

Yksityistielaki muutoksen kourissa

Maanmittausneuvos **Markku Markkula** kertoi lehden edellisessä numerossa (*Maankäyttö* 1/2016) yksityistieverkoston muotoutumisen historiasta ja yksityisteitä koskevan lainsäädännön kehittymisestä. Lisäksi hän kertoi tulevaisuudennäkymistä, joissa hän ilmeisesti nojautui DI **Esko Hämäläisen** tekemään selvitykseen yksityistielain uudistamistarpeista.

Markkula kertoo, että merkittävä yksityistielain valmistelija oli oikeustieteilijä ja professori **V. K. Noponen** Teknillisen korkeakoulun maanmittausosastolta. Muistan miehen hänen luennoiltaan. Hän valmisti alustavan ehdotuksen laiksi yksityisistä teistä vuosina 1946–48. Myöhemmin asetetun komitean 31.12.1957 antamassa mietinnössä ei mainita Noposesta mitään.

Markkulan kirjoitus antoi minulle kipinää kertoa omia näkemyksiäni lain uudistamisesta pitkän kokemuksen pohjalta. Sain olla toimitusinsinöörinä monipuolisesti mukana yleisten ja yksityisten teiden verkoston valtavassa kehityksessä vuodesta 1965 lähtien. Minulla on myös yli 40 vuoden kokemus isohkon tiekunnan asioiden hoitajana.

Tätä kirjoitusta varten olen myös haastatellut Jyväskylän kaupungin kaupunkirakennelautakunnan tiejaoston puheenjohtajaa **Jouko Asikaista** ja Jyväskylän kaupungin maaseutuasiamiestä **Vesa Nergjiä**. Asikaisella on näistä tehtävistä yli 20 vuoden kokemus. Hän kertoi, että tiejaoston toimituksia on keskimäärin 7–8 kpl/vuosi. Niistä peritään 410 euron maksu. Asikainen ei ole todennut lain soveltamisessa vaikeuksia. Jyväskylässä on 324 kaupungin avustusta saavaa yksityistietä, yhteispituudeltaan 604 km. Kaupunki avustaa niitä noin 250 000 eurolla vuodessa. Tiet on luokiteltu merkityksensä pohjalta neljään

avustusluokkaan. Avustuksen suuruudet ovat nyt 1–4 luokissa 365, 295, 130 ja 80 euroa/km. Noin 60 tiekuntaa on ulkoistanut hallintotehtäviään ns. tieisännöitsijöille. Johtamani yksityistie kuuluu 2. avustusluokkaan ja kaupungin avustus muodostaa n. 27% tiekunnan tuloista. Se toimii ikään kuin liikevaihtoveron palauttajana.

Hämäläinen teki selvityksensä liikenne- ja viestintäministeriön 28.2.2014 tekemän toimeksiannon perusteella. Se on julkaistu 5.11.2014 liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuna 30/2014. Hämäläinen on Suomen Yksityistiepalvelu Oy:n toimitusjohtaja ja päävastuullinen asiantuntija. On mielenkiintoista, että selvitysmiestä valitessaan ministeriö on kenties sattumalta harrastanut nyt suosiossa olevaa yksityistämispolitiikkaa. Hämäläinen ei ole minun mielestäni löytänyt yksityistielaista selvää muuttamisen tarvetta. Hänenkin mielestään laki on toiminut suhteellisen hyvin ja hän on monessa kohdassa tyytyväinen lain sisältöön. Laissa on paljon sellaisia kohtia, joita joudutaan soveltamaan harvoin jos koskaan, mutta en pidä sitä haittana. Lisäksi erinäisiä säännöksiä koskeva luku sisältää säilyttämisen arvoista tietoa uuteen järjestykseen siirtymisen ajoilta.

Liikenne- ja viestintäministeriö päätti 9.12.2015 laatia hallituksen esityksen eduskunnalle laiksi yksityisistä teistä. Käsittelemme osia hankepäätöksestä lainausin ja kommenttein:

Yksityistielaki on poikkeuksellisen vanha laki ja se säädettiin aikoinaan hyvin erilaiseen toimintaympäristöön. Lukuisten osauudistusten johdosta se on menettänyt yhtenäistä rakennettaan ja selkeyttään eikä se nykyisessä muodossaan anna riittävästi tukea maaseudun

infrastruktuurin tehokkaaseen ja joustavaan hallinnointiin. Myöskään lain rakenne ja lakikieli eivät vastaa enää nykyisiä ohjeita.

