

Yksityistielain kokonaisuudistus

Tausta

Nykyinen yksityistielaki tuli voimaan 1.1.1963 ja se säädettiin aikoinaan hyvin erilaiseen toimintaympäristöön. Ikäänsä nähden laki on suhteellisen hyvin turvannut yksityisteiden toimivuuden ja hallinnoinnin muuttuneissa tilanteissa, mutta lukuisten osauudistusten johdosta se on menettänyt yhtenäistä rakennettaan ja selkeyttään eikä se nykyisessä muodossaan anna riittävästi tukea maaseudun infrastruktuurin tehokkaaseen ja joustavaan hallintaan.

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

Modernisointitarpeita aiheuttavat myös kaupungistuminen ja maaseudun ikärakenteen muuttuminen ja toisaalta luonnonvaratalouden ja elinkeinoelämän tarpeet.

Hallitusohjelman rakennepoliittisiin uudistuksiin kuuluu kuntien kustannusten karsiminen. Hallitus sitoutuu osana julkisen talouden tasapainottamista vähentämään kuntien tehtäviä ja velvoitteita miljardilla eurolla. Yksityistielain kokonaisuudistus on osa kuntien tehtävien ja velvoitteiden vähentämiseen liittyvää hallitusohjelman toimenpidesuunnitelmaa. Yksityistielain kokonaisuudistuksen yhteydessä on tarkoitus muun muassa selkiyttää eri osapuolten vastuita yksityisteiden rakentamisen, ylläpitämisen sekä liikkumisen suhteen. Myös kuntien roolia on tarkoitus arvioida uudelleen.

Hallituksen hallitusohjelmassa tavoitteena on säädösten sujuvoittaminen. Yksi tapa sujuvoittaa säädöksiä on purkaa olemassa olevaa normistoa niiltä osin, kuin se ei täytä nykyajan tarpeita tai se muutoin katsotaan haitalliseksi tai hallinnollista taakkaa lisääväksi. Tavoitteena on myös sujuvoittaa lupaprosesseja. Norminpurku on yksi yksityistielain kokonaisuudistuksen tavoitteista, sillä laki on tällä hetkellä sekava ja tavalliselle tieosakkaalle vaikealukuinen. Norminpurukokonaisuuteen liittyy esimerkiksi erilaisten johtojen ja kaapeleiden yksityistien tiealueelle sijoittamiseen liittyvän päätöksenteon ja vastuukysymysten selkiyttäminen sekä yksityisteiden hallinnoinnin helpottaminen.

Nykytila

Yksityistielakia on osauudistusten kautta pyritty pitämään yhteiskunnallisen kehityksen edellyttämällä tasolla. Muutokset muussa lainsäädännössä on otettu huomioon. Yksityisteiden tienkäytössä tapahtuneisiin muutoksiin on myös pyritty vastaamaan. Itse yksityistienpitoon ja tiekuntahallintoon liittyviin säännöksiin on tehty teknisiä tarkistuksia, mutta perusratkaisut ja

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

Yksityisteiden **hallinnollinen luokittelu** puuttuu, mutta käytännössä laista on johdettavissa 3 luokkaa: toimitustie, sopimustie ja oma tie. Toimitustiellä on maanmittaustoimituksessa tai tielautakunnan toimituksessa päätetyt pysyvät tieoikeudet. Sopimustiellä tienkäyttö perustuu vain sopimukseen. Oma tie on yhden kiinteistön alueella oleva, vain kiinteistönomistajan käytössä oleva tie. Yksityistielaki ei koske lainkaan omia teitä.

