

## Hallituksen esitys Eduskunnalle maantielaksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

### ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi yleisiä teitä koskeva laki, maantielaki. Se korvaisi vuodelta 1954 olevat yleisistä teistä annetun lain sekä oikeudesta entiseen teialueeseen annetun lain. Samalla tehtäisiin vähäisiä muutoksia maankäyttö- ja rakennuslakiin, kiinteistörekisterilakiin ja luonnonsuojelulakiin.

Yleisiä teitä koskeva lainsäädäntö uudistettaisiin vastaamaan nykyisiä olosuhteita. Yleiset tiet tulisivat olemaan maanteitä, joista valtio vastaisi aina tienpitäjänä. Tienpitoviranomaisena toimisi Tiehallinto. Maanteiden käyttö olisi edelleen maksutonta. Maantiet jaettaisiin liikenteellisen merkityksensä perusteella valtateihin, kantateihin, seututeihin ja yhdysteihin. Osa maanteistä määrättäisiin valtakunnallisesti merkittäviksi runkoteiksi. Maantiet osana liikennejärjestelmää tarjoaisivat liikkumis- ja kuljetustarpeiden vaatimia toimivia, turvallisia ja kestäväää kehitystä edistäviä kulkuyhteyksiä koko maassa. Maantieverkon ulottuvuuteen ei ehdoteta muutoksia.

Maantien parantamisen ja uuden maantien tekemisen edellytyksiä täsmennettäisiin. Maantien rakentamisessa olisi otettava erityisesti huomion liikenneturvallisuus, tien liikenteellinen ja tekninen toimivuus sekä ympäristönäkökohdat. Tien suunnittelun ja kaavoituksen suhde säilyisi erään täsmennyksin nykyisellään. Tien suunnittelun avoimuutta ja vuorovaikutteisuutta kehitetään ja muutoksenhakuun oikeutettujen piiriä laajennettaisiin.

Maantiet olisi pidettävä yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Kunnossapidon määräytymisessä otettaisiin huomioon liikenteen määrä ja laatu, tien liikenteellinen merkitys sekä säätila ja sen ennakoitavissa olevat muutokset, vuorokaudenaika ja muut olosuhteet. Maanteiden suoja- ja näkemäalueasäännöksiä täsmennettäisiin sekä tienvarsimainonnasta annettaisiin uusia säännöksiä. Alueellisille ympäristökeskuksille kuuluvat lupaviranomaisen tehtävät siirrettäisiin Tiehallinnolle.

Tienpitäjälle tulisi nykyisen tieoikeuden sijaan teialueisiin omistusoikeus. Lisäksi lain voimaan tullessa olemassa oleviin teialueisiin ja tiehen välittömästi liittyviin liitännäisalueisiin syntyisi tienpitäjälle pääsääntöisesti omistusoikeus. Tietyissä tapauksissa kuten tien sijaitessa tunnelissa maantietä varten perustettaisiin tieoikeus.

Maantien lakatessa jatkuisi Tiehallinnon kunnossapitovelvollisuus tietyn ylimenokauden ajan, jos tietä käytettäisiin yksityisenä tienä.

Maantietoimitusta, joksi yleistietoimitusta nimitettäisiin, kehitettäisiin uudistamalla tilusjärjestelysäännöksiä. Korvausten saamisen nopeuttamiseksi voitaisiin lunastus jakaa kahdeksi maantietoimitukseksi, jos se ratkaistavien asioiden määrän tai laadun vuoksi olisi tarkoituksenmukaista.

Maantielaki ja siihen liittyvät lainmuutokset on tarkoitettu tulemaan voimaan noin kuuden kuukauden kuluttua siitä, kun ne on hyväksytty ja vahvistettu.

## SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....	1
SISÄLLYSLUETTELO .....	2
YLEISPERUSTELUT.....	5
1. Johdanto .....	5
2. Nykytila .....	5
2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö .....	5
Tieliikenneväyliä koskevan lainsäädännön kehityksestä.....	5
Yleiset tiet .....	5
Kadut ja kaupungin muut liikenneväylät .....	7
Yksityiset tiet.....	7
Tämänhetkinen tilanne .....	8
Yleiset tiet .....	8
Tienpitovastuu .....	8
Tienpitäjä.....	8
Tienkäyttömaksut.....	8
Tien suunnittelu.....	8
Tienvarsia koskevat maankäyttörajoitukset.....	9
Vaikuttamismahdollisuudet .....	10
Liittyminen yleiselle tielle.....	10
Alueiden hankkiminen ja korvaukset .....	10
Lakanneet tie- ja liitännäisalueet .....	10
2.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö .....	10
2.3. Nykytilan arviointi.....	12
Rakentamisesta ylläpitoon.....	12
Sektorisuunnittelusta liikennejärjestelmäsuunnitteluun .....	13
Kehittyvät hankintamenettelyt .....	13
Ympäristökysymykset korostuvat .....	14
Euroopan unionin vaikutus tienpitoon.....	15
Aluekehitys ja tienpito.....	15
Yleinen tie ja tienpitäjä.....	16
Tiealue .....	16
Tieoikeus vai omistusoikeus .....	17
Uudet tienrakentamisratkaisut .....	17
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset .....	17
3.1. Tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi .....	17
3.2. Keskeiset ehdotukset .....	18
Tieverkon kehittämisedellytykset .....	18
Yleiset tiet .....	19
Tie- ja liitännäisalueet .....	20
Tien rakentaminen ja lakkauttaminen sekä yleinen liikenne.....	20

Tiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset .....	22
Maatalousliittymät ja moottorikelkkailureitit .....	23
Tiealueiden omistusoikeus .....	24
Tietoitusmenettely .....	26
Tiemaksut .....	26
4. Esityksen vaikutukset .....	27
4.1. Taloudelliset vaikutukset .....	27
4.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset .....	28
4.3. Ympäristövaikutukset .....	28
4.4. Vaikutukset eri kansalaisryhmien asemaan .....	28
4.5. Vaikutukset liikenneturvallisuuteen .....	29
4.6. Aluekehitysvaikutukset .....	29
4.7. Yritysvaikutukset .....	29
5. Asian valmistelu .....	29
5.1. Valmisteluvaiheet .....	29
5.2. Lausunnot .....	29
6. Muita esityksen vaikuttavia seikkoja .....	30
6.1. Toteutettuja lainsäädäntöuudistuksia .....	30
Suomen perustuslaki .....	30
Maankäyttö- ja rakennuslaki .....	30
Laki Tiehallinnosta ja laki Tieliikelaitoksesta .....	30
Hallintolaki .....	30
Laki Kainuun hallintokokeilusta .....	30
Laki tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä .....	31
6.2. Vireillä olevia lainsäädäntöhankkeita .....	31
6.3. Kansainvälisten sopimusten ja velvoitteiden vaikutus .....	31
<b>YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT .....</b>	<b>32</b>
1. Lakiehdotusten perustelut .....	32
1.1. Maantielaki .....	32
1 luku. Yleiset säännökset .....	32
2 luku. Maantien suunnittelu .....	40
3 luku. Maantien kunnossapito, väliaikaiset liikennejärjestelyt sekä liittymät ja maantiehen kohdistuvat muut toimenpiteet .....	47
4 luku. Maantialueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset .....	52
5 luku. Alueiden hankkiminen ja korvaukset .....	56
6 luku. Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen sekä liitännäisalueen lakkauttaminen .....	66
7 luku. Erinäiset säännökset .....	69
8 luku. Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset .....	73
1.2. Maankäyttö- ja rakennuslaki .....	76
1.3. Kiinteistörekisterilaki .....	76
1.4. Luonnonsuojelulaki .....	77
2. Tarkemmat säännökset ja määräykset .....	77
3. Voimaantulo .....	77

4. Säättämisjärjestys .....	77
Omaisuuuden suoja .....	77
Vastuu ympäristöstä .....	80
Oikeusturva .....	80
<b>LAKIEHDOTUKSET .....</b>	<b>81</b>
Maantielaki .....	81
maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta.....	106
kiinteistörekisterilain 2 § :n muuttamisesta.....	107
luonnonsuojelulain 36 § :n muuttamisesta .....	108
<b>LIITE .....</b>	<b>109</b>
<b>RINNAKKAISTEKSTIT .....</b>	<b>109</b>
maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta.....	109
kiinteistörekisterilain 2 §: n muuttamisesta.....	110
luonnonsuojelulain 36 § :n muuttamisesta .....	111

## YLEISPERUSTELUT

### 1. Johdanto

Tieliikenne muodostaa pääosan Suomen liikenteestä. Sen osuus henkilöliikenteestä on 93% ja tavaraliikenteestä 68 %. Noin 65 % tieliikenteestä kohdistuu yleisten teiden verkolle ja muu osa kaduille ja yksityisille teille. Henkilöliikenteestä on tilastoitu autolla tapahtuva liikenne, minkä lisäksi kevyen liikenteen kuten pyöräilyn ja jalankulun merkitys on suuri katuverkolla sekä taajamissa ja niiden välittömässä läheisyydessä olevilla yleisillä teillä.

