

24.4.2015

kirjaamo@lvm.fi

LVM/321/13/2014

Liikenneviraston lausunto yksityistielain uudistustarpeita koskevasta selvitysmiehen raportista

Liikennevirasto esittää lausuntonaan selvitysmiehen raportista seuraavaa:

Yleistä

Liikennevirasto katsoo, että yksityistielainsäädännön kokonaisuudistus on tarpeen ja ajankohtainen mm. maaseudun ja haja-asutusalueiden väestön ja elinkeinojen muutosten ja julkiseen talouteen kohdistuvien paineiden vuoksi. Myös raportin ehdotus sääntelyn joustavuuden lisäämisestä, lain soveltamisalan laajentamisesta ja tiekuntien hoitamien tehtävien mahdollisesta ulottamisesta muihin alueella tarvittaviin palveluihin on kannatettava ja voi tuoda tehokkuutta resurssien käyttöön.

Liikennevirasto kannattaa myös lain säädösteknistä ajanmukaistamista ja modernisoimista. Toimituksia ja korvauksia koskevien säännösten siirtäminen kiinteistönmuodostamislakiin ja toimitustehtävien siirto Maanmittauslaitokseen selkeyttäisi sääntelyä ja käytäntöjä. Samassa yhteydessä on luontevaa harkita yksityistielain siirtoa maa- ja metsätalousministeriön hallinnonalalle. Erillisen yksityistielain säilyttäminen on kuitenkin Liikenneviraston näkemyksen mukaan perusteltua.

Raportti ja esitetyt toimenpiteet ovat oikeansuuntaisia ja muodostavat hyvän pohjan lain uudistustyölle. Kuten raportissakin todetaan, tarkastelu ja ehdotukset ovat kuitenkin tässä vielä yleisellä tasolla ja näkökulma laaja. Eri kehittämissuhteet vaativat siten vielä yksityiskohtaisempaa selvittämistä yhteistyössä eri toimijoiden kesken ennen uuden säädöksen valmistelun aloittamista.

24.4.2015

Kannanottoja lausuntopyynnössä esitettyihin kysymyksiin***Tulisiko kokonaisuudistuksen yhteydessä arvioida uudelleen maanteiden, katujen ja yksityisteiden rajapinnassa tienpitovastuista ja mitä kriteerejä mahdollisissa muutoksissa käytettäisiin?***

Yksityistielainsäädännön kokonaisuudistus on ajankohtainen mm. haja-asutusalueiden väestön ja elinkeinojen muutosten vuoksi. Maanteiden, katujen ja yksityisteiden rajapintoja ja niiden muuttamistarpeita on hyvä tarkastella nykytarpeista lähtien uudelleen. Yhteiskunnan kokonaisetua, muutosten vaikutuksia eri tienpitäjien verkkojen laajuuteen ja kustannuksiin on siinä yhteydessä selvitettävä tarkemmin.

Lainsäädännössä selkeä jako maanteihin, katuihin ja yksityisteihin on hyvä säilyttää jatkossakin (ei kunnanteitä, valtion vastuulla olevia yksityisteitä tms). Raportin tehtävänä ei ole ollut ottaa kantaa maantieverkon laajuuteen, eikä sitä voida yksityistielainsäädännön uudistamisen yhteydessä myöskään tehdä. Tienpidon vastuita maanteiden, katujen ja yksityisteiden rajapinnassa ei ole syytä laventaa, vaan hallinnolliset vastuut tulee säilyttää nykyisellään. Yksityisteiden hallinnollinen jako toimitusteihin, sopimusteihin ja omiin teihin on syytä selvittää.

Maantielain perusteella tehtävät hallinnollisen luokan muutokset (maantien muuttaminen yksityistieksi ja tai yksityistien muuttaminen maantieksi) ovat kriteereiltään varsin selviä. Sen sijaan kaava-alueen maantien lakkauttamisen yhteydessä olisi siirtymävaiheessa tarvetta yksityistielain säännökselle, joka mahdollistaisi kunnan toimimisen yksityistien tienpitäjänä.

