

5 §

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi yksityistielaksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää yksityistielakiluonnoksesta lausuntoja 21.3. mennessä.

Yksityistielain kokonaisuudistuksen tavoitteena on nykyaikainen ja selkeä yksityistielaki, joka antaisi hyvät edellytykset yksityistieverkoston kehittämiselle ja ylläpidolle. Lakiuudistuksella pyritään mahdollistamaan uudenlaista elinkeinotoimintaa lisäämällä ammattimaisuutta yksityisteiden tienpitoon. Samalla turvattaisiin elinkeinoelämän kuljetusten ja yksityisteiden varrella sijaitsevan asutuksen edellyttämä liikkuminen varmistamalla tienpidon tarpeeksi korkea taso. Uusi yksityistielaki korvaisi vuonna 1963 voimaan tulleen lain yksityisistä teistä (358/1962).

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää arvioimaan erityisesti esitettyjen muutosten taloudellisia ja muita vaikutuksia sekä lausumaan hallituksen esityksestä ja sääntelytarpeesta ottaen huomioon hallitusohjelman tavoite normien purkamisesta ja sääntelyn sujuvoittamisesta.

Luonnos löytyy osoitteesta www.lvm.fi/lvm-site62-mahti-portlet/download?did=224615

Lisätietoja: Suunnittelija Rami Linna, puh. 050 5279 025, rami.linna@kurikka.fi.

Ehdotus: Tekninen lautakunta esittää kaupunginhallitukselle seuraavaa:

Yksityistielain uudistaminen nähdään Kurikan kaupungin kannalta hyvänä asiana itse lain selkiyttämisen ja nykyaikaistamisen kannalta. Moni julkisuudessakin uudistuksena ilmaistu asia ja esityksen tavoitteissa kohdassa 3.1. mainituista asioista on jo nyt toki ollut mahdollista vanhankin lain puitteissa, mutta asiana vaikeammin hahmotettavana nykyisen lain sisällä. Sähköiset kokousvälineet ovat tulevaisuutta ja ne on hyvä ottaa huomioon kauaskantoisen lain valmistelussa, mutta ei sovi unohtaa vanhoja toimintatapoja.

Kaupungin talouden kannalta ei mahdottomia säästöjä synny uuden lain ja maakuntahallinnon muutosten kautta, jos säilytämme tiekuntia

neuvovan palvelun ja avustuksiin liittyvät käytännöt samalla tasolla kuin nyt. Tielautakunnan, Kurikassa teknisen lautakunnan tiejaosto, lakkauttaminen ei tuo merkittäviä säästöjä.

Toteuttamisvaihtoehdoissa mainitaan tieosakkaiden järjestäytymismahdollisuuksina tiekuntamallin lisäksi osakeyhtiö tai osuuskunta. Osakeyhtiö- tai osuuskuntamallin soveltaminen yhteisen tien asioiden hoitamiseen nähdäksemme toisi eteen moni erilaisia ongelmia eri tasoilla, joita esityksessäkin on osittain jo käsitelty.

Esityksessä esitetään (6 §), että kunnat, maakunnat ja valtio voitaisiin ottaa tarvittaessa tieosakkaaksi, jos niiden toimesta yksityisteille ohjataan ylimääräistä liikennettä. Kurikassa nykyinen avustussääntö mahdollistaa ja ohjaa kunnossapidon avustusrahaa enemmän juuri tämän tyyppisille teille, oli merkittävänä liikenteen ohjaavana tekijänä mikä tahansa. Jos kaupunki laitettaisiin vielä tieosakkaaksi, niin avustuskäytäntöjä tulisi muuttaa, jottei päällekkäisiä maksukanavia olisi.

