustusten myöntämisperusteet	45
14.4	Tiehallinnon ja kunnan välinen vastuunjako.....	45
KIRJALLISUUS.....		46
LIITTEET		47
LIITE 1.	Termit ja määrittelyt	
LIITE 2.	Sopimusmalli ulkoilureitin käyttöoikeussopimukseksi	
LIITE 3:	Sopimusmalli yksityistien käytöstä kevyen liikenteen väylänä	
LIITE 4.	Kuvauksia hankkeista, joissa yksityisteitä on käytetty tai suunniteltu käytettävän osana kevyen liikenteen reittiä.	

JOHDANTO

Tämän oppaan tavoitteena on kannustaa tiepiirejä, kuntia ja yksityisteiden tienpitäjiä yhdessä tutkimaan ja toteuttamaan tarpeelliseksi havaittuja kevyen liikenteen yhteyksiä käyttämällä hyväksi jo olemassa olevia yksityisteitä. Parhaassa tapauksessa yksityistien hyödyntäminen kevyen liikenteen reitin osana tarjoaa ratkaisun, jossa kaikki voittavat: Tiehallinto ja kunta säästävät kevyen liikenteen väylän rakentamiskuluissa, yksityistien kunto ja hoitotaso paranee ja reitin käyttäjät saavat viihtyisemmän liikkumisympäristön.

Tähän julkaisuun on koottu tietopaketti asioista, jotka tulisi ottaa huomioon kun pohditaan yksityistien käyttöä kevyen liikenteen reittinä tai sen osana.

A-osassa on käsitelty yksityisteihin liittyvää lainsäädäntöä ja tienpitäjän vastuukysymyksiä. Jokamiehenoikeuksien nojalla kävelyä ja pyöräilyä ei voida yksityisteillä kieltää, mutta jos kevyt liikenne halutaan opastaa yksityistielle, tulee asiasta sopia yksityistien pitäjän kanssa. A-osassa on kuvattu myös nykyiset kuntien ja valtion yksityistieavustusten periaatteet. Lukuun 8 on koottu kokemuksia Turun tiepiirin alueella toteutetuista kohteista. Kohteet on esitelty laajemmin liitteessä 4. Tähän mennessä toteutetut käytännöt ja sopimukset olleet kirjavia ja tapausten yhteydessä on koettu, että ohjeistusta menettelyistä ja sopimuksen sisällöstä kaivataan.

B-osaan on koottu suositukset toimintamalleista ja sovittavista asioista tilanteessa, jossa suunnitellaan yksityistien käyttöä yleisen tien suuntaisen kevyen liikenteen kevyen liikenteen reitin osana. Ohjeen taustalla ovat raportin osassa A käsitellyt lähtökohdat sekä käytännön esimerkkikohteista saadut kokemukset ratkaisujen ongelmista ja hyvistä puolia. Luvussa 9 on käyty lyhyesti läpi vaihtoehtoiset hallinnolliset ratkaisumallit kevyttä liikennettä palvelevan reitin toteuttamiseksi ja sitä seuraavissa luvuissa on käsitelty tarkemmin seikkoja, jotka tulee ottaa huomioon silloin, kun ratkaisuksi valitaan kevyen liikenteen ohjaaminen yksityistielle. Raportin liitteessä 3 on lisäksi sopimusmalli yksityistien käytöstä yleisen tien kevyen liikenteen väylän osana.

Osassa C on työryhmän ehdotukset aiheeseen liittyvien toimintaperiaatteiden ja -ohjeiden tarkentamiseksi: Valtion talousarvion perusteluja tulisi tarkentaa siten, että perustienpidon määrärahan käyttö yksityistien kuntoonpanoon ja kunnossapitoon on mahdollista silloin, kun yksityistielle ohjataan yleisen tien kevyttä liikennettä. Suomen Kuntaliiton ja Tiehallinnon tulisi yhdessä tarkentaa eri osapuolten osallistumisperiaatteet yksityisen tienpitoon tilanteessa, jossa yksityistie palvelee yleisen tien kevyttä liikennettä. Kuntien tulisi tarvittaessa tarkistaa yksityistieavustusten jakoperusteita siten, että ne ottavat riittävästi huomioon tilanteen, jossa yksityistie palvelee osana kevyen liikenteen yleisesti käyttämää reittiä. Tiehallinnon tulisi tarkentaa yksityisen tien muuttamista yleiseksi tieksi koskevaa ohjetta siten, että kevyen liikenteen määrä otetaan huomioon yhtäläisenä kriteerinä autoliikenteen määrän kanssa. Lisäksi liikennemäärää arvioitaessa on tarpeen ottaa huomioon odotettavissa oleva kevyen liikenteen määrän kasvu tapauksessa, jossa nykyisen yleisen tien kevyt liikenne ohjataan yksityistielle.

Työryhmä ehdottaa, että tästä raportista pyydetään eri sidosryhmien lausunnot. Lausuntojen perusteella ja luvussa 14 esitettyjen jatkotoimien jälkeen ohjetta voidaan tarvittaessa tarkentaa.

OSA A: LÄHTÖKOHDAT JA NYKYTILA

1 TYÖN TAUSTA JA TAVOITTEET

Tiehallinnon perustienpidon rahoituskehys ei ole useisiin vuosiin riittänyt mm. kevyen liikenteen väylien rakentamiseen tienkäyttäjien tarpeen edellyttämässä laajuudessa. Tilanne on johtanut siihen, että monia tarpeellisia kevyen liikenteen väylähankkeita on jäänyt toteuttamatta ja toteuttamista odottavat hankelistat pitenevät. Toisaalta uuden, rakentamiskustannuksiltaan kalliin jalankulku- ja pyörätien rakentamisen sijasta saattaisi monessakin tapauksessa olla löydettävissä muita kyseiseen tilanteeseen paremmin soveltuvia ratkaisuja turvallisen kevyen liikenteen reitin aikaansaamiseksi.

Yksi uuden kevyen liikenteen väylän rakentamista edullisempi ratkaisu voi olla jalankulun ja pyöräilyn ohjaaminen käyttämään rinnakkaista yksityistietä. Yksitystien käytölle yleisen tien suuntaisen kevyen liikenteen reitin osana voi olla myös muita perusteita. Yksitystie saattaa tarjota päätien varrella suuremman tai viihtyisemmän kevyen liikenteen reitin. Joskus yksityistietä käyttämällä voidaan välttää tontille rakentamisen tarve tapauksissa, joissa kevyen liikenteen väylälle ei ole tilaa tien ja tontin välissä. Yksitystietä käyttämällä vältetään päällekkäisen infrastruktuurin rakentaminen ja kuitenkin samalla parannetaan sekä kevyen liikenteen olosuhteita että päätien liikennöitävyyttä. Lisäksi kevyen liikenteen ohella myös yksitystien liikenteen olosuhteet voivat parantua tien mahdollisen kunnostamisen ja hoitotason noston myötä.

Yleisen tien suuntaisen kevyen liikenteen opastaminen yksityisteille edellyttää sopimusta yksitystien omistajien kanssa. Tällaisia sopimuksia yksityisteiden käytöstä on eri tiepiireissä tehty aikaisemminkin. Sopimuskäytännöt ja itse sopimusten sisällöt ovat kuitenkin olleet hyvin kirjavia ja osin juridisesti epäselviä.

Eri osapuolten mahdollisuudet ja toimintavapaudet osallistua sopimukseen ovat myös monelta osin huonosti tunnettuja. Vaikka olisikin kysymys yleisen tien suuntaisen kevyen liikenteen ohjauksesta yksityistielle, kunta on lähes aina keskeinen toimijataho ja sopimusosapuoli. Kunnalla on myös laajempi toiminta- ja sopimusvapaus kuin Tiehallinnolla, jonka toimintamahdollisuuksia kyseisessä tilanteessa rajaa sekä lainsäädäntö että valtion budjetin ohjeet perustienpitoon myönnetyn rahoituksen käytöstä.

Tiehallinnon, kunnan ja yksitystien omistajien tai osakkaiden yhteistyön kautta on mahdollista löytää ratkaisuja, jotka tarjoavat mahdollisimman suuren hyödyn kaikille osapuolille. Tämän julkaisu kuvaa mahdollisia toimintamalleja Tiehallinnon, kunnan ja yksityisen osapuolen välillä. Tarkastelu perustuu asiaa koskevan lainsäädännön tarkasteluun, Turun tiepiirin alueella jo toteutettuihin tai toteutumassa oleviin kohteisiin sekä Salon seudulta valittuihin pilottikohteisiin. Tarkastelun kohteena ovat sekä hallinnolliset että tekniset ratkaisut, mm.:

- yksityisteiden omistajien tai yksityistiekuntien, Tiehallinnon ja kunnan väliset mahdolliset sopimukset ja niiden sisältö
- yksitystien kunto ja laatu (mm. päällyste ja valaistus) ja sen ylläpito, vastuu ja kustannusjako

- yksityistien parantaminen kevyen liikenteen käyttöön otettaessa, toimenpiteet ja kustannusjako
- yksityistien hoidon organisointi ja vastuu liikennöitävyydestä
- kuntien rooli mm. yksityistieavustusten tai talvihoidon muodossa
- ratkaisujen toimivuus ja turvallisuus käyttäjien kannalta
- ratkaisujen taloudellisuus ja kustannukset kokonaisuutena ja eri osapuolten kannalta

2 MIKÄ ON YKSITYISTIE?

Yksityistiet ovat nimensä mukaisesti yksityisten kiinteistönomistajien ja muiden tieosakkaiden ylläpitämiä yksityisiä teitä. Vastaavasti yleisiksi teiksi kutsutaan valtion (Tiehallinnon) toimesta ylläpidettäviä yleisiä teitä. Kunnat puolestaan vastaavat asema-kaava-alueiden katujen tekemisestä ja ylläpidosta.

Yksityistiet voidaan jakaa kolmeen ryhmään: kiinteistöjen omat tiet, sopimustiet ja toimitustiet (Hämäläinen: Tiekunta ja tieosakas 2001):

1. Kiinteistöjen omat tiet

- Yhden kiinteistön alueella kulkevia teitä, esim. tie isommalta tieltä talolle, viljelystie, tie järven rantaan jne.
- Vain yksityisessä käytössä eli käyttö on sallittu vain kiinteistön omistajalle tai haltijalle, maanomistajan luvalla tai luvallisella asialla ollessaan tie voi olla myös muiden käytössä.
- Ylläpidosta vastaa kiinteistönomistaja itse.
- Eivät kuulu yksityistielain piiriin.

2. Sopimustiet

- Tien käyttäjinä ja ylläpitäjinä vain sopimuskumppanit; sopimustie syntyy kirjallisella tai suullisella sopimuksella, jolla jollekin kiinteistölle myönnetään tienkäyttöoikeus, esim. tie venevalkamaan. Sopimus voi olla myös vastavuoroinen, esim. usean kiinteistön alueella kulkeva tie, jota käyttävät kaikki tienvarren kiinteistöt.
- Tällainen sopimus sitoo ainoastaan niitä, jotka ovat sen tehneet tai hyväksyneet sekä heidän perillisiään.
- Sopimukseen perustuva tienkäyttöoikeus voidaan muuttaa pysyväksi vain toimitusinsinöörin pitämässä toimituksessa (tierasite).
- Tiet eivät kuulu yksityistielain piiriin. Ainoastaan tien lakkauttaminen täytyy tapahtua yksityistielain mukaisesti.

3. Toimitustiet

- Ovat jossakin virallisessa toimituksessa perustettuja teitä kuten esim. yksityistielain mukaisessa tietoimituksessa perustetut tiet, vanhan jakolain mukaisesti aikanaan perustetut rasitetiet sekä yleisenä tienä lakkautetut ja tietoimituksessa yksityisiksi teiksi muutetut tiet.

- Ovat pääsääntöisesti vain tieosakkaiden käytössä, mutta käytännössä voivat palvella myös yleistä liikennettä, esim. tiet, jotka palvelevat läpikulkureittinä.
- Yksityistiehen voi kuulua myös osia, jotka eivät ole enää käytössä. Siten on mahdollista, että vanha metsittynyt tienpohja on osa yksityistietä.
- Tieosakkaat vastaavat yhdessä ylläpidosta.
- Tiehallinto tai kunta ei voi olla tieosakas (paitsi jos omistaa tien varrella olevan alueen)
- Kuuluvat yksityistielain piiriin.
- Voidaan jakaa kahteen luokkaan:
 - 3a. Järjestäytynyt toimitustie:** Asioiden hoitamista varten voidaan perustaa tiekunta. Tällöin tiekunnan asioista, esimerkiksi tässä tarkasteltavista sopimuksista Tiehallinnon tai kunnan kanssa, päätetään tiekunnan kokouksessa.
 - 3b. Järjestäytymätön toimitustie:** Tiekuntaa ei ole perustettu. Tällöin tieosakkaiden on oltava yksimielisiä tehtävistä päätöksistä.

Yksityistielain mukainen yksityistie ei välttämättä edellytä, että se on maastossa olemassa, vaan oleellista on, että tieoikeudet ovat olemassa. Tieoikeus on määritelty yksityistielaisissa (8 §).

Käyttötarkoitukseltaan yksityisteitä on monenlaisia. Usein ne palvelevat vakituista tai vapaa-ajan asutusta. Asuttuja yksityisteitä on yli 100 000 km. Yksityisteistä on lisäksi sanottu yksityistielain 5 §:ssä, että yksityinen tie voi olla myös polkutie tai sellainen tie, jota käytetään ainoastaan talvisaikaan taikka pääasiassa metsätalouden edellyttämiä kuljetuksia varten rakennettu tie (metsäautotie) tai muu vain tietynlaista liikennettä varten tarkoitettu tie. Rakennettuja metsäautoteitä on noin 120 000 km. Vähäisempiä metsäteitä, viljelysteitä ja muita kiinteistöjen omia teitä on noin 130 000 km (Selvitys yksityisteiden tienpidon erilaisista toimintamuodoista, luonnos, LVM 2003).

