

Plenum

Onsdag 13.6.2018 kl. 14.00—17.50

5. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om enskilda vägar och till vissa lagar som har samband med den

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till komplettering av regeringens proposition med förslag till lag om enskilda vägar och till vissa lagar som har samband med den (RP 147/2017 rd)

Regeringens proposition RP 147/2017 rd

Regeringens proposition RP 11/2018 rd

Utskottets betänkande KoUB 13/2018 rd

Första behandlingen

Andre vice talman Tuula Haatainen: Ärende 5 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger kommunikationsutskottets betänkande KoUB 13/2018 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslagen.

Debatt

16.25 **Katja Taimela sd:** Arvoisa rouva puhemies! Esityksessä esitetään säädettäväksi uusi yksityistielaki, joka korvaa vuonna 1963 voimaan tulleen lain yksityisistä teistä. Eli voisi tuosta vuosiluvusta jo todeta, että varmasti päivittämiselle on tarvetta. Lain tavoitteena on luoda edellytykset yksityistieverkon kehittämiselle ja ylläpidolle nykyisissä olosuhteissa huomioiden muun muassa kaupungistumisen ja maaseudun ikärakenteen muutoksen sekä toisaalta luonnonvaratalouden ja elinkeinoelämän tarpeet.

Kun puhutaan yksityisteistä, on syytä muistaa, että niiden varrella on arvioitu asuvan noin puoli miljoonaa ihmistä ja että kesämökkejä näiden teiden alueella sijaitsee lähes 200 000. Tämän lain kohdalla on tärkeää mainita myös se, että kulkeminen jokamiehenoikeuden nojalla ja muu kuin säännöllinen kulkeminen yksityistiellä jäävät luvanvaraisuuden ulkopuolelle.

Tarkoitus on tällä lainsäädännöllä selkeyttää ja modernisoida voimassa olevaa lainsäädäntöä niin kirjoitustavaltaan kuin sisällöltäänkin. Lupamenettelyitä selkiytetään ja kevennetään, kuntien tielautakuntia koskevista säännöksistä luovutaan, ja niille aiemmin kuuluneet tehtävät siirretään muille viranomaisille.

Nyt käsitellyssä olevalla lailla on tarkoitus selkiyttää eri osapuolten vastuita yksityisteiden rakentamisen ja ylläpidon sekä niillä liikkumisen suhteen. Lailla pyritään myös kannustamaan tieosakkaita järjestäytymiseen ja yksityisteitä koskevan hallinnollisen tiedon ylläpitoon. Tiekuntien oman vastuun lisääminen on sinällään kannatettavaa, mutta seuranta ja mahdollisia toimenpiteitä vaatii se, jos käytäntö osoittaa, että hallintolain mukainen viranomaisneuvonta jää puutteelliseksi yksityistieasioissa. Neuvonnan avulla voidaan myös osaltaan hillitä kuluriskiä yksityisteihin liittyvissä riita-asioissa.

Punkt i protokollet PR 65/2018 rd

Olen saanut käsitellä tätä kokonaisuutta niin lausunto- kuin mietintövaliokunnassa. Kuulemisissa ja valiokuntakäsittelyissä on tullut hyvin selväksi, että yksityisteiden kohdalla riita-asiat ovat valitettavasti kovin yleisiä. Saattaapa meillä salissa olevillakin olla kokemuksia näistä. Kun yksityisteitä koskevat riita-asiat siirtyvät kiinteistönmuodostamistoi- mituksiin ja moitekanteet käräjäoikeuksiin, on äärimmäisen tärkeää varmistaa jo ihan kustannussyistäkin se, että mahdollisimman suuri osa riidoista saadaan ratkaistua sovittelumene- nettelyissä tieyhdistysten tuella. Valtiolla pitää — huom. pitää — olla iso rooli neuvonnan ja tuen järjestämisessä tämän lain muuttuessa ja voimaantulon yhteydessä.

Laki tulee voimaan 2019 alusta. Tätä on käsitelty liikenne- ja viestintävaliokunnassa asiasisällöllisesti yksimielisesti, ja asiasisältö on kaikella tavalla hyvin kannatettava, var- sinkin sen jälkeen kun hallitus itse toi siihen täydennysesityksen, joka poisti kaikki viit- taukset maakuntauudistukseen.

16.29 Mirja Vehkaperä kesk: Arvoisa rouva puhemies! Yksityisteiden merkitys on Suo- messa erittäin iso, suuri. Oikeastaan yksityistiemennettelyä ja tällaista merkitystä ei naapu- rimaisissa ole olemassa. Yksityisteiden varrella todellakin asuu, kuten edellinen puhu- jakin totesi, lähes puoli miljoonaa pysyvää asukasta, ja sen lisäksi yksityisteiden varsilla on paljon mökkejä, vapaa-ajan asutuksia. Sen lisäksi siellä kulkee biotalous kaikkienensa: me saamme metsästä puuta ja muuta raaka-ainetta, jotka kulkevat hyvin paljon yksityisteitten varsilla. Samoin pohjoisen ja erityisesti Itä-Suomen matkailu kulkee yksityisteiden var- sien kautta. Se on siis kansantaloudellisesti ja myöskin ihmisten liikkuvuuden kannalta merkittävää.

Yksityisteitä Suomessa on noin 360 000 kilometriä. Se on erittäin paljon, ja jos ajattelee sitä, mitä eduskunta taloudellisesti satsaa niihin, niin suhde on aika vääristynyt. Meillä val- tion budjetissa yksityisteiden avustuksiin on yhteensä noin 15 miljoonaa euroa kuluvankin vuoden aikana, joista 2 miljoonaa menee losseihin suoraan, lossien ylläpitoon ja niiden korjauksiin. Tämä määrärahataso vaihtelee vuosittain ja hallituskausittain aivan kyseisen poliittisen mieltymyksen mukaan, mikä on omasta mielestäni todella hankalaa, jos ja kun me haluamme pitää yksityistiet kunnossa, niin että myöskin meidän kasvava biotaloutem- me pystyy käyttämään näitä yksityisteitä tulevaisuudessa. Vaikka meidän yksityistielais- samme ei sinänsä puhuta rahoitustasosta, rohkenen sanoa sen ääneen, että tulevat eduskun- nat pitääkööt huolen siitä, että yksityisteiden rahoitukseen saadaan rahaa ja myöskin tuntu- via korotuksia, koska semmoinen 30 miljoonan euron avustustaso on esimerkiksi koettu tarpeelliseksi, niin että voimme pitää yllä hyvää yksityistieverkostoa koko Suomen alueel- la.

Arvoisa puhemies! Yksityistielain käsittelyssä teimme todella hartaasti töitä uudistaen tätä vanhaa lainsäädäntöä nykyaikaiseksi, esimerkiksi sitä, miten tiekunnat tulevaisuudes- sa tulevat kokoontumaan, miten sähköisiä, digitaalisia, välineitä voidaan käyttää hyödyksi hallintoa ajatellen, miten avustusjärjestelmät tulevaisuudessa tulevat muuttumaan niin, että kun me saamme Suomeen maakuntahallinnon, niin maakunnat tulevat periaatteessa sitten viranomaisina käyttämään tätä yksityistieavustuksen jakamista tulevaisuudessa maakun- nissa. Mutta tietysti nämä maakuntaviittaukset tässä laissa on jouduttu riisumaan, koska me odotamme maakuntalain käsittelyä toisten valiokuntien toimesta tänne isoon saliin. Sit- ten voimme täydentää tätä yksityistielain menettelyä maakuntienkin osalta.