Tielautakunnat ja valmistelijat ovat toimineet monissa kunnissa paitsi toimituksien tekijöinä ja asioiden ratkaisijoina, myös osaltaan prosessissa sovittavana tahona. Kustannukset niin tiekunnille kuin yksittäisille osakkaille ovat olleet pienet tai ainakin kohtuulliset. Nyt monien toimintojen siirtyminen maanmittauslaitokselle ja käräjäoikeuksille suoraan aiheuttavat, jopa kymmenkertaiset kustannukset monen asian ratkaisemisessa. Asioiden eteenpäin viemiseksi tarvittaisiin lakiasiantuntijaa jo alkuvaiheessa ja se tuskin on lain tarkoitus. Pääosin tielautakuntaan tulevat asiat ovat nykyisin kuitenkin jääneet tielautakuntien ratkaisujen mukaisiksi ja harvasta on valitettu eteenpäin. Helposti luettava laki, asiantuntemus ja maalaisjärki olisivat jatkossakin avain asioiden ratkaisemiseksi. Jos tielautakunnat lakkautetaan niin paremmaksi vaihtoehdoksi kuin nyt luonnoksessa esitetään, nähtäisiin *maakunnallinen tielautakunta*, joka toimisi sekä päättäjänä, että sovittavana tahona ennen käräjäoikeuksia, johon toki olisi edelleen valitusoikeus maakunnallisen tielautakunnan päätöksistä. Tällöin 95 § olisi turha ja näin tiekunnat ja yksittäisten henkilöiden mahdollisuudet hoitaa asiaa olisivat kustannuksiltaan pienemmät ja rasitus käräjäoikeuksiin pienempi. Maakunnallisen tielautakunnan, joka muodostuisi alan ammattilaisista, osaaminen olisi huippuluokkaa kun asioita käsiteltäisiin säännöllisesti.

Rakentamisrajoituspykälässä (48 §) mainitaan, että yksityistietoimituksessa voidaan asettaa kielto rakentamisesta liikenneturvallisuuden vaarantavalle rakennukselle ja rakenteelle enintään kahdentoista metrin etäisyyteen keskiviivasta. Kunnissa on jo olemassa maankäyttö –

ja rakennuslainmukainen rakennusjärjestys, joka ohjeistaa uusien rakennusten ja rakennelmien sijoittumista tiehen nähden. Lisäksi rakennusvalvonta voi tapauskohtaisesti tutkia tilannetta. Tarvitaanko yksityistietoimitusta rakentamisen rajoittamiseen?

Lain luonnoksessa (49 §) esitetään tiekunnalle oikeutta poistaa tiealueen ulkopuolelta liikenneturvallisuutta vaarantavat puut, pensaas jne. Tonteilla, rakennuspaikalla tai puutarhassa näin voisi tehdä erittäin painavista syistä. Katsomme, että tiealueen ulkopuolisen, vaikkakin liikenneturvallisuutta vaarantavan, puun tms. poistamiseen tulisi olla jonkin ulkopuolisen tahon lupa. Pykälä voi aiheuttaa todellisia ongelmia tiekunnan osakkaiden välille.

Lain luonnoksen (54 §) mukaan tiekunta päättäisi sähkö- ym. johtojen sijoittamisesta tiealueelle tieoikeuden piirissä. Tiealue on tiepohjan osalta sen kiinteistön omistajan maata, jossa tiealue sijaitsee ja ääritapauksessa mahdollisesti palautuu joskus kiinteistön omistajalle muuhun käyttöön, jos tie lakkaa. Tällöin yksityistielain perusteella tulleet tieoikeudet lakkaavat. Pykälää tulisi tarkastella vielä tarkemmin kiinteistön omistajan kannalta katsoen.

Tiekuntien omien sääntöjen salliminen (64 § ja 65 §) ja jopa näillä yksityistielain ylimeneminen nähdään isona ongelmana jatkossa. Sääntöviidakko tulee aiheuttamaan tiekuntien sisäisiä riitoja, tiekuntien erilaisia toimintatapoja ja mahdollisesti ristiriitaisuuksia esimerkiksi kuntien avustussääntöjen kanssa. Katsomme, että tiekuntien toiminta onnistuu lain puitteissa ilman omia sääntöjä ja tieosakkaat, ihmiset, tasa-arvoisina myös eri tiekuntien välillä.

Tiekunnan ylimääräinen kokous (67 §) voidaan luonnoksen mukaan kutsua koolle, jos 1/5 tieosakkaista sitä vaatii. Katsomme, että lakiin tulisi muuttaa 1/5 tieosakkaista tilalle *1/5 tiekunnan yksikkö määrästä*. Tällöin tulisi paremmin huomioon otettua yksittäiset merkittävällä panoksella tiekunnan kustannuksiin osallistuvat, joidenka esiin tuomat asiat saattaisivat vaatia nopeaakin käsittelyä tiekunnan hallinnossa.

Päätös: Ehdotus hyväksyttiin.

Virallisen otteen lähetämme pyydettyä.

Otteen oikeaksi todistaa
Kurikassa 24.2.2017
Sari Rantala
toimistosihtööri
(allekirjoitettu koneellisesti)