Vertailun vuoksi todettakoon, että yleisiä teitä on noin 79 000 km ja katuja noin 25 000 km. Yleisten teiden varsilla on noin 4 500 km kevyen liikenteen väyliä. Kuntien ylläpitämiä kevyen liikenteen väyliä on lähes 10 000 km. (Liikennetilastollinen vuosikirja 2003, Tilastokeskus 2003).

3 YKSITYISTIE KEVYEN LIIKENTEEN REITIN OSANA

3.1 Perustelut yksityistien käyttöön

Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden ohjaaminen pois ajoradalta on keino, jolla tavoitellaan kevyen liikenteen suosion lisääntymistä, liikenneturvallisuuden paranemista sekä usein myös päätien liikennöitävyyden säilymistä.

Tavanomainen ratkaisu yleistä tietä käyttävän kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseksi on kevyen liikenteen väylän rakentaminen valtion toimesta yleisen tien osaksi. Se ei kuitenkaan aina ole mahdollista tai tavoiteltavaa. Monin paikoin uuden väylän rakentamisen vaihtoehtona voi olla yleisen tien suuntaisen yksityistien käyttö kevyen liikenteen reittinä tai sen osana. Tällainen ratkaisu voi olla perusteltu useista syistä:

Tilanpuute ja tonttimaan tai rakennusten säästäminen

- Kevyen liikenteen väylän rakentamiselle ei aina ole tilaa tien ja tonttien välissä. Ohjaamalla kevyt liikenne käyttämään yksityistietä voidaan välttää tonttien leikkaaminen tai rakennusten purkaminen.

Reitin viihtyisyys tai sujuvuus

- Yksityistietä käyttävä kevyen liikenteen reitti saattaa tarjota käyttäjälleen miellyttävämmän, viihtyisämmän tai suuremman reitin kuin yleisen tien varrelle rakennettu erillinen kevyen liikenteen väylä.

Infrastruktuurin tehokas käyttö

- Yksityistietä käyttämällä voidaan välttää päällekkäisen infrastruktuurin rakentaminen ja ylläpito (kolme ajotietä rinnakkain) ja hyödyntää paremmin jo olemassa olevaa liikenneverkkoa.
- Kevyen liikenteen olosuhteiden lisäksi myös yksityistien liikenteen olosuhteet voivat parantua tien mahdollisen kunnostamisen ja hoitotason noston myötä. Silti osapuolten yhteenlaskettu panostus rakentamiseen ja kunnossapitoon on pienempi kuin kolmen rinnakkaisen ajotien tapauksessa.

Liikenneturvallisuuden ja päätien liikennöitävyyden nopea parantaminen

- Kevyen liikenteen ohjaaminen rinnakkaiselle yksityistielle voi olla nopeampi tapa parantaa liikenneturvallisuutta ja päätien liikennöitävyyttä kuin erillisen kevyen liikenteen väylän rakentaminen, jos väylähankkeen toteuttamiseen ei löydy riittävää rahoitusta. Yksityistien käyttö voi tällöin olla joko pysyvä tai väylän rakentamista edeltävä tilapäinen ratkaisu.

Kustannukset

- Yksityistien käyttö on usein investointi- ja /tai käyttökustannuksiltaan edullisempi ratkaisu kuin kokonaan uuden väylän rakentaminen.

3.2 Vaihtoehtoiset hallinnolliset järjestelyt kevyen liikenteen reitin toteuttamiseksi

Suunniteltaessa yksityistien käyttöä yleisen tien suuntaisen kevyen liikenteen väylän tai reitin osana valittavana on useita hallinnollisia ratkaisuja. Yleisen tien vieressä kulkeva yksityistie voidaan esimerkiksi ottaa yleisen tien osaksi, joka palvelee tienvarren kiinteistöjen ohella kevyttä liikennettä. Yleisen tien osaksi ottaminen on mahdollinen toimintatapa myös mm. yhdisteltäessä tienvarren kiinteistöille johtavia tonttiteitä yksityistiejärjestelyjen yhteydessä.

Vaihtoehtoisia hallinnollisia tapoja yleisen tien suuntaista kevyttä liikennettä palvelevan reitin toteuttamiseksi ovat:

1. uuden kevyen liikenteen väylän rakentaminen yleisenä tienä,
2. yksityistien muuttaminen yleiseksi tieksi ja kevyen liikenteen ohjaaminen sille tai yksityistien liittäminen yleisen tien osaksi (yksityistiestä tulee yleisen tien kevyen liikenteen väylä, jolla on tontille ajo sallittu),
3. yksityistien muuttaminen asemakaava-alueella kaavan mukaisesti kevyen liikenteen käyttöön kaduksi, vain kevyelle liikenteelle osoitetuksi katualueeksi taikka puistoon tai kortteliin osoitetuksi kevyen liikenteen raitiksi (rakennus- ja maankäyttölain mukaisella menettelyllä),
4. sopiminen yksityistien käytöstä kevyen liikenteen reitin osana ja siihen liittyvästä tien kunnossapidon ja mahdollisen kuntoonpanon vastuujaosta (tiepiiri ja/tai kunta sopii yksityistien tienpitäjän tai tienpitäjien kanssa) sekä
5. siinä tapauksessa, että kyse on ulkoilua ja virkistystä palvelevasta ulkoilureitistä, sen perustaminen yksityistielle sopimuksen tai ulkoilureittitoimituksen perusteella (ks. luku 5.6).

Tämä julkaisu keskittyy käsittelemään luettelon neljättä kohtaa eli sopimista kevyen liikenteen ohjaamisesta yksityistielle. Muita vaihtoehtoja käsitellään yleisemmällä tasolla. Vaihtoehtoiset ratkaisumallit on kuvattu tarkemmin B-osan ensimmäisessä luvussa (luku 9).

3.3 Kevyen liikenteen väylän erilaisten käyttötarpeiden vaikutus ratkaisuun

Kevyen liikenteen yhteydelle on olemassa erilaisia käyttötarpeita, jotka tulisi tunnistaa siinä vaiheessa, kun pohditaan yhteyden toteuttamisvaihtoehtoja. Käyttötarpeita ja niihin liittyviä tarpeita ja vaatimuksia reitin olosuhteille ovat mm.

1. Koulumatkayhteys
 - reitin turvallisuus (mm. autoliikenteen määrä ja nopeustaso yksityistiellä) korostuu
 - valaistus lisää turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta
 - kouluun on kuljettava talvellakin, mikä edellyttää riittävää talvihoitoa

2. Työmatkayhteys

- nopeus ja sen myötä reitin suoruus ja ajo-olosuhteet (mäkisyys, päällyste) korostuvat
- talvikäyttö edellyttää hyvää hoitotasoa, jotta kevyt liikenne ei siirry päätielle tai auton käyttöön
- yksityistien valaiseminen voi olla perusteltua mm. silloin, jos päätie on valaistu, jotta kevyt liikenne ei siirry päätielle

3. Vapaa-ajan käyttö (esim. pyörämatkailureitti)

- reitin viihtyisyys korostuu
- talvihoidon tarve voi olla pienempi tai talvikäyttöä ei ole lainkaan
- erityistarpeita luovat mm. rullaluistelu (päällysteen tasaisuus ja päällystetyn reitin jatkuvuus) sekä matkailijat ja muut käyttäjät, joille reitti ei ole ennalta tuttu (opastustarve tavallista suurempi)

Erilaiset käyttötarkoitukset eivät automaattisesti suosi tai sulje pois yksityistien käyttöä reitin osana, mutta erilaisten olosuhdevaatimusten täyttäminen vaikuttaa yksityisteiden kanssa tehtävien sopimusten sisältöön ja eri osapuolten vastuujakoon reittiä rakennettaessa ja ylläpidettäessä.

3.4 Yksityistien rooli kevyen liikenteen verkossa

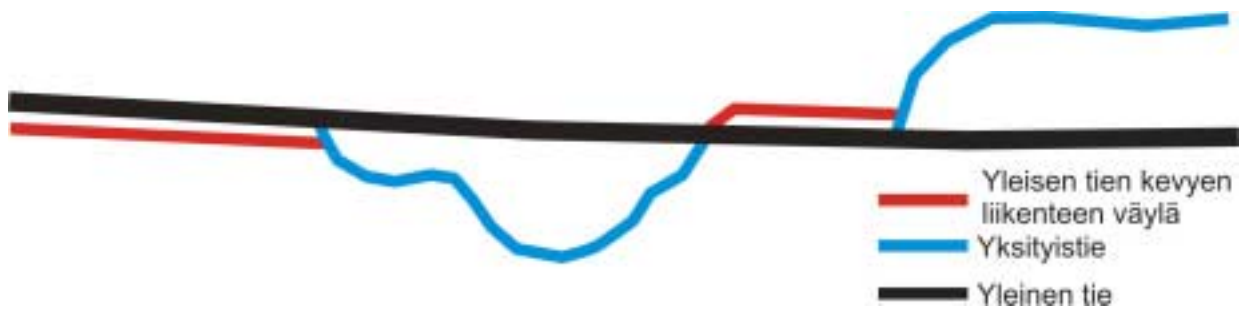
Kevyen liikenteen väylästään osana tai jatkeena olevan yksityistien merkitys reittikokonaisuuden toimivuudelle on erilainen eri tilanteissa. Yksityistien verkollinen asema ja kevyen liikenteen mahdollinen ohjaaminen yksityistielle vaikuttavat sekä reitin käyttöön ja käyttäjäkunnan valikoitumiseen että yksityistien kanssa mahdollisesti tehtävän sopimuksen tarpeeseen.

1. Yksityistie yleisen jalankulku- ja pyörätien jatkeena (kuva 3.1)

- 1a) Kevyttä liikennettä ei ole erityisesti ohjattu yksityistielle
 - Yleinen tapaus monessa paikassa. Yksityistietä käyttävät pääosin sen varrella asuvat, mutta olosuhteista riippuen myös ne paikkakuntalaiset, jotka tietävät, että sen kautta pääsee eteenpäin. Tiehallinnon ja yksityistien välillä ei tarvita sopimuksia.
- 1b) Kevyt liikenne on liikennemerkein ohjattu käyttämään yksityistietä
 - Tienvarren asukkaiden lisäksi pääosa muistakin jalankulkijoista ja pyöräilijöistä käyttää yksityistietä kevyen liikenteen väylänä. Kevyen liikenteen opastaminen yksityistielle edellyttää sopimista yksityistien käytöstä. Jos sopimus myöhemmin purkaantuu tai sitä ei ole tehty, ja jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kulku yksityisteillä myöhemmin estetään tai kielletään, se ei vaikuta yksityistietä edeltävän kevyen liikenteen väylän toimivuuteen jalankulku- ja pyöräilyreitteinä.



Kuva 3.1 Yksityistie yleisen jalankulku- ja pyörätien jatkeena



Kuva 3.2 Yksityistieosuus yleisten jalankulku- ja pyöräteiden välissä

2. Yksityistieosuus yleisten jalankulku- ja pyöräteiden välissä (kuva 3.2)

- Yksityistie on suunniteltu osaksi kevyen liikenteen väylää ja kevyt liikenne on ohjattu käyttämään sitä. Olosuhteista riippuen pääosa jalankulkijoista ja pyöräilijöistä käyttää yksityistietä kevyen liikenteen väylänä. Jos Tiehallinnon ja yksityistien välinen sopimus myöhemmin purkaantuu ja yksityistien pitäjä kieltää tai estää jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kulun, kevyen liikenteen reitti katkeaa. Jos tilanne on väliaikainen ja yksityistien kohdalle on tarkoitus rakentaa myöhemmin kevyen liikenteen väylä, sopimus on luonnollisesti tarpeen vain siihen saakka.

4 KUSTANNUKSET JA KUNNOSSAPIDON TASO

4.1 Rakentamisen ja kuntoonpanon kustannukset

Kevyen liikenteen ohjaaminen yksityistielle on usein investointikustannuksiltaan edullisempi vaihtoehto kuin uuden kevyen liikenteen väylän rakentaminen. Kevyen liikenteen väylän rakentaminen maksaa haja-asutusalueella keskimäärin 120 000 euroa/km ja taajamassa 150 000 euroa/km vaihteluvälin ollessa 70 000 – 180 000 euroa/km (Mitä maksaa? Tienpidon kustannuksia 2001). Rakentamiskustannusten lisäksi kevyen liikenteen väylän kustannuksia lisäävät maanlunastuskustannukset, jos väylä ei mahdu nykyiselle tialueelle. Lunastuskustannusten vaikutus on yleensä kuitenkin melko pieni.

Yksitystien kuntoonpano kevyen liikenteen käyttöön voi kustannuksiltaan vaihdella erittäin paljon tien kunnosta riippuen. Parhaimmillaan hyväkuntoinen yksityistie ei vaadi juuri mitään kunnostustoimenpiteitä. Usein tarpeena voi olla esimerkiksi ojien ja rumpujen ym. kuivatusjärjestelyjen kunnostus tai päällysteen uusiminen. Soratien pintauksen (SOP) uusimiskustannukset ovat keskimäärin noin 12 000 euroa/km (Mitä maksaa? Tienpidon kustannuksia 2001).

Pahimmillaan kuntoonpanokustannukset vastaavat uuden yksityistien rakentamista, mutta tällöin on harvoin kyse pelkästään tien kunnostamisesta kevyttä liikennettä varten. Jos yksityistie edellyttäisi muutoinkin raskasta perusparantamista, se tulee ottaa huomioon sovittaessa kustannusjaosta yksityistien pitäjän kanssa. Tällöinkin eri osapuolten yhteenlasketut kokonaiskustannukset ovat pienemmät kuin rakennettaessa sekä uusi kevyen liikenteen väylä että perusparannettaessa yksityistie.

