

22.3.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi

Liikenneviraston lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi yksityistieliksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Liikennevirasto esittää lausuntonaan luonnoksesta seuraavaa:

Yleistä

Liikennevirasto suhtautuu myönteisesti jo varsin pitkään voimassa olleen lain yksityisistä teistä uudistamiseen ja ajantasaistamiseen. Lain ehdotettu rakenne ja jaottelu lukuihin on selkeä ja johdonmukainen, mutta säännösteksteissä ja perusteluissa on vielä täydentämisen ja selkeyttämisen tarvetta. Yleisperusteluissa tulisi selkeämmin kuvata se, mihin aiotuilla lainmuutoksilla pyritään vaikuttamaan ja mitä mahdollisesti ilmenneitä ongelmia ratkaisemaan.

Valtion, kunnan ja maakunnan osakkuus yksityistiehen

Luonnoksessa ehdotetaan uutta säännöstä, jolla mahdollistettaisiin tieoikeuden myöntäminen ennestään olevaan tiehen valtiolle, kunnalle ja maakunnalle yleistä käyttöä varten (ehdotettu uusi 6 § 2 momentti). Tämä on merkittävä periaatteellinen muutos voimassa olevaan tilanteeseen nähden.

Tienpitäjän näkökulmasta säännös mahdollistaisi esimerkiksi hitaan moottoriajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen ohjaamisen maantien kanssa rinnakkain kulkevalle yksityistielle sen sijaan että rinnakkaisyhteys toteutettaisiin osana maantietä. Tämä voi olla tiettyissä tilanteissa perusteltua liikenneturvallisuuteen ja pitkämatkaisen liikenteen sujuvuuteen liittyvistä syistä. Säännösehdotuksessa ei ole rajattu yleisen käytön laatua tai määrää. "Yleinen käyttö" viitanee yleiseen liikenteeseen, termiä ei ole yksityiskohtaisissa perusteluissa tarkennettu.

Liikennevirasto pitää tärkeänä, että valtion (tienpitäjänä) osakkuus yksityistiessä perustuu sen omaan harkintaan kussakin tilanteessa. Säännöksen sanamuoto "voidaan" viittaa siihen, että tieoikeutta ei voitaisi perustaa valtiolle sen kannan vastaisesti. Yleisperustelujen mukaan (s. 14) mm. valtio voisi jatkossa olla *velvollinen* osallistumaan tienpitoon tieosakkaana. Liikennevirasto katsoo, että ehdotusta tulee selkeyttää siten, että siitä käy ilmi osakkuuden perustuminen valtion omaan harkintaan.

22.3.2017

Ehdotetun lainkohdan mukaan tieoikeuden perustaminen mm. valtiolle ennestään olevaan yksityiseen tiehen edellyttäisi (sen lisäksi mitä ko. säännöksen 1 momentissa säädetään), että perustaminen on "tärkeää liikenteen tarkoituksenmukaiseksi järjestämiseksi". Edellytystä ei ole avattu lainkaan ehdotuksen yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Ehdotuksessa ei ole otettu kantaa siihen, miten yksityiselle tielle tuleva yleinen käyttö arvioitaisiin ja huomioitaisiin tieyksiköinnissä. Yleisen liikenteen määrää voi olla vaikea arvioida ennakolta ja muutoinkin määritellä se, miten yleinen liikenne tienpidon kustannusten jaossa otettaisiin huomioon.

Ehdotukseen ei sisälly erityissäännöstä tien kunnossapitovastuusta ja sen tasosta tilanteissa, jossa yksityistielle ohjataan yleistä käyttöä. Kunnossapitovastuussa olisi siten tiekunta tai tieosakkaat yhdessä, jos tiekuntaa ei ole perustettu ja kunnossapidon taso määräytyisi ehdotetun lain 41 §:n mukaisesti tien käyttötarkoituksen ja siitä saatavan hyödyn mukaan. On huomattava, että yleisen käytön edellyttämä kunnossapidon taso voi olla korkeampi kuin mitä vain osakkaiden omiin tarkoituksiinsa käyttämällä tiellä (vrt. maantielaki 33 §). Myös vastuu tiellä yleisessä liikenteessä tienkäyttäjille aiheutuneista vahingoista olisi ehdotuksen mukaisessa tilanteessa tiekunnalla tai -osakkailla.