Vuoden 2003 lopussa yleisten teiden pituus oli 78 197 kilometriä, joista valtateitä 8 572 kilometriä, kantateitä 4 686 kilometriä, muita maanteitä 28 473 kilometriä ja paikallisteitä 36 466 kilometriä. Kestopäällystettyjä teitä oli 18 108 kilometriä. Jokaista suomalaista kohden on keskimäärin 15 metriä yleistä tietä. Tieomaisuuden arvo on noin 15 miljardia euroa.

Vuoden 2000 loppuun saakka yleisistä teistä vastaavana viranomaisena ja tienpitoorganisaationa toimi sama viranomainen, tielaitos. Vuoden 2001 alusta lukien tienpitoviranomainen erotettiin Tiehallinnoksi samalla kun tienpidon operatiivisia tehtäviä hoitamaan perustettiin Tieliikelaitos. Tiehallinto hankkii kilpailuttamalla tienpidon tuotteet ja palvelut Tieliikelaitokselta ja muilta toimittajilta.

Eduskunta ohjaa tienpitoa vuosittain talousarviopäätöksillä. Tienpitoa koskevia toiminta- ja taloussuunnitelmalinjauksia tarkistetaan vuosittain. Tienpidon linjaukset 2015 on tienpidon pitkän aikavälin strateginen suunnitelma. Sen keskeisimpiä tavoitteita on koko liikennejärjestelmän kannalta tarkoituksenmukainen, taloudellinen ja tehokas tienpito. Liikenneturvallisuuden ja ympäristövaiikutusten merkitys on suuri. Tienpidon painopiste on teiden päivittäisen liikennekelpoisuuden turvaamisessa. Koko liikenteen pitkän aikavälin suunnittelun perusteet on esi-

tetty liikenne- ja viestintäministeriön asiakirjassa "Kohti älykästä ja kestävästä liikennestä 2025".

Säädösten lisäksi tienpitoon liittyvää ohjeistusta on annettu sekä liikenneministeriön että tienpitoviranomaisen päätöksillä ja ohjeilla.

Tienpidon määrärahat ovat vuosittain noin 750 miljoonaa euroa, josta perustienpitoon käytetään noin 500 miljoonaa euroa ja kehittämisinvestointeihin noin 150 miljoonaa euroa. Yleisistä teistä annettu lain (243/1954) mukaisten korvausten maksamiseen käytetään vuosittain noin 25 miljoonaa euroa.

### 2. Nykytila

#### 2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Tieliikenneväyliä koskevan lainsäädännön kehityksestä

Yleiset tiet

Vanhastaan velvollisuus tehdä ja pitää kunnossa teitä ja siltoja on kuulunut maan omistajille julkisoikeudellisenä velvollisuutena. Tienpitovelvollisten piiriä laajennettiin tammikuun 15 päivänä 1883 annetulla asetuksella teitten ja siltain tekemisestä ja kunnossapidamisesta maalla, jolloin teollisuuslaitokset ja vailla mantaalia olevat tilat velvoitettiin osallistumaan yleisten teiden pitoon. Yleisiä teitä olivat maantiet ja kylätiet. Valtiovalta osallistui tienpidon kustannuksiin lähinnä hätäaputoiden muodossa.

Liikenneolojen kehittymisen myötä tuli välttämättömäksi järjestellä tienpitorasitusta uudelleen. Lokakuun 11 päivänä 1918 annetulla lailla teiden tekemisestä ja kunnossapidosta maalla (147/1918) valtio otti vastataksien maanteiden tekemisestä ja kunnossapidosta. Paikallisteiden pidosta vastasivat ne, jotka paikallisteitä tarvitsivat. Maanteinän

kunnossapidettäväksi otettiin kaikkiaan 23 821 kilometriä teitä. Vaikka valtio otti vastatakseen maanteiden kustannuksista, kuului maanteiden varsinainen pito kuntien tielautakunnille. Tienpitotyöt tuli antaa yksityisille urakalla suoritettaviksi.

Autoliikenteen määrän ja ajoneuvojen painon lisääntyessä nopeasti osoittautui vuoden 1918 lain järjestelmä tehottomaksi. Pienurakoitsijoiden hoitama maanteiden kunnossapito ei osoittautunut tarkoituksenmukaiseksi. Urakoitsijoilla ei ollut tarvittavaa ammattitaitoa eikä tiekoneita, eivätkä kuntien tielautakunnat olleet aina sopivia tehtäviinsä.

Yleisten teiden pito järjestettiin uudelleen 3 päivänä toukokuuta 1927 annetulla tiellailla (165/1927). Yleiset tiet jaettiin valtion pitämiin maanteihin, kuntien pitämiin kunnanteihin ja teiosakkaiden pitämiin kyläteihin. Maanteiden kunnossapidosta huolehtiminen siirrettiin kuntien tielautakunnilta lääninhallituksille ja niiden alaisille nimismiehille. Vain osa maanteistä eli lähinnä taajamien läheisyydessä sijainneet maantiet määrättiin tienpidon erityisviranomaisen, tie- ja vesirakennushallituksen kunnossapidettäväksi. Lääninhallitusten vastuulla olevilla maanteilla jatkettiin urakkajärjestelmää. Kunnan- ja kyläteiden pitoon oli mahdollista saada valtion-apua. Tielaki ei koskenut kaupunkien alueella olevia teitä. Lain perusteella tuli maanteiden kunnossapito kuulumaan toisten teiden osalta tie- ja vesirakennushallitukselle ja toisten osalta lääninhallituksille. Kahtiajaosta aiheutui hajanaisuutta työn järjestelyssä ja johtamisessa sekä erityisesti kaluston ja koneiden käyttämisessä. Tämän vuoksi lääninhallitusten hoidossa olevien maanteiden kunnossapito siirrettiin vuodesta 1948 alkaen tie- ja vesirakennushallitukselle. Maanteiden yhteispituus oli vuonna 1950 noin 31 900 kilometriä.

Ajoneuvoliikenteen nopea lisääntyminen aiheutti tarpeen arvioida uudelleen tierasituksen jakoa. Yleisten teiden pito katsottiin valtiolle kuuluvaksi tehtäväksi. Vuoden 1958 alusta voimaan tulleen yleisistä teistä annetun lain (243/1954), jäljempänä tielaki, mukaan yleisten teiden kustannuksista vastasi valtio maanteiden osalta. Vuonna 1960 maanteiden pituus oli 37 466 kilometriä. Kunnan- ja kyläteistä pääosa, noin 26 000 ki-

lometriä siirtyi paikallisteinä valtion eli tie- ja vesirakennuslaitoksen kunnossapidettäväksi. Paikallisteiden tekemisen ja kunnossapidon kustannukset jaettiin kunnan ja valtion kesken, mutta valtio on paikallisteidenkin osalta tienpitäjä. Kuntien velvollisuus osallistua paikallisteiden kustannuksiin poistettiin lailla yleisistä teistä annetun lain muuttamisesta (1196/1994). Tämän jälkeen valtio on vastannut yksin yleisten teiden pidosta. Pakkolunastuslain (27/1898) mukainen menettely tiealueiden hankinnassa korvattiin tietoisuusmenettelyllä ja alueiden omaksi lunastamisen sijaan tuli käyttöoikeus, jota kutsutaan tieoikeudeksi.

Nykyistä tielakia on muutettu 20 kertaa. Tärkeimmät muutokset tienpitokustannuksien lisäksi on tehty lailla yleistä teistä annetun lain muuttamisesta (342/1998), jolloin tien suunnittelua sekä alueiden hankkimista ja korvauksia koskevat säännökset uudistettiin.

Nykyisessä laissa tienpitäjästä käytetään lukuisia termejä sen mukaan, millainen tienpito-organisaatio on kullakin muutoshetkellä ollut voimassa. Laissa on 118 pykälää, joista 11 pykälää sisältävä lain viimeinen luku koski pelkästään voimaantuloa. Eri aikoina on kumottu yhteensä kolmisenkymmentä pykälää, ja kumotuista kohdista osa on koskenut kokonaisia lukuja.

