

21.3.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

Lausuntopyyntö 25.1.2017 LVM/2302/03/2015

LAUSUNTO LUONNOKSESTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI YKSITYISTIELAINSÄÄDÄNNÖN UUDISTAMISEKSI

1. Lain uudistamistarve, tavoitteet ja rakenne

Yksityistielain kokonaisuudistus on tarpeen. Liikenteelliset olosuhteet ja koko yhteiskunta ovat olennaisesti muuttuneet nykyisen yksityistielain säätämisen jälkeen. Voimassa oleva laki on osittain vanhentunut ja se on käynyt muun muassa lukemattomista muutoksista johtuen sekavaksi ja osittain vaikeasti tulkittavaksi.

Lausunnolla olevaan lakiehdotusluonnokseen, jäljempänä luonnos, on lain tarkoituksiksi kirjattu yksinomaan liikenteellisiä lähtökohtia. Sen lisäksi, että yksityistiet ovat osa liikennejärjestelmää, ne ovat myös osa kiinteistöjärjestelmää. Yksityistielaisissa on näin ollen kiinnitettävä erityisesti huomiota rasi- tettu- jen kiinteistöjen omistajien oikeusturvaan sekä oikeutettujen kiinteistöjen eli tieosakkaiden yhdenvertaiseen kohteluun. Nämä seikat tulisi tuoda esiin jo lain tarkoituksessa.

Yksityistielain kokonaisuudistuksen tavoitteena on selkeys, nykyaikaisuus, joustavuus, sääntelyn karsiminen, hyötyjä maksaa -periaate, tehokkuus tienpi- don järjestämisessä ja asiantuntemuksen lisääminen. Tavoitteet ovat oikeita. Lain tulee osaltaan tukea modernin liikenne- ja kiinteistöjärjestelmän ylläpitä- mistä ja kehittämistä. Koska yksityisteitä hallinnoivat pääasiassa maallikot, lain tulee olla niin selkeä, että myös he voivat sitä soveltaa.

Lainvalmistelu on edennyt nopealla aikataululla. Ilmeisesti tiukasta aikataulus- ta johtuen luonnoksessa omaksutut ratkaisut eivät kaikilta osin ole perustu- neet vallitsevan tilanteen ja sen ongelmien perusteelliseen analysointiin. Eri- laisia ratkaisuvaihtoehtoja ole riittävästi tutkittu. Luonnos ei kaikilta osin tue sille asetettuja tavoitteita. Monia kysymyksiä on vielä tarpeen pohtia laajem- min ja harkita myös nykyisestä laista poikkeavia ratkaisuja.

Luonnoksen perusrakenne on pääosin onnistunut ja looginen, mutta sitä voi- daan edelleen selkeyttää ryhmittelemällä säännöksiä selkeämmiksi ja eheäm- miksi kokonaisuuksiksi. Tienpitoa, tien käyttämistä ja käytön väliaikaisjärjeste- lyjä koskevat säännökset voisi olla tarkoituksenmukaista koota yhteen lukuun.

Korvaussäännökset, jotka ovat luonnoksessa hajallaan, olisi tarkoituksenmukaista koota omaksi luvukseen tai ainakin koota kunkin luvun aihepiiriä koskevat korvaussäännökset omaksi pykäläkseen kuhunkin lukuun. Myös menettelysäännökset, jotka ovat luonnoksessa paikoin hajallaan ja epäyhtenäisesti kirjoitettuja, voitaisiin koota pääosin yksityistietoimitusta ja tiekuntaa koskeviin lukuihin. Toinen mahdollisuus on koota kunkin luvun menettelylliset säännökset omaksi pykäläkseen kyseiseen lukuun. Tällainen säännösten kokoaminen palvelisi lain selkeystavoitetta.

2. Tienpitoon kuulumattomien rakenteiden sijoittaminen tiealueelle

Luonnoksen merkittävimpiä uudistuksia on tieoikeuden käsitteen laajentaminen siten, että se kattaa oikeuden sähkö- ja viestintäjohtojen ja muiden kiinteistön käyttöä palvelevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamista varten. Uudistuksen tarkoituksena on perustelutekstin mukaan helpottaa lähinnä sähkö- ja viestintäjohtojen sijoittamista. Luonnoksen säännösten sanamuoto antaa uudistukselle kuitenkin laajemman sisällön ja se on ongelmallinen paitsi omaisuuden suojan, myös sovellettavuuden selvyyden kannalta.