Suurimpina uudistuksina laissa on kunnallisten tielautakuntien lakkauttaminen osana hallitusohjelman kuntien tehtävien vähentämistavoitteita. Hallituksen esityksen mukaan

Punkt i protokollet PR 65/2018 rd

käräjäoikeuksien tehtävät lisääntyvät hieman, kun aiemmin tielautakunnissa ratkaistut tiekunnan päätöksiä koskevat moiteasiat siirtyisivät käräjäoikeuksien ratkaistaviksi. Tiekkunnan sisäinen oikeusmenettelyn käyttöön ottaminen, mahdollinen viranomaisten antama neuvonta sekä kustannusrasitteen kasvu pitäisivät hallituksen esityksen mukaan tehtävien määrän kohtuullisena. Näiden tielautakuntien sijaan siis tiekkunnat tulevaisuudessa hallinnoisivat tiekkunnan osakkaiden toimintaa, ja kokonaisuudessaan valitusmenettelyt tulevat muuttumaan. Siinä määrin valiokunnassa, voi sanoa, kuitenkin hieman ristiriitaisesti mietittiin sitä, että oikeuden kuitenkin pitää olla mukana siinä, miten valitukset tulevaisuudessa menevät, kun ne menevät hieman kauemmas kuin vain kunnallisiin tielautakuntiin, missä niitä on tällä hetkellä hyvin paljon ratkaistu.

Sopimusteiden osalta entinen käytäntö jatkuu. Niiden hallinnointia ei alisteta tähän yksityistielainsäädännön tulkintaan, ja niitä voidaan edelleen avustaa, niin kuin myöskin yksityisteitä, tulevaisuudessa kuntien omasta kukkarosta, jos poliittinen tahto siellä kunnissa on sellainen. Ja niin sopimusteiden kuin yksityisteiden valtioapukelpoisuuttahan tulevaisuudessa hieman tässä laissa tarkennettiin, eli niiden pitää olla järjestäytyneitä ja siinä mielessä oikeuskelpoisia saamaan valtionavustusta, siis järjestäytyneitä tiekkuntia, jos valtionavustusta näiden teiden kunnostamiseen tulevaisuudessa haetaan.

Näemme tärkeäksi, että kun on kyseessä vanha laki, jota uudistetaan, ja hyvin paljon uusia käytäntöjä tulee myöskin sinne kuntiin ja tiekkuntiin tulevaisuudessa, niin tiedotuksen ja neuvonnan pitää olla sellainen, että sitä on saatavilla. Olemme hyvässä yhteistyössä tehneet esimerkiksi Tieyhdistyksen kanssa tätä keskustelua ja myöskin ymmärtäneet, että yhdistys esimerkiksi voisi olla tiedottamisen ja neuvonnan yksikkö, josta kansalaiset, tiekkunnan osakkaat ja hallinnon edustajat saisivat tulevaisuudessa tietoa, että mikä muuttuu, miten muuttuu ja miten toimitaan sitten uuden lain myötä tulevaisuudessa.

16.36 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Todellakin yksityistielain uudistamiselle on todella huutava tarve. Yli puoli vuosisataa vanha laki on kieltämättä jo vanhentunut ja ajasta pahasti jäänyt jälkeen, mutta nythän tämäkin virhe tulee korjattua — tai paremminkin puute. Vuosikymmeniä toiminut laki ei ole enää tämän päivän, tämän ajan mukainen.

Yksityisteiden merkitys Suomessa on äärimmäisen tärkeä. Kun on se reilu 300 000 kilometriä yksityisiä teitä Suomessa ja ne noin puoli miljoonaa asukasta ja, veikkaan, vähintään saman verran kesäasukkaita, jotka näitä teitä käyttävät, plus sitten jokamiehenoikeuden mukaan liikkuvat — siellähän saa liikkua vapaasti — niin tämä joukko kun liikkuu näitä teitä pitkin, niin ymmärtää jo hieman, saa pienen, vaisun, kuvan siitä, mikä on tämän tieverkon tärkeys. Ja sitten kun siihen vielä lisätään se, että kaikki se puutavara, mikä Suomen metsistä hakataan, tai energiapuu tai marjat ja sienet, mitä myydään sitten markkinoille, kaikki tämä kuljetus, lähtee aina liikkeelle yksityisteiltä, muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta. Voi sanoa, että yksityistiet ovat tämän yhteiskunnan kannalta se käyntiin paneva voima.

Ja ajatelkaa tätä tilannetta. Suomessa on puhuttu pitkään siitä, pitäisikö meillä yksityisteiden rahoitusta parantaa. Aikanaanhan, silloin Esko Ahon hallituksen aikaan, se oli vielä jollakin tasolla, mutta sen jälkeen se on ajettu alas, niin että tänä päivänä se muutama miljoona euroa, mikä sieltä tulee, käytännössä menee pariin kohteeseen ja tienhoitoon ei ollenkaan jää rahaa. Elikkä tieosakkaat maksavat käytännöllisesti katsoen koko tämän rahan, minkä yksityisteiden ylläpito maksaa.

Punkt i protokollet PR 65/2018 rd

Oikeastaan jos tarkastellaan asiaa ihan kansantalouden ja rahojen kannalta, niin valtiohan ei rahoita yksityisteitä, vaan se on juuri päinvastoin. Joka ainoassa laskussa, minkä yksityisteiden hoito aiheuttaa — olkoon se sitten sorastusta, lanausta, aurausta tai mitä muuta tahansa — on arvonlisävero, ja arvonlisävero kertyy valtion kassaan, ja tämä arvonlisävero on monin, monin verroin suurempi, mitä valtio yksityisteille rahaa antaa. Kun me puhumme jokamiehenoikeudesta suurena oikeutenamme, niin kannattaisi joskus pysähtyä miettimään niitä tieosakkaita, jotka loppujen lopuksi sen lystin maksavat niille yksityisteille.

Meidän perhe on osakkaina kahdessa yksityistiessä. Kesämökkityien tieosakkaita taitaa olla suuruusluokassaan kaikkienensa noin 12 kappaletta, jotka maksavat tieyksikkömaksua vuosittain, ja näiden osakkaiden käyttö tähän tiehen on noin 1 promille. 99,99 prosenttia on kesälomiaan siellä järviolueella viettäviä turisteja, jotka eivät pennin pyörylää maksa tiehoidosta, mutta tielain mukaan meidän on pidettävä se kunnossa. Toki me sen pidämme, mutta kysymys on siitä, onko tämä oikeudenmukaista.