Sorapintainen yksityistie voi olla tarpeen päällystää, jos se opastetaan kevyen liikenteen reitin osaksi. Kuitenkin myös sorapintainen väylä palvelee hyvin kevyttä liikennettä, jos sitä hoidetaan riittävän hyvin. Pyöräily edellyttää ennen muuta riittävän kovaa pintaa, pehmeä hiekkatie ei sovellu pyöräilyyn. Vaarana voi joissain tapauksissa olla se, että pyöräilijät käyttävät edelleen päätien päällystettyä piennarta sorapintaisen yksityistien reitin sijaan.

Soratien päällystämiskustannukset vaihtelevat suuresti riippuen siitä, kuinka paljon tietä samalla kunnostetaan. Yleisesti vaihteluväli voi olla 40 000 - 100 000 euroa/km. Toisaalta päällystäminen vähentää tien hoitokustannuksia. Sorapintaisten yleisten teiden hoito (tasaus, pölynsidonta, sorastus ja routavaurioiden korjaus) maksaa keskimäärin 500...1 500 euroa/km vuodessa (Mitä maksaa? Tienpidon kustannuksia 2001).

Liitteissä kuvatuissa Turun tiepiirin esimerkkikohteissa yksityistien parantaminen on parhaimmillaan ollut investointikustannuksiltaan 40-60 % edullisempi vaihtoehto kuin mitä uuden kevyen liikenteen väylän rakentaminen vastaavalle jaksolle olisi ollut (Laitilan ja Kankaanpään kohteet).

4.2 Kunnossapidon taso ja kustannukset

Yksityistielain 6 §:n mukaan ”tienpito käsittää tien tekemisen ja kunnossapidon. Tien tekemisellä tarkoitetaan uuden tien rakentamista sekä ennestään olevan tien siirtämistä, levittämistä ja muuta parantamista. Tien kunnossapidoksi katsotaan toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien pysyttämiseksi sen tarkoitusta vastaavassa kunnossa, niihin luettuina tien aukipitäminen talvella ja puhtaanapito.” Yksityinen tie on pidettävä sen tarkoitusta ja siitä tulevaa hyötyä edellyttävässä kunnossa. Tulkintaa auttaa eri ohjeet ja tapa pitää yksityistiet kunnossa.

Yksityistien kunnossapitoon sisältyy mm. seuraavia hoito- ja kunnostustöitä (Yksityisten teiden kunnossapito, Tiehallinto 1999):

- Kesähoito (mm. höyläys, lanaus, pölynsidonta, päällysteiden ja pintausten hoito, vesakontorjunta, niitto)
- Talvihoito (mm. lumen poisto, talvihöyläys, liukkauden torjunta, ojien ja rumpujen talvikunnossapito)
- Muu hoito (mm. liittymien hoito)
- Tien kunnostus (mm. sorastus, ojien ja rumpujen kunnostus)
- Siltojen kunnossapito

Tiehallinnon tuotemäärittelyssä puhutaan kunnossapidon sijasta hoidosta ja ylläpidosta. Hoidolla varmistetaan tiestön päivittäinen liikennöitävyys kaikkina vuorokauden aikoina hyväksytyjen toimintalinjojen mukaisesti. Hoitotuotteisiin sisältyy talvihoito, liikenneympäristön hoito, rakenteiden ja laitteiden hoito, sorateiden hoito ja lauttaliikenne. Ylläpidolla säilytetään tien käyttökelpoisuus ja rakenteellinen kunto (mm. päällysteiden ylläpito). Yksityistielain tarkoittaman kunnossapidon voidaan tulkita vastaavan Tiehallinnon hoito- ja jossain määrin myös ylläpitotuotteita. Yksityistien parantaminen saataan käsittää vastaavan myös joitakin ylläpitotuotteita

Tärkein epäselvyyttä aiheuttava kysymys yksityistien kunnossapidosta sovittaessa on usein se, kenen vastuulla on päällysteen ylläpito eli huonokuntoisen päällysteen uusiminen tarvittaessa. Jos päällysteen ylläpitoa ei ole selkeästi määritetty kuuluvaksi kunnossapitokäsittelyn sisälle, päällysteen ylläpito vastuusta on tarpeen sopia erikseen.

Tilanteissa, joissa yksityistie toimii yleisen tien kevyen liikenteen väylän osana, yksityistien ja kevyen liikenteen väylän hoitotaso on perusteltua yhtenäistä. Erityisesti yhtenäinen taso on tarpeen talvihoidossa, jotta reitti on talvipäivinä kulkukelpoinen koko pituudeltaan.

Käytännössä hoitotason yhtenäistäminen Tiehallinnon kevyen liikenteen talvihoidon laatuvaatimusten tasolla merkitsee lähes aina yksityistien hoitotason nousua. Yksityistien hoitotasolle ei luonnollisesti ole olemassa velvoittavia normeja tai vaatimuksia, vaan niitä voidaan hoitaa kunkin tien tarpeen mukaan. Voidaan kuitenkin olettaa, että monessa tapauksessa yksityistien hoitotaso on alempi kuin vähäliikenteisten yleisten teiden hoitotaso.

Seuraavassa on vertailtu yleisten teiden talvihoidon keskeisiä laatuvaatimuksia, jotka antavat yleiskuvan yleisten teiden eri hoitoluokkien ja yleisen tien kevyen liikenteen väylien talvihoidon eroista ja laadun tasosta. Yksityisteiden hoitotasoa kevyen liikenteen

teen väylinä (hoitoluokat K1 ja K2) voi verrata lähinnä vähäliikenteisimpien teiden hoitoluokkiin III ja II.

Taulukko 1. Lumen poiston ja pinnan tasauksen laatuvaatimuksia. Is – III ovat ajoradan talvihoitoluokkia, K1 ja K2 kevyen liikenteen väylien hoitoluokkia. (Talvihoidon laatuvaatimukset 2004, Tiehallinto 2004)

Lumen poiston laatuvaatimuksia							
Talvihoitoluokka	Is	I	Ib ja TIb	II	III	K1	K2
Maksimilumisyyvyys sateen aikana	4 cm (sohjo 2 cm)	4 cm (sohjo 2 cm)	4 cm (sohjo 2 cm)	8 cm (sohjo 4 cm)	10 cm (sohjo 5 cm)	3 cm	
Yöllä voimassaoloajan ulkopuolella sallitaan yhtä hoitoluokkaa alempi vaatimustaso. Luokassa III maksimilumisyyvyys on 10 cm yölläkin.						Voimassaoloajan ulkopuolella 8 cm	
Toimenpideaika, puhtaana sateen päättymisestä	2,5 h (sohjo 2 h)	3 h (sohjo 2,5 h)	3 h	4 h	6 h	3 h	4 h
Laatuvaatimuksen voimassaoloaika	5-22	5-22	5-22	6-22	6-22	5-22	6-22
Jos sade päättyy yöllä klo 22 jälkeen, ajorata ja kevyen liikenteen väylä on aurattava puhtaaksi voimassaoloajan alkuun mennessä, mikäli toimenpideajat niin edellyttävät.							

Pinnan tasauksen laatuvaatimuksia							
Talvihoitoluokka	Is	I	Ib ja TIb	II	III	K1	K2
Tasaisuusvaatimus	-	1 cm	1,5 cm (TIb 3 cm)	3 cm	3 cm	yli 2 cm haittaavat	

Kevyen liikenteen väylien vaatimuksena on lisäksi mm., että väylien auruksessa ja tasauksessa saa käyttää vain hammastettua terää ja keväällä edesautetaan pyöräilyä riittävällä sohjoontuvan polanteen poistolla: pehmenevä polanne pidetään enintään 2 cm paksuna.

Kevyen liikenteen ohjaaminen yksityistielle uuden kevyen liikenteen väylän rakentamisen sijasta alentaa kunnossapidon kokonaiskustannuksia. Normaalisti alenema on suunnilleen yksityistien aikaisempien kunnossapitokustannusten verran. Kunnossapitokustannusten jakautuminen uudessa tilanteessa eri tahojen kesken riippuu siitä, mikä osa kunnossapidosta on sovittu Tiehallinnon, kunnan ja yksityistien vastuulle ja minkälainen kunnan yksityisteiden kunnossapidon avustuskäytäntö kussakin tapauksessa muutoin olisi.

5 LAINSÄÄDÄNTÖ JA VASTUUT

5.1 Yksityisteitä koskeva lainsäädäntö

Yksityisteitä on käsitelty seuraavissa laeissa:

- Laki yksityisistä teistä 15.6.1962/358
 - Yksityistielaki (YTL) säätelee periaatteita, joiden nojalla yksityisiä teitä ylläpidetään, miten yksityistien osakkaiden oikeudet ja velvollisuudet määritellään ja muun muassa, miten osakkaiden päätöksenteko toteutuu. Laissa säädellään lisäksi esimerkiksi valitusmenettelystä, kuntien ja valtion tehtävistä yksityisasioissa, korvauksista ja tieoikeuden perustamisesta. (Fagerlund: Tiekunta).
- Valtioneuvoston asetus yksityisistä teistä 21.12.2000/1267
 - Asetus säätelee mm. tietoimitusta sekä valtion osallistumista tienpidon kustannuksiin.
- Laki yleisistä teistä 21.5.1954/243
 - Laissa on säädetty yksityisen tien muuttamisesta yleiseksi tieksi samoin kuin yksityisen tien ottamisesta yleisen tien osaksi (esimerkiksi yksityistiejärjestelyjen yhteydessä) ja yksityisen tien liittymisestä yleiseen tiehen.
 - Parhailtaan on valmisteilla yleisistä teistä annetun lain korvaava uusi maantielaki. Se ei kuitenkaan ole tuomassa muutoksia tässä työssä tarkasteltaviin yksityisteihin liittyviin säännöksiin.
- Asetus yleisistä teistä 30.12.1957/482
 - Asetuksessa on säädetty yksityisen tien muuttamisesta yleiseksi tieksi.
- Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/132
 - Laissa on säädetty kunnan oikeudesta yksityisen tien alueeseen (92 §): ”Jos yleiskaava-alueella yksityisistä teistä annetun lain (358/1962), jäljempänä yksityistielaki, 1 §:n mukainen yksityinen tie tai tie, jonka maanomistaja on yhdyskuntarakentamisen yhteydessä varannut tiealueeksi, sijaitsee sellaisella alueella, joka kaavan mukaan on tarkoitettu liikenneväyläksi, kunnalla on oikeus korvauksetta panna kuntoon tiealue siihen kuuluvine ojineen ja asettaa siihen johtoja sekä luovuttaa se yleiseen liikenteeseen.”
 - Asemakaava-alueella kunta saa kunta saa omistukseensa katualueen, joka ei sille ennestään kuulu, kiinteistönmuodostamislain mukaisella kiinteistötoimituksella (94 §). Maanomistajalla ei ole oikeutta saada korvausta yksityistielain 1 §:n tarkoittamasta yksityistiestä, jos tie osoitetaan asemakaavassa katualueeksi (104 §).
 - Yksityistie, jota pitkin yleisen tien suuntainen kevyt liikenne on suunniteltu kulkevaksi, voidaan myös ottaa yleisen tien osaksi (tapaus 2 luvussa 3.2). Asemakaava-alueella tämä edellyttää kuitenkin, että yksityistie on kaavassa osoitettu liikennealueeksi. Muutos voidaan tehdä mahdollisen

tiesuunnitelman yhteydessä tai erillisenä hallinnollisen luokan muutosasiana. On huomattava, että jos kaavan laatiminen on kesken, tiesuunnitelman hyväksymispäätöstä ei voida tehdä ennen kuin kaava on hyväksytty. Siten kaavaprosessi tulee käynnistää riittävän aikaisin, jotta kaavan ja tiesuunnitelman laatiminen voivat edetä samanaikaisesti toisiaan tuken.

- Ulkoilulaki 13.7.1973/606
 - Laissa käsitellään ulkoilureittejä ja niiden perustamista, suunnittelua ja ulkoilureittitoimitusta.
- Tieliikenneasetus 5.3.1982/182
 - Asetuksessa on säädetty yksityistien tai yksityistien varrella olevan kohteen opastuksesta.
- Kiinteistönmuodostamislaki 12.4.1995/554
 - Yksityistielaisissa on useassa kohdassa viitattu kiinteistönmuodostamislakiin mm. rasitteiden ja tietöimituksen menettelyjen osalta.

5.2 Asemakaava-alueiden katuja ja yleisiä alueita koskevaa lainsäädäntöä

Vastaavalla tavalla kuin yksityistie, myös kunnan katu tai kevyelle liikenteelle varattu yleinen alue voi palvella yleisen tien suuntaisen kevyen liikenteen reitin osana. Tässä yhteydessä katuja ja muita yleisiä alueita ei kuitenkaan käsitellä tarkemmin, seuraavassa on ainoastaan mainittu keskeisiä asioita koskevia lainkohtia.

Katujen ja muiden kevyttä liikennettä palvelevien yleisten alueiden kaavoitusta koskevat säädökset ovat maankäyttö- ja rakennuslaissa (5.2.1999/132). Yleisellä alueella tarkoitetaan asemakaavassa katualueeksi, toriksi, liikennealueeksi, virkistysalueeksi tai näihin verrattavaksi alueeksi osoitettua kunnan, valtion tai muun julkisyhteisön toteutettavaksi tarkoitettua aluetta (83 §).

Asemakaavassa katualue voidaan osoittaa tavanomaiseksi kaduksi tai pelkästään tai ensisijaisesti kevyen liikenteen käyttöön (esim. pihakatu, hidaskatu, jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu). Liikennealueita puolestaan ovat yleisiä teitä, rautateitä, vesiteitä, satamia ja lentokenttiä varten osoitetut alueet. Lain mukaan yleiseen tiehen kuuluvalle kevyen liikenteen väylälle voidaan osoittaa muusta myös liikennealueesta erillinen liikennealue, jos se on paikallisista olosuhteista johtuen perusteltua. Katu- ja liikennealueiden ohella muita kevyttä liikennettä palvelevia asemakaavassa mahdollisesti osoitettavia yleisiä alueita ovat mm. puistokäytävät.

Asemakaavassa voidaan myös osoittaa tontille tai kiinteistölle rasite kulkuyhteyden järjestämiseksi rakennukseen muuta kiinteistöä tai yleistä jalankulkua varten (158 §), esimerkiksi korttelin läpi osoitettu kevyen liikenteen väylä.