Maanteiden ja yksityisteiden väliset hallinnollisen luokan muutokset tulisi pystyä toteuttamaan nykyistä helpommin. Maantieverkolla on tällä hetkellä maanteitä, jotka eivät täytä maantielain mukaista maantien määritelmää. Kannatettava ehdotus on myös se, että maantien lakkauttamisen yhteydessä tarkasteltaisiin alueen tiestöä ja tienpitoa laajemmin, jolloin tiekuntaa ei välttämättä perusteta vain lakkautettavalle tielle vaan tutkitaan laajempien tiestökuntien perustamista. Alustavasti esitetty ajatus, että valtio ostaisi tällaisen tiestökunnan tieverkkoon sopivan yhdystien hoitamisen, on ristiriidassa ehdotetun yleisen ratkaisumallin kanssa, jossa valtio tai kunta tulisi osakkaaksi tiekuntaan.

Erikseen pitäisi selvittää niitä rajapintaongelmia jotka liittyvät yksityisteiden kalleimpiin rakenteisiin. Maantien ylittävien yksityistiesiltojen tienpitovastuun tarkistaminen esimerkiksi niin, että silta olisi maantienpitäjän vastuulla mutta yksityistienpitäjä vastaisi tien ylläpidosta ja hoidosta lienee mahdollinen, mutta edellyttäisi ehdottomasti riittävien resurssien varaamista maantien- tai radanpitäjälle ja tiekunnan sitoutumista sille kuuluvien velvoitteiden hoitoon. Jo nyt on olemassa tilanteita (lähinnä moottoritien tai radan ylittäviä yksityistiesiltoja), jossa vastuunjako on sovittu edellä kuvatun mukai-

24.4.2015

seksi. Ratkaisu ei aina ole toiminut toivotulla tavalla ja tiekunnan vastuulle kuuluvien velvoitteiden hoitaminen on jäänyt Liikenneviraston huoleksi.

Liikennevirasto katsoo, että raportissa ehdotettu yksityistiesiltojen inventointi ja niiden parantamisen erityisohjelma ovat tarpeen, mutta mittavina hankkeina edellyttävät riittäviä resursseja ja koordinoitua. Yksityisteiden parantamisavustukset ovat edelleen tarpeen ja erityisesti siltojen korjauksen kannalta välttämättömiä. Myös yksityisteiksi muuttuvien vähäliikenteisten maanteiden kalliiden rakenteiden, kuten siltojen, peruskorjauksen ja kunnossapidon vastuut ja rahoitus sekä tiekuntien mahdollisuudet ottaa näitä tehtäviä hoitaakseen tulee selvittää jatkovalmistelussa.

Vastaavasti tulisi selvittää myös rautateiden tasoristeysten turvaamista yksityisteillä ja siihen liittyviä vastuukysymyksiä. Tasoristeysten poistamisen sääntelyä ja edellytyksiä yksityistielaisissa tulisi selkeyttää. Radan näkemäalueiden esteiden, kuten puuston, raivaaminen yksityistien (tai kadun) tasoristeyksessä kuuluu radanpitäjälle, mutta tarvittavaa oikeutta ei useinkaan ole perustettu. Tämä vaikeuttaa radanpitäjän toimintaa alueella ja huonontaa turvallisuutta näissä tasoristeyksissä.

Raportissa on osuvasti todettu, että yksityisteitä tulee tarkastella osana laajempaa tieverkkoa. Yksityisteillä on pääsääntöisesti liityntä valtion tieverkkoon. Sillä miten liittymien asianmukaisesta kunnosta, lähinnä yksityisteiden rummuista, on huolehdittu, on huomattava merkitys Liikenneviraston ylläpitämän valtion tieverkon kunnossapitokustannuksiin. Ongelma ilmenee erityisesti keväisin rumpujen jääntymisenä. Yksityistienpitäjältä puuttuu usein taito ja välineet avata jääntynyt liittymärumpu, jonka johdosta maantien kuivatusjärjestelmä ei tältä osin toimi. Tulisi selvittää, mikä olisi tehokain ratkaisuvaihtoehto tämän yksityisteiden liittymiin liittyvän ongelman ratkaisemiseksi.