Lain pitkä ikä ei välttämättä merkitse sen huonoutta. Asia voi olla päinvastoin. Toimintaympäristö ei ole muuttunut, joskin uusien teiden tarve on takavuosista vähentynyt huomattavasti. Esim. uusien metsäteiden määrä on laskenut jyrkästi vuodesta 1994 lähtien. Lain rakenne ja selkeys eivät ole muutosten myötä heikentyneet. Eräiltä osin, esim. tietoisuudesta koskevien säännösten osalta, on tullut parannusta. Laki ei myöskään millään tavoin haittaa maaseudun asioiden hoitamista. Lakikieli on kieltämättä hieman vanhahtavaa. Virkkeet ovat usein pitkiä. Sen avulla on kuitenkin saatu tarpeelliset asiat säädettyksi täsmällisesti ja ymmärrettävästi ottaen huomioon käytännön tilanteiden tavaton moninaisuus. Yksityistielaki on sisällöltään hyvin tavallisen järjen mukainen.

Yksityistielakiin on tehty 27 muutosta, mutta merkittävää uutta sisältöä on tullut vain muutamissa asioissa:

- luonnonsuojelu ja ympäristönäkökohdat
- haittojen harkitsemisen piiriin laajentaminen
- oikeuksien perustaminen autopaikkaa, venealkamaa ja laituria varten
- yksityistierekisterin pitäminen
- muutoksenhakumahdollisuuksien lisääminen tietoisuuden kestäessä
- väliaikaiset kulkuoikeudet.

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

En ymmärrä.

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.

En ymmärrä, miten nykyinen laki vaikeuttaisi näiden tavoitteiden saavuttamista. En ymmärrä myöskään puhtaalta pöydältä lähtemistä, jos se tarkoittaa sitä, ettei työtä tehtäessä katsota, mitä asioista on ennen säädetty.

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.

Voisiko asian sanoa selkeämmin? Nykyinen laki taipuu hyvin joustavasti työkaluksi erilaisiin tapauksiin. Asioista on säädetty riittävän muttei liian yksityiskohtaisesti ja samalla niin, että päätöksentekijöille on jätetty sopivasti harkintavaltaa. Kaikkien lakien ymmärtäminen on vaikeaa ilman riittäviä perustietoja ja perusteellista paneutumista asiaan. Hyvin harvan kansalaisen tarvitsee lukea yksityistielakia. Yleensä riittää, että tietää, missä saa kulkea ja millä välineillä, ja maksaa tiemaksunsa.

Yksityistielain kokonaisuudistuksen yhteydessä halutaan erityisesti tarkastella rahoituksen ja käyttöoikeuksiin liittyviä kysymyksiä. On tärkeää pohtia, mikä on käyttöoikeuksien ja tienkäyttömaksujen välinen suhde tulevaisuudessa ja mikä on valtion avustusten suhde niihin.

Tässä on taustana Esko Hämäläisen selvitystyö, jossa hän ehdottaa tiekuntien reipasta yhdistämistä tiestökunniksi. Hän kirjoittaa: "Ehdotetuissa tiestökunnissa suunta pitäisi olla samansuuruisissa tiemaksuissa samantyyppisillä tieosakkailla. Käytetyn tiepituuden merkitys laaja-alaisessa tiestössä vähenee." Tie kuntien yhdistämiseen on monesti hyviä perusteita. Kaavailtujen tiestökuntien muodostamisessa olisi edessä valtava revohka, mutta sehän ei tietenkään Hämäläistä yrittäjänä pelota, päinvastoin. Erikuntoisten teiden yhdistämisestä tulisi varmasti riitaa. Tiedän sen omasta kokemuksesta, kun olen ollut sellaista asiaa aikoinaan käsittelemässä silloisen Korpilahden kunnan aloitteesta. Ja jos tien käyttöpituudella ei olisi enää vaikutusta yksiköintiin, se saisi todennäköisesti paljon vastustusta, kun nykyiseen käytäntöön on totuttu. Valtion avustuksiin en nyt tässä puutu.

Hämäläinen näkee nykytilanteessa myös paljon hyvää: "Yksittäisen tieosakkaan kannalta päätöksenteko tapahtuu lähellä ja tiemaksun suuruuden määräytyminen on selkeää. Tieosakkaina olevien ja muiden maatalous- ja maaseutuyrittäjien osuus tienpitotöistä on suurempi urakkakokojen pysyessä pienenä. Talkootöitäkin tehdään. Tie kunta muodostaa yhteisön, josta halutaan pitää kiinni."