Nykyisen tielain säätämisen yhteydessä annettiin erillinen laki yleisistä teistä annetun lain voimaantulosta (244/1954), jota ei ole 1960-luvun jälkeen tarvinnut soveltaa. Samanaikaisesti säädettiin perustuslainsäätämisyjärjestyksessä laki oikeudesta entiseen tiealueeseen (245/1954). Samoin perustuslainsäätämisyjärjestyksessä annettiin laki vastikemaan luovuttamisesta yleistä tietä varten toimitettavan tilusjärjestelyn yhteydessä (246/1954), joka sittemmin tielain tilusjärjestelysäännöksiä uudistettaessa muutettiin lailla 45/1971. Kysymyksessä on valtuuslaki, jolla on oikeutettu tavallisessa lainsäädäntöjärjestyksessä annettavalla lailla antamaan säännöksiä tilusten siirtämisestä vastikemaan kiinteistöstä toiseen yleistä tietä varten toimitettavan tilusjärjestelyn yhteydessä. Valtuuslaki teki mahdolliseksi tielain säätämisen normaalissa lainsäätämisyjärjestyksessä. Samanaikaisesti lakien kanssa tuli voimaan myös yleisistä teistä annettu asetus

(482/1957), jäljempänä tieasetus, jota on muutettu yhdeksän kertaa. Tieasetuksessa on 71 pykälää, joista 13 on kumottu Osa-asetuksen säännöksistä koskevia asioita, joista perustuslain mukaan kuuluu nykyään säätää lailla. Tieasetuksen nojalla on annettu 4 päivänä maaliskuuta 1988 liikenneministeriön päätös yleisillä teillä olevien lauttojen varusteista ja niiden liikenteen valvomisesta (221/1988) sekä tielain nojalla 24 päivänä tammikuuta 2002 liikenne- ja viestintäministeriön ohje yleisten teiden näkemäalueista. Käytännössä nykyisin sovelletaan vain osaa tielain ja -asetuksen säännöksistä.

#### Kadut ja kaupungin muut liikenne väylät

Katu on alun perin ollut kaupungin asemakaava-alueen liikenneväylä, jonka tekemisestä ja kunnossapidosta ovat vastanneet tontin omistajat. Sittemmin kadun rakentaminen on tullut kaupungin velvollisuudeksi ja kunnossapito on jaettu tontin omistajan ja kaupungin kesken siten kuin kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetussa laissa (669/1978) tarkemmin säädetään. Rakennuskaavatiet on ollut katuun rinnastettava liikenneväylä rakennuskaava-alueella. Kun maankäyttö- ja rakennuslailla (132/1999) on siirrytty yhteen yksityiskohtaiseen kaavamuotoon, asemakaavaan, ovat rakennuskaavatiet muuttuneet kaduiksi.

Vanhastaan on asemakaava-alueiden ulkopuolella kaupungin alueella voinut olla teitä, jotka ovat olleet luonteeltaan yleisiä välittäen pitkämatkaista liikennettä kaupungin asemakaava-alueelle tai kaupungin läpi. Tällaisten niin sanottujen maanteiden jatkojen kunnossapitamisesta vastasi kaupunki nykyisen tielain voimaantuloon saakka, jolloin ne otettiin yleisiksi teiksi. Heinäkuun 1 päivänä 1959 voimaan tullut rakennuslaki (370/1958) teki mahdolliseksi yleisen tien asemakaava-alueella. Rakennuslain 36 §:n mukaan voitiin asemakaavassa määrätä alueita yleisen tien välittömänä jatkeena olevia, kauttakulku- tai sisääntuloliikenteeseen tarkoitettuja teitä varten. Rakennuskaava-alueiden osalta luonnehdinta oli asemakaava-aluetta yleisluonteisempi. Maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentissa on määritelty yleisten teiden liikennealue asemakaava-alueella. Säännöksen

mukaan yleisten teiden liikennealueita voidaan osoittaa valta-, kanta- ja seututeitä sekä niitä yhdistäviä ja niiden jatkeena olevia teitä varten, jotka palvelevat pääasiallisesti muuta kuin paikallista liikennettä.

Katuja on muutettu yleisiksi teiksi ja yleisiä teitä kaduiksi yksittäistapauksittain.

#### Yksityiset tiet

Yksityiset tiet muodostavat pituudeltaan suurimman tieliikenneväylien ryhmän. Niiden tekemisestä ja kunnossapidosta vastaavat ne, jotka tietä käyttävät. Ennen yleisten teiden tienpidon valtiollistamista eivät yleiset ja yksityiset tiet eronneet tässä suhteessa toisistaan, kun tienpito oli kytketty maanomistukseen. Vuoden 1883 asetuksessa teitten ja siltain tekemisestä ja kunnossapitamisesta maalla tiet jaettiin yleisiin teihin sekä yksityisten omaa tarvetta varten rakentamiin ja kunnossapitamiin tilusteihin. Asetuksessa ei ollut mitään määräyksiä tilusteiden kunnossapidosta tai rakentamisesta. Ensimmäinen yksityisiä teitä koskeva laki, tilusteista annettu laki (167/1927) annettiin samassa yhteydessä kuin vuoden 1927 tielaki. Tilustiet olivat sellaisia maalla olevia yksityisiä teitä, joista yhdelle tai useammalle kiinteistölle oli pysyvää hyötyä kotiajotienä tai muuhun kiinteistön asianmukaista käyttämisestä johtuvaan tarkoitukseen. Tilustielain mukaan kiinteistöjen omistajat ja haltijat olivat velvolliset tilustien tekemiseen ja kunnossapitoon. Tienpidosta huolehdittiin tienjaon perusteella eli kukin kiinteistö oli vastuussa määrätyn tienosan tienpidosta.

Lisäksi kulkuoikeuksien perustamisesta on ollut säännöksiä kiinteistöjen muodostamista koskevassa lainsäädännössä ja eräistä naapurussuhteista annetussa laissa (26/1920).

Yleisiä ja yksityisiä teitä koskeva lainsäädäntö on myöhemminkin muuttunut samanaikaisesti. Vaikka nykyisen tielain tullessa voimaan suurin osa kunnanteistä ja kyläteistä otettiin paikallisteiksi, oli vaarana, että merkittävä osa entisiä yleisiä teitä jäisi yksityisteiksi tilustielain vanhentuneiden säännösten varaan. Myös sodanjälkeisen asutustoiminnan yhteydessä perustettiin paljon yksityisiä teitä, joista vain pieni osa otettiin paikallisteiksi. Yksityisten teiden tienpito järjestettiin

vuoden 1963 alussa voimaan tulleella yksityisistä teistä annetulla lailla (358/1962), joka monelta osin muutettuna on yhä voimassa. Tämän lain mukaan tieosakkaat vastaavat tienpidosta yhteisesti tiestä saamansa hyödyn mukaisessa suhteessa. Tienpitokustannusten tasaamiseksi on yksityisten teiden pitoon myönnetty valtion avustusta. Samoin kunnat ovat voineet avustaa alueellaan olevia yksityisiä teitä.

Vuosittain muutetaan yksittäistapauksittain joitakin yksityisiä teitä yleisiksi ja lakkautetaan joitakin yleisiä teitä tai niiden osia, jolloin ne muuttuvat yleensä yksityisiksi teiksi.

Tämänhetkinen tilanne

Yleiset tiet

Tielain mukaan yleisiä teitä ovat maantiet ja paikallistiet. Maantie voidaan rakentaa, jos tien harkitaan olevan tarpeen kauttakulkevaa kaukoliikennettä taikka sellaista muuta yleistä liikennettä varten, jolla ei ole pääasiallisesti vain paikallinen merkitys, tai jos tietä on pidettävä muun yleisen tarpeen vaatimana. Uusi paikallistie voidaan rakentaa, jos tie pääasiallisesti on tarpeen kunnan sisäistä tai muuta sellaista yleistä liikennettä varten, jolla ei ole pääasiallisesti vain paikallinen merkitys. Tie voi olla myös vain tietynlaisia liikennettä varten tarkoitettu ajotie tai polku taikka tie, jota käytetään ainoastaan talven aikana.