Vastaavia ongelmia ja epäselvyyttä vastuissa on yksityisteiden tasoristeysten kohdalla olevien radan suuntaisten rumpujen kunnossapidossa. Rummut ovat osa yksityistien rakennetta, mutta palvelevat myös radan kuivattusta. Myös tältä osin olisi tarpeen selkeyttää sääntelyä ja vastuuta.

Tulisiko asemakaava-alueen yksityisteiden asemasta ja tienpitovastuusta säätää nykyistä selkeämmin?

Tilanteen selkeyttämiseen saattaa olla aihetta. Nyt jäi kuitenkin epäselväksi, kattaako ehdotettu asemakaava-alueiden teiden siirto kuntien vastuulle sekä toimitustiet että sopimustiet. Kiinteistöjen omat tiet ovat epäilemättä ulkopuolella.

Raportissa asemakaava-alueiden yksityistiet esitetään siirrettäväksi kunnan vastuulle. Asemakaava-alueen yksityisteiden osalta tulee kuntien oman maankäytön toimenpiteiden osalta tarkastella riittävällä tasolla kaa-

24.4.2015

va-alueelle suuntautuvan liikenteen vaikutukset. Kuntien vastuita voisi asemakaava-alueelle jäävien yksityisteiden tienpidon osalta selkeyttää mm. maankäyttö- ja rakennuslaissa, kun toteutuneen maankäytön liikennetarve edellyttää kadunpitovelvollisuuden alkamista ja kadunpitopäätöstä. Yksityistielainsäädännöllä ei voida ohjata kuntien maankäytön toteutumista. Yleisenä suuntauksena tulisi olla asemakaava-alueen yksityisteiden siirto kuntien vastuulle entistä selkeämmin. Jatkotyössä tulee selvittää tarkemmin, mitä tämä merkitsisi erityyppisten asemakaava-alueiden ja tilanteiden kohdalla, sillä raportin esitys on hyvin yleisluontoinen. Esimerkiksi ranta-asemakaava-alueiden yksityistiet harvoin palvelevat yleistä liikennettä sillä tavoin, että katujen perustaminen ja kunnan kadunpitovastuu niillä olisi tarkoituksenmukaista.

Kannatatteko raportissa esitettyä yksityisteiden toiminnallista luokittelua, mitä käyttökohteita näkisitte luokittelulle ja mitä hyötyjä tai haittoja luokittelun käyttöönottoon voi liittyä?

Teiden luokittelua ei Liikenneviraston näkemyksen mukaan tule käyttää valtion tai kunnan tienpidon osallistumisvelvollisuuden määrittämiseen, mutta tieverkon ja tienpidon yleiseen suunnitteluun ja yhteiskunnallisen merkittävyyden arviointiin se tarjoa hyvät lähtökohdat. Tarkempaa kriteeristöä luokittelulle on hankala yksiselitteisesti määrittellä.

Valtion osallistuminen yksityistien tienpitoon käsitellään aina tapauskohtaisesti. Yhteiskunta voi osallistua yksityisteiden tienpitoon esimerkiksi niissä tapauksissa, joissa liikennemerkeillä liikennettä ohjataan läpikulku- ja rinnakkaisteille tai tilanteissa, joissa yksityistietä käytetään säännöllisesti esimerkiksi kunnossapidon yhteydessä. Osallistumisen muotona voi näissä tilanteissa olla osallistuminen osakkaana tiekuntaan.

Joissakin erityistapauksissa voisi kuitenkin olla hyvä olla mahdollisuus maksaa tienkäyttömaksuja tai ostaa tien hoitotoimet (esim. yhteydet luonnonsuojelualueille tai vastaaviin matkailu/virkistyskohteisiin).