Tienpitojärjestelmä on periaatteessa selkeä. Valtio huolehtii maanteistä, kunnat kaduista ja yksityiset yksityisteistä. Tien hallinnollisen luokan muuttaminen on käytännössä hankalaa. Yksittäiseen muutokseen liittyy lähinnä taloudellisia intressejä ja yleisellä tasolla kysymys on myös poliittinen. Teiden luokittelua ei ole voitu saattaa täysin johdonmukaiseksi. Maantieverkossa on teitä, jotka ovat menettäneet merkityksensä yleisenä tienä. Katuina hoidetaan tai toimii yksityisteitä. Yksityistieverkossa on jossain määrin teitä, joilla on enemmänkin yleistä kuin yksityistä merkitystä.

Yksityisteiden **tienpito** on tieosakkaiden vastuulla. Tieosakkaat määrittelevät tarvitsemansa tienpitotason ja rahoittavat sen itse. Avustusten varaan yksityistienpitoa ei voida perustaa. Valtio ja kunnat voivat kuitenkin antaa avustuksia eri tienpitotarkoituksiin.

Tieosakkaiden **tiemaksujen** suuruus perustuu tiestä kullekin tieosakkaalle tulevan hyödyn arviointiin. Hyötyä arvioitaessa otetaan huomioon tieosakkaan tienkäyttö eri tarkoituksiin ja käytettävä tiepituus. Maanmittauslaitos on laatinut tästä tieyksiköinnistä ohjeen, jota käytetään yksityistietoimituksissa ja sovelletaan hyvin yleisesti myös tiekunnissa. Metsätiellä voidaan tiemaksujen sijaan periä tieosakkailta **käyttömaksuja** tapahtuneiden kuljetusten perusteella. Muiden kuin tieosakkaiden liikenteestä voidaan tienkäyttäjälle määrätä käyttömaksu.

Valtion tai kunnan avustaessa tietä ei muiden kuin tieosakkaiden liikennettä saa kieltää. Säännölliseen tien käyttämiseen tarvitaan kuitenkin tiekunnan tai tieosakkaiden lupa. Jossain määrin epäselvää on, missä tapauksissa tienkäytöstä voidaan määrätä käyttömaksu. Kunnanavustusehdoissa on monessa kunnassa maininta, että ulkopuolisesta liikenteestä ei saa periä käyttömaksuja. On tulkinnanvaraista, voidaanko kunnan päätöksellä rajoittaa tiekunnan yksityistielain mukaista oikeutta käyttömaksujen määräämiseen.

Osalla yksityistieverkkoa yhteiskunnan odotukset ovat suuremmat kuin tieosakkaiden omat tietarpeet. Erityisesti sellaisilla yksityisteillä, joille yhteiskunnan toimin ohjataan liikennettä, on **yhteiskunnan velvollisuus osallistua tienpitoon** kiistaton. Selkein tällainen tapaus on maantien rinnakkaistienä oleva yksityistie, jolle pysyvästi ohjataan maantieltä hidasta tai kevyttä liikennettä. Yhteiskunnan osallistuminen voidaan järjestää sopimusperusteisesti tai erityisavustuksien kautta.

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

Yksityistiemäärärahaa käytetään haja-asutusalueitten **yksityisteiden parantamisen ja kunnossapidon tukemiseen** (ei rakentamiseen). Määrärahaa käytetään tasa-arvoisen liikkumisen turvaamiseen ja pysyvän asutuksen sekä perustuotannon tarvitsemien teiden avustamiseen niiden merkityksen suhteessa. Valtionapu kohdistuu ensisijassa yksityisteiden parantamiseen sekä lauttojen käytön ja kunnossapidon tukemiseen. Avustuksella turvataan tieverkon kunnan säilymistä ja vähennetään tieosakkaille aiheutuvaa tienpitovastuuta. Avustusten myöntämisessä noudatetaan valtionavustuslakia ja yksityistielakia. Budjetissa päätetään vuosittain käytettävissä olevan määrärahan suuruus. Yksityistielain mukaisen avustusjärjestelmän piiriin kuuluvien valtionavustuskelpoisten yksityisteiden ehdot:

- tie on autolla ajokelpoinen,
- tiellä vähintään kolme pysyvästi asuttua taloa,
- asutuksen tulee käyttää tietä vähintään 1 km matkalla tai tie on liikenteellisesti merkittävä vilkas läpiajotie.