Tielautakuntien poisjääminen on mielestäni hieman arveluttava seikka, se valtava asiantuntemus, joka kuitenkin pienissäkin kunnissa näissä asioissa on ollut. Ymmärrän sen, että aika kun kehittyä ja maakuntauudistus tulee, niin sitä taustaa vasten tämä on ihan hyväksyttävissä oleva ja toimiva ratkaisu, mutta paikallinen tuntemus kun jää pois, niin se mielestäni hieman heikentää tilannetta. Mutta uskon kyllä vakaasti siihen, että uuden maakuntahallinnon myötä saamme tähän asiaan toimivan ratkaisun, sellaisen neuvottelukunnan tai riitojenratkaisuelimen, joka toimii samalla myös neuvoa-antavana elimenä, niin että tällaiset riidat voidaan ratkaista mahdollisimman lähellä sitä tiealuetta, ettei tarvitsisi mennä oikeuskäsittelyihin. On syytä muistaa tiekuntien — kaikki tiekuntien asiamiehethän sen tietävät — että yksi oikeuskäsittely, jos mennään oikeutta käymään, helposti maksaa kahden kolmen vuoden tienhoitomaksujen määrän. Että siinä taas osakkaat kaivavat sitten kuvetta, eivät ne jokamiehenoikeuden perusteella liikkuvat ihmiset, vaan tiekunnan osakkaat.

Se aivan erinomaisen hyvä muutos, mikä tähän yksityistielakiin tulee, on se, että jos yhteiskunnan tarvitsemille rakenteille, kuten kaapeloinnit ja tällaiset rakenteet, esimerkiksi valokuitutekniikan rakentaminen seutukunnalle, tarvitaan luvat, niin tiekunta voi antaa sen luvan vetää tiealueelle ne kaapelit. Lain mukaanhan se yksityistiellä oleva maa on maanomistajan maata, ja tähän asti on tarvittu maanomistajan lupa, mutta tämän jälkeen tiekunta voi vapaasti päättää, haluaako se niitä rakenteita sinne vai ei. Tässä on menty valtavasti eteenpäin, ja toivon, että tämä asia nyt hyväksytään tässä suurten aplodien kera, koska tämä on todellinen edistysaskel ja parantaa yhteiskuntarakenteiden rakentamista.

Ja lopuksi, arvoisa puhemies, jokamiehenoikeudesta vielä sen verran, pari sanaa, että jokamiehenoikeus on Suomessa erittäin hyvä asia, ja sitä lämpimästi kannatan. Mutta yhteiskunnassa on ymmärretty niin, että se on ikään kuin ilmainen palvelus, mitä saa käyttää marjareissuilla, sienireissuilla ja niin edelleen. Olen samaa mieltä, että sen pitää edelleen olla ilmainen ja kaikille kansalaisille saavutettavissa — marjareissut ovat kaikkein hienoimpia muistoja itsellenikin jo pikkupojasta lähtien — mutta tässä yhteiskunnan pitää ottaa myös vastuuta niin, että näille tiekunnille annetaan sitä pientä avustusta. Aikanaan, kuten sanoin, Esko Ahon hallituksen aikaan, tässä maassa oli vielä aidosti tieavustuksia, jotka riittivät myös tiekunnan hoitorahoihin. Tänä päivänä katastrofipaikkaukseen, jonkun sillan särkymiseen tai johonkin tämmöiseen, voi sitä rahaa saada vähän, lopun maksavat tiekunnan osakkaat, ellei sitten alueen kotikunnan kassasta löydy rahaa. Mutta kuntien talouden tuntien ei sitä rahaa sielläkään hirveän paljon ole.

Punkt i protokollet PR 65/2018 rd

Toivon, että jonain päivänä tässä talossa ymmärretään yksityistieverkon tärkeys tälle maalle ja annetaan sitä tieavustusta tälle alemmalle tieverkolle, jotta saadaan ne tiet pidettyä kunnossa. Esimerkiksi tämän päivän puurekat eivät kulje enää sillä vanhalla tiellä, se tarvitsee rungon vahvistuksen ja siltojen vahvistuksen kestääkseen kymmenien tonniin lisäykset kokonaispainoihin, kun vielä voimassa olevan yksityistielain aikana kuorma-autojen paino on kasvanut kymmenillä tonneilla. On helppo ymmärtää, että kyllä tarvitaan uusi laki välittömästi ja tarvitaan myös yhteiskunnan rahaa, että yksityistiet pysyvät kunnossa ja ennen kaikkea yhteiskunta toimivana.

16.43 Juha Pylväs kesk: Arvoisa rouva puhemies! Hallituksen esitys yksityistielaksi on eduskunnan käsittelyssä ilokseni parantunut edelleen.

Esityksessä maakuntauudistuksen tultua voimaan valtionavustukset siirtyvät maakuntien päätettäväksi. Maakunnat jakavat rahat huomioiden oman alueensa tarpeet ja vaatimukset. Avustuskriteereinä yksityisteillä on jatkossa tiekunnan perustaminen ja yksityistietä koskevan tiedon olemassaolo, ajantasaisuus ja avoimuus. Eli tiedot merkitään yksityistierekisteriin. Tämä on yksityisteiden hallinnon kannalta varsin hyvä vaatimus.

Jatkossakin kunnat voivat edelleen avustaa yksityisteitä. Tielausautokuntien lakkauttamisen jälkeen olisi valiokunnankin mielestä tärkeää, että kunnissa on vähintään yksi virkamies, jonka tehtävä on käsitellä yksityisteitä koskevia asioita. Erittäin hyvä ja tärkeä asianosto.

Uudistusta koskevassa kansalaiskeskustelussa on noussut esiin sopimusteiden asema. Sopimustielle ei lainsäädännössä ole tälläkään hetkellä määritelmää. Puhuttaessa niillä tarkoitetaan yleensä teitä, joiden käytöstä on sovittu henkilöiden kesken, tai teitä, joille ei ole perustettu tiekuntaa mutta joiden osakkaat ovat sopineet tienpidosta keskenään. Yksityistielain avustuksia ei sovelleta sopimusteihin eikä siten myöskään avustuskriteereitä. Tämä vastaa hyvin nykyistä käytäntöä. Kunnat voivat siis edelleen avustaa sopimusteitä, jos ovat näin aiemminkin toimineet.

Arvoisa puhemies! Avustuskriteerien tarkentumisen myötä tiekunnan perustamista ja lakkauttamista helpotetaan. Sen voi jatkossa tehdä ilman yksityistietoimitusta pelkällä osakkaiden omalla sopimuksella. Jatkossa valtio, kunnat ja maakunnat voivat olla tiekuntien osakkaita. Valtio voidaan myös velvoittaa osakkaaksi. Hyötyjä maksaa -periaatteella mahdollistetaan tienpidon kustannusten jakaminen laajemmalle yksityistietä käyttävälle joukolle. Valtion ei olisi enää mahdollista käyttää yksityisteitä yleensä ilman lupaa ja korvauksia. Samaan kastiin kuuluisi jatkossa vaikkapa monia yksityisteitä ja niiden osakkaita korpeava Liikennevirasto. Nyt sekin joutuisi osakkaaksi tai selkeästi tienkäyttäjänä korvausvelvolliseksi.