Ehdotus vetää yksityisteiden luokittelujen perusteella rajaa tieliikennelain voimassaololle saattaisi toteutuessaan olla haitallinen ja turvallisuuden kannalta vaarallinenkin.

Tulisiko laissa säätää valtiolle ja kunnalle mahdollisuus tai velvollisuus tietyissä tilanteissa olla tiekunnan osakkaana, ja olisiko silti edelleen säilytettävä kuntien oikeus hoitosopimusten tekemiseen?

Tarkoituksenmukaista olisi säätää uudistetussa laissa siitä, millä edellytyksillä valtio tai kunta liikennettä yksityistielle ohjatessaan tulisi tien tieosakkaaksi. Tällöin sillä olisi myös äänivaltaa tienpidon tason määrittelyyn. Valtio/Liikennevirasto on jo nykyisellään tieosakkaana tilanteissa, joissa Liikennevirastolla on yksityistielain tarkoittamaa jatkuvaa käyttöä yksityistiel-

24.4.2015

lä, esimerkiksi kun tie sijoittuu rautatiealueelle tai sen välittömään läheisyyteen ja sitä käytetään radan kunnossapitotoimissa säännönmukaisesti. Tilapäinen käyttö esimerkiksi perusparannuksen yhteydessä korvataan käyttömaksujen kautta. On myös tilanteita, joissa pitkään jatkuneen valtion tieosakkuuden perustetta ei enää ole toiminnan tai kiinteistönomistusten muutosten myötä olemassa, mutta osakkuus jatkuu edelleen.

Tieosakkuus ja yksiköt määritellään yksityistietoimituksessa. Kun niiden muuttaminen tapahtuu pelkällä tiekunnan päätöksellä, olisi säädettävä muutoksenhakumenettelystä.

Tilapäinen liikenteen ohjaaminen kiertotienä toimivalle yksityistielle tapahtuu edelleen maantielain säännösten mukaisesti.

Liikennevirasto katsoo, että raportissa esitetty yleinen ehdotus tieosakkuuden käsitteen laajentamisesta ja tienpitovelvollisuuden ositteluun yksinkertaistamisesta on kannatettava. Samalla tulee tarkasteltavaksi myös käyttömaksuun perustuva tienpitoon osallistuminen ja tienkäytön luvanvaraisuus ja niiden perusteet.

Kuntien hoitosopimuksiin liittyvät epäselvyydet tienpitäjistä ja tienpitovastuista tulee selkeyttää. Sama koskee kaavoitetuille alueille jääneitä yksityisteitä. Kuntien hoitosopimusten teko voisi olla jatkossakin mahdollista, mikäli yksityistien tiekunta toimisi edelleen tienpitäjänä. Tämän järjestelyn edellytyksenä tulisi olla toimiva tiekunta, joka päättäisi kaikista muista merkittävistä tienpidollisista asioista, mitkä eivät kuuluisi tien hoitosopimuksen sisältämiin toimenpiteisiin. Mikäli tiekunta ei toimi yksityistielain mukaisesti, on esimerkiksi tienpidon turvaaminen hoitosopimuksen purkamisen jälkeisissä tilanteissa vaikeaa. Hoitosopimukset voivat johtaa teiden kunnossapidon tehostumiseen, mikäli kokonaisuuksista muodostuu riittävän suuria.

Kannatatteko raportissa esitettyä valtionavustusten yhdistämistä?

Yksityisteiden ja metsäautoteiden avustusten olisi tuettava mahdollisimman tehokkaasti pientieverkon tienpitoa, joka mahdollistaa tien käyttämisen niin asumiselle kuin elinkeinotoiminnalle tarpeelliseen liikenteeseen. Kestävän metsätalouden rahoituslakiehdotusta tarkemmin tuntematta on tosin vaikea arvioida niitä lisäetuja, joita avustusten yhdistäminen yksityistielakiin toisi mukanaan verrattuna avustusperusteiden ja avustamisen muuhun yhteen sovittamiseen. Myös muiden maaseudun elinkeinojen tarvitsemien kuljetusten (esimerkiksi maitokuljetukset) huomioiminen ja niiden tarpeisiin vastaaminen voi tulla tulevaisuudessa esille.