Kestävän metsätalouden rahoituslain mukainen avustus (Kemera-tuki) kohdistuu vain metsäteihin osana muita metsien hoitoon ja kasvuun liittyviä valtion tukitoimia. Metsätie on tie, joka on tarkoitettu pääasiassa metsätalouden edellyttämiä kuljetuksia varten (kuljetuksista yli puolet metsätalouden). Avustuksia kohdennetaan **metsäteiden rakentamiseen ja perusparantamiseen**. Nykyisin rahoitettavien töiden pääpaino on olemassa olevien metsäteiden perusparannuksessa.

Yksityisteiden kunnanavustukset eivät ole lakisääteisiä, vaan kukin kunta päättää omista avustusehdoistaan ja avustuksien suuruudesta. Kunta voi ottaa yksityistien kokonaan tai osittain hoitaakseen tai antaa vain rahallista avustusta. Kunnassa tielautakunta toimii tiekuntien päätösten oikaisu- ja toimituselimenä. Yleensä kunta avustaa yksityisen tien vuosittaista kunnossapitoa sen kauimmaiseen pysyvään asutukseen saakka. Koska kunnilla on haja-asutusalueella maankäyttö ja kaavavastuu, kantavat ne näin jossain määrin liikenneverkkovastuuta.

Kunta voi yksityistielain perusteella ottaa yksityistien tekemisen ja/tai kunnossapidon hoidettavakseen. Yksityistieasetuksessa säädetään, että tiekunta voi tehdä kunnan kanssa **sopimuksen tienpidosta**. Sopimuksesta riippumatta tiekunta on edelleen tienpitäjä. Ongelmallista on, että useinkaan varsinaista sopimusta tiekunnan kanssa ei ole tehty. Teiden ottaminen kunnan hoidettavaksi perustuu kunnan hallinnollisiin päätöksiin. Niissä ei välttämättä ole tarkkaan määritelty, mitkä työt kuuluvat kunnan vastuulle ja mitkä jäävät tieosakkaiden tehtäväksi. Tienpitovastuu ja siitä mahdollisesti seuraava vahingonkorvausvastuu ovat epäselviä. Monessa tapauksessa kunta ei edellytä hoitamansa tien tiekunnalta yksityistielain mukaista toimintaa. Oikeuskäytännössä on katsottu, että tällaisessa tapauksessa tienpitovastuu on siirtynyt kunnalle. Tämä puolestaan on vastoin tienpitojärjestelmän kolmijaon selkeyttä. Kunnat ovat viime

aikoina talousvaikeuksissaan enenevässä määrin lakkauttaneet tällaisia hoitosopimuksia ja siirtyneet teiden rahalliseen avustamiseen.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kunnan **kadunpitovelvollisuus alkaa, kun asemakaavan mukaisen toteutuneen maankäytön liikennetarve sitä edellyttää**. Kunnan on otettava sellainen yksityistie hoidettavakseen, jonka liikenne on tarkoitettu siirtyväksi rakennettavalle kadulle. Yksityistie tai sen osa lakkaa, kun katu luovutetaan yleiseen käyttöön. Mahdollinen tiekunta on vielä erikseen purettava. Tilanne ei ole selkeä. Kaavoituksen edetessä on kuntien kaava-alueille jäänyt runsaasti yksityisteitä. Kunta on ottanut ne pääsääntöisesti hoitaakseen, mutta ei ole ryhtynyt maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen katujen rakentamiseen. Yksityistielain soveltaminen jatkuu. Tienpitovastuu näissäkin tapauksissa on epäselvä.

Taustaselvitykset

Lain uudistamistarpeet on tunnistettu ja sitä koskien on tehty viime vuosina erinäisiä selvityksiä.