Katujen, kunnan kevyen liikenteen väylien ja jalkakäytävien kunnossa- ja puhtaanapitoa ja -vastuita koskevat säännökset sisältyvät lakiin kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta (31.8.1978/669).

5.3 Jokamiehen oikeudet ja yksityisen tien käyttöoikeus

Jokamiehen oikeuksilla tarkoitetaan jokaisen oikeuksia käyttää luontoa siitä riippumatta, kuka omistaa alueen tai on sen haltija. Luonnon käyttämiseen jokamiehen oikeuksien sallimissa rajoissa ei siis tarvita maanomistajan lupaa eikä jokamiehen oikeuksien käytämisestä tarvitse maksaa mitään. Jokamiehen oikeutta ei kuitenkaan saa käyttää haittaa tai häiriötä tuottavalla tavalla. Esimerkiksi pihamailla, pelloilla ja istutuksilla liikkumisoikeutta on rajoitettu. Toisen pihamaata ei saa käyttää kulkutienä. Peltoa, niittyä tai istutusta ei saa käyttää kulkutienä, jos siitä aiheutuu vahinkoa. (<http://www.ymparisto.fi> 5.3.2004, http://www.metsakeskus.fi/pk/fine_jokamies.html 5.3.2004)

Jokamiehen oikeutta ei ole säännelty yleisesti Suomen lainsäädännössä. Se perustuu osin kirjoittamattomaan maantapaan, osin rikoslakiin ja osin muuhun lainsäädäntöön. (http://www.metsakeskus.fi/pk/fine_jokamies.html 5.3.2004, <http://www.ymparisto.fi> 5.3.2004)

Yksitystien pitäjä ei voi kieltää tiellä kävelyä, ratsastusta, pyöräilyä tai hiihtämistä. Kuitenkin toimintaan joka selvästi lisää yksitystien kunnossapitokustannuksia, on saatava tiekunnan taikka tieosakkaiden lupa (YTL 80 §). Näin ollen sellainen liikkuminen, josta aiheutuu merkittävää kunnossapidon lisääntymistä ja joka on järjestäytynyttä, voidaan kieltää; esimerkkinä tien käyttö säännöllisenä ratsastusreitteinä. Kävelyn ja pyöräilyn osalta lähtökohtana voidaan pitää sitä, että jokamiehen oikeuksiin perustuen yksityistielle ei voida ohjata yleisen tien kevyttä liikennettä, vaan tämä edellyttää sopimusta tiekunnan, tieosakkaiden tai maanomistajien kanssa.

5.4 Yksityisen tien käyttöoikeuden rajoittaminen

Yksityistielaisissa on määritelty tien pitäjän oikeudet säädellä liikkumista tiellä. Lain perusteella toimitustien pitäjä saa kieltää moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ja hevosajoneuvolla tapahtuvan liikenteen ulkopuolisilta. Yksitystien pitäjä ei kuitenkaan voi yksityistielakiin nojautuen kieltää tiellä kävelyä, ratsastusta, pyöräilyä tai hiihtämistä. Sen sijaan esimerkiksi mopolla ajon voisi yksityistielillä kieltää. Tiekuunnalla ei kuitenkaan ole ilman kunnan suostumusta em. kieltämisoikeutta, jos tiekunta saa valtion tai kunnan kunnossapitoavustusta tai jos tie on hoitosopimuksella kunnan hoidossa. (Hämäläinen: Tiekuunta ja tieosakas 2001, <http://www.suomenlatu.fi/poluistareiteiksi> 5.3.2004).

5.5 Tienpitäjän vastuu

Tienpitäjän vastuulla tarkoitetaan vastuuta tien pitämisestä liikenteen edellyttämässä kunnossa sekä vastuuta mahdollisesta vahingonkorvauksesta tapauksessa, jossa tiellä kulkijalle on sattunut tieolosuhteista aiheutunut vahinko. Sekä vastuu tien kunnosta että

vahingonkorvausvastuu perustuvat seuraaviin lainkohtiin. Vahingon sattuessa mahdollinen vahingonkorvausvelvollisuus on tapauskohtaisesti harkittava; lainsäädäntö ei yksiselitteisiä normeja tien kunnolle aseta.

Yleisistä teistä annetun lain 11 ja 12 §:n mukaan tie on pidettävä liikennettä tyydyttävässä kunnossa ja yleinen tie on talvella pidettävä moottoriajoneuvoliikenteen tarvetta vastaavasti lumi- ja jääesteistä vapaana, jollei liikenteen vähäisyyden vuoksi tai muusta erityisestä syystä Tiehallinto toisin määrää. Laissa on lueteltu, mitä tien kunnossapitoon kuuluu.

Yksityisteitä koskevan lain 7 §:ssä sanotaan, että ”Tie on pidettävä sellaisessa kunnossa kuin sen tarkoitus ja siitä tuleva hyöty edellyttävät ottamalla kuitenkin huomioon, ettei kunnossapidosta aiheudu tieosakkaalle kohtuuttomia kustannuksia.” Yksityistielaki ei koske kiinteistöjen omia teitä eikä sopimusteitä vaan ainoastaan toimitusteitä.

Tienpitäjän vastuu ei ole sopimuksin siirrettävissä. Kuitenkin voidaan lähteä siitä, että tehdessään sopimuksen tiekunnan tai tieosakkaiden kanssa yleisen kevyen liikenteen ohjaamisesta yksityistielle, Tiehallinto tai kunta asiallisesti ottaa vastuun tien liikennöntikelpoisuudesta. Jos esimerkiksi tien huono talvihoito aiheuttaa tapaturman, tiekunta vastaa lain mukaan korvauksista kulkijan suuntaan, mutta voi sopimuksen perusteella itse vaatia korvausta valtiolta tai kunnalta.

5.6 Ulkoilureittien toteuttamista koskevia säännöksiä

Silloin kun kyse ei ole yleisen tien kevyen liikenteen ohjaamisesta yksityistielle vaan esimerkiksi patikointi- tai pyöräretkeilyreitit viitoittamisesta yksityistielle, on suositeltavaa soveltaa ulkoilureitin perustamista koskevaa ohjeistusta. Ulkoilureittejä käsitellään ulkoilulaissa (13.7.1973/606). Laissa säädetään mm. seuraavaa:

- Jos yleisen ulkoilutoiminnan kannalta on tärkeitä saada johdetuksi ulkoilujain kulkeminen kiinteistön kautta eikä siitä aiheudu huomattavaa haittaa kiinteistölle, on tästä luovutettava alue ulkoilureittinä käytettäväksi. (1§)
- Ulkoilureitin perustamiseksi on laadittava ja vahvistettava ulkoilureittisuunnitelma sekä pidettävä paikalla ulkoilureittitoimitus. (2§)
- Ulkoilureitin pitämisestä, johon kuuluu reitin tekeminen ja kunnossapito, vastaa kunta. Kunta voi uskoa tehtävän sopivaksi katsotulle yhteisölle. Valtion maalle perustetun ulkoilureitin pitäminen on valtion asiana, jollei valtion suostumuksella ole ulkoilureittitoimituksessa toisin määrätty. (2§)
- Maan käyttöoikeuden luovuttamisesta ulkoilureittia varten sekä alueen omistajalle tai haltijalle aiheutuvasta vahingosta tai haitasta, suoritetaan kerta-kaikkinen tai määräaikainen korvaus. (8 §)

Ulkoilulaissa ei ole suoraan ilmaistu, käsitetäänkö ulkoilureiteilla vain jalan liikkumiseen tarkoitettuja reittejä. Ulkoilulaissa on kuitenkin säädetty, että ”Ulkoilureittisuunnitelmassa on mainittava, mihin ulkoiluun liittyvään kulkemiseen reitti on tarkoitettu (3§)” ja ”Kunta voi antaa määräyksiä ja ohjeita ulkoilureitin käyttämisestä (10§)”. Käytännössä on tulkittu, että ulkoilureittejä voi perustaa myös pyöräilyn käyttöön, mutta asia on syytä mainita ulkoilureittisuunnitelmassa tai -sopimuksessa.

Parhailtaan on käynnissä ulkoilureittejä koskeva ”Poluista reiteiksi E6&E10 –projekti”, jonka tavoitteena on reitistöjen kehittäminen ja toimijoiden verkottumisen edistäminen. Projekti keskittyy vaellusreitteihin, mutta mm. pyöräilyreitistöt kuuluvat myös projektiin. Projektin toteuttajana on Suomen Latu ry ja se saa rahoituksensa pääosin maa- ja metsätalousministeriön maaseudun kehittämisrahoista. Liitteessä 2 on esitetty Poluista reiteiksi -projektin laatima sopimusmalli ulkoilureitin käyttöoikeussopimukseksi.

Projektin www-sivulta: (<http://www.suomenlatu.fi/poluistareiteiksi/> 5.3.2004) löytyy tietoa mm.

- ulkoilureittien suunnittelun ja toteuttamisen periaatteista,
- ulkoilureittien ylläpidosta ja
- lainsäädäntöön ja vastuuseen liittyvistä seikoista.

Ulkoilureittien suunnittelun ja toteuttamisen periaatteista on todettu mm. seuraavaa:

- Maanomistajille, paikallisille asukkaille, yhdistyksille ja järjestöille tiedotetaan reittien suunnittelusta ja heidät otetaan mukaan suunnitteluun alusta alkaen.
- Matkailuyrittäjät ja muut reitin palveluiden kehittäjät otetaan reitin suunnitteluun mukaan.
- Kaikkia maanomistajia kohdellaan tasavertaisesti.
- Reitin linjaus suunnitellaan reitin kannalta tarkoituksenmukaisella tavalla.

Ulkoilureittien toteuttamisessa on kaksi vaihtoehtoista toteuttamiskeinoa.

1. Reitin perustaminen sopimuksella.
2. Ulkoilureittitoimitus:
 - 2(a) Ulkoilureittitoimitus maanomistajien kanssa tehtyjen sopimusten perusteella, jolloin toimitus ei edellytä alueellisen ympäristökeskuksen päätöstä.
 - 2(b) Ulkoilureittitoimitus suoraan kaavaan merkityn reitin perusteella, jolloin toimitus ei edellytä alueellisen ympäristökeskuksen päätöstä.
 - 2(c) Ulkoilureittitoimitus ulkoilureittisuunnitelman ja alueellisen ympäristökeskuksen päätöksen perusteella.

Pääosin maamme ulkoilureitit on toteutettu tekemällä maanomistajan kanssa erilaisia sopimuksia. Ulkoilureittitoimitusta on käytetty vähän. (<http://www.suomenlatu.fi/poluistareiteiksi/>).

Ulkoilureitit ja ulkoilulaki eivät koske moottorikelkkailureittejä, vaan niistä on säädetty erikseen maastoliikennelaissa.

6 YKSITYISTIEAVUSTUKSET

6.1 Valtion avustus

Yksityistien kunnossapitoon ja parantamiseen voidaan yksityistielain mukaan myöntää valtionavustusta sellaiselle järjestäytyneelle yksityistielle, jonka vaikutusalueella on vähintään kolme pysyvästi asuttua taloutta, jotka käyttävät tietä vähintään yhden kilometrin matkalla. Tie voi saada avustusta myös koko paikkakuntaa ajatellen huomattavan liikenteellisen merkityksensä perusteella. Tiekunnan tiestä on avustuskelpoista vain pysyvän asutuksen käyttämä tai läpikulkuun käytettävä tieosuus. Avustuksen suuruus määräytyy tien kunnossapitoluokan perusteella. Avustuksen saaminen edellyttää tiekunnan perustamista.

Vuoden 2004 budjetin mukaan määrärahaa yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen saa käyttää yksityisistä teistä annetun lain (358/1962) ja asetuksen (1267/2000) mukaisten valtionapujen maksamiseen, yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen. Budjetissa on lisäksi määriteltä, että määrärahaa on tarkoitus käyttää haja-asutusalueiden teiden kunnossapidon ja parantamisen tukemiseen. Määrärahaa käytetään tasa-arvoisen liikkumisen turvaamiseen ja pysyvän asutuksen sekä perustuotanto-toiminnan tarvitsemien teiden avustamiseen niiden merkityksen suhteessa. (http://budjetti.vm.fi/indox/tae/2004/he_2004.html). Viime vuosina, vuosi 2004 mukaan lukien, valtion budjetissa ei ole ollut riittävästi määrärahoja yksityisteiden kunnossapitoavustusten maksamiseen, vaan määrärahat ovat kuluneet parantamishankkeiden rahoittamiseen.

Parantamisavustukset jakaa tiepiiri hakemusten perusteella. Siten parantamisavustusten kohdentamisesta päättää viime kädessä tiepiiri. Parantamishankkeissa etusijalle asetetaan huonokuntoiset sillat ja rummut, routavauriot, liikenneturvallisuuskohteet ja tien kantavuuden parantaminen.

Valtionapuun oikeutettuja yksityisteitä on noin 60 000 km, avustettavia kohteita on vuosittain noin 630 ja keskimääräinen avustus on 13 250 euroa. Tuen enimmäisosuus voi olla 75 % todellisista hyväksytyistä kustannuksista. Määräraha on mahdollistanut noin 60 prosentin mukaisen tuen kuntien tuen ollessa kyseisiin kohteisiin noin 20 %. Valtion tuki kohdistuu ensisijassa teiden parantamiseen sekä lauttoihin. (http://budjetti.vm.fi/indox/tae/2004/he_2004.html)

6.2 Kunnan avustus

Yksityistielain 95 §:n mukaan kunta päättää sen varoista yksityisen tien tienpitoon myönnettävistä avustuksista, avustusten ehdoista ja käytön valvonnasta samoin kuin yksityisen tien tekemisen tai kunnossapidon ottamisesta kokonaan tai osaksi kunnan suoritettavaksi. Yksityistielain nojalla kunnan avustusta voidaan myöntää ainoastaan lain piirissä oleville toimitusteille. Pelkästään yksityistielain perusteella ei kunta siten voi avustaa esimerkiksi sopimusteitä ja kiinteistöjen omia teitä. Kunnat voivat kuitenkin halutessaan avustaa myös viimeksi mainittuja teitä, jos avustuserusteet ovat kuntalain mukaan hyväksyttävät. Sama tie voi saada sekä kunnan että valtion avustusta.