Ehdotettu sääntely merkitsee sitä, tieoikeuden sisältöä laajennettaisiin suhteessa maanomistajaan. Tienpitoon kuulumattomien rakenteiden sijoittaminen tiealueelle voisi luonnoksen mukaan tapahtua maanomistajaa kuulematta. Tämä tapahtuisi siirtymäsäännösten mukaan myös takautuvasti siten, että oikeuden laajennus koskisi kaikkia ennen lain voimaantuloa perustettujakin tieoikeuksia. Tällaista oikeuden laajennusta ei ole voitu ottaa esimerkiksi haittojen arvioinnissa mitenkään huomioon tieoikeuksia eri aikoina perustettaessa.

Asian ongelmallisuutta lisää se, että sijoitettavien rakenteiden pitäjä, esimerkiksi johdonpitäjä, on pääsääntöisesti muu taho kuin yksityistien tienpitäjä (tiekunta/tieosakkaat). Tieosakkaiden ulkopuolinen taho voisi siten sijoittaa tienpitäjän luvalla maanomistajaa erikseen kuulematta lainkohdassa tarkoitettuja tienpitoon kuulumattomia rakenteita, rakennelmia ja laitteita tiealueelle, joka voi ääritapauksessa sijaita maanomistajan pihassa. Sijoittamisluvasta päätettäisiin tarvittaessa tieyksiköiden mukaan äänestämällä tieosakkaiden kokouksessa.

Vaikka lähtökohtaisesti kyseisten rakenteiden sijoittaminen tiealueelle on tarkoituksenmukaista ja se voidaan usein järjestää niin, ettei siitä aiheudu olennaista haittaa tienpidolle tai rasitetuille kiinteistöille, tällaiseen kategoriseen oikeuden laajentamiseen on suhtauduttava kriittisesti. Asia vaatii tarkempaa jatkoselvittelyä muun muassa maanomistajan omaisuuden suojan ja sijoitettavien rakenteiden määrittelyn osalta. Vähintäänkin olisi tutkittava, pitäisikö asiaan kytkeä samankaltainen korvausmekanismi, josta on säädetty lunastuslaissa sellaisten tapausten varalle, joissa lunastuksen perusteella saadun erityisen oikeuden käyttötarkoitus muuttuu.

3. Tieoikeuden perustaminen, muuttaminen ja lakkauttaminen

Paitsi että yksityistiet ovat liikenneväyliä, ne ovat myös kiinteistöjen välisiä oikeuksia (rasitteita) ja osa kiinteistön ulottuvuutta. Tästä näkökulmasta tarkasteltuna keskeisiä asioita ovat yksityistien perustamisen, muuttamisen ja lakkauttamisen aineelliset edellytykset ja menettely sekä yksityisteiden ja siihen kohdistuvien oikeuksien merkitseminen kiinteistörekisteriin. Nykyisen lain kyseisiä säännöksiä sovelletaankin kiinteistötoimituksissa ja maa- ja metsätalouden oikeudessa erittäin usein. Yksityisteiden kiinteistönmuodostamisoikeudelliseen ja kiinteistötekniseen näkökulmaan ei luonnoksessa ole kaikin paikoin kiinnitetty riittävää huomiota eikä riittävästi pohdittu kehittämisvaihtoehtoja.

Luonnoksessa, kuten voimassa olevassa laissakin, on epäyhtenäisyyttä tieoikeuksien käsittelyä koskevissa keskeisissä säännöksissä. Esimerkiksi tie- tai muun oikeuden perustamisen niin sanottuna haittattomuusedellytyksenä on eräissä tilanteissa se, ettei huomattavaa haittaa aiheudu millekään kiinteistölle, ja toisissa tilanteissa se, ettei huomattavaa haittaa aiheudu rasitetulle kiinteistölle. Tällaista maanomistajia eriarvoistavaa epäyhtenäisyyttä ei tule lain kokonaisuudistuksessa säilyttää. Sinänsä on kannatettavaa, että pääperiaatteet tie- ja muiden siihen liittyvien oikeuksien perustamisessa on säilytetty luonnoksessa ennallaan.

Nykyisessä laissa oleva tien tekemistä koskeva tarkoituksenmukaisuusharkinta siitä, että ”tie on tehtävä mahdollisimman edullisesti tuottamatta kenellekään enempää vahinkoa ja haittaa kuin tarve vaatii”, on käytännössä keskeinen säännös myös tieoikeuden perustamis- ja muuttamisharkinnassa. Säännös on luonnoksessa aivan oikein ulotettu koskemaan tieoikeuden ja muiden siihen liittyvien oikeuksien perustamista ja muuttamista.