Virkamiesselvitys

Liikenne- ja viestintäministeriössä esiselvitettiin vuonna 2013 yksityisteiden avustusjärjestelmän kehittämistä. Jatkotoimina tässä esiselvityksessä suositellaan yksityistielainsäädännän uudistamista.

Lisäksi selvityksessä esitetään, että nykyiset erilliset valtion avustukset tulisi yhdistää eli nykyisin Metsäkeskusten kautta haettava Kemera-avustus yhdistettäisiin ELYn kautta jaettavaan yksityistieavustukseen ja samalla muutettaisiin avustusperusteita elinkeinoelämän tarpeita paremmin vastaaviksi. Kuntien rooli olisi edelleenkin tukea haja-asutusalueen pysyvää asutusta. Jatkossa myös kuntien ja valtion avustukset tulisi lainsäädännössä jonkinasteisesti yhdenmukaistaa. Avustusten vaikuttavuutta olisi parannettava ja lisättävä tiekuntien omaa aktiivisuutta. Yksityistienpitoa olisi tehostettava ja tiekuntahallintoa uudistettava. Julkisen avustuksen taso tulisi määritellä hallituskausittain ja avustus tulisi pyrkiä pitämään vähintäänkin nykytasolla (vuosi 2013). Esiselvityksen mukaan haja-asutusalueen yleistä ja yksityistä tieverkkoa olisi tarkasteltava samalla kertaa ja uudistettava sen tieluokitusta. Tällöin olisi harkittava myös kuntien vastuun täsmentämistä haja-asutusalueen tienpidossa, koska maankäyttövastuu on kunnilla.

Selvityksen yhteydessä tehtiin yksityisteiden avustusjärjestelmän kehittämistä koskeva sidosryhmäkysely. Kyselystä saatujen vastausten mukaan yksityis- ja metsäteiden parantamisavustuksia kannatettiin laajasti. Yleisesti ottaen avustusjärjestelmää pidettiin tehokkaana ja isoimpana ongelmana rahoituksen surkeaa tasoa. Yleisesti ottaen varsinaista päällekkäisyyttä tuissa ei nähty (ei myöskään kuntien tuen kanssa). Valtion yksityistieavustus koskee pysyvän asutuksen piirissä olevien yksityisteiden parannuksia ja erityiskohteita, kuten sillat ja lossit, Kemera-tuki metsäteiden parannuksia ja kuntien tuki pysyvän asutuksen piirissä olevien yksityisteiden kunnossapitoa.

Useissa vastauksissa kehoitettiin suuntaamaan valtion yksityistieavustukset enemmän elinkeinoelämän tarpeet huomioivasti, kun nykyisin keskeinen kriteeri on pysyvä asutus. Lisäksi kannatusta sai yksityistieavustuksen ja Kemera-tuen myöntämisperusteiden yhtenäistäminen tai lähentäminen esimerkiksi tukiprosenttien, alv-käytännön, suunnittelu- ja työnjohtokustannusten määrittelyn sekä tuen saajan (tiekunta saajaksi myös Kemera-tuessa) suhteen. Mielipiteet yhdistämisen mielekkyydestä vaihtelivat. Mikään taho ei ehdottomasti kannattanut yhdistämistä, mutta muutama taho vastusti sitä.

Selvitysmiehen raportti

Syksyllä 2014 julkaistussa raportissa esiteltiin selvitysmies Esko Hämäläisen arvioita ja ehdotuksia yksityistielain uudistamistarpeista.

Uuden yksityistielain tulee sisältää selvitysmiehen mukaan käytännönläheisiä, selkeitä säännöksiä yksityistien tekemisestä, kunnossapidosta, hallinnon järjestämisestä ja tienkäytöstä. Hän ehdottaa, että toimitus- ja korvausasiat siirretään yksityistielaista kiinteistönmuodostamislakiin, johon nykyisessä yksityistielaisissa on runsaasti viittauksia. Kuntien tielautakuntien lakkauttaminen ja tielautakuntien toimituksiin liittyvien säännösten poistuminen myös selkeyttäisi lakia.