Raportissa esitettyä yksityistielain mukaisten avustusten ja kestävän metsätalouden rahoituslain tukijärjestelmän yhdistämistä kannattaa edelleen selvittää. Yhdistämisestä saatavana edun voidaan arvioida olevan suurempi kuin järjestelmien avustusehtojen yhdenmukaistamisella. Yksi yhte-

24.4.2015

näinen avustusjärjestelmä olisi selkeämpi avustuksen hakijoiden kannalta ja samalla todennäköisesti kustannustehokkaampi.

Liikennevirasto puoltaa raportin mukaista esitystä siitä, että uuden avustusjärjestelmän mukaiset avustukset myöntävä viranomainen on ELY-keskus. Tähän liittyvät tarpeet lisäresursseille mm. henkilöstön osalta tulee kuitenkin varmistaa asian jatkovalmistelussa.

Yksityisteille osoitetut yksityistielain mukaiset parantamisavustukset ovat edelleen yksityisteiden osakkaiden tasapuolisen kohtelun kannalta tarpeen varsinkin suurten yksittäisten rakenteiden kuten siltojen osalta. Yksityisteiden tienpidon kustannukset ovat lähtökohtaisesti tieosakkaiden vastuulla, eikä tienpito voi perustua tukijärjestelmään. Mahdollisella avustusjärjestelmien yhdistämisellä tulee kuitenkin tätä edellä mainittua tasapuolisuusperiaatetta kunnioittaa ja tarkastelussa tulee arvioida koko yksityistieverkon kehittämistä.

Yksityistielosseihin liittyvät avustusasioita on tarkasteltavaksi erikseen. Lossiasiat liittyvät myös tulevaan saaristoliikenteen palvelutason määrittelyyn.

Kuntien rooli yksityisteiden avustusasioissa olisi ehdotuksen mukaan vähennemässä. Todennäköisesti se säilyisi siitä huolimatta joillakin alueilla merkittävänä. Kuntien rooli lainmuutoksen jälkeen jää ehdotuksessa liiankin vähäiselle painolle, esimerkiksi liikenteen rajoittamis- ja liikennemerkkiasioissa. Lisäksi kuntien kanssa lienee tarpeen olla jatkossakin yhteistyötä ja yhteistä tietoa suunnittelun ja avustamispäätösten tueksi.

Liikenneviraston ja ELY -keskusten on hyvä ottaa osaa ehdotettuun yhteistyöhön yhteiskäyttöisten yksityistieverkkosuunnitelmien laatimiseksi kuten myös yksityisteiden tietoja koskevaan kehittämiseen (ehdotuksessa käsitelty tarvetta mm paikkatietoihin, osakastietoihin, metsävarantotietoihin, kuntotietoihin, siltatietoihin, teiden rajoitustietoihin).

Tarvitaanko muutoksia tien käyttöoikeuksiin ja tienkäyttömaksuja koskeviin kysymyksiin?

Valtion ja kunnan osallistumista on käsitelty edellä.

Tien käyttöoikeuksia ja niiden myöntämistä koskevat kohdat voisi olla tarpeen tarkastella uudelleen lainsäädännön uusimisen yhteydessä, kuten myös tiemaksujen osalta tulisi pyrkiä selkeyttämään tie- ja käyttömaksujen kokonaisuutta. Samalla tulisi ottaa huomioon nykyiset sekä mahdolliset uudet teknologian mahdollistamat toimintamahdollisuudet ja -tavat.

Valtionavustusta saavien yksityisteiden käyttämisestä muiden kuin tieosakkaiden hyväksi tapahtuvaan toimintaan tai liikenteeseen rajoittamisen

24.4.2015

estäminen tulee säilyttää nykyisellään. Esitys poistaa kunnan suostumusmenettely yksityiseltä, jotka eivät saa tukea, tulee perusteetta rajoittamaan edelleen jalkaisin ja polkupyörällä tapahtuvaa kulkemista. Jo tällä hetkellä toimitusteilla on runsaasti lainvastaisesti asetettuja kieltomerkkejä.