Kukin kunta päättää itse avustusperusteista, jakotavasta sekä avustuksen tarkemmista ehdoista. Kunnan avustusperiaatteet ovat varsin väljät, mutta niiden tulee kuitenkin olla sellaiset, että eri teiden ja tiekuntien yhdenvertaisuus toteutuu. Useissa kunnissa avustusten tehokkuus ja tasapuolisuus on varmistettu teiden pisteytykseen ja kunnossapitoluokitukseen ja avustusten määräytymiseen ja jakamiseen kunnossapitoluokittain. Etelä-Suomessa yleinen ehto avustukselle on, että yksityistielle on perustettu tiekunta. Useimmiten vaaditaan yksi pysyvästi asuttu talous ja kunnanavustus myönnetään vain pysyvän asutuksen käyttämälle tiepituudelle.

Kunta voi avustaa tienpitoa paitsi rahavaroin myös ottamalla yksityistien tekemisen tai kunnossapidon kokonaan tai osaksi kunnan suoritettavaksi. Hoitosopimuksia käytetään usein kaava-alueilla tai sen lievealueilla, jolloin teiden hoitaminen kunnan kalustolla tai muutoin kunnan toimesta saattaa olla tarkoituksenmukaisempaa kuin rahallisen avustuksen antaminen. (Hämäläinen: Tiekunta ja tieosakas 2001, Fagerlund: Tiekunta)

Periaatteessa kunta voi siis sopia yksityisteiden, myös yksityistielain ulkopuolella olevien kiinteistöjen omien teiden ja sopimusteiden, kanssa tien tekemisen tai kunnossapidon avustamisesta haluamallaan tavalla. Lähtökohtana tulee kuitenkin olla yksityisteiden tasapuolinen ja yhtäläinen käsittely sekä kunnan yhteisen edun ottaminen huomioon.

7 LIIKENTEEN OHJAUS YKSITYISTIELLE JA -TIELLÄ

Liikennemerkkin tai muun liikenteen ohjauslaitteen asettaa yleiselle tielle Tiehallinto. Kunta asettaa liikenteen ohjauslaitteen kadulle, rakennuskaavatielle, torille ja muulle vastaavanlaiselle liikennealueelle. Muulle tielle liikenteen ohjauslaitteen asettaa tienpiittäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen, jota ei kuitenkaan saa ilman pätevää syytä evätä. Suostumusta ei tarvita tien kunnan taikka tiellä tai sen vieressä tehtävän työn vuoksi tarpeellisten tilapäisten liikennemerkkien asettamiseen. (Tieliikennelaki 51 §). Pysyvän liikennemerkkin yksityistielle asettaa siis tiekunta taikka tieosakkaat yhdessä kunnan suostumuksella. Tilapäisen liikennemerkkin voi asettaa tiekunnan toimielin (toimitsijamies taikka hoitokunta).

Jos kevyt liikenne halutaan ohjata yksityistielle ja opastaa sitä yksityistien varrella taikka muutoin asettaa yksityistielle tarpeellisia liikennemerkkejä, esimerkiksi nopeusrajoitus, asiasta tulee sopia yksityistien pitäjän kanssa tehtävässä sopimuksessa.



Kevyen liikenteen väylällä saa ajaa mopolla vain, jos se on erikseen liikennemerkissä sallittu. Yksityistiellä saa ajaa mopolla, ellei sitä ole erikseen kielletty. Jos jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden lisäksi myös mopot ohjataan yksityistielle, asia on syytä sisällyttää sopimukseen.

Kevyt liikenne ohjataan yksityistietä pitkin kulkevalle reitille kuvan mukaisella kevyen liikenteen reitin jatkumisesta kertovalla liikennemerkkiyhdistelmällä: jalankulkijoille ja pyöräilijöille tarkoitettu reitti yhdessä kulkusuuntaa osittavan nuolen kanssa (Liikenteen ohjaus: Viitoitus, Tielaitos 1996).

Valtakunnallinen pyörämatkailureitistö opastetaan ruskeapohjaisilla opasteilla, joiden käyttö perustuu toistaiseksi kokeilulupaun. Merkit ovat tarroja, jotka kiinnitetään aluslevyyn tai olemassa olevien pylväiden ja putkien ympärille.

8 KOKEMUKSIA YKSITYISTEIDEN KÄYTÖSTÄ YLEISEN TIEN KEVYEN LIIKENTEEN VÄYLÄN OSANA

Työn yhteydessä käytiin läpi joitakin Turun tiepiirissä toteutettuja tai suunnitteilla olevia kohteita, joissa yksityistie palvelee yleisen tien kevyen liikenteen väylän osana. Tapaukset on kuvattu tarkemmin liitteessä 4. Yhteenvedona valitun ratkaisun perusteluista ja toimivuudesta voidaan todeta seuraavaa:

- Tärkeimpinä perusteina yksityistien käytölle kevyen liikenteen väylän rakentamisen sijasta ovat olleet kustannussäästöt, uuden väylän vaatiman tilan puute tai turhan liikenneverkon (kolmen rinnakkaisen ajotien) rakentamisen välttäminen sekä viihtyisemmän reitin tarjoaminen jalankulkijoille ja pyöräilijöille.
- Jo toteutetut kohteet ovat toimineet hyvin sekä tienkäyttäjien että tienpitäjien näkökulmasta ja ratkaisuun on oltu tyytyväisiä. Myös kunnossapidon käytännön hoito on toiminut kaikissa tapauksissa hyvin, vaikka hoitovastuu onkin eri tapauksissa eri tahoilla.
- Suunnitteilla olevissa kohteissa ongelmiksi on noussut etenemistapa tilanteessa, jossa osa maanomistajista kannattaa ja osa vastustaa ratkaisua sekä epäselvyys siitä, kumpi osapuoli – Tiehallinto vai kunta – sopii mistäkin yksityisteiden omistajien, osakkaiden tai tiekuntien kanssa.
- Kunnat ovat osallistuneet ratkaisun toteuttamiseen eri tavoin eri tapauksissa, mutta kaikissa tapauksissa kuntien rooli on ollut merkittävä: kunta on voinut osallistua yksityistien parantamiskustannuksiin tai vastata niistä kokonaan, kunta voinut sitoutua vastaamaan yksityistien kunnossapidosta tai avustaa sitä ja kunta on toiminut aktiivisena osapuolena yksityisteiden kanssa käytävissä neuvotteluissa.

Tapaustutkimuksissa nousi esiin useita asiakokonaisuuksia, joiden kohdalla on epätie-toisuutta oikeista tai mahdollisista menettelytavoista. Näitä asiakokonaisuuksia on pyritty selvittämään raportin B-osassa. Suurimmat epäselvyydet liittyvät seuraaviin aiheisiin:

- Sopimusosapuolet: kenen kanssa erilaisia yksityisteitä koskevat sopimukset tulee tehdä ja mikä on Tiehallinnon ja kunnan tehtävänjako sopimuksissa?
- Sopimuksen sisältö: mistä asioista sopimuksessa tulee sopia?
- Yksityistien kuntoonpano: mitä valtion ja kunnan rahoituslähteitä yksityistien kuntoonpanoon on mahdollista käyttää?
- Yksityistien kunnossapito: mitä valtion ja kunnan rahoituslähteitä yksityistien kunnossapitoon on mahdollista käyttää?

OSA B: TOIMINTAOHJE

9 VAIHTOEHTOISET RATKAISUMALLIT

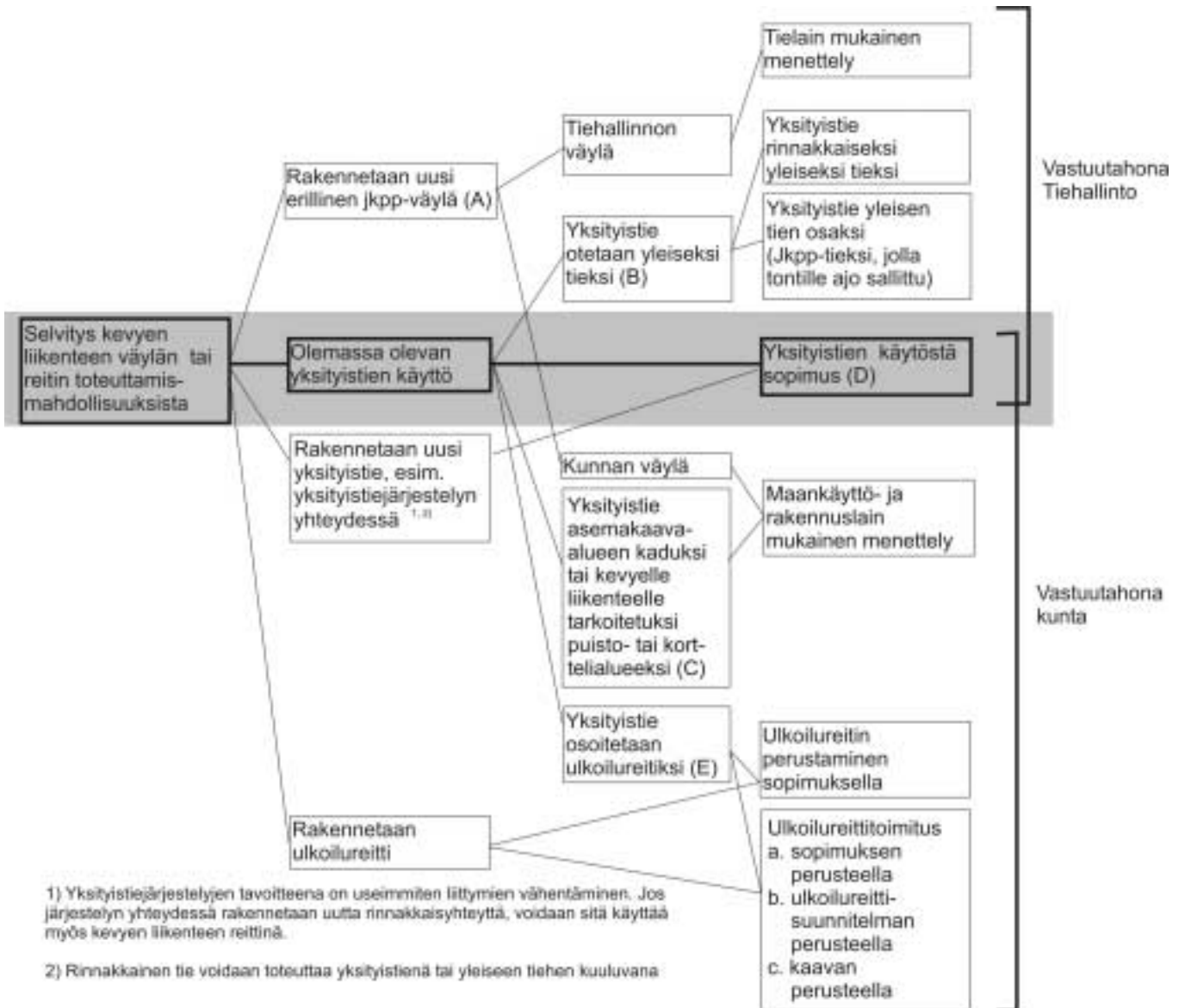
Tässä luvussa on käyty lyhyesti läpi vaihtoehtoiset hallinnolliset ratkaisumallit kevyttä liikennettä palvelevan reitin toteuttamiseksi ja sen jälkeen luvuissa 10-12 on käsitelty tarkemmin seikkoja, jotka tulee ottaa huomioon silloin, kun ratkaisuksi valitaan kevyen liikenteen ohjaaminen yksityistielle. Liitteessä 3 on sopimusmalli yksityistien käytöstä yleisen tien kevyen liikenteen väylän osana.

Vaihtoehtoisia hallinnollisia tapoja yleisen tien suuntaista kevyttä liikennettä palvelevan reitin toteuttamiseksi on useita ja reitti voi koostua useallakin eri tavalla toteutetuista reitin osista.

Vaihtoehtoina ovat kuvan 9.1 mukaisesti

- A. uuden kevyen liikenteen väylän rakentaminen Tiehallinnon toimesta yleisenä tienä (tielain mukaisella menettelyllä), asemakaava-alueilla joissain tapauksissa myös kunnan toimesta asemakaavan mukaisena katuna taikka puistoon tai kortteliin osoitettuna kevyen liikenteen raittina (rakennus- ja maankäyttölain mukaisella menettelyllä)
- B. yksityistien muuttaminen yleiseksi tieksi ja kevyen liikenteen ohjaaminen sille tai yksityistien liittäminen yleisen tien osaksi (yksityistiestä tulee yleisen tien kevyen liikenteen väylä, jolla on tontille ajo sallittu),
- C. yksityistien muuttaminen asemakaava-alueella kaavan mukaisesti kevyen liikenteen käyttöön kaduksi, vain kevyelle liikenteelle osoitetuksi katualueeksi, puistoon tai kortteliin osoitetuksi kevyen liikenteen raitiksi (rakennus- ja maankäyttölain mukaisella menettelyllä),
- D. sopiminen yksityistien käytöstä kevyen liikenteen reitin osana ja siihen liittyvästä tien kunnossapidon ja mahdollisen kuntoonpanon vastuujaosta (tiepiiri ja/tai kunta sopii yksityistien tienpitäjän tai tienpitäjien kanssa) sekä
- E. siinä tapauksessa, että kyse on ulkoilua ja virkistystä palvelevasta ulkoilureitistä, sen perustaminen yksityistielle sopimuksen tai ulkoilureittitoimituksen perusteella (ks. luku 5.6).