Lain tulisi olla selvitysmiehen mukaan moderni, uudet ja näköpiirissä olevat uudenlaiset toimintamahdollisuudet huomioon ottava. Tienpidon määritelmät pitäisi saada vastaamaan nykyisiä infranimikkeistöjä. Erilaiset sähköiset palvelut tulevat kehittymään ja muodostumaan pääsäännöksi erityisesti tiekuntien hallinnossa, mutta myös muussa tienpidossa. Lain tulisi olla joustava ja mahdollistaa tiekunnille ja tieosakkaille useammanlaiset toimintatavat. Tiekuunnan on voitava hoitaa muitakin osakaskiinteistöjen tehtäviä kuin tienpito. Vastaavasti tienpito on voitava antaa jonkun muunkin organisaation tehtäväksi, jos sellaisia kehitetään.

Uutena asiakokonaisuutena tulisi säätää erilaisten johtojen ja kaapeleiden sijoittamisesta yksityistien tiealueelle. Siihen liittyvä päätöksenteko ja vastuukysymykset ovat epäselviä.

Yksityistielain tulisi edistää entistä tehokkaampaa ja taloudellisempaa tienpitoa. Yksityistienpitoa ei jatkossa voida perustaa avustusten varaan. Järjestelmää on tehostettava avustusriippumattomaksi niin, että tarpeelliset työt tulevat kaikissa oloissa tehdyiksi. Investointiavustukset ovat kuitenkin edelleen tarpeen.

Yksityistiet tulisi selvitysmiehen mukaan luokitella uudella tavalla niiden yhteiskunnallisen merkityksen ja toiminnallisuuden perusteella. Luokittelu liittyy uudenlaisten tieverkkosuunnitelmien laatimiseen. Luokittelu voidaan tehdä pääasiassa paikkatietoaineiston perusteella. Luokittelua käytettäisiin mm. investointiavustusten kohdentamiseen, teiden

yleiskäyttöisyyden määrittelyyn, uudenaisten karttasovellusten tietoaineistona sekä henkilö- ja tavarankuljetuspalvelujen kehittämiseen.

Tiekunnista muodostettaisiin selvitysmiehen mukaan suurempia kokonaisuuksia, tiestökuntia. Tällä saadaan aikaan tehokkuutta tienpidossa. Tiekuntien vapaaehtoista yhteenliittymistä edistetään. Viranomaiselle lisätään harkintavaltaa tarkoituksenmukaisen tienpitokokonaisuuden määrittelyssä. Yksityistielain mukainen tiekuntahallinto säilytetään.

Maantien lakkauttamisen yhteydessä pitäisi tarkastella alueen tieverkkoa ja sen tienpitoa laajemmin. Kuntien hoitosopimusjärjestelmien tilalle tulisi luoda uusia ratkaisuja. Koko järjestelmä voitaisiin esimerkiksi kilpailuttaa ja siirtää yksityisten tienpitoyritysten hoidettavaksi. Järjestelmän kokonaan lakkauttamisen yhteydessä tulisi tutkia laajempien tiestökuntien perustamisen mahdollisuus.

Asemakaava-alueiden yksityistiet tulisi siirtää kuntien vastuulle. Uudistukset luovat mahdollisuuksia uudenaistalle tiepalveluyrityksille, joilta tiestökunnat ja muut tiekunnat voivat ostaa koko tienpidon yhtenä kokonaispalveluna. Tiekuntien hallinto voidaan minimoida. Tarvitaan useampivuotinen käytännön yksityistienpidon kehittämishanke.

Käyttömaksujen perimistä muiden kuin tieosakkaiden liikenteestä tulisi selvitysmiehen mukaan selkeyttää. Samalla on selkeytettävä tienkäytön luvanvaraisuuden ja kieltämisen periaatteita. Valtio tai kunta voidaan ottaa tieosakkaaksi tapauksissa, joissa ne toiminnallaan ohjaavat säännöllistä liikennettä yksityistielle.