Miten tehostaisitte ja helpottaisitte yksityisteiden hallinnointia - olisiko nykyistä laajemmat tiestökunnat ratkaisu ja tulisiko myös mahdollistaa toimivaltuuksien laajentaminen esimerkiksi jäte-, vesi- ja energiakysymyksiin?

Tiekuntien tarkoituksenmukaista yhteenliittymistä on syytä edistää kuntien ja valtion toimin. Uudessa laissa tulisikin olla siihen suurempi harkintavalta sekä selkeät kriteerit yhdistämiseen. Yksittäiset tiekunnat voivat kuitenkin säilyä olosuhteiden edellyttäessä. Myös tiekuntien toimivaltuuksien laajentamiselle voi olla tulevaisuudessa selvää tarvetta.

Tiekunnan hallinnoinnin tehostaminen ja tienpidon taloudellisuuden lisääminen ovat tavoiteltavia asioita, johon lainsäädännön uudistamisella tulee pyrkiä. Laajemmat tiestökunnat voisivat mahdollistaa koko yksityistieverkon kehittämisen osana toimivaa liikennejärjestelmää. Niiden tiekuntien, jotka muodostavat toiminnallisen kokonaisuuden, yhdistämisessä viranomaisella tulisi olla nykyistä suurempi harkintavalta. Tiestökuntien muodostuminen tulisi perustua lähtökohtaisesti kuitenkin vapaaehtoisuuteen tai muuhun kannustimeen, jotta tiestökunnan osakkaiden sitoutuminen yksityisteiden yhdistämiseen ja tienpitoon olisi korkea. Vastoin tiekuntien tahtoa tapahtuvalla yhteenliittymisellä harvoin on olemassa kestävä edellytykset onnistua.

Raportissa tiekunnille esitettyä muiden teknisten palvelujen hoitamista tienpidon lisäksi tulee selvittää tarkemmin, jotta toimivaltuuksien laajentamista jäte-, vesi ja energiakysymyksissä voidaan käsitellä. Lainsäädännön uusimisella tulisi kuitenkin tavoitella tiekunnan mahdollisuutta toimia laajemmassa toimintaympäristössä ja uudenaikaisilla toimintatavoilla.

Tiekuntahallinnolle vaihtoehtoinen osakaskuntahallinto ei ole Liikenneviraston näkökulmasta ensisijainen vaihtoehto yksityisteiden hallinnon järjestämiseen.

Olisi hyvä selvittää mahdollisuuksia laajentaa tiekunnan toimialuetta muun infrastruktuurin hoitamiseen ja jatkossa voitaneen selvittää myös muita järjestäytymismahdollisuuksia kuin perinteinen tiekunta tai tulevaisuudessa tiestökunta. Liikenneviraston näkemyksen mukaan samalla on tarpeellista raportissa esitetyllä tavalla selkeyttää tiekunnan juridista asemaa ja toimivaltuuksia sekä päätöksenteko- ja muutoksenhakusäännöksiä.

24.4.2015

Tulisiko kuntien tielautakunnat säilyttää vai voitaisiinko toimitustehtävät ja muutoksenhakuasiat siirtää esimerkiksi Maanmittauslaitokseen?

Kaikki yksityisteiden toimitustehtävät ja muutoksenhaku voivat olla Maanmittauslaitoksen hoidossa, jolloin lainsäädäntöön sisältyvä vaatimus kunnan tielautakunnista voidaan poistaa. Siirron etuna on ratkaisukäytännön yhtenäistyminen ja riittävän asiantuntemuksen varmistaminen toiminnassa.

Kunnilla tulisi kuitenkin jäädä mahdollisuuksia tarvittaessa vaikuttaa alueensa yksityisteihin ja niiden tienpitoon. Miten kunnat voivat edistää esimerkiksi tiekuntien yhdistymisiä tiestökunniksi?