Tämä ohje keskittyy käsittelemään luettelon vaihtoehtoa D, kuvassa korostettua menettelyä eli sopimista kevyen liikenteen ohjaamisesta yksityistielle. Lisäksi kohdan B mukaista menettelyä, jossa yksityistie muutetaan yleiseksi tieksi tai sen osaksi, käsitellään lyhyesti luvun 11.3 lopussa.



Kuva 9.1. Vaihtoehtoiset hallinnolliset ratkaisut yleisen tien suuntaista kevyttä liikennettä palvelevan reitin toteuttamiseksi

10 TEHTÄVÄT ERI SUUNNITTELUVAIHEISSA

Yksityistien käyttömahdollisuus uuden kevyen liikenteen väylän rakentamisen sijasta tulee selvittää jo esisuunnitteluvaiheessa. Ensimmäinen tehtävä on pohtia mahdollista tai mahdollisia etenemispolkuja kuvan 9.1 mukaisesti. Jos päädytään siihen, että kevyen liikenteen ohjaaminen yksityistielle voisi olla perusteltu etenemistapa, on tarpeen käydä tarkemmin läpi luvussa 11 esitetyt asiakokonaisuudet ja niiden perusteella muotoutuvat toimintavaihtoehdot.

Ennen kuin yleisen tien kevyt liikenne ohjataan yksityistielle, asiasta on aina tehtävä kirjallinen sopimus. Yleisen tien kevyttä liikennettä ei saa ohjata yksityistielle ilman, että asiasta on sovittu yksityistien pitäjän kanssa. Myöskään Tiehallinnon ei tule operoida yksityistiellä ilman, että toimenpiteistä ja osapuolten vastuista on kirjallisesti sovittu.

Viimeistään yleissuunnitelmavaiheessa (tai toimenpideselvityksessä, jos yleissuunnitelmaa ei laadita) tulee saada varmuus siitä, että kevyen liikenteen ohjaaminen yksityistielle on mahdollista, jotta päätös toteutettavasta vaihtoehdosta voidaan tehdä. Käytännössä tämä edellyttää vähintään ennakkosopimusta yksityistien tiekunnan, osakkaiden tai omistajien kanssa.

Alustavankin käyttöoikeussopimuksen tekeminen edellyttää yleensä sitä, että myös yksityistien mahdollisesta kuntoonpanosta ja sen rahoituksesta sekä tien kunnossapitovastuusta on ainakin alustavasti sovittu osapuolten kesken. Sopiminen on tehtävä yhdessä kaikkien osapuolten kesken: Tiehallinnon, kunnan sekä yksityistien edustajien. Jos ehdotus kuntoonpano- ja kunnossapitovastuista on kuvattu yleissuunnitelmassa tai toimenpideselvityksessä, osapuolet voivat ottaa kantaa ja sitoutua siihen suunnitelmista antamissaan lausunnoissa.

Yksityistien kuntoonpanon edellyttämät toimenpiteet ja kustannusjako eri osapuolten välillä sisällytetään tiesuunnitelmaan yleiseen tiehen kohdistuvien toimenpiteiden lisäksi. Myös kunnossapitovastuut on perusteltua kuvata ja hyväksyä tiesuunnitelmassa.

Tiesuunnitelman lisäksi tarvitaan aina erillinen sopimus Tiehallinnon, kunnan ja yksityistien tiekunnan, osakkaiden tai omistajien välillä. Sopimus on hyvä liittää tiesuunnitelman liitteeksi.

11 RATKAISUMALLIN VALINTAAN VAIKUTTAVAT TEKIJÄT JA SOPIMUKSESSA HUOMIOON OTETTAVAT ASIAT

11.1 Sopimusosapuolet ja sopimuksen sitovuus

Kiinteistöjen omien teiden ollessa kyseessä sopimus tehdään kiinteistön omistajan kanssa.

Sopimusteiden kohdalla sopimuskumppanit on harkittava tilanteen mukaan. Mikäli tie on selvästi vain yhden maanomistajan maalla, voidaan sopimus tehdä tämän maanomistajan kanssa. Jos maanomistajia ja sopimuskumppaneita on enemmän, sopimus on yleensä tarpeen tehdä kaikkien osapuolten kanssa. Jos esimerkiksi kyseessä on usean kiinteistön alueella kulkeva tie, jota käyttävät kaikki tienvarren kiinteistöt, sopimus tulee tehdä kaikkien kiinteistönomistajien kanssa.

Järjestäytymättömän toimitustien tapauksessa tarvitaan kaikkien tieosakkaiden suostumus. Sopimus on tehtävä kaikkien osakkaiden kanssa erikseen.

Järjestäytyneen toimitustien (tiekunta perustettu) tapauksessa tieosakkaat päättävät tienpitoon liittyvistä asioista ja muista tiekunnan asioista tiekunnan kokouksesta. Sopimus yksityistien käytöstä kevyen liikenteen väyläverkon osana vaatii järjestäytyneen tiekunnan osalta tiekunnan kokouksen päätöksen. Päätökset tehdään yksinkertaisella enemmistöllä ja osakkaan äänimäärä määräytyy tieyksikköjen mukaan. (Suurosakkaan äänivaltaa leikataan tarvittaessa niin, että yhdenkään tieosakkaan äänimäärä ei ylitä 30 prosenttia kokouksessa edustettuina olevien yksiköiden kokonaismäärästä). Pöytäkirja tiekunnan tekemästä päätöksestä on hyvä liittää myös Tiehallinnon kanssa tehtävään sopimukseen.

Mahdollisen sopimuksen sitovuus tulevaisuudessa riippuu yksityistietyyppistä seuraavan taulukon mukaisesti:

	Yksitystien käyttösopimuksen sitovuus	Onko varmuus sopimuksen ajallisesta kestosta?
Kiinteistön oma tie	Sopimus sitoo vain nykyistä maanomistajaa. Jos tila myydään, sopimus purkaantuu, ellei uusi omistaja hyväksy sopimusta.	Ei
Sopimustie	Sopimus sitoo vain nykyisiä maanomistajia. Jos tila myydään, sopimus purkaantuu, ellei uusi omistaja hyväksy sopimusta.	Ei
Toimitustie/ järjestäytymättömän tieyrittäminen	Sopimus vaatii jokaisen osakkaan allekirjoituksen tai tehdään kaikkien kanssa erikseen ja se sitoo jokaista osakasta erikseen. Sopimuksen purkamismenettely on tärkeää määritellä sopimuksessa, sillä se jää muutoin epäselväksi.	On
Toimitustie/tiekunta	Sopimuksen hyväksyy tiekunnan kokous ja se sitoo tiekuntaa. Myös sopimuksen purkamisesta päättää tiekunnan kokous.	On

Suosituksset:

- ➔ Toimitustie: Sopimus yksityistien käytöstä suositellaan ensisijaisesti tehtäväksi vain silloin, kun kyseessä on toimitustie ja mieluiten järjestäytynyt toimitustie. Tällöin sopimuskumppanina on tiekunta ja sopimus sitoo myös tulevia tieosakkaita. Myös järjestäytymättömän toimitustien kanssa tehtävä sopimus sitoo tulevia tieosakkaita, mutta kaikkien osakkaiden suostumuksen saaminen voi käytännössä osoittautua vaikeaksi.
- ➔ Sopimustie ja kiinteistön oman tie: Jos kyseessä on sopimustie tai kiinteistön oma tie, yksityistien käyttöä ei suositella, koska sopimus sitoo vain sen tehnyttä maanomistajaa. Sopimuksen tekemistä voidaan kuitenkin harkita myös niiden kanssa silloin, jos yksityistietä käyttävä kevyen liikenteen reitti on
 - a) väliaikaiseksi tarkoitettu tai
 - b) vaihtoehtoinen reitti on löydettävissä taikka kevyen liikenteen väylä rakennettavissa korvaamaan kyseistä väyläjaksoa, jos kiinteistön seuraava omistaja ei sopimukseen suostukaan.

Sopimustietä tai kiinteistön omaa tietä koskevaan sopimukseen tulee lisätä ulkoilureitin sopimusmallin (liite 2) 8 §:n mukainen lausuma, että sopimus ja mahdolliset tien käyttöä koskevat korvaukset sitovat kiinteistön myöhempää omistajaa tai haltijaa ja että maanomistaja on velvollinen sisällyttämään tätä koskevan ehdon kiinteistön luovutussopimukseen. Kiinteistön uutta omistajaa tai haltijaa ehdottomasti sitova vaikutus syntyy vain tienkäyttö sopimuksen kirjaamisella lainhuuto- ja kiinnitysrekisteriin. Tämän vuoksi on sopimustietä tai kiinteistön omaa tietä koskevaan sopimukseen otettava ulkoilureitin sopimusmallin 11 §:n mukainen lausuma sopimuksen kirjaamisesta ja että tiepiirillä on oikeus maanomistajaa kuulematta sitä hakea. Kirjaamista ei voida jättää maanomistajan toimenpiteiden varaan vaan tiepiirin on siitä huolehdittava. Kirjaamisen edellytyksenä on, että sopimus on määräaikainen.

- ➔ Jos kyseessä on sopimustie, voi joissain tapauksissa olla perusteltua pyrkiä edistämään tietoimituksen tekemistä ja tieyhteyden järjestäytymistä ennen sopimuksen tekoa. Tässä asiassa erityisesti kunta voi olla aloitteellinen.
- ➔ Sopimusosapuolina tulisi yleensä olla yksityistien lisäksi sekä Tiehallinto että kunta. Vaikka kyseessä on yleisen tien kevyttä liikennettä palveleva yksityistie, jonka kuntoonpanosta vastaa Tiehallinto, kunnan panosta tarvitaan yleensä yksityistien hoidosta sovittaessa (ks. luku 11.4).

11.2 Tienpitäjän vastuu

Luvussa 5.5 on käsitelty lyhyesti lainsäädännön mukaiset tienpitäjän vastuut yleisen ja yksityisen tien tapauksessa. Lähtökohtaisesti tienpitäjä on aina vastuussa siitä, että tie pidetään tarkoitusta vastaavassa kunnossa. Kiinteistön omalla tiellä ja sopimustiellä ei kuitenkaan ole lakiin perustuvaa tienpitäjää, sillä yksityistielaki ei koske niitä. Tienpitäjän vastuu ei ole sopimuksin siirrettävissä.

	Tienpitäjän vastuu (kulkukelpoisuus, tienkäyttäjien turvallisuus)
Kiinteistön oma tie	Tiellä ei ole lakiin perustuvaa tienpitäjää (yksityistielaki ei koske sopimustietä). Tienkäyttäjät liikkuvat omalla vastuullaan.
Sopimustie	Tiellä ei ole lakiin perustuvaa tienpitäjää (yksityistielaki ei koske sopimustietä). Tienkäyttäjät liikkuvat omalla vastuullaan.
Toimitustie/ järjestäytymätön tieyritys	Tieosakkailla on yhteinen vastuu.
Toimitustie/tiekunta	Vastuu on tiekunnan kautta tieosakkailla tieyksiköiden suhteessa.

Suosituksset:

- ➔ Yksityistien tieosakkaat tai tiekunta ovat siis edelleen vastuullinen tienpitäjä, vaikka kunnan tai Tiehallinnon kanssa olisikin tehty sopimus yksityistien yleisestä käytöstä tai kunnossapidosta. Kuitenkin voidaan lähteä siitä, että tehdesään sopimuksen tiekunnan tai tieosakkaiden kanssa yleisen kevyen liikenteen ohjaamisesta yksityistielle, Tiehallinto tai kunta asiallisesti ottaa vastuun tien liikennöintikelpoisuudesta. Jos esimerkiksi tien huono talvihoito aiheuttaa tapaturman, tiekunta vastaa lain mukaan korvauksista kulkijan suuntaan, mutta voi sopimuksen perusteella itse vaatia korvausta kunnalta tai valtiolta.
- ➔ Yksityistiellä noudatettavasta kunnossapidon sisällöstä ja tasosta tulisi aina sopia Tiehallinnon tai kunnan ja yksityisten välisessä sopimuksessa. Esimerkiksi talvihoito voidaan sopia tehtäväksi sopivaksi katsottavien Tiehallinnon laatuvaatimuksen mukaisesti. Erikseen on tarpeen sopia siitä, kenen vastuulla on päällysteen ylläpito eli huonokuntoisen päällysteen uusiminen tarvittaessa.

11.3 Yksityistien kuntoonpanon rahoitus

Voidaanko yksityistien kuntoonpano yksityisenä tienä toteuttaa perustienpidon hankkeena ja rahoituksella?

Valtion vuoden 2004 talousarvion mukaan Tiehallinnolle myönnettävää perustienpidon määrärahaa saa käyttää yleisten teiden perustienpidosta ja yleisiksi teiksi otettavien yksityisteiden kuntoonpanosta, maa-ainesalueiden hankinnoista sekä Tiehallinnon kiinteistönpidosta aiheutuvien menojen maksamiseen. (http://budjetti.vm.fi/indox/tae/2004/he_2004.html)

Suomen kuntaliitto ja Tiehallinto ovat hyväksyneet yhteiset periaatteet kunnan ja valtion kustannusvastuusta yleisen tien pidossa (Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet yleisen tien pidossa, 2001). Periaatteiden mukaan yleiseen tiehen kuuluvan tai erillisellä asemakaavan mukaisella liikennealueella olevan kevyen liikenteen väylän toteuttaa ja sen kunnossapidosta huolehtii pääsääntöisesti valtio. Samoin ennestään oleville kaduilla ja yksityisille teille yleisen tien tekemisen takia tarvittavien ja tien tekemisen yhteydessä tehtävien töiden kustannuksista vastaa valtio. Sen sijaan siitä, mikä on kunnan ja valtion rooli yksityistien pidossa silloin, kun yksityistie toimii yleisen tien suuntaisen kevyen liikenteen reitin osana, ei ole sovittuja periaatteita.