Selvitysmies suosittelee, että valtion vuosittaisia kunnossapitoavustuksia koskevat säännökset poistettaisiin laista. Arvonlisäveron palautusjärjestelmän luominen tiekunnille selvitetään uudelleen. Yksityistielossien avustustaso määritellään uudelleen. Yksityistielain mukainen avustusjärjestelmä ja kestävä metsätalouden rahoituslain mukainen tukijärjestelmä yhdistetään. Tukea myönnetään jatkossa vain yksityistielain perusteella. Avustukset suunnataan pääasiassa elinkeinoelämän ja asutuksen sekä palvelujen kannalta merkittäville yhdytietyypisille yksityisteille ja suurten metsäalueiden runkoteille. Uutta avustusjärjestelmää hallinnoi ja avustuspäätökset tekisi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenteen vastuualue Suomen metsäkeskuksen lausunnon perusteella. Viranomaisten yhteiskäyttöön luodaan yksityisteiden luokittelun ja yksityistieverkkosuunnittelun mahdollistava tietojärjestelmä. Kunnat päättävät edelleen omista yksityistieavustuksistaan.

Yksityistieasioiden ja yksityistielain siirtäminen maa- ja metsätalousministeriön hallinnonalalle olisi syytä selvittää. Selvitysmies suosittelee kuntien tielautakuntien lakkauttamista ja toimitustehtävien siirtämistä Maanmittauslaitoksen tehtäväksi. Toimitusmenettelyjä olisi kevennettävä.

Nykyisessä laissa on puutteita ympäristölainsäädännön huomioon ottamiseen liittyvissä asioissa.

Päätösten täytäntöönpanosta ei nykyisessä laissa ole riittäviä säännöksiä. Uhkasakkomenettelyn sisällyttäminen yksityistielakiin on jatkotyössä syytä selvittää. Tiekunnan kokouksen omankin päätöksen täytäntöönpano saattaa joissain tapauksissa olla hankalaa, säännöksiä olisi syytä täsmentää.

Tieyksiköinnin uudistaminen ja yksinkertaistaminen olisi selvitysmiehen mukaan tavoiteltavaa.

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

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

Kuntien tielautakuntien lakkauttaminen, luopuminen kunnan suostumuksesta liikennemerkkien asettamiseen eräissä tapauksissa sekä muutokset kuntien yksityisteiden hoitosopimus- ja avustusjärjestelmiin osaltaan vähentäisivät selvitysmiehen mukaan kuntien tehtäviä. Selvityksessä on myös kuntien vastuuta jossain määrin lisääviä ehdotuksia mm. asemakaava-alueiden yksityisteiden osalta. Yksityistielossien osalta on vältetty kuntien vastuun kasvattamiseen tähtääviä ehdotuksia, vaikka ne koko yksityistienpidon kannalta olisivat perusteltuja.

Helmikuussa 2015 LVM lähetti selvitysmiehen raportin lausunnoille viranomais- ja sidosryhmätahoille. Lausuntoyhteenvedon mukaan kaikki tahot suhtautuivat positiivisella mielellä yksityistielainsäädännön kokonaisuudistukseen kokien sen tarpeelliseksi.

Maanteiden, katujen ja yksityisteiden työnjaon pääperiaatteet oli hyvä lähestulkoon kaikkien vastanneiden mielestä syytä säilyttää, mutta pieniä tarkasteluja rajapintojen vastuualueisiin olisi hyvä tehdä.

Asemakaava-alueen yksityisteiden asemaa tulisi selkeyttää. Kannatettiin useassa lausunnossa sitä, että tiekunnat ja tieoikeudet voitaisiin lakkauttaa vahvistetun asemakaavan alueella määräajan, esim. 3 vuoden, kuluessa.