Arvoisa puhemies! Posti vapautettaisiin tiemaksuista ja erillisistä käyttöluvista laajan yleispalveluvelvoitteensa vuoksi aivan oikeutetusti. Muille käyttömaksuja voitaisiin määrätä takautuvasti enintään kolmen vuoden ajalta. Käyttömaksuun velvoitetut antavat selvityksen tienkäytöstään tiekunnalle tai osakkaille, minkä perusteella maksun suuruus määritetään.

Uudistuksen myötä kunnalliset tielausautokunnat siis lakkaisivat. Tämän vuoksi on tärkeää, että nivelvaiheessa panostetaan yksityistieasioita koskevaan neuvontaan, kuten täällä on jo aika useassa puheenvuorossa otettu esille. Tielausautokuntia vastaavat neuvonta- ja sovittelupalvelut toteutetaan jatkossa maakunnissa.

Punkt i protokollet PR 65/2018 rd

Valiokunta on myös kantanut huolensa lain muutosten seurannasta. Laajan yksityistieverkoston toimivuuden kannalta onkin varsin välttämätöntä, että mahdolliset epäkohdat laissa korjataan ripeästi.

16.47 Matti Semi vas: Arvoisa rouva puhemies! On erittäin hyvä, että yksityistielakia ruvetaan päivittämään. Tämä on niin vanha laki, että on aika muotoilla sitä uuteen muotoon.

On joitakin asioita, mitkä tässä painavat mieltä, ennen kaikkea näiden tieriitojen osalta. Kun itsekin olen joskus ollut niissä mukana selvittämässä, mitenkä niistä pääsisi sovinnolla hyvään ratkaisuun, niin olisin kaivannut sitä, että jollakin tavalla tähän olisi saatu mukaan jonkun kuntien tielautakuntia vastaavan olemassaolo. Sitä kaipailin.

Tämä siirtäminen käräjäoikeuteen. Saattaa tulla erittäin kalliiksi käydä käräjiä. Epävarmassa tapauksessa saattaa käydä niin, että vähävarainen kaveri ja osakas saattaa jättää asian riitauttamatta ja hänen oikeusturvansa ei toteudu, kun ei ole tämmöistä sovittelulautakuntaa sovittelemassa.

Minä toivon, että nimenomaan panostetaan sitten jatkossa tämän muutoksen yhteydessä tiedottamiseen ja neuvontaan. Sitä tarvitaan erittäin paljon, jotta tämä asia tulee hyvin hoidettua eteenpäin. Mutta muutos on joka tapauksessa tarpeen tehdä tässä vaiheessa.

16.48 Jyrki Kasvi vihr: Arvoisa puhemies! Kuten edeltävät puhujat ovat jo moneen kertaan todenneet, yksityistielain uudistamiselle on tosiaan korkea aika. Vanha laki on 60-luvulta eikä vastaa nykyajan tarpeisiin. Jopa lain kieli on niin vanhaa, etteivät kaikki sitä enää ymmärrä.

Yksityistielaki on niin kutsuttu kansalaislaki, jota tavalliset kansalaiset joutuvat lukemaan ja soveltamaan arjessaan, eivät vain juristit. Suuri osa suomalaisista on yhden tai useamman yksityistien osakas. Siksi on ensiarvoisen tärkeää, että laki on selkeä ja yksiselitteinen, ja tätä korostaa se, että monen yksityistien varrella asuu iäkästä väkeä.

Uudesta yksityistielasta tiedottaminen ja neuvonta onkin ensiarvoisen tärkeää. Selkeät, jopa selkokieliset ohjeet lain tulkinnasta on saatava julki jo ennen lain voimaantuloa, ja ohjeita on täydennettävä sitä mukaa, kun kentältä saadaan kokemuksia lain kipupisteistä. Kuten hyvin tiedämme, tieriidat ovat osa suomalaista tapakulttuuria. Tienkäyttöoikeuksista, tielinjauksista ja tienpidon kustannuksista riidellään paljon. Kaikissa tiekunnissa ei olla puheväleissä, vaikka tonttinaapureita ollaankin.

Siinä on myös yksi tämän uuden yksityistielain suuri riski. Vanhasta yksityistielasta on paljon vanhaa oikeuskäytäntöä, jonka avulla on voitu ilman käräjille menoa päätellä, miten eri tilanteissa kannattaa toimia: Kuka kustantaa puuliiterin katolta yksityistielle putoavan lumen auraamisen? Milloin tieosakkaan tontilta tielle kaatuneen puun saa kaataa, ja kenelle kaadettu puu ja sen oksat kuuluvat? Miten yksityistien varrella asuvien ammatinharjoittajien tienkäyttö pisteytetään?

Nyt kun laki uudistuu, moni vanhakin riita voi päättyä käräjäoikeuteen, etenkin kun ristiriitoja aiemmin ratkoneet kuntien tielautakunnat samalla lakkautetaan. Näiden ristiriitojen helpottamiseksi valiokunta muutti lain 42 §:ää siten, että jos käyttömaksusta ollaan erimielisiä, se on käsiteltävä tiekunnan kokouksessa ja maksu on vasta sen jälkeen ulosotto-kelpoinen. Suuri osa tieriidoista kun koskee nimenomaan maksuja.

Tämän lain vaikutuksia tieosakkaiden oikeusturvan toteutumiseen on joka tapauksessa seurattava tarkoin. Harva uskaltaa viedä riitaa muutaman sadan euron tiemaksusta käräjäoikeuteen, jossa kulut nousevat helposti kymmeniintuhansiin euroihin. Ja kuten eräs tuttu

Punkt i protokollet PR 65/2018 rd

lakimies totesi, ”tämähän on täysin selvä tapaus, voitat jutun 70 prosentin todennäköisyydellä”: varakas tieosakas voi pelotella oikeudenkäyntikuluilla uhkaamalla köyhemmät osakkaat tahtoonsa, vaikka tapaus olisikin täysin selvä.

Viimeistään maakuntauudistuksen yhteydessä, jos se nyt tulee, tulisikin ehdottomasti luoda maakuntatasolle riittävästi resursoitua yksityistieasioiden neuvonta- ja sovittelupalvelut tai velvoittaa maakunnat rahoittamaan esimerkiksi tieyhdistysten tuottamia vastaavia palveluita. Tielautakuntien lakkauttamiselle on sinänsä hyvät perusteet. Pienissä kunnissa kaikki tuntevat kaikki ja henkilösuhteet ovat saattaneet vaikuttaa tielautakuntien toimintaan. Kaikkien kuntien tielautakuntien valmistelijoilla ei ole myöskään ollut riittävä osaamista harvinaisempien tieriitojen ratkaisemiseen. Esimerkiksi valiokunnan mietinnössä esiin nostetun sopimustien on tulkittu eri kunnissa tarkoittavan eri asioita, ja tästä syystä valiokunta katsoi tarpeelliseksi määritellä sopimustien vielä mietinnössään, jotta edes uuden lain tulkinta olisi tältä osin yksiselitteistä.