Suosituksset:

- ➔ Edellä olevan sekä yleisesti noudatetun käytännön perusteella on linjattavissa, että perustienpidon rahoja voidaan käyttää myös muihin kuin suoraan yleisiin teihin kohdistuviin toimenpiteisiin, jos ne aiheutuvat yleisen teiden perustienpidosta. Siten Tiehallinto voi maksaa yksityistien kuntoonpanon esimerkiksi yksityistiejärjestelyn yhteydessä. On kuitenkin epäselvää, voiko Tiehallinto maksaa yksityistienä säilyvän tien kuntoonpanon, vaikka yksityistien käyttö yleisen tien suuntaisen kevyen liikenteen reittinä edellyttäisi parantamista. Työn loppusuosituksissa (osa C) ehdotetaan asian selkeyttämistä valtion talousarvioperusteluissa.
- ➔ Jos yksityistien kuntoonpano liittyy laajempaan hankkeeseen, esimerkiksi yksityistiejärjestelyihin tai kevyen liikenteen väylän rakentamiseen muualle päätien varrelle, yksityistien kuntoonpanotoimenpiteet ja niiden vastuu- ja kustannusjako on perusteltua kuvata tiesuunnitelmassa. Tällöin mm. kunta voi ottaa aisaan kantaa tiesuunnitelman käsittelyn yhteydessä. Jos kysymys on ainoastaan kevyen liikenteen ohjauksesta yksityistielle ja siihen liittyvästä yksityistien kuntoonpanosta, riittää ao. kuntoonpanotoimenpiteiden määrittäminen sopimuksessa tai sen liitteenä olevassa kuntoonpanosuunnitelmassa.

Voidaanko yksityistien kuntoonpano toteuttaa valtion yksityistieavustuksella?

Valtion yksityistieavustuksen periaatteita on käyty läpi luvussa 6.1

Kiinteistöjen omat tiet ja sopimustiet eivät kuulu yksityistielain eivätkä siinä mainitun valtionavustuksen piiriin. Lisäksi yksityistielain mukaan valtionavustus edellyttää tiekunnan perustamista, joten järjestäytymätön tieyrittäjä ei voi saada valtion avustusta. Tiekkunnan tietä voidaan siis avustaa, jos lain määrittämät kriteerit vakituisen asutuksen ja tiepituuden tai huomattavan liikenteellisen merkityksen suhteen täyttyvät. Avustuksen saaminen edellyttää sen anomista. Tien parantamisen avustus on harkinnanvarainen ja tiepiirin päätettävissä.

Suosituksset:

- ➔ Lainsäädäntö ei aseta esteitä sille, että tiepiiri myöntää valtion yksityistieavustusta järjestäytyneen toimitustien (tiekkunta) parantamiseen käytettäessä sitä kevyen liikenteen väylän osana, mikäli tie täyttää lain edellyttämät valtionavustuksen kriteerit. Mm. avustuskriteeriä tien huomattava liikenteellinen merkitys ei ole missään rajattu koskemaan vain autoliikennettä. Käytännössä avustusperusteina on viime vuosina ollut vaurioiden korjaaminen (esim. siltojen ja rumpujen peruskorjaus, routavauriot) ja tien kantavuuden parantaminen sekä liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet (jollainen yksityistien käyttö kevyen liikenteen väylänä on).

Voidaanko yksityistien kuntoonpano toteuttaa kunnan yksityistieavustuksella?

Kunnan yksityistieavustuksia on käsitelty luvussa 6.2.

Kunta voi sopia yksityisteiden kanssa tien tekemisen avustamisesta haluamallaan tavalla. Yleensä avustuksen saaminen edellyttää kunnan asettamien vakituisen asutuksen tms. kriteerien täyttymistä. Eräissä kunnissa avustuksen saaminen edellyttää tiekuntaa. Kunnan avustusperiaatteiden tulee olla sellaisia, ettei yhdenvertaisuutta loukata. Kaikkia teitä ei kuitenkaan tarvitse avustaa samalla tavalla, mutta lähtökohtaisesti samanlaisia teitä avustetaan samalla tavalla.

Yksityistie muuttuu kaava-alueella kaduksi kun kadunpitopäätös on tehty. Ennen sitä yksityistie säilyy edelleen yksityistienä, mutta usein kunnat hoitavat kaava-alueella olevia yksityisteitä, mikä on osa kunnan avustuspolitiikkaa.

Suosituks:

- ➔ Yleisesti käytössä jo olevien kriteerien lisäksi myös yleisen kevyen liikenteen ohjaaminen käyttämään yksityisteitä voidaan katsoa perusteeksi yksityistien, myös kiinteistöjen omien teiden, avustamiselle.
- ➔ Kyseessä on kunnan ja tiekunnan välinen sopimus, jonka tulisi olla osa kolmen osapuolen (yksityistie, kunta ja Tiehallinto) kokonaissopimusta.

Voidaanko yksityistie liittää tiealueen osaksi ja sen yhteydessä huolehtia kuntoonpanosta perustienpidon rahoituksella?

Yksityistie voidaan ottaa haltuun ja osoittaa kevyen liikenteen väyläksi (jolla on sallittu tonteille ajo). Kevyen liikenteen väylä voi olla myös nykyisestä tiealueesta irrallinen tien suuntaista liikennettä palveleva alue. Tällöin toimitaan tielain mukaisten Tiehallinnon normaalien lunastusmenettelyjen mukaan. Asemakaava-alueella yksityistien liittäminen tiealueen osaksi edellyttää, että se on kaavassa osoitettu liikennealueeksi.

Suosituks:

- ➔ Yksityistien liittäminen tiealueeseen on vaihtoehtoinen ratkaisu sopimukselle kevyen liikenteen ohjaamisesta yksityistielle (ks. luku 9). Se on mahdollinen ratkaisu sellaisessakin tilanteessa, jossa sopimukseen perustuvaa ratkaisua ei syystä tai toisesta saada aikaan.

Voidaanko yksityistie ottaa yleiseksi tieksi ja sen yhteydessä huolehtia kuntoonpanosta?

Yksityistien ottaminen yleiseksi tieksi sisältää aina tien kuntoonpanon yleiseltä tieltä edellytettävälle tasolle.

Tiehallinto on määritellyt ohjeelliset kriteerit, joiden perusteella muutoksen tarvetta arvioidaan tien vaikutusalueen asutuksen, tien pituuden ja liikennemäärän mukaan (Tie- ja vesirakennushallitus 1989).

Pistotiet ja sellaiset rengas- ja rinnakkaistiet, joiden läpikulkuliikenne on vähäistä:

- *Tien tulee olla yli 6 km pitkä ja lisäksi*
 - *harvaan asutuilla alueilla (enintään 7 as./km²) tien vaikutusalueella tulee olla vähintään 80 (poikkeuksellisesti 60) asukasta*
 - *keskimääräisen asukastiheyden alueilla (7-15 as./km²) tien vaikutusalueella tulee olla vähintään 120 (100) asukasta*
 - *tiheän asutuksen alueilla (enemmän kuin 15 as./km²) tien vaikutusalueella tulee olla vähintään 150 (130) asukasta.*

Läpikulkutiet sekä sellaiset rengas- ja rinnakkaistiet, joiden läpikulkuliikenne on merkittävää:

- *Tien tulee yleensä olla yli 4 km pitkä ja lisäksi*
 - *kun läpikulkuliikenne on yli 50 autoa/vrk, asukkaiden määrälle ei ole vaatimuksia*
 - *kun läpikulkuliikenne on 50-25 autoa/vrk, tien vaikutusalueella tulee olla 10-50 asukasta*
 - *kun läpikulkuliikenne on 24-10 autoa/vrk, tien vaikutusalueella tulee olla 51-100 asukasta.*
- *Jos tien pituus on alle 4 km, läpikulkuliikennettä on oltava vähintään 50 autoa/vrk.*

Kyse on suosituksista ja esimerkiksi verkollisten syiden vuoksi yksityistie voidaan ottaa yleiseksi tieksi, vaikka em. kriteerit eivät täyttyisikään.

Yksityistien ottaminen yleiseksi tieksi vahvistetaan Tiehallinnon esityksen pohjalta liikenne- ja viestintäministeriössä.

Suosituksset:

- ➔ Liikennemäärän osalta myös odotettavissa olevan kevyen liikenteen määrän tulisi olla yhtäläinen kriteeri autoliikenteen määrän kanssa pohdittaessa yksityistien ottamista yleiseksi tieksi. Myös kevyen liikenteen verkolliset syyt voivat ainakin periaatteessa joissain tapauksissa olla riittävän painavat yksityistien ottamiseksi yleiseksi tieksi.
- ➔ Yksityistien kuntoonpano yleiseksi tieksi on melko kallista. Se ei yleensä olekaan suositeltava vaihtoehto, jos päätavoitteena tarkasteltavassa tapauksessa on investointikustannussäästö verrattuna kevyen liikenteen väylän rakentamiseen.

11.4 Yksityistien kunnossapidon avustaminen

Voiko Tiehallinto ottaa yksityistien talvi- ja/tai kesäkunnossapidon tehtäväkseen perustienpidon rahalla?

Valtion vuoden 2004 talousarvion mukaan perustienpidon määrärahaa saa käyttää yleisten teiden perustienpidosta ja yleisiksi teiksi otettavien yksityisteiden kuntoonpanosta aiheutuvien menojen maksamiseen. Kuten edellä luvussa 11.3. on todettu, perustienpidon rahoja voidaan käyttää myös muihin kuin suoraan yleisiin teihin kohdistuviin toimenpiteisiin, jos ne aiheutuvat yleisen teiden perustienpidosta.

Suosituks:

- ➔ On epäselvää, onko yksityistien käyttö yleisen tien suuntaisen kevyen liikenteen reittinä talousarvion perustelussa tarkoitettu yleisen tien perustienpidosta aiheutuva meno ja voidaanko myös yksityistien jatkuva kunnossapito tulkita tällaiseksi menoksi. Työn loppusuosituksissa (osa C) ehdotetaan asian selkeyttämistä valtion talousarvioperusteluissa.

Voiko yksityistien talvi- ja/tai kesäkunnossapitoa rahoittaa valtion yksityistieavustuksella?

Valtion yksityistieavustuksen periaatteita on käyty läpi luvussa 6.1

Kiinteistöjen omat tiet ja sopimustiet eivät kuulu yksityistielain eivätkä siinä mainitun valtionavustuksen piiriin. Lisäksi yksityistielain mukaan valtionavustus edellyttää tiekunnan perustamista joten vain järjestäytynyt toimitustie voi saada valtion avustusta. Tiekunnan tietä voidaan siis avustaa, jos valtion budjettiin myönnetään riittävästi rahaa ao. tarkoitukseen

Suosituks:

- ➔ Tällä hetkellä valtion avustusta ei yksityistien kunnossapitoon ole saatavissa. Periaatteessa avustus on mahdollinen, jos valtion budjettiin myönnetään riittävästi rahaa ao. tarkoitukseen. Nyt yksityistieavustuksiin osoitetut rahat käytetään ensisijaisesti teiden parantamiseen. Kunnossapidon voidaan tässä yhteydessä tulkita tarkoittavan lähinnä jatkuvaa kesä- ja talvihoitoa (mm. aeraus, puh-taanapito, päällysteen paikkaus). Sen sijaan huonokuntoisen päällysteen uusiminen voidaan rinnastaa tien parantamiseen, varsinkin kun sen yhteydessä useimmiten tehdään myös muuta tien kunnostusta. Näin ollen päällysteen uusimiseen voidaan myöntää valtionapua vastaavasti kuin esimerkiksi soratien päällystämiseen.

Voidaanko yksityistien talvi- ja/tai kesäkunnossapito sopia tehtäväksi kunnan toimesta tai avustuksella?

Kunnan yksityistieavustuksia on käsitelty luvussa 6.2.

Kunta voi sopia yksityisteiden kanssa tien kunnossapidon avustamisesta haluamallaan tavalla. Yleensä avustuksen saaminen edellyttää kunnan asettamien vakituisen asutuksen tms. kriteerien täyttymistä. Eräissä kunnissa avustuksen saaminen edellyttää tiekuntaa. Kunnan avustusperiaatteiden tulee olla sellaisia, ettei yhdenvertaisuutta loukata. Kaikkia teitä ei kuitenkaan tarvitse avustaa samalla tavalla, mutta lähtökohtaisesti samanlaisia teitä avustetaan samalla tavalla. Useissa kunnissa avustusten tehokkuus ja tasapuolisuus on varmistettu teiden pisteytyksen ja kunnossapitoluokituksen avulla.

Kunta voi avustaa yksityistien tienpitoa paitsi rahavaroin myös ottamalla yksityistien kunnossapidon kokonaan tai osaksi kunnan suoritettavaksi. Toimitusteiden osalta menettelystä on säädetty yksityistielaisissa, mutta myös kiinteistön omien teiden ja sopimusteiden hoito on mahdollista sopia kunnalle, jos kunta tällaisen sopimuksen päättää tehdä.

Yksityistie muuttuu kaava-alueella kaduksi kun kadunpito päätös on tehty. Ennen sitä yksityistie säilyy edelleen yksityistienä, mutta usein kunnat hoitavat kaava-alueella olevia yksityisteitä, mikä on osa kunnan avustuspolitiikkaa.

Suosituks:

- ➔ Kunta lienee usein luonteva vaihtoehto kunnossapidon vastuutahoksi. Lupaus kunnossapidon hoitamisesta saattaa olla ydinkysymys sille, että yksityistie sallii yleisen kevyen liikenteen opastamisen kyseiselle yksityistielle.
- ➔ Kuntien yksityistieavustusten jakoperusteissa tulee ottaa huomioon myös se, jos yksityistie on osa kevyen liikenteen käyttämää reittiä.

11.5 Valaistuksen rakentaminen ja hoito

Käytettäessä yksityistietä yleisen kevyen liikenteen reittinä saattaa tulla tarve rakentaa yksityistielle valaistus. Valaistuksen rakentaminen voi olla osa yksityistien kuntoonpanoinvestointia ja siten rahoitusmahdollisuuden osalta rinnastettavissa yksityistien muuhun kuntoonpanoon, kuten päällystämiseen (ks. luku 11.3).