Tienpitäjän näkökulmasta ehdotuksen arviointiin vaikuttaa myös se, miten päätöksenteko ja hallinto tällaisella yksityistiellä on järjestetty. Käytännön näkökulmasta valtion osakkuus tieosakkaiden hallitsemassa tiessä ei liene tarkoituksenmukainen ratkaisu, vaan mahdollinen osakkuus voisi em. syistä rajoittua vain sellaisiin teihin, joiden hallinnoinnista vastaa tiekunta.

Maantieliittymien kunnossapidon vastuut

Maantieliittymien, ml. yksityisteiden liittymät, kunnossapito on tienpitäjän tai liittymän omistajan vastuulla. Yksityisteiden osalta tämä tarkoittaa, että tiekunta tai tieosakkaat vastaavat liittymän kunnossapidosta. Käytännössä on havaittu, että liittymän kuivatuksen kunnossapito on jäänyt joidenkin liittymien osalta hoitamatta, mikä aiheuttaa haittaa maantien tienpidolle ja vaaraa maantien rakenteille. Liikennevirasto ehdottaa, että mahdollisuutta siirtää maanteiden liittymien kuivatuksen kunnossapito tienpitäjän vastuulle tarvittavin lainsäädäntömuutoksin selvitetäisiin perustuen tarkempaan vaikutusarviointiin ja selvityksiin mm. vastuunjaon tarkemmasta rajauksesta.

Tieoikeuden määritelmän muuttaminen ja johtojen, laitteiden ja rakennelmien sijoittaminen yksityistien tiealueelle

Luonnoksessa ehdotetaan tieoikeuden määritelmän muuttamista siten, että tieoikeus sisältäisi myös oikeuden sijoittaa sähkö- ja viestintäjohtoja ja muita kiinteistön käyttöä palvelevia rakenteita, rakennelmia ja laitteita. Kuten voimassa olevan lain mukainen tieoikeuskin, tämä olisi kunkin tiehen oikeuden saaneen kiinteistön omistajan oikeus. Ehdotuksessa kuitenkin todetaan myös, että sijoittaminen edellyttäisi tiekunnan tai -osakkaiden lupaa (käytännössä tämä tarkoittaa suostumusta/sopimusta, koska kyse ei ole hallinnollisesta lupamenettelystä). Esimerkiksi viestintäjohtojen ja siihen liittyvien laitteiden omistaja

22.3.2017

on yleensä muu taho kuin tiekunnan osakas. Jatkovalmistelussa tulisi harkita, olisiko selkeintä säätää tiekunnan tai -osakkaiden oikeudesta sallia johtojen, laitteiden ja rakennelmien sijoittaminen tiealueelle ja samalla jättää tieoikeuden määritelmä entiselleen.

Ehdotetun sääntelyn suhde muuhun vastaavaan sääntelyyn mm. maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) säännöksiin yhdyskuntaa palvelevien johtojen, rakennelmien ja laitteiden sijoittamisesta tulisi selvittää, jotta välttyttäisiin päällekkäiseltä ja ristiriitaiselta sääntelyltä ja niihin liittyviltä tulkintaongelmilta. Samassa yhteydessä on tulisi ottaa huomioon myös se, mitä maantieteellaisissa ja ratalaisissa säädetään johtojen, rakennelmien ja laitteiden sijoittamisesta maantien tiealueelle ja rautatiealueelle.

Johtojen, laitteiden ym. sijoittamisen liittäminen tieoikeuteen merkitsisi myös sitä, että tieoikeutta siirrettäessä (ehdotuksen 13 §) ja lakkautettaessa tulisi ottaa kantaa tieoikeuden nojalla sijoitettujen rakenteiden siirtämiseen tai poistamiseen sekä tästä aiheutuviin kustannuksiin.

Tasoristeysturvallisuus

Radan ja tien tasoristeyksistä pääosa eli yli 1 880 sijaitsee yksityistieverkolla. Niistä noin 450 on sellaisia, joissa on lähinnä vain maatalousliikennettä ja noin 270 sellaisia, joissa on lähinnä vain metsätalousliikennettä. Loput noin 1 100 ovat tasoristeiksiä, joissa on myös yleistä liikennettä kuten pysyvän asutuksen ja vapaa-ajan liikennettä. Turvalaitteita yksityisteiden tasoristeyksissä on harvoin. Pelkästään maa- ja/tai metsätalouden käytössä olevilla teillä niitä ei ole yhtään. Yleistä liikennettä omaavien yksityisteiden noin 1 100 tasoristeyksessä puolipuumilaitoksia tai valo- ja äänivaroituslaitteita on noin 170 eli 15 %:lla.