Arvoisa puhemies! Valiokunta teki yksimielisesti hallituksen esitykseen useita muutoksia, joiden tarve kävi kuulemisissa ilmeiseksi. Monet näistä muutoksista perustuvat käytännön kokemuksiin yksityisteiden varrelta. Esimerkiksi: valiokunta pidensi yksityistien käytöstä perittävän korvauksen vanhenemisaikaa vuodesta kolmeen vuoteen, eli korvaus voidaan periä takautuvasti kolmen vuoden ajalta. Syynä tähän ovat olleet kokemukset siitä, että tien käyttäjää on ollut joissain tapauksissa vaikea jäljittää eikä käytön kestosta tai laajuudesta ole aina ollut tietoa. Tieosakkaiden ei voida edellyttää olevan yksityisetsiviä, jotka juoksevat kuvaamassa tielläkulkijoiden rekisterikilpiä ja osaavat selvittää esimerkiksi tien käyttäjän salaiseksi merkitsemiä yhteystietoja.

Valiokunta lisäsi yksityistien käyttäjille velvollisuuden antaa selvitys tienkäytöstään, jos käyttö velvoittaa käyttömaksun suorittamiseen. Alun perin tämä perustui lähinnä tien käyttäjän hyvään tahtoon. Vastaavasti tiekunnille annetaan oikeus määrätä käyttömaksu arvion perusteella, jos selvitystä ei saada. Tämä selkeyttää tilannetta huomattavasti ja vähentää verenpainelääkkeiden kysyntää tiekunnissa.

Valiokunta lisäsi tieosakkaille myös velvollisuuden antaa itsestään tiekunnalle tarpeelliset tiedot osakasluetteloa ja maksuunpanoluetteloa varten. Nykyään tiekunnat eivät aina edes tiedä, ketkä kaikki ovat tieosakkaita, joilla on oikeus tienkäyttöön, tai sitä, miten ihmeessä heihin saa yhteyden, kun tiedot on julistettu salaisiksi.

Arvoisa puhemies! Uusi yksityistielaki selkeyttää yksityisteiden hallintoa, mutta varmasti syntyy myös ristiriitoja. Siksi lain käytännön vaikutuksia etenkin tieosakkaiden oikeusturvaan on seurattava tarkoin ja korjattava mahdolliset ongelmat ripeästi. Ja on laissa yksi iso kysymysmerkkikin, joka voi tuottaa kiperiä riitoja: 5 §:ssä säädetään tiealueen sekä näkemäalueen ja suoja-alueen määrittämisestä, ja se mahdollistaa purkaa tiealueelta sekä 12 metrin etäisyydelle ajoradan keskilinjasta ulottuvalta näkemä- ja suoja-alueelta muu kuin asuinkäytössä oleva rakennus, rakennelma tai kasvillisuus, jos liikenneturvallisuus sitä välttämättä vaatii. Myös tälle alueelle rakentaminen voidaan estää, jos liikenneturvallisuus sitä välttämättä vaatii. Purkamisen edellytykset ovat tiukat, eikä purkumahdollisuuden uskota johtavan tiekunnan mielivaltaan, mutta en ihmettelisi, jos tämä pykälä olisi yksi ensimmäisistä, joita tästä laista voidaan oikeudessa.

16.54 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Ollessani 3-vuotias vuonna 1963 Suomessa astui voimaan yksityistielaki, jota nyt ollaan muuttamassa. Ei sitä 3-vuotiaana oikein tiennytäkään kuinka hyvä laki oli, että se on näinkin kauan voimassa. Mutta toi-

Punkt i protokollet PR 65/2018 rd

saalta kultaisella 60-luvulla — silloin tehtiin monia hyviä päätöksiä ja hyviä ratkaisuja — sillä vuosikymmenellä syntyi tietenkin hyvä vuosikerta.

Yksityistie ja sen merkitys suomalaiselle yhteiskunnalle, suomalaiselle ihmiselle on korvaamaton — näin voisi sanoa. Se, että niiden ympärillä asuu puolimiljoonaa suomalaista, on tietenkin merkittävä asia, mutta erityisen merkittävää se on suomalaisen yhteiskunnan, elinkeinojen ja vapaa-ajan kannalta. Moni mökkiläinen ajelee yksityisteitä pitkin, suurten metsäyhtiöiden puutavara liikkuu yksityisteitä pitkin, marjastajat käyttävät jokamiehen oikeuttaan ja liikkuvat yksityisteillä, samoin matkailijat. 360 000 kilometriä on arviolta se määrä, mitä Suomessa on yksityisteitä, ja tietämättämme ajelemme niillä — jokainen kansalainen — vuoden aikana.

Yksityistielakiin kuuluu myös lossiliikenteestä oma osionsa. Se on saaristolaisille tärkeä osio.

Yksityistierahoitus on sellainen asia, mikä puhuttaa aina. Kunnat tänä päivänä, ja onneksi myös tulevaisuudessa, voivat rahoittaa yksityisteitä. Tänä päivänä myös valtio osallistuu sen rahoitukseen. Maakuntauudistuksen astuessa voimaan yksityisteiden rahoitus siirtyy maakuntien vastuulle, ja toivottavasti siellä ymmärtäväiset maakuntavaltuutetut tietävät myös, mikä on yksityisteiden merkitys. Täällä on puheenvuoroissa jo käytetty arvioita, että aina eri hallitukset ratkaisevat merkittävällä tavalla rahoituksen. Se pitää paikkansa. Ja tällä hetkellä muistamme jokainen edustaja täällä salissa, kuinka aina ennen joulua käymme budjettikeskusteluja ja kuinka ison keskustelun yksityistierahoitus silloin saa. Sen merkitys tulevaisuudessa ehkä hieman vähenee, koska maakuntien vastuulle rahoitus pääsääntöisesti tulee siirtymään. Mutta onneksi myös kunnilla tämä rahoitus- ja avustumahdollisuus säilyy.

Kunnallinen tielautakunta lakkautuu tämän lain myötä, ja vastaava tiekunta ja sen hallinnointi siirtyy sitten maakuntien alle. Teiden täytyy järjestäytyä, jotta ne ovat avustuskelpoisia. Ja tämä on tämän lain yksi tärkeimpiä asioita, mistä pitää muistaa informoida ja tiedottaa tiekunnille ja yksityisteiden varrella asuville suomalaisille, jotta järjestäytyminen tapahtuisi riittävän ajoissa ja tiet täyttäisivät tämän avustuskelpoisuuden.

Neuvonta- ja sovittelupalvelut: Täällä on nostettu monissa osissa esiin mahdollinen riitatapaus. Riitely on — niin kuin tuossa edellisessä puheenvuorossa ansiokkaasti kuvattiin — valitettavan usein suomalaisissa yksityisteiden tiekunnissa, voisiko sanoa, aika sellainen tavanomainen asia. Valmistelujen jälkeen tämä siirtyy järjestäytyneille tiekunnille. Ja sitä kautta, mikäli siellä ei sopua synny, tulevat käräjäoikeudet sitten ratkaisemaan nämä riitatapaukset, ja kenties muutama lisätapahtuma sitten käräjäoikeuksillekin tulee.