Tiehen kuuluvat ajorata ja muut liikennematkat sekä niiden säilymistä ja käyttämistä varten pysyvästi tarvittavat alueet, rakenteet ja laitteet. Teihin kuuluviksi luetaan niiden liitännäisalueina pysyvästi tarvittavat alueet kuten tienpitoalueen ottopaikat, tienpitoa varten tarpeelliset erityiset rakennus- ja varastoalueet, yleiset pysäköimis- ja kuormausalueet sekä levähdysalueet. Yleinen tie tai liitännäisalue voidaan lakkauttaa, jollei tietä tai liitännäisaluetta uuden tien rakentamisen johdosta tai muusta syystä enää pidetä yleisen edun kannalta tarpeellisenä.

Tienpitovastuu

Tielain mukaan tie on pidettävä liikennettä tydyttävässä kunnossa. Yleinen tie on tal-

vella pidettävä moottoriajoneuvoliikenteen tarvetta vastaavasti lumi- ja jääesteistä vapaana, jollei tienpitoviranomainen liikenteen vähäisyyden vuoksi tai muusta erityisestä syystä määrää, että tie pidetään kunnossa ainoastaan hevosajoneuvoilla tapahtuvaa liikennettä varten tai ettei toimenpiteitä mainittujen esteiden poistamiseksi lainkaan suoriteta. Tienpitovastuu kuten muukin vahingonkorvausvastuu perustuu tuottamukseen. Vastuun syntyminen edellyttää, että tienpidossa on syyllistytty virheeseen tai laiminlyöntiin. Tienpitoviranomaisen tulee pystyä osoittamaan, ettei virhettä tai laiminlyöntiä ole ollut. Oikeuskäytännössä tienpitäjän vastuu on korostunut.

Tienpitäjä

Valtio on sekä maanteiden että paikallistien pitäjä. Liikenne- ja viestintäministeriö voi kuitenkin asianomaisen kunnan suostumuksella määrätä kunnan tienpitäjäksi. Milloin tienpitäjänä on kunta, voi liikenne- ja viestintäministeriö asianomaisten kuntien suostumuksella määrätä kunnan toimimaan erityisten paikallisten olojen vaatimassa laajuudessa tienpitäjänä toisenkin kunnan alueella. Kuntien määrääminen pysyvästi tienpitäjäksi on ollut erittäin harvinaista. Sen sijaan kunta on voitu määrätä tienpitäjäksi tien rakentamisen ajaksi tai muuten tiettyksi ajaksi.

Tienkäyttömaksut

Yleisten teiden käyttämisestä ei voida periä maksuja. Vain yleiseen tiehen kuuluvan, vapaasti ohjailtavan lautan (lautta-alueksen) käyttämisestä voidaan asetuksella erityisistä syistä säätää perittäväksi kohtuullinen käypä maksu. Tällaista asetusta ei ole kuitenkaan annettu.

Tien suunnittelu

Tielain mukaiset suunnitelmat ovat yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma. Ennen yleissuunnitelmaa voidaan tehdä erilaisia epävirallisia suunnitelmia ja selvityksiä.

Tielain mukaan yleissuunnitelma on laadittava, jolleivät hankkeen vaikutukset ole vähäiset tai tien sijaintia ja sen vaikutuksia ole



jo riittävässä määrin ratkaistu lainvoimaisessa asemakaavassa tai yleiskaavassa. Yleissuunnitelma on laadittava aina, kun kysymys on moottori- tai moottoriliikennetien rakentamisesta tai niiden merkittävästä parantamisesta. Yleissuunnitelmassa on esitettävä tien liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, tien likimääräinen sijainti, sen vaikutukset ja alustava kustannusarvio. Yleissuunnitelma on ohjeena tiesuunnitelmaa laadittaessa. Yleissuunnitelman hyväksyminen synnyttää alueelle suhteellisen rakentamisrajoituksen.

Tiehankeksen yksityiskohtainen suunnitelma on tiesuunnitelma, jossa on osoitettava tien suunta ja poikkileikkaus niin, että tiealue voidaan tarvittaessa merkitä maastoon. Tiesuunnitelma voidaan laatia myös vain tiealueen määrittämiseksi, liitännäisalueen perustamiseksi tai yleiseen tiehen liittyviä yksityisiä teitä ja liittymiä koskeväksi.

Maankäyttö- ja rakennuslain säätämisen yhteydessä annetulla lailla yleisistä teistä annetun lain 10 §:n muuttamiseksi (133/1999) säädettiin tien suunnittelun ja kaavan välisestä suhteesta. Sen mukaan tien suunnittelun tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen kaavaan, jossa tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Tietä ei saa tehdä vastoin asemakaavaa. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on tien suunnittelussa ja rakentamisessa otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään. Tie voidaan kuitenkin suunnitella, jos tien luonne huomioon ottaen tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan ilman kaavaakin riittävästi selvittää yhteistyössä kunnan, maakunnan liiton ja alueellisen ympäristökeskuksen kanssa.

Jos yleis- tai tiesuunnitelma aiheuttaa tarpeen muuttaa kaavaa, ei suunnitelmaa saa hyväksyä ennen kuin kaavan muutos on hyväksytty tai vahvistettu, ellei kaavan muutos ole vähäinen.

Yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa, ellei tiesuunnitelman laatimista ole aloitettu kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on hyväksytty. Päätös tiesuunnitelman hyväksymisestä raukeaa, jos tiettyä ei ole aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona

tiesuunnitelma on hyväksytty. Erityisistä syistä valtioneuvosto voi pidentää määräaikaa enintään neljällä vuodella.

#### Tienvarsia koskevat maankäyttörajoitukset

Yleisellä tiellä on vaikutusta tiealueen ulkopuolellekin. Tielaki antaa toisaalta tienpitoviranomaiselle tiettyjä oikeuksia puuttua maanomistajan omaisuuteen ja toisaalta se rajoittaa maanomistajan oikeutta kiinteistönsä käyttämiseen. Tiealueen ulkopuolisella alueella (vierialueella), joka ulottuu kahden metrin etäisyydelle ojan tai, jollei ojaa ole, tieluiskan tai leikkauksen ulkoreunasta, on tienpitoviranomaisella oikeus poistaa luonnonvarainen kasvillisuus ja näkemäalaa rajoittavat luonnonesteet sekä pitää siellä liikennemerkkejä. Vierialueella ei saa pitää rakennuksia.

Tien kaarrekohdassa taikka missä tiehen liittyy toinen yleinen tie tai yleisesti liikennöity yksityinen tie taikka tien poikki kulkee rautatie, raitiotie tai vesireitti on rakennusten pitäminen kielletty sellaisella alueella, jossa tarpeellisen näkemäalan rajoittaminen tuottaa vaaraa liikenteelle (näkemäalue). Tällaiselta alueelta tienpitoviranomaisella on oikeus poistaa näkemää rajoittava luonnonvarainen kasvillisuus ja luonnonesteet. Liikenne- ja viestintäministeriö on 24 päivänä tammikuuta 2002 antanut yleisten teiden näkemäalueita koskevan ohjeen, jossa annetaan tarkemmat säännökset näkemäalueista ja niiden ulottuvuudesta eri tapauksissa.

Rakennusten pitäminen on kielletty tien suoja-alueella, joka ulottuu vähintään 20 metrin etäisyydelle maantien tai 12 metrin etäisyydelle ajoradan keskiviivasta. Erityisistä syistä voidaan tiesuunnitelmassa tai alueellisen ympäristökeskuksen päätöksellä pidentää etäisyyttä enintään 50 metriksi ja tiehen kuuluvan varalaskupaikan kohdalla enintään 300 metriksi.

Tien vier-, suoja- ja näkemäalueella on kielletty pitämästä sellaista varastoa, aitaa tai muuta laitetta, josta tai jonka käytöstä aiheutuu vaaraa liikenteelle tai josta on haittaa tienpidolle.

Alueellinen ympäristökeskus voi myöntää poikkeuksia rakennuskiellosta ja tiepiiri va-

raston, aidan tai muun laitteen osalta.

#### Vaikuttamismahdollisuudet

Tiesuunnittelun aloittamisesta on kuulutettava. Suunnittelutyön aikana on maanomistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon ja muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattava tilaisuus lausua mielipiteensä. Tämä voi tapahtua ilmoittamalla valmistelutyöstä henkilökohtaisesti, erityisessä tiedotustilaisuudessa, asettamalla valmisteluaineisto nähtäville sen jälkeen, kun nähtäville asettamisesta on kuulutettu taikka muulla sopivaksi katsotulla tavalla.

Kiinteistön omistajille ja muille, joiden etua tai oikeutta suunnitelma voi koskea, on varattava tilaisuus muistutusten tekemiseen suunnitelmasta. Yleis- tai tiesuunnitelman tultua hyväksytyksi on sitä koskeva päätös annettava yleisesti tiedoksi. Hyväksymispäätökseen tyytymätön voi hakea siihen muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään, ellei tien sijaintia ja teknisiä ratkaisuja ole jo lainvoimaisessa kaavassa tai yleissuunnitelmassa hyväksytty.