Nykyisessä tilanteessa radanpitäjä on voinut yksityistietoimitusten kautta yleisen tarpeen vaatiessa parantaa juna- ja liikenneturvallisuutta tasoristeiksiä poistamalla ja kulkuyhteyksiä uudelleenjärjestelemällä. Tätä koskeva sääntely (tien tai tien osan lakkauttamista koskevat ja uuden tieyhteyden tekemistä koskevat säännökset eli voimassa olevan lain 84 ja 86 § ja ehdotuksen 13 §) ja soveltamiskäytäntö säilyisi Liikenneviraston käsityksen mukaan ennallaan. Tällä perusteella Liikennevirasto katsoo, että tasoristeysturvallisuus on otettu huomioon riittävällä tavalla muutosehdotusta valmisteltaessa.

Uudistuksen yhtenä tavoitteena on, että ulkopuolisten tienkäyttöä olisi mahdollista entistä useammassa tilanteessa rajoittaa (ehdotuksen 24 § ja 25 §). Liikennevirasto korostaa, että tasoristeykselle pääsyn tulee kuitenkin olla turvattu kaikkina vuorokauden aikoina (radan kunnossapidon tarpeet, pelastusviranomaiset).

Merkittävä haaste nykytilassa on tasoristeyksen kunnossapidon vastuujako ja sen sisäistäminen käytännössä, vaikka säädösten vastuujaako tältä osin onkin selkeä. Vastuujaakon haasteena on myös näkemien kunnossapito. Se lähtökohtaisesti kuuluu radanpitäjälle, vaikka intressi saattaisi olla tienpitäjällä.

Ehdotetun 49 §:n 2 momentin mukaan yksityistien tienpitäjä saisivat jatkossa poistaa puustoa, kasvillisuutta ja muita luonnonesteitä myös tiealueen ulkopuolelta. Oikeuden

22.3.2017

ulottuvuutta ei ole ehdotuksessa alueellisesti rajattu vaan poistamisoikeus perustuisi puuston ym. aiheuttamaan vaaraan liikenneturvallisuudelle. Ulottuvuuden ja poistettavan kasvillisuuden määritelmän ollessa hyvin avoin voisi tulkinta- ja ristiriitatilanteita syntyä helposti. Huomattavaa on myös, että tässä annettaisiin yksityiselle taholle oikeus puuttua toisen yksityisen tahon omaisuuteen suoraan lain nojalla, millä on merkitystä arvioitaessa ehdotusta esimerkiksi omaisuudensuojan kannalta. Laki eräistä naapuruussuhteista (8 §) antaa kiinteistön omistajalle tai haltijalle oikeuden poistaa haittaa aiheuttavia juuria ja oksia, jotka ulottuvat ko. kiinteistön alueelle naapurikiinteistöltä.

Liikennevirasto katsoo, että selkeyden vuoksi voisi myös olla perusteltua rajata tämä edellä mainittu oikeus kasvillisuuden poistamiseen vai alueisiin, joilla ei ole voimassa maantielain mukaista maantien suoja- tai näkemäaluetta tai ratalain mukaista rautatien suoja- tai näkemäaluetta. Lainkohdan perusteluissa on mainittu, että tarve poistaa puustoa ja kasvillisuutta on olemassa mm. yksityistien ylittävän rautatien tasoristeyksen kohdalla. Tällaisessa tasoristeyksessä on suoraan ratalakiin tai sen nojalla laadittuun suunnitelmaan sekä liikenne- ja viestintäministeriön ns. näkemäalueasetukseen (65/2011) perustuva näkemäalue, jolta radanpitäjä voi poistaa liikenneturvallisuutta vaarantavaa puustoa, kasvillisuutta tai näkemäesteitä. Liikennevirastolla on käynnissä hankkeita, joissa liikenneturvallisuutta vaarantavaa kasvillisuutta poistetaan radan suoja- ja näkemäalueilta.

Johtaja


Laura Kuistio

Lakimies


Katri Nuuja