Tärkeä asia tässä yksityistielaisissa on myös se, miten maksut tieosakkaille määräytyvät. Nämä tiekunnat määrittelevät maksut ja maksuja voidaan siten periä. Mutta on hienoa huomata, että nämä yleispalveluvuorot, niin kuin esimerkiksi postiliikenne, turvataan ja niille tätä maksua ei voida osoittaa, mutta muille tienkäyttäjille perusteetta, jos se poikkeuksellisen kovasti rasittaa teitä, voidaan maksuja neuvottelun kautta osoittaa. Mutta käytännössähän tiekuntien osakkaat nämä yksityistiet rahoittavat, ja sillä lailla tämä on merkityksellinen asia suomalaisille.

Tärkeää on myös muistaa, että tässä isossa asiassa valiokunta teki yksimielisen mietinnön.

17.00 Eeva-Maria Maijala kesk: Arvoisa puhemies! Yksityistiet ovat todella tärkeitä, ja sen tulisi huomaamaan myöskin tämän valiokuntakäsittelyn aikana, sillä saimme yhteyden-

Punkt i protokollet PR 65/2018 rd

ottoja tästä todella paljon. Kenttää oli kuultu tästä todella laajasti, ja kiinnostus asiaa kohtaan tuntui olevan todella kovaa.

Kaupungeissa ja taajamissahan tiestöstä huolehditaan etupäässä verovaroin, mutta yksityisteistä huolehtii jokainen niiden omistaja. Elikkä niihin on valtava määrä käytetty rahaa. Yksityisteitten ansiosta me annamme mahdollisuuden siihen, että koko maa pysyy asuttuna ja elävänä ja me pystymme käyttämään Suomen kaikkia voimavaroja hyväksi. Yksityistiet siis maksavat lähes kaiken itse, niiden omistajat maksavat lähes kaiken itse. Se on hinta sille, että jokainen saa asua siellä, missä todellakin haluaa asua. Valtiontuki on ollut vuosi sitten vain suurin piirtein 12 miljoonaa, joka on todella vähän siihen nähden, mitä kaikkea rahaa niiden ylläpitämiseen todellisuudessa kuluu.

Näitten teitten merkitys Suomen elinkeinotoiminnalle on todella suuri. Suomi on metsien maa. Suomelle on äärettömän tärkeää maaseutu, luonnontuotteet ja myöskin jokamiehenoikeudet ja se, että ihmiset pystyvät kulkemaan, ja se on todellakin yksityisteitten ansiota.

Olin käsittelemässä tätä liikenne- ja viestintävaliokunnassa mutta myöskin ympäristövaliokunnassa, joka antoi tästä lausunnon. Ympäristövaliokunnassa otettiin esille vahvasti kalatalousasiat. Silloin kun aikoinaan yksityisteitä on alettu rakentamaan, ei ole otettu huomioon sitä, että kalojenkin pitäisi pystyä kulkemaan ja vaeltamaan vesistöissä. Meillä on olemassa tuhansia, jopa kymmeniätuhansia, esteitä kalojen liikkumiselle yksityisteillä eli ojat on laitettu lukkoon sillä tavalla, että kalat eivät pääse vaeltamaan. Tämän vuoksi olisikin todella tärkeää, mikä ympäristövaliokunnan lausunnossa otettiin esille, että jatkossa kun yksityisteitä korjataan tai sitten rakennetaan uusia siltoja ja uusia rumpuja, ne rakennetaan sillä tavalla, että kalat pystyvät niissä myöskin kulkemaan.

Kuntien tukiasiat keskusteluttivat todella paljon, ja nyt sitten tuotiinkin tässä meidän valiokunnan mietinnössä selkeämmin esille, mitä tämä tarkoittaa. Elikkä näitä yksityisteitä voi todellakin tukea jatkossakin, ja olennaista on se, että on sopimusteitä ja sopimusteitä voi myöskin tukea. Ja mitä tarkoittaa käsite sopimustiet? Sopimustiet ovat todellakin sellaisia teitä, jotka eivät ole järjestäytyneet, mutta on osakkaitten keskenään tekemä sopimus siitä, miten tietä hoidetaan. Kunta saa tukea tällaisia niin kuin kunta itse parhaaksensa katsoo.

Tiekuntien järjestäytymisasia on todella tärkeä, ja tämän lain tavoitteena onkin se, että lähiaikoina, mahdollisimman pian, semmoisista tiekunnista, jotka eivät ole vielä järjestäytyneet, mahdollisimman moni järjestäytyisi. Todennäköistä onkin, että tielautakunnat, kun ne vielä ovat voimassa kunnissa, saavat työksensä auttaa siinä, että yhä useampi tiekunta hoitaa järjestäytymisasiat kuntoon, ja toivottavasti hoitaakin, jotta jatkossa näitten asioiden virallinen hoitaminen olisi helpompaa, sillä jatkossa tiekuntien järjestäytyminen on todennäköisesti kalliimpaa kuin se on tällä hetkellä.

Kuntien tielautakunnat todellakin lopettavat olemassaolonsa, ja sen jälkeen apu siirtyy kauemmas. Tielautakuntien lopettamisessa on omat hyvät ja huonot puolensa. Hyviä puolia on se, että kun meillä on paljon kuntia, joissa on hyvin vähän tapauksia, niin silloin asiantuntemus ei välttämättä aina ole kohdallaan, ja kun tämä menee isommalle taholle hoidettavaksi, niin toivon mukaan siellä sitten on tiekuntia auttamassa sellaisia henkilöitä, jotka tietävät asioita ja osaavat näitä vähän paremmin. Huonoja puolia on sitten se, että tästä saattaa muodostua tiekunnille ylimääräisiä kustannuksia, ja se, että on yleensäkin isompi se kynnys lähteä hakemaan apua.

Punkt i protokollet PR 65/2018 rd

Tärkeää on se, että riidat pitää saada sovittua. Tällä hetkellä paikallinen tielautakunta on pystynyt auttamaan tiekuntia hyvinkin paljon. Jatkossa on hieman pelättävissä, miten nämä riita-asiat sovitaan. Toivon mukaan jatkossa elyissä ja sittemmin maakunnissa voidaan hoitaa näitä asioita ja auttaa sitten tiekuntia mahdollisimman paljon. Maanmittauslaitokselle tulee myöskin tässä omat tehtävänsä ja roolinsa, ja katsomme sitten, miten siellä alkavat asiat pyörimään. Toivon mukaan ne saadaan hoitumaan. Resursseja tarvitaan näihin kaikkiin.

Lopuksi vielä sitten tästä vastuusta yksityistiellä kulkemisesta ja siellä tapahtuneista vahingoista: Tätä ei saatu myöskään mietintöön matkaan, mutta lähtökohtana pitäisi olla se, että jo tällä hetkellä voimassa olevien oikeustapauksien mukaan toimitaan, koska tälle puolelle ei tullut isoa muutosta lainsäädäntöön. Elikkä jos siellä tiellä tapahtuu autolle vahinkoja, lähtökohtahan on se, että joka sinne huonommalle tielle menee ajamaan, tietää jo sen, että se on huonompi tie ja että siellä pitää olla varovainen. Ja ajajien pitää aina muistaa oma varovaisuutensa, mutta tietyissä tapauksissa vastuu voisi jäädä myöskin tiekunnan maksettavaksi. Elikkä tästä asiasta toivon mukaan saisimme vielä jostakin pikkusen parempaa ohjeistusta ja neuvoa.