Vaikka lainsäädännön on seurattava yhteiskunnan kehitystä, tietyistä hyviksi koetuista periaatteista on hyvä pitää kiinni. Eräs tällainen yksityistielain kulmakivi on kiinteistöjen välisten oikeuksien pysyväinen luonne ja siitä johtuva periaate, että oikeuksia voidaan lähtökohtaisesti muuttaa vain olosuhteiden muuttumisen perusteella. Selvimmin tämä periaate ilmenee voimassa olevan lain 103 §:stä. Periaate liittyy ratkaisujen oikeusvoimaan, toisin sanoen siihen, että aikaisemmin lainvoimaisesti ratkaistua asiaa ei voida ottaa toistuvasti uudelleen käsiteltäväksi elleivät olosuhteet ole muuttuneet laissa tarkoitetulla tavalla. Periaate itsessään johtaa siihen, että oikeuksia perustettaessa, muutettaessa ja lakkautettaessa joudutaan tarkoin harkitsemaan, mikä ratkaisu palvelee alueen kiinteistöjen käyttöä parhaalla tavalla ratkaisun tekohetkellä ja pitkälle tulevaisuuteen. Tätä periaatetta ei ole noudatettu luonnoksessa johdonmukaisesti, esimerkkinä luonnoksen 10 §, jonka muotoilu on muutoinkin jäänyt keskeneräiseksi.

Tieoikeus on luonteeltaan kiinteistökohtainen rasiteoikeus. Tämän vuoksi muille kuin kiinteistöille ja niihin yksityistielainsäädännössä rinnastettaville annettava oikeus on ehkä tarkoituksenmukaista säilyttää nimeltäänkin omana tienkäyttöoikeutenaan. On tarkoituksenmukaista mahdollistaa tienkäyttöoikeuden antaminen ylipäättään kaikille tahoille, joilla on säännöllistä tarvetta yksityistien käyttöön. Sääntelyssä on tarpeen mahdollistaa myös yleisen liikennetarpeen huomioon ottaminen yksityisteillä.

4. Yksitystien käyttö

Voimassa olevan lain vaikeaselkoisuus tien käyttöä koskevien säännösten osalta on siirretty lähes sellaisenaan luonnokseen (24 §). Laissa on syytä säännellä selkeästi toisaalta se, millä tavalla tieosakas saa tieoikeuttaan käyttää ja miten tieosakkaiden yhteiset päätökset voivat tähän käyttöön vaikuttaa. Toisaalta on tarkoituksenmukaista erikseen säännellä muun kuin tieosakkaan tienkäyttöä.

Muun kuin tieosakkaan tien käyttö on syytä jaotella nykyistä lakia mukaillen satunnaiseen tien käyttöön, joka vallitsevan oikeustilan mukaisesti on syytä pääsääntöisesti sallia jokamiehen oikeuden tyyppisenä yleiskäyttöoikeutena, satunnaista useammin tapahtuvaan tienkäyttöön ja pysyväisluontoiseen tien käyttöön. Selvyden vuoksi uudessa laissa on syytä säilyttää säännös lain suhteesta jokamiehen oikeuksiin.

5. Viranomaiset ja tiekunnan päätösten moittiminen

Luonnokseen sisältyvä ratkaisu kuntien tielautakunnista luopumisesta on kannatettava. Tielautakunnat ovat jääne agraariyhteiskunnasta eikä niillä useinkaan ole enää käytännön mahdollisuuksia riittävällä oikeusvarmuudella käsitellä ja ratkaista kysymyksiä, joihin usein liittyy vaikeitakin oikeudellisia ja prosessuaalisia ongelmia. Vallitseva tilanne on vaarantanut kansalaisten oikeusturvan.

Luonnoksessa on esitetty, että tielautakuntien tehtävät siirrettäisiin kolmelle viranomaistaholle, nimittäin Maanmittauslaitokselle yksityistietoimituksissa käsiteltäviksi, maa- ja metsätalouden ministeriön riita-asioina käsiteltäviksi ja valvontaviranomaiselle hallintoasioina käsiteltäviksi. Lisäksi maakunnille ehdotetaan sovitteluun ja avustuksiin liittyviä tehtäviä ja kunnille sovitteluun liittyviä tehtäviä.