#### Liittyminen yleiselle tielle

Yksityisen tien liittäminen yleiseen tiehen vaatii yleensä tienpitoviranomaisen luvan. Jos tiesuunnitelmassa on kielletty liittyminen muissa kuin suunnitelman osoittamissa liittymiskohdissa, voi tienpitoviranomainen harkintansa mukaan sallia uuden yksityisen tien liittämisen tällaiseen tiehen, jos kiinteistön tarkoituksenmukainen käyttö sitä vaatii eikä liittymästä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle tai vaara harkitaan vähäiseksi. Sen sijaan lupa saada liittyä muuhun yleiseen tiehen on myönnettävä, jos liittyä on tarpeen kiinteistön käyttämiseksi ja liittyä sekä sen sijainti on sellainen, ettei liikenneturvallisuus sen takia vaarannu.

Sellainen liittyä, jota käytetään yksinomaan maa- tai metsätalousajoon (maatalousliittyä) ei vaadi tienpitoviranomaisen lupaa edellyttäen, että liittymästä ei aiheudu huomattavaa vaaraa liikenneturvallisuudelle. Liittymän tekemisestä on kuitenkin ilmoit-

tava tienpitoviranomaiselle ja liittyä on tehtävä tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan. Alueiden hankkiminen ja korvaukset

Tietarkoituksiin tarvittavien alueiden hankkiminen perustuu tiesuunnitelmaan. Se on samanaikaisesti sekä tien sijaintia ja teknisiä ratkaisuja sisältävä tekninen suunnitelma että oikeudellinen lunastukseen oikeuttava asiakirja. Hyväksytty tiesuunnitelma oikeuttaa lunastuksen toimeenpanoon, joka tapahtuu yleistietoimitus-nimisessä kiinteistötoimituksessa maanmittausinsinöörin johdolla. Yleistietoimituksessa pidettävän haltuunottokatselmuksen yhteydessä tienpitäjälle syntyy tie- ja liitännäisalueisiin tieoikeus, joka on kiinteistöön kohdistuvat muut oikeudet syrjäyttävä pysyvä käyttöoikeus. Tieoikeusalueet vähennetään asianomaisen kiinteistön tilusalasta. Tietoimituksessa tehdään tarvittavat kiinteistötekniiset toimenpiteet ja määrätään menetyksistä, haitoista ja vahingoista korvaus täyden korvauksen periaatetta noudattaen. Erityiskohteiden kuten rakennettujen kiinteistöjen korvauksista on yleensä tehty sopimus maanomistajan ja Tiehallinnon kesken.

#### Lakanneet tie- ja liitännäisalueet

Entisten tiealueiden siirtymisestä ja siihen liittyvästä menettelystä säädetään oikeudesta entiseen tiealueeseen annetussa laissa. Lakanneet tiealueet siirtyvät asemakaava-alueella ja alueella, joka on rakennuskiellossa asemakaavan laatimiseksi, asianomaiselle kunnalle. Muulla alueella tiealueet liitetään tiehen rajoittuviin kiinteistöihin keskilinjaperiaatetta noudattaen. Jos tietä tarvitaan yksityisenä tienä, saadaan sitä korvauksetta käyttää siihen tarkoitukseen. Lakannut liitännäisalue on yleistietoimituksessa määrättävä kuulumaan siihen kiinteistöön, josta se on otettu tietarkoituksiin, tai jollei sitä kiinteistöä enää ole, siihen kiinteistöön, johon se alueellisesti parhaiten soveltuu.

#### 2.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö

Yleisten teiden tienpito on lähes kaikissa maissa valtion tehtävä. Länsimaissa on er-

nevässä määrin siirretty tilaaja-tuottaja organisaatioihin, joissa valtion viranomaisen toimii tieviranomaisena ja tienpidon tilaajana. Valtion tieviranomaisen tilaa tienpidon operatiiviset tehtävät ulkopuolisilta toimijoilta.

*Ruotsin* nykyinen yleisiä teitä koskeva laki, tielaki (Väglag 1971:948) tuli voimaan vuoden 1972 alussa. Ruotsin yleisten teiden tienpitäjänä on pääsääntöisesti valtio. Valtion lukuun tienpitoa hoitaa Tielaitos, jolla on myös liikenneturvallisuutta, ajokortteja ja ajoneuvojen rekisteröintiä sekä tieliikennejärjestelmän ympäristöä koskevia tehtäviä. Tielaitoksen rooli on laajempi kuin Suomen Tiehallinnon, sillä Tielaitos valvoo eräiltä osin myös kuntien tienpitoa.

Tielaki on sisällöllisesti Suomen tielain kaltainen. Tienpitäjällä on tiealueisiin tieoikeus eli oikeus toisella olevan oikeuden esittämättä päättää alueen käytöstä sekä käyttää hyödykseen alueen tuotteita ja luonnonvaroja. Tieoikeus syntyy tienpitäjän otettua tiealueen haltuunsa.

Uutta tietä suunniteltaessa valmistellaan ensin esiselvitys, sitten tielinjauksen valitsemiseksi tarpeellinen tieselvitys ja lopuksi työsuunnitelma, josta ilmenee tietä varten tarvittava maa-alue. Tieviranomaisen valmistelee nämä yhteistyössä lääninhallituksen kanssa. Ympäristökaaressa olevat ympäristövaikutusten arviointia koskevat säännökset tulevat myös sovellettaviksi. Työsuunnitelman valmisteluvaiheessa kuullaan asianosaisia kiinteistönomistajia ja viranomaisia sekä muita, joilla voi olla olennainen intressi asiassa. Ympäristöviranomaisten kanssa on aina saavutettava yksimielisyys. Tielaitos (pääkonttori) vahvistaa työsuunnitelman. Tietä parannettaessa menettely on hieman yksinkertaisempi, mutta maanomistajalle on aina varattava tilaisuus mielipiteensä esittämiseen. Tienvarsia ja teiden käyttöä sekä maanomistajalle maksettavia korvauksia koskevat säännökset ovat samankaltaiset kuin Suomessaakin.

Tielaitos voi neuvoteltuaan lääninhallituksen kanssa lakkauttaa yleisen tien, jos uuden tien rakentamisen vuoksi tai muusta syystä tietä ei enää tarvita yleisesti (för det allmänna), ja toimenpiteestä on vain vähäistä haittaa seudulle.

*Norjassa* on ollut 1960-luvulta saakka voimassa tielaki (Lov 1963-06-21 nr 23: Veglov). Yleiseen liikenteeseen tarkoitettut tiet ja kadut ovat yleisiä teitä. Tienpitäjänä on valtateilla valtio, maakunnan teillä maakunta ja kunnan teillä kunta. Valtion tieviranomaisena toimii Tielaitos, Statens vegvesen. Tielaitoksen tuotannollinen toiminta on eriytetty erilliseksi yhtiöksi 1.1.2003 alkaen.

Kaikkien yleisten teiden suunnittelu tapahtuu suunnittelu- ja rakennuslain perusteella. Tienpitäjällä on omistusoikeus tiealueeksi tarvittavaan maahan. Tiealueita ja tienvarsia koskevat rajoitukset ovat samankaltaiset kuin Suomessa ja Ruotsissa. Norjan suurkäräjien suostumuksella hallitus voi päättää tiemaksujen keräämisestä jollakin yleisellä tiellä. Hallitus päättää maksujen suuruudesta ja siitä, että maksut käytetään tiettyyn tarkoitukseen. Tiemaksuilla kerättyjä varoja voidaan Norjan tielain mukaan käyttää myös joukkoliikenteen hyväksi rautateilla, raitioteilla ja metrosa. Samoin hallitus voi suurkäräjien suostumuksella päättää, että yleisen tien rakentamisen lisärahoittamiseen kerätään tietyllä maantieteellisellä alueella polttoainemaksuja.

Norjan tielaissa on säännökset myös yksityisistä teistä.