17.06 Mirja Vehkaperä kesk: Arvoisa rouva puhemies! Kunnallisten tielautakuntien lakkauttaminen on todellakin herättänyt sekä meidän valiokunnassa että myöskin yleisesti tiekuntien osalta hämmennystä ja ehkä huolta siitä, mistä saa apua, tukea asioissa, ja myöskin siitä, missä tulevaisuudessa esimerkiksi avustusten jakamiseen tulevat asiat päätetään.

Me mietinnössä kirjasimme sellaisen huolen ja näkemyksen, että tulevaisuudessakin kunnilla tulisi olla tällaisista sopimusteistä tai/ja myöskin yksityisteistä vastaava virkamies, joka osaa ja tietää sen paikallisen kokemuksen ja tuntemuksen yksityisteiden tarpeista tai siis kunnossapidosta ja vaikka nyt aurauksesta tai hiekoittamisesta ja niin edelleen ja joka osaisi neuvoa ja tukea näitä tulevia tiekuntia näissä asioissa. Samalla valiokunnan tahotila on myöskin se, että tulevissa maakunnissa, jokaisessa, olisi mahdollisesti toimitelin, joka käsittelee sitten virkamiehen valmistelun kautta yksityisteiden avustuksia ja myöskin kunnossapitoasioita ja niin edelleen. Mutta tietysti näiden valitusten ja näiden ristiriitojen ratkaisemisen kohdalla en tiedä, olisiko tällainen maakunnallinen elin mahdollistakaan edes, mutta tulevassa maakuntauudistuksessa voitaisiin pohtia sitä, että ainakin annetaan mahdollisuus siihen, että maakunnat halutessaan voisivat perustaa maakunnallisia tielautakuntia.

17.08 Juha Pylväs kesk: Arvoisa rouva puhemies! Itse olen toiminut tielautakunnassa useamman vuoden aikaisemmin ja varsin monessa tiehoitokunnassa olen osakkaana, joissakin jopa puheenjohtajana, eli varsin hyvin tunnen tämän yksityisteitä koskevan problematiikan liittyen vaikkapa näihin ristiriitatilanteisiin ja muihin vastaaviin, joita sitten tielautakunnassa on aiemmin käsitelty. Yleensä nämä riita-asiat kohdentuvat varsin pieniin erimielisyyksiin koskien vaikkapa ojankaivuuta tai tierumpujen sijaintipaikkaa tai muuta vastaavaa kohtuupientä asiaa. Oleellista tässä tämän uudistuksen myötä on se, että näille pienille riita-asioille löytyisi kevyempi väylä kuin se käräjäoikeus. Nämä riita-asiat ovat varsin pieniä, ne eivät ole rahallisesti mitenkään merkittäviä, ja nyt jos ne menevät käräjäoikeusjärjestelmään automaattisesti ilman minkäänlaisia välimallia, niin tämä saatetaan tulla hyvinkin kalliiksi tien osakkaille ja myös tiekunnalle.

Punkt i protokollet PR 65/2018 rd

On se maakunnallinen tai kunnallinen, niin itse näkisin myös, että tieyhdistyksen rooli voisi olla tässä varsin suuri. Varsin monta toimijaa on erikoistunut tien hoitamiseen, ja heillä on varsin hyvä asiantuntemus ja osaaminen jo nyt näihin yksityisteiden hoitoasioihin. Tällaisilla toimijoilla on varsin iso rooli myös tulevaisuudessa, kunhan tämä laki tulee voimaan.

17.10 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Pari asiaa jäi sanomatta.

Ensinnäkin tuo tiehoitokunnan velvoite hoitaa yksityistietä on ihan rikkumaton. Siihen sisältyy myös vaaran vastuu. Kerron esimerkin oman kesämökkini tilanteesta, kun yhtenä keväänä kävi niin, että voimakas tulva vei siitä rumpuputken mennessään ja tie oli käytännössä poikki. Jos joku olisi ajanut siihen vauhdilla, niin syntynyt vahinko olisi ollut tiekunnan vastuulla. Mutta onneksi siinä kävi niin, että huolellinen paikalla asuva ihminen soitti sillä hetkellä asiamiehenä toimineelle henkilölle, joka välittömästi hoiti sinne kuorma-autolla kaivinkoneen, ja tie saatiin kuntoon. Sen kuntoon laittaminen maksoi vain muutamien tuhannen euroa, ja osakkaat sen maksoivat. Kuten äskeisessä puheenvuorossani sainoin, tieosakkaiden osuus tien käytöstä on noin promillen luokkaa. Siitä voidaan sitten keskustella, onko se oikein, koska se on erittäin merkittävä puunajotie, kesämökkitie ja se on myös sitten jokamiehenoikeuden käyttäjien oikein semmoinen, voi sanoa, Ilomantsin ehkä eniten käytettyjä teitä.

Mutta vielä lisäksi sen verran, että kun nytten tieavustuksia tulevaisuudessa jaetaan, niin kyllä valtiovalan pitää huomioida tämä. Jos me biotaloudesta puhumme tässä maassa suuressa suulla ja me käytämme siitä valtavasti puheenvuoroja, niin toivoisin, että puheenvuoroja käytettäisiin vaikka vähän vähemmän mutta sitten saataisiin niitä pieniä määrärahoja sinne, vaikka nyt se 30 miljoonaa euroa vuodessa, josta kanavoitaisiin vaikka 5 miljoonaa sellaisiin korjauksiin, jotka ovat välttämättömiä, kuten äsken kertamani esimerkin mukainen siltaremontti taikka joku vastaava. Silloin oltaisiin oikealla tasolla ja se loppu käytettäisiin tienhoitoon, sorastukseen, talvihoitoon ja niin edelleen.

Mitä tulee näihin vaaratilanteisiin yksityisteillä, niin ihan oikeasti ihmisten on ymmärrettävä se, että tiehoitokunta on vastuussa. Se on tienpitäjän vastuu aivan kuten yleisilläkin teillä. Valtion teillä jos syntyy paha routamonttu ja joku ajaa siihen, niin valtio joutuu korvaamaan sen syntyneen vahingon.

Vielä yksi asia, siitä, mitä edustaja Kasvi puheenvuorossaan sanoi näkemäalueiden puhtaanapidosta tai siitä, ettei vaarantuisi se tieturvallisuus sen takia, että joku rakennus, ei-pysyvä asutus, on liian lähellä maantietä: Kyllähän maankäyttö- ja rakennuslaissa on ollut jo pitkään pykälä, että mihinkään rakenteisiin — taitaa olla niin, jos oikein muistan, että 50 metriä on tällä hetkellä laissa — ei sen lähemmäksi minkäänköistä rakennuslupaa saa. Tietysti joku voi rakentaa vaikka linnunpelättimen siihen tienvarseen, mutta en nyt jaksaa uskoa, että kukaan sellaista kiusallaan tekee. Varmaan on teoriassa mahdollista tuo, mutta pidän sitä hyvin hypoteettisena, täysin teoreettisena, ongelmana. Jos se jonnekin kohdalle sattuu, niin minä luulen, että siinä kyllä järki löytyy ilman käräjöintiä, koska ei kannata jos-takin harakanpelättimestä käräjiä käydä.