Esitetty ratkaisu on osaksi epäonnistunut. Jo nykyisen lain mukainen menettely, jossa yksityistieasioiden viranomaistehtävät ovat jakaantuneet yksityistietoimituksiin ja tielautakuntien toimituksiin, on koettu vaikeaselkoiseksi ja epä-tietoisuutta aiheuttavaksi. Viranomaistahojen määrää ei ole ainakaan syytä lisätä.

Tielautakunnissa käsiteltävät asiat ovat jo nykyisin osittain samoja, joita ratkaistaan myös yksityistietoimituksissa. Tielautakuntien tehtävien siirtäminen yksityistietoimituksiin on sen vuoksi luonnollinen ja selkeä ratkaisu. Näin yksityistieasioita käsiteltäisiin ensimmäisenä asteena vain yhdessä viranomaisessa, yksityistietoimituksissa. Ratkaisumalli takaisi parhaan asiantuntemuksen asioiden käsittelyssä ja kiinteistöasioiden normaalin muutoksenhakutien maa- ja metsätalouden ja edelleen luvanvaraisesti korkeimpaan oikeuteen.

Luonnoksessa on ehdotettu, että tielautakuntien ne tehtävät, joissa on kysymys tiekuntien päätöksen oikeellisuudesta eli niin sanotut muutoksenhake tehtävät, siirtyisivät haastehakemuksella maa- ja metsätalouden ministeriön ratkaistavaksi. Jostakin syystä näitä tehtäviä ei ole pidetty yksityistietoimituksiin soveltuvina. Tie kunta ei kuitenkaan ole viranomainen tai edes julkisyhteisö, eikä näissä niin sanotuissa muutoksenhake tehtävissä ole sanan varsinaisessa merkityksessä kysymys muutoksenhausta. Yksityistietoimitus ei siis muuttuisi muutoksenhake asteeksi vaan säilyisi edelleen ensimmäisenä asteena ratkaistaessa viranomaismenettelyssä tiekunnan päätösten oikeellisuutta. Asian laita on asiallisesti ollut näin myös tielautakunnan käsittelyssä, joka ei ole oikeudenkäyntiä.

Tutkimuksessa (Tero Väyrynen: Tielautakuntien tehtävien siirto Maanmittauslaitokselle, Aalto-yliopiston Rakennetun ympäristön laitoksella tehty diplomityö 2016) on todettu, että valtaosa "muutoksenhake tehtävistä" koskee tienpidon osittelua ja sen perusteella määräytyviä maksuja eli samoja asioita, joita joka tapauksessa sekä nykyisin että luonnoksen mukaan käsiteltäisiin myös yksityistietoimituksessa. Ei ole mitenkään tarkoituksenmukaista, että samoja asioita käsiteltäisiin ensimmäisenä asteena sekä yksityistietoimituksessa että tuomioistuimissa.

Toisin kuin yksityistietoimitus, maa- ja metsätalouden ministeriön muutoksenhakeaste sanan varsinaisessa merkityksessä. Asiat tulevat nykyisin maa- ja metsätalouden ministeriön vireille viranomaispäätöksiä koskevinä valituksina tai ylimääräisenä muutoksenhakuna. Muutoksenhaku maa- ja metsätalouden ministeriön ratkaisuihin on mahdollista vain, jos korkein oikeus myöntää valituslupan. Valituslupia on viime aikoina myönnetty vain muutamia maa- ja metsätalouden ministeriön käsiteltäviin asioihin vuosittain. Mikäli tämä järjestelmä säilytetään ennallaan, kuten luonnoksen mukaan tapahtuisi,

olisi kyseenalaista, toteutuisiko kansalaisten oikeusturva muutoksenhakumahdollisuuksien osalta riittävästi.

Luonnoksen ehdotus merkitsisi osassa asioita maa- ja metsätalouden muuttamista muutoksenhakuasteesta ensimmäiseksi asteeksi. Maa- ja metsätalouden prosessia koskeva erityislaki on kiinteistönmuodostamislaki, jonka säännökset koskevat muutoksenhakua. Vaikka kiinteistönmuodostamislain on viittaus yleisistä tuomioistuimista voimassa oleviin säännöksiin, asiassa jää epäselväksi, miltä osin eri lakeja sovellettaisiin niiden asioiden käsittelyyn, jotka maa- ja metsätalouden ratkaisisi ensimmäisenä asteena.

