

Anders Norrback r

Kirjallinen kysymys lainsäädännön soveltamisesta yleisessä käytössä oleviin paikallisteihin

Eduskunnan puhemiehelle

Monet kunnat ovat viime vuosina vaihtaneet pitkään yleisessä käytössä olleiden paikallisten yhdysteiden luokituksen yksityisteiksi. Eräs esimerkki tästä on Kokkola, jossa tällaisia päätöksiä tehtiin vuosina 2017 ja 2022. Päätökset tehtiin ilman teiden liikenneanalyysiä, vaikka tiet ovat käytännössä olleet paikallisen liikenneverkoston tärkeitä osia vuosikymmenten ajan, jopa niiden rakentamisesta lähtien.

Saamani tiedon mukaan kunnan päättäjät ajattelivat luokituksen muutoksen olleen lakisääteinen, vaikka laki ei vaadi tällaista kunnallisten teiden yleistä yksityistämistä. Seurauksena oli se, että teitä, jotka käytännössä ovat osa taajaman ja sen lähialueiden yleistä liikenneverkkoa, siirrettiin yksityisten toimijoiden vastuulle. Näin tapahtui, vaikka näitä teitä käyttää suuri määrä tielläliikkuja, ja vaikka ne usein toimivat linkkeinä asemakaava-alueiden välillä tai kaupungin läheisen maaseudun ja kunnan keskustan välillä. Niitä käytetään siis aivan samoin kuin yleisiä teitä. Kunnan päätöksistä on aiheutunut rajoituksia asukkaiden oikeuteen liikkua vapaasti ja epäselvyyttä siitä, mikä taho on vastuussa paikallisesta liikenneympäristöstä.

Ongelmaa pahentaa se, että lainsäädännössä ei ole selkeää kategoriaa "paikallisille yleisille teille". Tällä hetkellä tiet luokitellaan joko maanteiksi, kaduiksi tai yksityisteiksi. Tämä jaottelu ei vastaa kaupungin läheisen maaseudun ja taajamien kehittyvien alueiden tarpeita. Tästä seuraa, että tiet, jotka käytännössä palvelevat laajaa käyttäjäjoukkoa, voidaan luokitella yksityisteiksi, vaikka se ei ole toiminnallisesti, hallinnollisesti eikä juridisesti tarkoituksenmukaista. Yksityistien määritelmän mukaan yksityisteinä pidetään vain sellaisia teitä, jotka palvelevat tiettyä yksilöitävissä olevaa rajattua käyttäjäjoukkoa, ei teitä, joita käyttää rajaton määrä yksilöimättömiä tiellä liikkuja.

Käytännössä tiekunta ei voi yksilöidä ja laskuttaa kaikkia yleisessä käytössä olevan yksityistien käyttäjiä, koska tietoturvalainsäädäntö ei salli teillä liikkuvien ajoneuvojen omistajien rekisteröintiä. Tietä ei kuitenkaan voi sulkea yleiseltä käytöltä, jos se saa kunnallista avustusta, vaikka avustus kattaisi vain murto-osan tien kunnossapidon tosiasiallisista kustannuksista. Tämä johtaa siihen, että tiestä tulee käytännössä yleinen paikallistie, jolla ei ole sen käyttöä vastaavia rahoitusmahdollisuuksia. Samalla kuntalaisten välille syntyy eriarvoisuutta, koska tien varrella asuvat joutuvat maksamaan sellaisen tien ylläpidosta ja perusparannuksista, jota usein käyttävät pääosin täysin sivulliset ihmiset, jotka eivät osallistu sen kustannuksiin. Vaikka kunnalle voidaankin yksityistielain 6 §:n 2 momentin nojalla myöntää tieoikeus tiellä tapahtuvaa yleisen liikenteen käyt-

Kirjallinen kysymys KK 454/2025 vp

töä varten, eriarvoisuus säilyy, koska tien varrella asuvat joutuvat maksamaan sekä tien ylläpidon että tiekunnan hallinnon kustannukset, kun taas muut tietä käyttävät kuntalaiset säästävät näiltä kustannuksilta. Näin yksityistie on muuttunut yleiseksi tieksi kaikille muille paitsi tieosakkaille. Yhdenvertaisuus edellyttää kuitenkin, että jos tie on yleisessä käytössä, kaikkia kuntalaisia on kohdeltava yhdenvertaisesti maksuvastuun osalta. Myös yksityistielain systematiikka lähtee siitä, että vastuu tienpidon kustannuksista jakaantuu tien yksittäisten käyttäjien kesken sen perusteella, miten paljon ne sitä käyttävät. Tätä taustaa vasten on epäjohtomukaisista ja lain systematiikan vastaista, että julkinen valta voi ottaa kustannusvastuun kantaakseen kaikkien muiden paitsi tieosakkaiden tienkäytöstä. Tämä epäjohtomukaisuus saattoi jäädä huomaamatta lakia säädettäessä.

Lisäksi on huomautettu, että lainsäädännön nykyinen tulkinta tekee melkein mahdottomaksi yksityistien muuttamisen maantiekseksi, myös sellaisissa tapauksissa, joissa tien liikennemäärä on merkittävä. Tämä on seurausta tulkinnasta, joka rinnastaa tällaiset luokittelua koskevat muutokset täysin uusien maanteiden rakentamiseen, ja vaatii siten, että tien tulisi palvella muuta kuin paikallisliikennettä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että kaupungin läheisiä teitä, joita käyttävät lähinnä asukkaat, työmatkalaiset ja arkiliikenne, ei saa muuttaa maanteiksi.

Tätä taustaa vasten on tarpeen tarkistaa lainsäädäntöä, selkeyttää vastuunjakoa, parantaa suunnittelua ja luoda entistä joustavampia mahdollisuuksia teiden luokitteluun niiden tosiasiallisen käytön perusteella.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Aikooko hallitus selvittää, miten lainsäädännöllä voidaan varmistaa, että kunnat tai valtio eivät virheellisesti luokittele yksityisteiksi sellaisia teitä, jotka käytännössä palvelevat laajaa yleistä käyttäjäpohjaa, ja tulisiko ottaa käyttöön erityinen paikallisten yleisten teiden kategoria,

miten hallitus aikoo korjata sen kuntalaisten välisen yksityisteiden kustannusvastuuta koskevan eriarvoisuuden ja epäjohtomukaisuuden, joka syntyy siitä, että kunta voi yksityistielain 6 §:n 2 momentin mukaan tieosakkaana ottaa itselleen kustannusvastuun siitä, että osa kuntalaisista saa maksutta ja ilman tieosakkuutta käyttää yksityistietä, kun taas ne kuntalaiset, jotka ovat tieosakkaita, ovat itse kustannusvastuussa tien käytöstään,

miten ministeriö aikoo selkeyttää kuntien vastuuta sellaisten teiden suunnittelusta ja ylläpidosta, jotka toimivat kauttakulkuväylinä asemakaava-alueiden välillä tai kaupungin läheisen maaseudun ja kunnan keskustan välillä, ja joita rajoittamaton joukko käyttäjiä käyttää yleiseen ajoneuvoliikenteeseen, ja

onko hallitus valmis tarkistamaan sääntelyä siten, että yksityistiet, joilla on merkittävää yleistä liikennettä, voidaan tarvittaessa muuttaa maanteiksi ilman, että prosessi rinnastetaan kokonaan uusien teiden rakentamiseen?

Kirjallinen kysymys KK 454/2025 vp

Helsingissä 18.12.2025

Anders Norrback r