Yksityisteiden toiminnallista luokittelua kannatettiin laajasti juuri laajojen käyttömahdollisuuksien takia.

Mahdollisuutta kuntien ja valtion tieosakkaana oloon kannatettiin laajasti. Velvollisuutta tulisi selvittää varsinkin niissä tapauksissa, jolloin yksityistielle kohdistuva yhteiskunnan liikennöintitarve on tavallista suurempaa. Myös hoitosopimuksia tulisi tarkistaa ja selkeyttää.

Valtionavustusten yhdistämistä pääosin kannatettiin, mutta tietyin varauksin. Tavoiteltavaa oli järjestelmän tehostaminen ja hallinnollinen selkeys, mutta pelkona oli avustusten

määrän pieneneminen tai muutos avustusten suhteellisessa suuntaamisessa. Valtionapuviranomaiseksi kannatettiin suurimmaksi osaksi ELY-keskusta.

Käyttöoikeuksiin ja tienkäyttömaksuihin toivottiin selkeyttä. Tarvetta näiden uudelleenarviointiin yksityistielain kokonaisuudistuksen yhteydessä olisi.

Laajempia tiestökuntia kannatettiin, kuitenkin vapaaehtoisuuteen perustuen. Tehtävien laajentamiseen tienpidosta muihin tehtäviin, mm. jäte-, vesi- tai energiakysymyksiin suhtauduttiin myös avoimin mielin. Osakaskuntahallinnon selvittämismahdollisuuteen suhtauduttiin myönteisen varauksellisesti.

Muutamaa soraääntä lukuun ottamatta kannatettiin tielautakuntien toimitustehtävien siirtämistä Maanmittauslaitokselle. Tätä perusteltiin mm. ammattimaisuuden lisääntymisellä. Vaihtoehtoisesti ylikunnallisia alueellisia tielautakuntia kannatettiin myös.

Monessa lausunnossa esiin nousi ajatus siitä, että työn yhteydessä olisi perusteltua selvittää kunnolla ajatus arvonlisäveropalautuksesta tiekunnille.

Muutamassa lausunnossa esitettiin huoli yksityistielossivustusten tulevaisuudesta.

Muutostarpeet

Kaupungistuminen, väestön ikääntyminen, elinkeinoelämän rakennemuutos, julkisen talouden niukkuus ja useat uuden teknologian ratkaisut tulevat tulevaisuudessa vaikuttamaan merkittävästi muun muassa liikkumistarpeeseen ja liikkumistapoihin sekä yksityisteiden hallintaan ja kunnossapitoon. Yksityistiet eivät palvele vain kiinteän asutuksen ja vapaa-ajanasukkaiden liikkumistarpeita, vaan toimiva yksityistieverkosto on myös kilpailukykyisen elinkeinoelämän eilinehto.

Fossiilitaloudesta uusiutuvien luonnonvarojen hyödyntämiseen perustuvaan biotalouteen siirtymisen arvioidaan tarjoavan Suomelle tulevaisuudessa merkittäviä kilpailumahdollisuuksia globaaleilla markkinoilla. Toiminnan kehittämisen ja uusien innovaatioiden perusedellytyksenä on kuitenkin raaka-aineiden saannin turvaaminen toimivilla kuljetusyhteyksillä. Yksityisteiden merkitys onkin kaupungistumisesta huolimatta kasvussa. Yksityistielaki on soveltamisalaltaan melko rajattu, mikä ei mahdollista nykyaikana tarvittavia joustavia ja kustannustehokkaita ratkaisuja.

Yksityistielain kokonaisuudistuksen tavoitteena on uudenlainen, täysin puhtaalta pöydältä valmisteltu yksityistielaki, joka mahdollistaa uudenlaisen elinkeinotoiminnan varsinkin maaseudulla. Uudistuksen tavoitteena on uusien palveluiden ja työpaikkojen syntymisen edistäminen ja uudenlaisten ansainta- ja palvelutapojen mahdollistaminen.