*Tanskan* tielaki on vuodelta 1971, mutta sitä on muutettu useaan kertaan. Laki on viimeksi koodifioitu vuonna 1999. (Lov om offentlige veje nr.671 af 19 august 1999). Yleisillä teillä tarkoitetaan teitä, katuja, siltoja ja paikkoja, jotka ovat avoinna yleiselle liikenteelle. Yleiset tiet ovat joko päämaanteitä (käytännössä moottoritieverkko), maanteitä tai kunnanteitä. Tiehallintoviranomaisia ovat päämaanteilla liikenneministeriön alaisuudessa toimiva Tiehallinto, maanteilla maakunta ja kunnanteilla kunta. Päätieverkon tiekohtainen laajuus määritellään laissa. Tielaki koskee myös yleisiin teihin liittymättömiä yleisiä polkuja (sti), jotka on tarkoitettu pääasiallisesti kävelyyn, pyöräilyyn tai ratsastukseen.

Tieviranomaiset hankkivat alueet pakkolunastuksin omistusoikeudella, käyttöoikeudella tai muulla oikeudella. Tie- ja tienvarsi-alueiden käyttö on rajoitettu tielain perusteella myös Tanskassa. Yleisen tien lakkauttamisesta on tielaissa erillinen luku. Lehtikuulustusten lisäksi kiinteistön omistajille ja käyttä-

jille, joita lakkauttamispäätös koskee, on aina ilmoitettava lakkauttamispäätöksestä.

*Saksassa* on liittovaltiota koskeva kaukotielaki (Bundesfernstrassengesetz) vuodelta 1994, minkä lisäksi jokaisella 16 osavalttiolla on omat katu- ja tielakinsa. Liittovaltion yleisiä teitä ovat moottoritiet ja paikkakuntien läpi kulkevat tiet eli ns. kaukotiet. Osavaltioiden lisäksi on maakuntateitä sekä kuntien ja kaupunkien teitä. Yli 80 000 asukkaan kunnat ovat tienpitäjinä liittovaltion teillä. Saksassa on käytössä aikaperusteinen eurovinjetti-lupajärjestelmä, jonka mukaisesti rekka-autot maksavat moottoriteiden käytöstä vuosimaksun. Eurovinjetti on tarkoitettu korvata ajosuoritteeseen perustuvalla elektronisella maksujärjestelmällä vuoden 2004 aikana.

*Hollannissa* teiden rakentamista ja muuttamista säätelee liikenneväylälaki, Tracévet, joka on tullut voimaan vuoden 1994 alussa. Laissa säädetään suurimpien teiden, kansallisen rautatieverkoston ja päävesiväylien sijainnista. Liikenneväylälaki on ympäristöhallintolain liitteenä. Tiensuunnittelussa noudetaan näiden lakien lisäksi yleishallintolakia ja aluesuunnittelulakia.

*Isossa-Britanniassa* ei ole erillistä tielakia. Vuodelta 1984 olevassa tieliikennelaissa määritellään Britannian tielaitoksen, Highways Agencyn vastuulla oleva ydintieverkko, joka on noin 2,5 % Britannian koko tiepituudesta. Ydintieverkon ulkopuolella olevasta tiestöstä vastaa paikallisviranomaiset. Vuodelta 1991 olevassa tie- ja katutöitä koskevassa laissa tuli mahdolliseksi, että tieviranomaiset laskuttavat tiellä työskenteleviä yhtiöitä, esimerkiksi sähkö- ja puhelin-yhtiöitä, tietilan käytöstä. Tällä pyritään nopeuttamaan tiellä tehtäviä töitä.

Isossa-Britanniassa on toteutettu useita tiehankkeita julkisen ja yksityisen tahon yhteistyönä (Public Private Partnership) varjotullirahoituksella. Vuonna 2004 on tarkoitettu avata ensimmäinen maksullinen tullimoottoritie Midlandissa. Vuodelta 1999 oleva Greater London Authority Act ja vuodelta 2000 oleva Transport Act mahdollistavat tietullien käytön nykyisellä tie- ja katuverkolla.

*Uudessa Seelannissa* on toteutettu laaja valtion omistuksen yhtiöittäminen 1980- ja 1990-lukujen taitteessa. Tieinfrastruktuurista

valtion haltuun ovat jääneet vain valtatie. Asiaa koskeva laki on vuonna 1989 voimaan tullut Transit New Zealand Act, jota on muutettu vuosina 1990 ja 1997. Laissa säädetään tierahastosta, jonka päätarkoitus on ”ohjata voimavaroja turvallisen ja tehokkaan tienpitäjärjestelmän aikaansaamiseksi”. Rahastoon kerätään varat tienkäyttäjiltä tiemaksuina, polttoaineveroina ja ajoneuvoveroina. Uudessa Seelannissa valmistellaan vuosittain turvallisuus- ja valtatieohjelmia sekä alueellisia ja paikallisia tienpito-ohjelmia.

### 2.3. Nykytilan arviointi

Rakentamisesta ylläpitoon

Tielaki on säädetty sellaisia oloja varten, jotka olennaisesti eroavat nykyisestä. Lain painopiste on ollut uusien tieyhteyksien tekemisessä siinä yhteiskunnallisessa tilanteessa, joka Suomessa vallitsi sodan jälkeisenä aikana. Sota ja sen vaatimat jälkiselvittelyt olivat keskeyttäneet hyvään vauhtiin pääseen tienrakennustoiminnan ja tarpeelliset parantamistoimet liki 10 vuoden ajaksi. Moottoriajoneuvokannan nopea lisääntyminen sekä kuorma- ja linja-autojen painon nousu tekivät välttämättömäksi olemassa olevan tieverkon perusparantamisen ja kokonaan uusien tieyhteyksien rakentamisen. Tiehankkeet olivat myös tärkeä keino työllistää aikana, jolloin työttömyysturvaa ei ollut. Tielain säätämisen yhtenä tarkoituksena oli luoda oikeudelliset menettelyt, jotka mahdollistivat tien tarvittavien alueiden nopean haltuunoton ja tietyn käynnistämisen. Tässä suhteessa nykyinen laki on toiminut hyvin ja sen perusteella pääosa nykyisestä yleisten teiden verkosta on rakennettu.

Tienpidon painopiste on nykyään olemassa olevan tiestön hoidossa, ylläpidossa ja eräiden yhteysvälien parantamisessa. Uusien tieyhteyksien rakentamiseen ei ole suurta tarvetta. Tienpidon tavoitteena on tarkoituksenmukainen, taloudellinen ja tehokas tienpito osana liikennejärjestelmää, jossa eri liikennemuodot tukevat toisiaan. Eri käyttäjäryhmien tarpeet ja liikenneturvallisuus otetaan tienpidossa huomioon kuten erottamalla kevyt liikenne muusta liikenteestä kevyen liikenteen väyliä rakentamalla. Liikenteen

hallinnan merkitys perinteisen tienpidon rinnalla kasvaa. Liikenteen hallinnan keinoin välitetään tienkäyttäjille tie- ja liikenneoloista ajantasaista tietoa. Painotusten muutosten tulee näkyä tielainsäädännössäkin.

#### Sektorisuunnittelusta liikennejärjestelmäsuunnitteluun

Liikennejärjestelmä on osa alue- ja yhdyskuntarakennetta ja se muodostuu liikenneinfrastruktuurista sekä sitä käyttävästä liikenteestä. Liikenneinfrastruktuuri muodostuu liikenneväylistä kuten tie- ja katuverkosta, rautateistä ja vesiväylistä sekä liikenteen solmupisteistä eli terminaaleista ja liikenteenohjausjärjestelmistä.

Perinteisesti tiehankkeiden suunnittelu on ollut varsin itsenäistä tieliikenteen tarpeista lähtevää sektorisuunnittelua. Suhde muuhun maankäytön suunnitteluun on ollut etäistä ja tieliikenteen suhde muihin liikennejärjestelmiin on ollut kilpailutilanteen leimaama. Maankäyttö- ja rakennuslain säätämisen yhteydessä myös tien suunnittelun suhde muuhun maankäytön suunnitteluun tuli oikeudellisesti ratkaistuksi. Yleisten teiden verkon tulisi liikennejärjestelmän osana tukea maankäytön suunnittelua ja siinä esitettyjä tavoitteita valtakunnallisella, maakunnallisella ja kuntatasolla.

Liikennejärjestelmän suunnittelu on osa pitkän aikavälin yhdyskuntasuunnittelua. Laajimmillaan se on kaikkien liikennemuotojen samanaikaista suunnittelua, jossa tieliikenne on yksi osa-alue. Liikennejärjestelmän suunnittelun tuloksena syntyy liikennepoliittisia päämääriä ja tavoitteita, jotka koskevat liikennetarvetta ja liikennemuotojen työnjakoa, tavoitteellisia liikenneverkkoja, toteutamisstrategioita ja vaikutusarvioita. Järjestelmäsuunnittelun tulokset ovat tien suunnittelussa erilaisten ohjelmien ja hankekohtaisen suunnittelun lähtökohtana.