17.12 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Valiokuntakäsittelyn aikana kannettiin suurta huolta todellakin kuntien tielautakuntien lakkauttamisesta ja siitä käytiin laajaa ja hyvää keskustelua. Nyt tulevaisuudessa, kun maakuntaudistus tulee, lautakunta-

Punkt i protokollet PR 65/2018 rd

järjestelmä siirtyy maakuntien vastuulle ja maakunnat sitten perustavat omat hoitokuntansa näille yksityisteille.

Tärkeää on, että kuntiin jää yksityistieammattilainen, tai millä nimikkeellä kunnat sitten siihen haluavatkin viranhaltijan nimittää. On hyvä, että jokaisella kuntalaisella on tiedossa joku kotikuntansa henkilö, johon voi ottaa yhteyttä, kun tarvitsee jotain neuvontaa ja on jokin kysymystä yksityistieasioista.

Mutta erityisen tärkeää tulevaisuutta silmällä pitäen on, että tämä laki mahdollistaa myös sellaisten erilaisten ammattilaisten syntymisen, jotka alkavat ylläpitämään tiekuntia. Tällaisia tieammattilaisia, hoitokunta-ammattilaisia, varmaan on jo syntynytkin, ja tulevaisuudessa, uskon niin, heitä tulee olemaan paljon. On yksittäisiä ihmisiä, jotka hoitavat tällaisia tiekuntien asioita. Silloin heidän ammattitaitonsa kehittyy ja heillä on hyvin tiedossa eri lainsäädäntöasiat, ja sitten mahdolliset riitatapauksetkin pystytään useimmiten neuvotteletutse osakkaiden kesken ratkaisemaan eikä kaikkia asioita tarvitse, toivottavasti ei mitään tarvitse, viedä kärjäoikeuksiin. Tämä kärjäoikeusmahdollisuus, niin kuin tässä on todettu, on kallis tapa ratkoa näitä tieriitoja, ja uskon, että mahdollisten ammattilaisten tulo tähän helpottaa paljon. On totta, että tänä päivänä pienten kuntien hoitokunnissa ne, jotka niitä mahdollisia ongelmakysymyksiä siellä selvittelevät, ovat liian tuttuja kavereita keskenään. Asiat mutkistuvat aika usein näin.

Tärkeää tässä uudessa laissa on tiedotustoiminta. Nyt tosiaankin tiedotetaan ihmisille, jotka asuvat yksityisteiden varsilla, että nämä tiekunnat sitten järjestäytyisivät ja tulisivat sitten aikanaan avustuskelpoisiksi ja kykenisivät näitä avustuksia hakemaan.

Toinen tärkeä asia tässä on tämä seuranta: kun jo 50 vuotta toiminut laki nyt muutetaan, niin millaiset tämän uuden lain vaikutukset tulevaisuudessa ovat? Niin sanottu vaikutusten arviointi täytyy tietysti lähivuosina tehdä ja tarpeelliset muutokset sitten lakiin tehdä, mikäli siinä havaitaan selviä puutteita.

Sinällänsä yksityisteistä pitää pitää huolta Suomessa, koska se on suomalainen verisuo- ni suomalaiselle liikenteelle ja yksityisille ihmisille ja harrastajille.

17.15 Matti Semi vas: Arvoisa rouva puhemies! Vielä näihin riita-asioihin sen verran ajattelin ottaa kantaa, kun on näitä tieriita-asioita nähty jonkin verran tässä elämän aikana, että vaikka ne useimmiten ovat pieniä asioita, niin ne ovat periaatteellisia asioita. Siellä se on usein kiinni semmoisista tilanteista, että asianomaisten keskeiset välit ovat niin heikot, että periaatteesta riidellään, vaikka ei olisi kovin isoista, kummoisista asioista kysymys, eli siitä, saako räjäyttää jonkun kiven tienlaidasta poikkeen vai eikö sitä oteta poikkeen, haittaako se liikennettä. Kaikkia tällaisia mitä ihmeellisimpiä asioita siellä on tullut vastaan.

Sen takia minä pidän hirmu tärkeänä, että tällainen rakennelma saataisiin tehtyä, sitten kun maakuntauudistusta viedään eteenpäin, että otettaisiin jokin neuvotteleva virkamies tai sovinnonrakentaja siihen väliin, joka pystyisi virkamiespäätöksellä hoitamaan asiat kuntoon, niin että saataisiin jokin ratkaisu aikaan, kun tällaisella vähempiosaisella, millä on vähemmän varaa, ei varmaan ole kärjäoikeuteen mahdollisuuksia lähteä riitelemään näitten pikkuasioitten takia, eivät raha riitä. Sitä tarvitaan tällaisien riita-asioitten selvittämiseen.

Mutta joka tapauksessa tämä lakimuutos on nyt ihan tarpeen tehdä. Siinä ollaan ihan oikealla asialla tässä.

Punkt i protokollet PR 65/2018 rd

17.17 **Jani Mäkelä ps:** Arvoisa puhemies! Tätä itsekin valiokunnassa käsitelleenä sanoisin muutaman kommentin vielä tähän loppuun liittyen tähän hyvinkin laajaan ja monimutkaisen ja monipuolisen käsittelyn saaneeseen asiaan.

Elikkä tässähän ovat monetkin edustajat ottaneet esille kysymyksiä siitä, että kun nyt mennään käräjäoikeuksiin, niin minkälaisia oikeudenkäyntikuluja ja vaikutuksia sillä on. Toteutuuko nyt sitten ihmisten oikeusturva näissä riidoissa? Jos pieniä asioita käydään ratkomaan isoilla oikeudenkäyntikuluilla, niin mihin se johtaa?

Toinen, mikä itseäni askarrutti tämän lain käsittelyssä, oli se, että siellä oli tämä pykälä, jolla mahdollistettiin liikenneturvallisuutta vaarantavien rakennusten lunastaminen — siis ei asuinkäytössä olevien mutta rakennusten kuitenkin — pois sen tien tieltä. Herätti epäilyksiä, voisiko tämä johtaa jonkinnäköisiin mielivaltaisiin ratkaisuihin, joskin siinä oli sellainen lainopillinen termi kuin että se on ”välttämätöntä” liikenneturvallisuudelle. Se ilmeisesti on varsin voimakas ilmaisu ja tarkoittaa, että kaikki muut keinot täytyy käyttää ennen rakennuksen poistamista, ja tämä poistaisi myös tätä mielivallan mahdollisuutta siitä tulkinnasta.

Mutta koska tämä on laaja muutos, joka tapauksessa omasta mielestäni tämän lain vaikutuksia täytyy seurata ja tehdä sitten tarvittavia muutoksia lakiin myöhemminä vuosina havaittujen epäkohtien pohjalta.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten.

Riksdagen godkände innehållet i lagförslag 1 i propositionerna RP 147/2017 rd och RP 11/2018 rd och lagförslag 2—10 i proposition RP 147/2017 rd enligt betänkandet. Första behandlingen av lagförslagen avslutades.