Luonnoksen perustelujen mukaan yksityistieasioita on viime aikoina käsitelty tielautakunnissa noin 800 kappaletta vuosittain. Näistä on valitettu maa- ja metsätalouden noin 50 kertaa vuodessa. Maa- ja metsätalouden, joita on seitsemän, resurssit on mitoitettu valitusten käsittelyä varten. Luonnoksessa on arvioitu maa- ja metsätalouden tehtävien määrän pysyvän kohtuullisena. Ottaen huomioon, että Suomessa on arviolta noin 100.000 tiekuntaa, kukaan ei tosiasiallisesti pysty arvioimaan, miten paljon esimerkiksi luonnoksessa esitetty toimivallan siirtäminen tiekunnille niiden perustamista, lakkauttamista, jakamista ja yhdistämistä koskevissa asioissa tuottaa tarvetta päätösten oikeellisuuden tutkimiseen viranomaismenettelyssä.

Luonnoksen perusteluissa on esitetty tavoitteena olevan, että muutoksenhakuja tehtäisiin nykyistä vähemmän muun muassa sen vuoksi, että kulut olisivat entistä korkeammat (s. 15). Tavoitetta on pidettävä kansalaisten oikeusturvan kannalta kestäväksi. Sen ei myöskään voida arvioida edistävän myönteisellä tavalla tiekuntien toimintaa eikä tienpidon tehokkuutta. Luonnoksessa ehdotetut mahdolliset vapaaehtoiset sovitteluelimet eivät korvaa lakisääteisiä toimivaltaisia viranomaisia.

Kokonaisuutena tehokkainta on, että niin sanotut muutoksenhakuasiat käsitellään ensimmäisenä asteena Maanmittauslaitoksen yksityistietoimituksessa. Tätä on ehdotettu jo lain uudistamista valmistelleessa raportissa (Esko Hämäläinen: Yksityistielain uudistamistarpeet, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 30/2014). Tätä puoltaa myös asianosaisten kuluriski. Yksityistietoimituksessa asianosaiset hoitavat asiaansa omalla kustannuksellaan ja toimituskustannukset kattavat omakustannusperusteisesti asian käsittelystä yhteiskunnalle aiheutuvat kustannukset. Asian käsittely yksityistietoimituksessa samoin kuin nykyisin tielautakunnassa on järjestetty ”maanläheisesti” niin, ettei lainoppineiden avustajien käyttäminen ole välttämätöntä. Sen sijaan maa- ja metsätaloudessa ja eräänä vaihtoehtona esitetyssä käräjäoikeudessa asianosaisten on usein vaikeaa ajaa itse asiaansa. Oikeudenkäyntikuluihin sovelletaan oikeudenkäymiskaaren 21 luvun säännöksiä, jolloin pääsääntönä on, että hävinnyt osapuoli korvaa voittaneen osapuolen oikeudenkäyntikulut. Nämä voivat pienessäkin asiassa nousta useisiin tuhansiin euroihin. Asian käsittelystä yhteiskunnalle aiheutuvat kustannukset jäävät käytännöllisesti katsoen kokonaan verovarjoilla kustannettaviksi.

Maanmittauslaitos on hallintoviranomainen, joka muun muassa vastaa kaikkia liikenneväyliä koskevista maanmittaustoimituksista. Se on selvästi luontevin viranomaistaho käsittelemään tiekunta-asioita ensimmäisenä asteena. Maanmittauslaitoksella on jo ennestään hyvä osaaminen yksityistieasioissa, kattava toimipisteverkko ja pitkälle kehitetty toimitusmenettely.

Luonnoksessa esitetty ratkaisu ei tue lain kokonaisuudistukselle asetettuja selkeyden, sääntelyn karsimisen ja tienpidon tehokkuuden tavoitteita. Luonnos ei ole tältä osin toteuttamiskelpoinen.

6. Muuta

Yksityistien käsite on selkeintä varata niin sanotuille toimitustelle (rasitteille). Muita yksityisessä käytössä olevia tieliikenneväyliä olisivat luonnoksen 2 §:ssä mainitut sopimustiet ja kiinteistöjen omat tiet. Yksityistie voi olla rakentamaton tai rakennettu, kummassakin tapauksessa kysymys on käsitteellisesti ennestään olevasta tiestä. Selvyyden vuoksi tämä voisi käydä ilmi luonnoksen 3 §:ssä olevasta ennestään olevan tien määritelmästä.