Hankekohtainen suunnittelu on vaiheistettua siten, että se tukee tarkentuvaa tien suunnittelua ja muun maankäytön suunnittelua. Tarveselvitys on ensimmäinen tiekohtainen suunnitteluvaihe. Siinä tutkitaan nykyisten tie- ja liikenneolosuhteiden sekä tavoitteiden perusteella hankkeen tarpeellisuutta sekä tiejakson lyhyen ja pitkän aikavälin kehittämis-

tarpeita. Tarveselvityksen perusteella tehtävä hankepääätös on ensisijaisesti tienpitoviranomaisen kannanotto hankkeen tarpeellisuuden ja kiireellisyyteen sekä jatkosuunnitteluun. Tarveselvityksen perusteella voidaan myös päättää, ettei kehittämistoimenpiteitä tarvita.

Tielain muuttamisesta annetulla lailla (342/1998) yleissuunnitelmaa koskevat säännökset otettiin lakiin. Sitä aikaisempien hankekohtaisten suunnitelmien kirjaamisella lakiin ei ole tarvetta niiden yleispiirteisyydestä johtuen ja koska ne pääasiallisesti tuottavat informaatiota lähinnä maakuntakaavaa ja yleiskaavaa varten. Yleissuunnitelman laatimisen edellytyksiä tulisi kuitenkin täsmentää.

#### Kehittyvät hankintamenettelyt

Nykyisen tielain tullessa voimaan oli käynnissä voimakas jälleenrakennuksen aika, jolloin suuri osa nykyisestä tieverkosta rakennettiin. Silloin tienpitoviranomainen, tie- ja vesirakennushallitus (TVH), vastasi rakentamisesta omana työnään. TVH:lla oli rakentamiseen tarvittavat koneet ja laitteet. Ulkopuolisia yrittäjiä käytettiin vähän. Pääosa rakennustyöstä tehtiin käsin, jolloin kyettiin osoittamaan talvikausiksi työtä kausityöttömyydestä kärsiville. Tien suunnittelu tehtiin TVH:n omana työnä samoin kuin kunnossapito.

Varsin nopeasti rakentamisessa siirryttiin urakointiin, kun työllistämismuutokset väistyivät ja huomiota alettiin kiinnittää työn tehokkuuteen. Lapiotyöstä siirryttiin konetyöhön. Rakentamisessa samoin kuin myös ylläpitotoimenpiteissä, kuten päällystystöissä, kehittyi ammattitaitoista yrittäjäkuntaa sekä suunnittelutöihin kykeneviä konsulttitoimistoja. Tieverkon päivittäinen hoito säilyi sen sijaan tienpitoviranomaisella itsellään vielä pitkään.

Tielaitoksen jakaannuttua vuoden 2001 alusta lukien Tieliikelaitokseen ja Tiehallintoon on tienpitoviranomaisena toimivalle Tiehallinnolle annettu tilajatehtävä. Tiehallinto hankkii tienpitoon liittyvät tuotannolliset palvelut ja tuotteet ulkopuolisilta, joista yksi on Tieliikelaitos. Vuoden 2005 alusta alkaen kilpailu tienpidon tuotteista ja palveluista tulee olemaan täysin avoin.

Tiehallinto kehittää uusia hankintakäytäntöjä ja niiden edellyttämiä asiakirjoja. Tavoitteena on uusilla hankintamenettelyillä saada entistä laadukkaampaa palvelua edulliseen hintaan ja tuottajalle kannattavalla tavalla. Hankintamenettelyjen tulisi kannustaa urakoitsijoita uusiin innovaatioihin.

Investointien hankinnassa on tarkoituksena laajentaa palvelukokonaisuuksia ajallisesti, alueellisesti ja sisällöllisesti. Erillisistä uraka- ja konsulttisopimuksista siirrytään palvelusopimuksiin, jolloin sama toimija osallistuu hankinnan eri toteutusvaiheisiin kuten suunnitteluun ja rakentamiseen. Kysymykseen voitulla myös niin sanottu elinkaarisopimus, joka sisältää suunnittelun, rakentamisen, rahoituksen sekä hoidon ja ylläpidon määräajaksi. Kunnossapidon hankinnassa siirrytään nykyistä pitempikestoisiin alueurakoihin suuрина palvelukokonaisuuksina ja kehitetään kunnossapidon erityisurakoita.

Nykyistä tielakia ei ole tarvinnut muuttaa teettämiskäytäntöjen muuttuessa. Lain voimassa ollessa on toteutettu valtatie 4 parantaminen välillä Järvenpää—Lahti jälkirahotushankkeena. Uuden tielainsäädännön tulee samalla tavoin olla riittävän joustava siten, että lailla ei vaikeutettaisi kulloinkin tarkoituksenmukaisten teettämismenetelmien käytönottamista ja soveltamista kuten esimerkiksi koko tien elinkaaren käsittävän hankinnan yhtenä kokonaisuutena.

#### Ympäristökysymykset korostuvat

Huoli elinympäristön tilasta on korostunut viime vuosina. Tämä on tullut esiin muuttuvina arvostuksina, kehittyvänä lainsäädäntönä ja aikaisempaa tehokkaampana hallintona. Tienpito aiheuttaa toimenpiteestä riippuen muutoksia ympäristössä. Kun uusia alueita otetaan tiekäyttöön, vaikutukset ovat pysyviä. Myös tieliikenne ja kunnossapitotoimet aiheuttavat ympäristövaikutuksia.

Tien suunnittelu on sektorisuunnittelua, jonka on sovittauduttava muun maankäytön suunnittelun asettamiin rajoihin. Eri asteisissa kaavoissa on osoitettu alueita tai ohjattu alueiden käyttöä taikka muuten ohjattu erilaisten hankkeiden toteuttamista. Ympäristövaikutuksia selvitetään kaavoituksen ja suurten hankkeiden osalta tien suunnittelun yh-

teydessä myös ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468/1994) nojalla. Tiehankkeissa ympäristövaikutusten arviointimenettelyä on sovellettava, kun on kysymys moottoriteiden tai moottoriliikenteiden rakentamisesta, neli- tai useampikaistaisen, vähintään 10 kilometrin pituisen yhtäjaksoisen uuden tien rakentamisesta taikka tien uudelleenlinjauksesta tai leventämisestä siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen teosn pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä. Nykyisen tielain mukaan yleissuunnittelun yhteydessä on selvitettävä suunniteltavan hankkeen vaikutukset. Uudessa tielainsäädännössä tulisi yleissuunnittelu ja ympäristövaikutusten selvittäminen kytkeä toisiinsa siten, että yleissuunnitelma olisi pakollinen niissä edellä mainituissa tiehankkeissa, joissa arviointimenettelyä on sovellettava.

Tien tekemisessä ympäristöseikoilla on entistä suurempi merkitys. Maa-aineslailla (555/1981) tuli kiviaineksen irrottaminen maaperästä luvanvaraiseksi. Tienpidossa on luonnonsoraesiintymien hyväksikäyttö vähentynyt ja kalliosta louhittavan materiaalin käyttö lisääntynyt. Siten kiviaineksen ottamisen ympäristövaikutuksia on pystytty pienentämään. Samalla on kehitetty kiviainesta säästäviä menetelmiä ja ryhdytty käyttämään sitä korvaavia materiaaleja.

Kaupunkiolosuhteissa voidaan liikenteen haittoja vähentää edistämällä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteita sekä liikennemelun vaimentamista melusuojuuksella.

Tien päivittäisessä hoidossa on liukkauden torjunta synnyttänyt ympäristöongelmia. Liukkaudentorjuntaan käytettävä suola kuormittaa pohjavesiä. Suolan käyttö on jatkuvasti vähentynyt ja tulee entisestään vähentymään. Jotta tiet kyettäisiin pitämään yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa, ei suolan käytöstä kuitenkaan voida kokonaan luopua. Tärkeimmillä pohjavesialueilla rakennetaan pohjavesisuojuuksia, joiden avulla hidastetaan tai estetään tieltä valuvan suolaveden pääsyä pohjaveteen.