Uuden lain tulee olla selkeä, joustava ja helppolukuinen, jotta kansalaiset osaavat lukea ja käyttää sitä oikein. Tahtotila on, että vain välttämättömistä asioista säädetään lailla ja valtio toimii mahdollistajana, sillä tärkeänä tavoitteena on myös sääntelyn sujuvoittaminen ja turhan sääntelyn purkaminen.

Yksityistielain kokonaisuudistuksen yhteydessä halutaan erityisesti tarkastella rahoitukseen ja käyttöoikeuksiin liittyviä kysymyksiä. On tärkeää pohtia, mikä on käyttöoikeuksien ja tienkäyttömaksujen välinen suhde tulevaisuudessa ja mikä on valtion avustusten suhde niihin. Tieyksiköintikin vaatii uudistamista ja yksinkertaistamista. Myös valtion avustusjärjestelmien yhdistämistä sekä yleistä toteutusta on tarkoitus pohtia laajasti kokonaisuudistuksen yhteydessä. Kuntien ja valtion rooleja on tarkoitus tarkastella myös laajemmin. Tärkeänä tavoitteena on kuntien tehtävien vähentäminen.

Kuntien tielautakunnat on tarkoitus lakkauttaa. Toimitustehtävät ovat siirrettävissä Maanmittauslaitokselle. Muutoksenhakuasiat siirtyvät sekä Maanmittauslaitokselle että käräjäoikeuteen. Muukin ratkaisu on mahdollinen.

Teiden luokittelua ja niiden merkitystä on tarkoitus tarkastella liikennejärjestelmänäkökulmasta käsin. Lainvalmistelun yhteydessä pohditaan ratkaisua yksityisteiden kuntorekisterin luomiseen sekä yksityisteiden hallinnollisen tiedon parempaan saatavuuteen. Tiekuntien oikeudellista muotoa pohditaan nimenomaan byrokratian vähentämisen ja toiminnan sujuvoittamisen sekä yksityisteiden hallinnoinnin tehostamisen näkökulmasta. Tämän lisäksi lakiuudistuksella on tarkoitus mahdollistaa tiekunnille myös muita tehtäviä kuin vain tienpito, kuten jäte- ja vesi-infran hoitoa.

Johtojen ja kaapelien sijoittamista tiealueelle on tarkoitus sujuvoittaa. Myös maanteiden, katujen ja yksityisteiden rajapinnassa olevien tienpitovastuiden uudelleenarviointi on myös tärkeää. Lisäksi terminologian yhdenmukaistaminen ja päivittäminen tehdään kokonaisuudistuksen yhteydessä.

Työn organisointi

Kokonaisuudistus on tarkoitus valmistella virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä avoimessa vuorovaikutuksessa hallinnonalan virastojen, laitosten ja toimialan sidosryhmien sekä muiden viranomaistahojen kanssa. Kokonaisuudistuksen edetessä on tarkoituksena järjestää pienempiä työpaja-tyyppisiä palavereita aihealueittain sekä laajempia keskustelutilaisuuksia. Lisäksi perustetaan säädytöryhmä, jossa on avoin jäsenyys. Mukaan kutsutaan ministeriöt, virastot sekä sidostyhmätilaisuudessa 17.11.2015 läsnä olleet tahot. Lainvalmistelun viemistä verkkoon yhteiselle työalustalle selvitetään.

Aikataulu

Lakihanke yksityistielain uudistamiseksi olisi tarkoituksenmukaista käynnistää vuoden 2015 syksyllä. Säädytöshanke päätös annetaan joulukuussa 2015 sen jälkeen, kun viranomaistahojen sekä sidosryhmien kanssa on keskusteltu kokonaisuudistukseen liittyvistä tarpeista ja tavoitteista. Hankkeen aikatauluksi asetetaan, että hallituksen esitys annetaan eduskunnan käsiteltäväksi vuoden 2017 aikana.