Valaistuksen energiakustannukset puolestaan ovat rinnastettavissa tien kunnossapitoon ja yksityistien energiakustannusten rahoitusmahdollisuudet siten vastaavanlaiset kuin muunkin kunnossapidon rahoitusmahdollisuudet (ks. luku 11.4).

11.6 Eräitä erikoistapauksia

Museotiet ja -sillat

Vanhat historialliset tiet ja -sillat saattavat usein olla houkuttelevia kevyen liikenteen reiteiksi, erityisesti matkailua ajatellen. Vanha tie tai silta voi kuitenkin olla erityinen museotie tai -silta tai muu esimerkiksi kaavassa osoitettu suojelukohde, jolloin sen käyttöä harkittaessa tulee ottaa huomioon mahdolliset rajoitukset tien kunnostamiselle ja liikennöinnille. Esimerkiksi sorapintaisen tien päällystäminen voi edellyttää museoviranomaisten suostumusta.

Syrjään jäävät vanhat tienosat

Uutta tietä rakennettaessa syrjään jäävät vanhat tienosat määritellään tiesuunnitelmassa jäämään joko Tiehallinnolle tai siirtymään maanomistajille. Näiden tienosien kohtalo tulee miettiä valmiiksi etukäteen viimeistään tiesuunnitelmavaiheessa, sillä ellei syrjään jääviä tealueita varata muihin tietarkoituksiin, niiden omistusoikeus siirtyy maanomistajalle. Tällöin Tiehallinto joutuu lunastamaan vanhat tienosat uudestaan, jos niitä tulevaisuudessa halutaan käyttää esimerkiksi kevyen liikenteen väylinä.

12 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ

Yleisen tien kevyen liikenteen ohjaamisesta yksityistielle on aina tehtävä kirjallinen sopimus. Seuraavassa on lueteltu keskeiset asiat, joista tulee sopia Tiehallinnon tai kunnan ja yksityistien omistajien, osakkaiden tai tiekunnan kanssa tehtävässä sopimuksessa. Yleisohjeena on, että asioista sovitaan mieluummin mahdollisimman kattavasti ja yksiselitteisesti kuin lyhyesti ja yleispiirteisesti.

- Sopimuksen osapuolten määrittäminen: Tiehallinto, kunta, yksityistien tiekunta, osakkaat tai omistajat.
- Mitä yksityistien osaa ja mitä liikennettä sopimus koskee: karttaesitys reitistä.
- Vastuu tien liikennöitävyydestä ja korvausvelvollisuudesta: se, jolle hoitovastuu on sovittu, vastaa hoitotason alituksen mahdollisesti aiheuttamista korvauksista.
- Lupa kevyen liikenteen ohjaamiseen liikennemerkeillä yksityistielle ja yksityistiellä.
- Nopeusrajoituksen asettaminen ja/tai liikenteen rauhoittamistoimet (tai miten niistä sovitaan ja kuka vastaa toteuttamisesta, jos toimenpiteet suunnitellaan vasta myöhemmin).
- Mopolla ja hevosajoneuvolla ajamisen salliminen.
- Mikä tai mitkä tahot vastaavat yksityistien kuntoonpanosta ennen kevyen liikenteen ohjaamista sille ja mitä kuntoonpano sisältää.
- Mikä tai mitkä tahot vastaavat yksityistien hoidosta (kesähoito, talvihoito) ja minkälainen hoitotaso on.
- Mikä tai mitkä tahot vastaavat yksityistien päällysteen ylläpidosta (huonokuntoisen päällysteen uusimisesta).
- Mikä tai mitkä tahot vastaavat yksityistien mahdollisen tievalaistuksen energiakustannuksista ja ylläpidosta.
- Milloin sopimus astuu voimaan ja miten pitkään se on voimassa.
- Ehdot sopimuksen tarkistamiselle ja irtisanomiselle.
- Sopimuksen allekirjoittajat: Tiehallinnosta tarvitaan kaksi allekirjoittajaa. Yksityistien puolesta allekirjoittajina kaikki maanomistajat (kiinteistön oma tie, sopimustie), kaikki osakkaat (järjestäytymätön toimitustie) tai tiekunnan edustaja (järjestäytynyt toimitustie). Järjestäytyneen tiekunnan kohdalla tarvitaan lisäksi tiekunnan kokouksessa tehty päätös sopimuksen hyväksymisestä (sopimuksen liitteeksi).

Sopimustien tai kiinteistön oman tien kanssa tehtävään sopimukseen tulisi ottaa mukaan ehto, joka velvoittaa allekirjoittaneen maanomistajan sisällyttämään yksityistien käyttösopimusta koskevan ehdon kiinteistön luovutussopimukseen mahdollisen kiinteistökaupan yhteydessä. Menettely on kuvattu tarkemmin luvun 11.1. suosituksissa.

Raportin liitteessä 3 on em. asiakkohtien pohjalta rakennettu sopimusmalli yksityistien käytöstä yleisen tien kevyen liikenteen väylän osana. Se ei ole tarkoitettu sovellettavaksi sellaisenaan kaikkiin erilaisiin tilanteisiin, vaan kyse on tapauskohtaisesti varioitavasta yleisestä mallista.

Jos kyse ei ole yleisen tien kevyen liikenteen ohjaamisesta yksityistielle vaan patikointi- tai pyöräretkeilyreitin viitoittamisesta yksityistielle, on suositeltavaa soveltaa ulkoilureitin perustamista koskevaa ohjeistusta (ks. esim. <http://www.suomenlantu.fi/poluistareiteiksi/> 5.3.2004). Tällöin lähtökohtana voidaan pitää sitä, että patikointi- tai pyöräretkeilyreitti voidaan viitoittaa kunnan tai valtion avustamalle tai kunnan hoitamalle yksityistielle ilman erillistä sopimusta, koska tämäntyyppinen virkistystä palveleva jalankulku- ja pyöräliikenne on tiellä joka tapauksessa sallittua (ks. luku 5.4). Yksitystiekunnan tai osakkaiden suostumus viitoituksen asettamiseen on silti tarpeen hankkia (ks. luku 7). Sen sijaan muiden yksityisteiden kohdalla on suositeltavaa tehdä kirjallinen sopimus yksityistien käytöstä ulkoilureitin osana. Liitteessä 2 on Poluista reiteiksi-projektin laatima sopimusmalli ulkoilureitin käyttöoikeussopimukseksi.

OSA C: SUOSITUKSET JATKOTOIMENPITEIKSI

13 OHJEEN KÄYTTÖÖNOTTO JA TARKISTAMINEN

Työryhmä ehdottaa, että raportista pyydetään eri sidosryhmien lausunnot. Lausuntojen perusteella liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto ja Suomen Kuntaliitto käynnistävät luvussa 14 esitetyt, eräitä keskeisiä toimintaperiaatteita selventävät jatkotoimenpiteet ja sen jälkeen tarkistavat ohjetta tarvittavilta osin.

Työryhmä katsoo, että jo nyt raportti on perusteltua saattaa Tiehallinnon ja kuntien käyttöön ohjeellisena noudatettavaksi. Ohjetta sovelletaan tilanteessa, jossa suunnitellaan yleisen tien kevyen liikenteen ohjaamista yksityistielle.

14 EHDOTUKSET TOIMINTAPERIAATTEIDEN JA -OHJEIDEN TARKENTAMISEKSI

14.1 Perustienpidon rahoituksen käyttö yksityistien kuntoonpanoon ja kunnossapitoon

Valtion vuoden 2004 talousarvion mukaan Tiehallinnolle myönnettävää perustienpidon määrärahaa saa käyttää yleisten teiden perustienpidosta ja yleisiksi teiksi otettavien yksityisteiden kuntoonpanosta, maa-ainesalueiden hankinnoista sekä Tiehallinnon kiinteistönpidosta aiheutuvien menojen maksamiseen. (http://budjetti.vm.fi/indox/tae/2004/he_2004.html) Yleisesti noudatetun käytännön perusteella on linjattavissa, että perustienpidon rahoja voidaan käyttää myös muihin kuin suoraan yleisiin teihin kohdistuviin toimenpiteisiin, jos ne aiheutuvat yleisen teiden perustienpidosta. Esimerkiksi Tiehallinto voi maksaa yksityistien kuntoonpanon yksityistiejärjestelyn yhteydessä.

On kuitenkin epäselvää, onko yksityistien käyttö yleisen tien suuntaisen kevyen liikenteen reittinä talousarvion perustelussa tarkoitettu yleisen tien perustienpidosta aiheutuva meno. Voidaanko perustienpidon määrärahalla rahoittaa toisaalta yksityistien kuntoonpano kyseistä tarkoitusta varten ja toisaalta kevyen liikenteen kulun edellyttämä yksityistien vuosittainen hoito, esimerkiksi talvihoito. Asian selkeyttäminen valtion talousarvion perusteluissa on tarpeen.

Työryhmä ehdottaa, että valtion talousarvion perusteluja tarkennetaan liikenne- ja viestintäministeriön johdolla siten, että perustienpidon määrärahan käyttö yksityistien kuntoonpanoon ja kunnossapitoon on mahdollista silloin, kun yksityistielle ohjataan yleisen tien kevyttä liikennettä.

14.2 Perusteet yksityistien muuttamiseksi yleiseksi tieksi

Tiehallinto on määritellyt ohjeelliset kriteerit, joiden perusteella yksityistien hallinnollisen luokan muutoksen tarvetta arvioidaan tien vaikutusalueen asutuksen, tien pituuden ja liikennemäärän mukaan (Tie- ja vesirakennushallitus 1989).

Työryhmä ehdottaa, että Tiehallinto tarkentaa yksityisen tien muuttamista yleiseksi tieksi koskevaa ohjetta siten, että kevyen liikenteen määrä otetaan huomioon yhtäläisenä kriteerinä autoliikenteen määrän kanssa. Lisäksi liikennemäärää arvioitaessa on tarpeen ottaa huomioon odotettavissa oleva kevyen liikenteen määrän kasvu tapauksessa, jossa nykyisen yleisen tien kevyt liikenne ohjataan yksityistielle.

14.3 Kuntien yksityistieavustusten myöntämisperusteet

Kunta voi avustaa yksityistien tienpitoa haluamallaan tavalla. Yleensä avustuksen saaminen edellyttää kunnan asettamien vakituisen asutuksen yms. kriteerien täyttymistä. Avustusperiaatteiden tulee olla sellaiset, että eri teiden ja tiekuntien yhdenvertaisuus toteutuu.

Työryhmä ehdottaa, että kunnat tarkistavat tarvittaessa yksityistieavustusten jakoperusteita siten, että ne ottavat riittävästi huomioon tilanteen, jossa yksityistie palvelee osana kevyen liikenteen yleisesti käyttämää reittiä.

14.4 Tiehallinnon ja kunnan välinen vastuunjako

Tehtäessä sopimusta yksityistien käytöstä yleisen tien suuntaisen kevyen liikenteen reitin osana luonteva työnjako kunnan ja Tiehallinnon kesken voi usein olla sellainen, että Tiehallinto vastaa yksityistien kuntoonpanosta tai selvittää mahdollisuuden saada kuntoonpanoon valtion yksityistieavustusta ja kunta vastaa yksityistien kunnossapidosta joko ottamalla kunnossapidon kokonaan tai osaksi kunnan suoritettavaksi tai avustamalla kunnossapitoa.

Työryhmä ehdottaa, että Suomen Kuntaliitto ja Tiehallinto yhdessä tarkentavat eri osapuolten osallistumisperiaatteet yksityisen tien pitoon tilanteessa, jossa yksityistie palvelee yleisen tien kevyttä liikennettä.

KIRJALLISUUS

Tiehallinto

- Kevyen liikenteen ja yksityistieliittymien yhteiset ratkaisut, toteutettujen kohteiden arviointi, S 12 pääteiden parantamisratkaisut, Tielaitoksen sisäisiä julkaisuja 33/1999, Tielaitos, Helsinki 1999
- Liikenteen ohjaus: Viitoitus, Tielaitos, Liikennetekniikka, Helsinki 1996
- Maaseudun päätiet ja paikallinen liikenne, S 12 pääteiden parantamisratkaisut, Tielaitoksen sisäisiä julkaisuja 14/2001, Tielaitos, Helsinki 2001
- Mitä maksaa? Tienpitotoimenpiteiden kustannuksia 2001, Tiehallinto 2001
- Tiehallinnon yksityistiesivut: <http://www.tiehallinto.fi/yksityistiet/index.htm>
- Tiesuunnittelun kulku (Tiehallinto 2002).
- Talvihoidon laatuvaatimukset 2004, Tiehallinto 2004
- Yksityisen tien paikallistieksi muuttamisen perusteet, Tie- ja vesirakennushallituksen ohje Ssh-219/16.2.1989
- Yksityisten teiden kunnossapito, Kunnossapidon ohjaus, Tiehallinto, Helsinki 1999

Kuntaliitto

- Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet yleisen tien pidossa, Suomen Kuntaliitto, Tiehallinto, Helsinki 2001
- Markku Fagerlund: Tie kunta, Suomen Kuntaliitto, Helsinki 2001
- Markku Fagerlund: Tielautakunnan käsikirja, Suomen Kuntaliitto, Helsinki 2002
- Yksityistielaki ja yksityistieasetus, Suomen Kuntaliitto, Helsinki 2003

Suomen tieyhdistys

- Esko Hämäläinen: Tie kunta ja tieosakas 2001, Suomen tieyhdistys ry, Helsinki 2002

Muuta

- Finlex sähköinen säädöstietopankki (<http://www.finlex.fi>)
- Poluista reiteiksi –projekti (<http://www.suomenlatu.fi/poluistareiteiksi/> 5.3.2004)
- Jokamiehen oikeudet ((http://www.metsakeskus.fi/pk/fine_jokamies.html 5.3.2004, <http://www.ymparisto.fi> 5.3.2004)
- Valtion vuoden 2004 talousarvio (http://budjetti.vm.fi/indox/tae/2004/he_2004.html)