Ehdotuksen mukaan kunnan suostumus pysyvään liikenteenohjauslaitteeseen tarvittaisiin vain ajokieltomerkkeihin ja puomeihin valtion tai kunnan avustamalla teillä ja niillä teillä, joilla valtio tai kunta on tieosakkaana yleisluontoisen liikenteen perusteella. Jos tiesuunnitelmassa on ohjattu liikenne käyttämään yksityistietä, kunta ei voi sitä laillisesti estää missään tapauksessa, vaan asiassa on kuultava valtiota. Kelirikkomerkkejä lukuun ottamatta muiden tieliikennelain mukaisten merkkien asettamiseen olisi hyvä säilyttää edelleen kunnan suostumus. Tarkemman selvityksen varaan jää, millä tavoin varmistetaan kunnan riittävä asiantuntemus liikenteenohjauslaitteita koskevassa päätöksenteossa. Myös laittomasti asetettuun merkkiin puuttumisen toimivallan ja hallintopakon sääntelyä näissä tilanteissa tulee selkeyttää.

Onko teillä yksittäisiä pykälä koskevia muutosehdotuksia ja kommentteja?

Kunnossapitoavustuksia ja -tarkastuksia koskevien säännösten poistamista yksityistielaista ja -asetuksesta tulisi harkita. Valtionavustuksia koskevat luvut käsittäisivät uudet tien parantamisen ja erityiskohteiden avustuspykälät.

Mitä muita raportissa esitettyjä tai muutoin yksityisteihin liittyviä asioita haluaisitte kommentoida?

Liikennevirasto kannattaa lain modernisoimista siltäkin osin, että varmistetaan ympäristönäkökohtien parempi huomioon ottaminen sekä yksityistien perustamisessa että kunnossapidossa. Myös kaavoituspäätösten huomioon ottamiseen liittyvän sääntelyn ajanmukaistaminen ehdotetulla tavalla on kannatettavaa.

Kiinteistörekisterijärjestelmän kehittäminen on Liikenneviraston kannan mukaan myös tärkeä osa yksityisteiden hallinnon selkeyttämistä. Yksityisteiden tieoikeudet tulisi olla haettavissa järjestelmästä samalla tavoin kuin kiinteistöjen tiedot. Myös tiekunnista tulisi mahdollisuuksien mukaan

24.4.2015

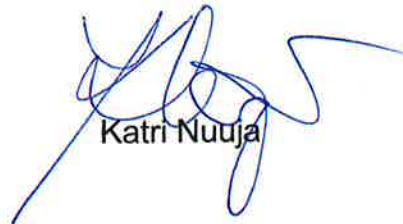
pitää ajantasaista luettelo kiinteistötietojärjestelmässä, jotta tien- tai radanpitäjä saa kunnossapidon tai hankkeen tarpeita varten tarvittaessa helposti tiedon siitä, mikä taho tietystä yksityistiestä vastaa. Oman ongelmansa muodostavat yksityistiet, joilla ei ole tiekuntaa lainkaan.

Lainsäädännöllä ei kannata liian yksityiskohtaisesti ohjata yksityisteiden tiekuntia ja sen osakkaita tienpidossa, vaan lain tulee olla raportin mukaisesti joustava ja moderni. Nykyisen lain sisältö tienpidosta yhteiseen lukuun sekä tiestä saatavan hyödyn mukaan osakkaiden kesken jaettava tienpitovelvollisuus ja siitä aiheutuvat kustannukset toimivat kohtuullisen hyvin nykyiselläänkin. Yleisesti tiekuntien aktiivisten tieosakkaiden määrän ja tietotaidon lisääminen on tärkeää. Nykyisen yhdyskuntarakenteen kehityksen myötä harvaan asutun maaseudun asutus on vähentynyt, mikä tuo painetta miettiä erilaisia tapoja hoitaa yksityisteiden tienpito tehokkaasti ja taloudellisesti.

Johtaja


Laura Kuistio

Lakimies


Katri Nuuja