Tienpidon osittelua koskeva sääntely on syytä tehdä joustavaksi. Esimerkiksi talvikunnossapidon osuus kunnossapitokustannuksista vaihtelee huomattavasti maan eri osissa. Pohjois- ja Itä-Suomessa se voi olla jopa 70-80 % kaikista tienpitokustannuksista. Voi olla tarkoituksenmukaista, että talvikunnossapidon kustannukset ositellaan joissakin tapauksissa vain niiden tieosakkaiden kesken, jotka tietä talvella tarvitsevat ja käyttävät. Myös tien eri osille voi olla tarpeen laatia omat yksikkölaskelmat. Tällaisissa tapauksissa on esimerkiksi tiekunnan säännöissä aina huolehdittava siitä, että tieosakkailta on yhteismittalliset vertausluvut muun muassa päätöksenteon äänestystilanteita varten.

Tiekunnan päätöksentekoa koskeva sääntely on muutoinkin syytä tehdä joustavaksi, koska tilanteet ja olosuhteet vaihtelevat suuresti ja lain kokonaisuudistuksen tavoitteidenkin mukaan tienpidon tulee olla tehokasta. Esimerkiksi käyttömaksujen määrääminen tulee voida antaa toimitsijamiehen/ hoitokunnan tehtäväksi tiekunnan kokouksessa ehkä päätettävien perusteiden mukaan. Luonnoksessa oleva säännös siitä, että koko tienpito voidaan antaa sopivan muun toimijan hoidettavaksi, vastaa jo nyt monilla yksityisteillä vallitsevaa käytäntöä. Kuten luonnoksessa on ehdotettu, tiekunta tulee voida perustaa useita, toisistaan erilläänkin sijaitsevia teitä varten. Tiekunta muodostaisi tällaisessa tapauksessa yhtymän, joka voi saada merkittäviä tehokkuusetuja kilpailuttamalla tienpitoa suurempana kokonaisuutena (alueurakkana).

Lakiin ei tule kirjata sellaisia tieosakkaiden toimintaa koskevia tarpeettomia muoto- tai käsittelysääntöjä, joiden perusteella esimerkiksi tehokasta tienpitoa koskevia ratkaisuja voidaan moittia pelkillä muutosyillä. Luonnoksessa ehdotetut pyrkimykset asiantuntemuksen lisäämiseksi ja digitalisaation hyödyntämiseksi tiekuntien hallinnoinnissa ovat kannatettavia.

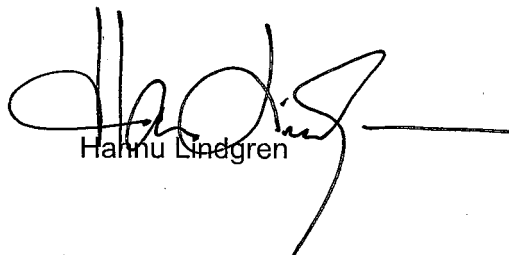
Luonnoksessa käytetään termejä ja käsitteitä sekavasti. Esimerkkeinä näistä ovat yksityistie, tieyksikkömäärä, yksityinen tie ja tieyksiköinti. Vain kaksi ensiksi mainittua on määritelty luonnoksessa. Luonnoksessa on useita kohtia, joiden kommentointia vaikeuttaa se, että ne on kirjoitettu sekavasti. Esimerkkeinä tällaisista ovat 10 §, 47 §:n 2 momentti ja 70 §:n 2 momentti. Luonnoksessa on päällekkäisyyttä. Esimerkiksi luonnoksen 78 §:ssä on pyritty ilmeisesti tyhjentävästi määrittelemään se, mitkä asiat käsitellään yksityistietoimituksessa. Kuitenkin luonnoksen eri kohdissa on runsaasti mainintoja siitä, että kyseisten lainkohtien mukaiset asiat käsitellään yksityistietoimituksessa. Luonnoksessa on itsestäänselvyksiä, esimerkkinä 26 §:n 1 momentin toinen lause: "Tienpitovelvollisuus alkaa, kun tieoikeus perustetaan ja päättyy kun tieoikeus lakkaa."

7. Jatkotoimenpiteet

Luonnos ei ole nykyisessä muodossaan valmis hallituksen esitykseksi. Se vaatii vielä runsaasti jatkovalmistelua. Pohjois-Savon käräjäoikeus ehdottaa, että jatkovalmistelu tapahtuu, muun muassa tässä lausunnon esitetyt näkökohdat huomioon ottaen, liitteenä olevan Vantaan käräjäoikeudessa laaditun pykälätekstiehdotuksen pohjalta.

Lausunnon on valmistellut maaoikeusinsinööri Jouko Sillanpää.

Laamanni



Hannu Lindgren

Liite: Vantaan käräjäoikeudessa laadittu pykälätekstiehdotus.