Ajatus tiestökunnista ei ole uusi. Tämän on todennut Esko Hämäläinenkin. Lakia yksityisistä teistä suunnitellut komitea esitti mietinnössään 16/1957 useita teitä sisältävien tiestökuntien perustamista alueille, joilla on tai on kehittymässä taaja-asutusta. Tieyksiköt tuli laskea ensisijaisesti kiinteistöjen verotusarvojen perusteella, mutta muikin sopiva peruste tuli kysymykseen. Tiestökuntaan voitaisiin ottaa sekä ennestään olevia että rakentamattomia teitä. Lakiin ei tällaisia säännöksiä kuitenkaan tullut. Jäänteinä niistä voidaan pitää lain 23.4 §:ää: "Milloin kuitenkin kaupungissa tai kauppalassa tie sijaitsee asemakaava-alueella ja tien varrella olevat kiinteistöt ovat verrattavissa rakennettuihin tontteihin, voidaan tienpitovelvollisuus jakaa samojen perusteiden mukaan kuin kadun kunnossapito." Tämä lainkohta kumottiin lailla 243/1994.

Laajempia tiestökokonaisuuksia voidaan perustaa lain 69 §:n perusteella yhdistämällä tiekuntia. Komitean esitykseen ei tällaista säännöstä vielä sisällynyt. Tie kunnan tiehen ei voi vastoin tiekunnan kokouksen päätöstä liittää uutta rakentamatonta tietä.

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

En näe tielautakuntien lakkauttamista tarpeellisenä. Niiden olemassaolo edistää asiantuntemuksen säilymistä kunnissa. Lisäksi se tulee asiakkaille halvemmaksi ainakin Jyväskylässä.

Tiekuntien oikeudellista muotoa pohditaan nimenomaan byrokratian vähentämisen sekä toiminnan sujuvoittamisen näkökulmasta. Tämän lisäksi lakiuudistuksella on tarkoitus mahdollistaa tiekunnille myös muita tehtäviä kuin vain tienpito, kuten jätevesi- ja vesi-infran hoitoa.

Mielestäni toiminta tiekunnissa on hyvin sujuvaa. En kannata muiden esitettyjen tehtävien säilyttämistä tiekuntien tehtäviksi. Esimerkiksi vesiosuuskuntien tulee toimia omina organisaatioinaan jo erilaisen osakaskunnan ja maksuperusteiden erilaisuuden takia.

Johtojen ja kaapelien sijoittamista tielueelle on tarkoitus sujuvoittaa.

En näe näissä asioissa ongelmia nykyisinkään. Jos on, ne on ratkaistava muutoin kuin yksityistielain avulla.

Säädöshankepäätöksen mukaan vastuuvirkamies on **Kaisa Kuukasjärvi**, tukivirkamiehinä toimivat **Silja Ruokola**, **Eeva Ovaska**, **Mervi Karhula** ja **Katri Nuuja** ja säädöksen tekninen valmistelija on **Merja Luukkonen**. "Kukkona tunkiolla" häirii vastuullinen yksikön päällikkö **Risto Murto**. Yksikön johtaja **Sabina Lindström** raportoi 1.1.2016 alkaen säännöllisesti hankkeen etenemisestä osaston johtoryhmässä.

Kokonaisuudistusta valmistellaan avoimessa vuorovaikutuksessa hallinnonalan viranomaisten ja toimialan sidosryhmien kanssa. Lainvalmistelun viemistä verkkoon yhteiselle työalustalle selvitetään. Kannatan kaikille avoimen verkkoversion perustamista Wikipedian tapaan.

Hankepäätöksen mukaan laki tulisi voimaan 1.1.2018. Suunnittelun aikataulu on huomattavasti tiukempi kuin tielainsäädäntöä kehitettäessä aikanaan. Lainsäädännön kehittämistä pohti ensin vuonna 1936 asetettu komitea ja pitkään suunnittelutyö koski koko tiestöämme, sekä yleisiä että yksityisiä teitä. Tielait tulivat voimaan yleisillä teillä vuonna 1958 ja yksityisillä teillä 1963. Sotajalla ja sen jälkeisellä poikkeuksellisella ajalla oli vaikutusta aikatauluihin.

Minusta olisi hyvä, että uudistustyötä ei tehtäisi pelkästään ministeriökeskeisesti vaan että heti alusta olisi asetettu komitean tyyppinen pieni mutta riittävän laaja-alainen asiantuntijoiden toimikunta tiiviisti seuraamaan ja ohjaamaan lainvalmistelua. Lausuntokierroksilla ei voi korvata tällaista toimintaa. Jos kokonaisuudistusta tarvitaan, niin aluksi voitaisiin kirjoittaa lakiteksti uusiksi sisältöä muuttamatta.



Raimo Koivistoinen
raimo.koivistoinen@kolumbus.fi