Euroopan unionin jäsenenä Suomea velvoittavat yhteisön ympäristösäännökset. Erittäin merkittävä myös tienpidon kannalta on luonnonsuojelulaki (1096/1996), jolla pantiin

täytäntöön luontotyypin sekä luonnonvaraisen eläimistön ja kasviston suojelusta annettu neuvoston direktiivi 92/43/ETY, jäljempänä luontodirektiivi, ja luonnonvaraisten lintujen suojelusta annettu neuvoston direktiivi 79/409/ETY, jäljempänä lintudirektiivi. Luontodirektiivin perusteella on Suomeen perustettu Natura 2000 -verkosto ja direktiivissä tarkemmin mainittuihin eläinlajeihin kuuluvien yksilöiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty. Erityisesti tien suunnittelun kannalta direktiivit asettavat aivan uusia vaatimuksia, jotka vaikuttavat sitovalla tavalla paitsi uusien teiden linjausvaihtoehtoihin myös olemassa olevien teiden parantamisiin.

#### Euroopan unionin vaikutus tienpitoon

Euroopan unioni (EU) vaikuttaa kansalliseen tienpitoon rahoituksen keinoin, yhteisenä liikennepolitiikkana ja liikennettä kuten ajoneuvoja koskevin säännöksin.

Koko Euroopan mantereen kattavan liikenneverkon (TEN, Trans-European Network) tarkoituksena on taata tavaroiden ja henkilöiden vapaa liikkuvuus sekä syrjäseutualueiden, saarialueiden ja liikenteellisesti eristyksissä olevien alueiden liittäminen keskusalueisiin. TEN-verkko muodostaa sillan itäisen Euroopan maihin ja Välimeren alueelle. EU on määritellyt TEN-verkon laajuuden ja lehtämisyjärjestyksen suuntaviivapäätöksensä vuodelta 1996. TEN-verkkoon kuuluvat hankkeet tulisi saada valmiiksi vuoteen 2010 mennessä. Jäsenmaat vastaavat itse hankkeiden ajoituksesta ja käytännön toteutuksesta. Suuntaviivapäätökseen liittyy lista 14 TEN-verkon prioriteetti- ja projektista. Suomessa listalla on Ruotsin ja Norjan kanssa yhdessä toteutettava Pohjolan kolmio.

TEN-verkon kehittämishankkeisiin on jäsenmaiden oman rahoituksen lisäksi mahdollista saada rahoitusta EU:n talousarvion TEN-määrärahaista, EU:n koheesiorahastosta sekä Euroopan aluekehitysrahastolta. Lainaa investointeihin voi lisäksi saada Euroopan investointirahastosta ja Euroopan investointipankilta. Tukimuotoja ovat suora tuki rakentamiseen, suunnittelutuki ja korkotuki. Suomi on saanut vuosina 1995—2002 liikenneinvestointeihin TEN-tukea yhteensä

noin 110 miljoonaa euroa.

Alueiden kehittämiseen on käytettävissä EU:n erilaisia ohjelmaperusteisia rahoitusmahdollisuuksia. Näiden puitteissa voidaan osoittaa EU-rahoitusta myös tiehakeille kansallisen rahoitusosuuden lisäksi.

EU:n jäsenenä Suomi on mukana EU:n liikennepolitiikassa, jonka periaatteet komissio on esittänyt niin sanotussa liikennepolitiikan valkoisessa kirjassa. Se on komission arvio eurooppalaisen liikenteen tulevaisuudesta ja tavoitteista. Suurimmat liikenteeseen liittyvät ongelmat EU:n alueella ovat tie- ja rautatieliikenteen ruuhkat. Komission yhtenä tavoitteena on murtaa taloudellisen kasvun ja liikenteen määrän riippuvuus. Keinoksi se esittää liikenteen hinnoittelun uudistamista sekä muiden liikennemuotojen kuin tieliikenteen edistämistä ja tehokkuuden parantamista.

EU:n vaikutus tienpitoa koskeviin säännöksiin on pääosin välillistä. Tielainsäädäntö on kansallista lainsäädäntöä, jonka sisällöstä kukin valtio päättää kansallisten erityistarpeiden mukaisesti. Kuitenkin EU-säännökset esimerkiksi ajoneuvojen suurimmista ulottuvuuksista ja painoista vaikuttavat välittömästi tienpitoon.

#### Aluekehitys ja tienpito

Tieverkosto ja toimiva tienpito ovat aluekehityksen perusedellytyksiä. Ne vaikuttavat alueiden ja niiden elinkeinoelämän kilpailukykyyn sekä väestön elinoloihin. Tieverkosto on tärkeä alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämisessä. Maakuntien yleisestä kehittämisestä vastaavat ja aluekehitystoimenpiteiden yhteensovittamisesta huolehtivat maakuntien liitot ovatkin tienpitoviranomaisen keskeisiä yhteistyökumppaneita.

Alueiden kehittämistä koskeva laki on uudistettu. Heinäkuun 12 päivänä 2002 annettu alueiden kehittämislaki (602/2002) tuli voimaan vuoden 2003 alusta. Laissa säädetään maakunnan liiton ja valtion viranomaisten välisestä yhteistyöstä alueiden kehittämisessä. Maakunnan liiton johdolla laaditaan maakunnan tavoitellun alueellisen kehityksen osoittamiseksi maakuntasuunnitelma, maakunnan kehittämistä varten määräävä aikainen maakuntaohjelma ja vuosittainen maakuntaohjelman toteuttamissuunnitelma yhteistyös-

sä valtion viranomaisten, kuntien ja muiden asianomaisten tahojen kanssa. Valtion viranomaisten tulee ottaa toiminnassaan huomioon maakuntaohjelmat, edistää niiden toteuttamista ja arvioida toimenpiteidensä vaikutuksia aluekehitykseen. Maakuntaohjelman toteuttamissuunnitelma sisältää ehdotuksen maakuntaohjelman ja laissa mainittujen erityisohjelmien, kuten aluekeskusohjelma ja osaamiskeskusohjelma, toteuttamisen kannalta keskeisiksi hankkeiksi ja muiksi toimenpiteiksi sekä arvion niiden rahoittamisesta. Maakunnan yhteistyöryhmä käsittelee toteuttamissuunnitelman ja sen hyväksyvät osaltaan maakunnan liitto ja asianomaiset valtion viranomaiset. Alueiden kehittämistä koskevan suunnittelu- ja ohjelmamenettely myötä eri hallinnonalojen toimenpiteet voidaan sovittaa yhteen entistä tehokkaammin alueellisten kehittämistavoitteiden toteuttamiseksi sekä vahvistaa alueiden ja keskushallinnon vuorovaikutusta.

Alueiden kehittämislain mukaan on valtion viranomaisten pyydettävä maakunnan liitolta lausunto sellaisista alueen kehittämisen kannalta merkittävistä suunnitelmista ja toimenpiteistä, jotka eivät sisälly maakuntaohjelmaan, sekä arvioitava niiden vaikutuksia alueen kehittämiseen. Jos valtion viranomaisen aikoo poiketa maakunnan liiton lausunnosta, sen on perusteltava poikkeaminen neuvoteltuaan sitä ennen asiasta maakunnan liiton kanssa. Säännöstä täydentävät nykyisen yleisistä teistä annetun asetuksen säännökset. Niiden mukaan on yleis- ja tiesuunnitelmista hankittava maakunnan liiton lausunto. Jos maakunnan liitto ja Tiehallinto ovat olennaisesti eri mieltä suunnitelmasta, on asia siirrettävä liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. Näitä säännöksiä ei ole uudessa lainsäädännössä syytä muuttaa.

#### Yleinen tie ja tienpitäjä

Nykyisessä tielaissa yleiset tiet on jaettu maanteihin ja paikallisteihin. Jako on ollut välttämätön, koska kunnat osallistuivat vuoden 1995 loppuun saakka paikallisteiden pitämisen kustannuksiin. Kun tämä kustannusvelvollisuus on poistettu, on jako maanteihin ja paikallisteihin samalla menettänyt merkityksensä. Sen sijaan yleisten teiden jao tteu

toiminnallisen luokittelun mukaan on tarpeen.

Nykyistä lakia säädettäessä tarkoituksena oli, että kunnat tulisivat toimimaan yleisen tien pitäjänä varsin usein. Tämän vuoksi laissa on yksityiskohtaiset säännökset kunnan toimimisesta tien pitäjänä, toiminnan valvonnasta ja toiminnan kustannusten jakamisesta valtion ja tienpitäjäkunnan kesken. Säännökset ovat jääneet vaille merkitystä, koska kunta on määrätty tienpitäjäksi muutoin kuin tekemisen ajaksi nykyisen lain voimassaoloaikana vain harvoissa poikkeustapauksissa.

Uuden yleisen tien rakentamisen edellytykset ovat nykyisessä laissa varsin yleisluonteiset. Uusi maantie voidaan rakentaa paitsi liikennetarpeen sitä vaatiessa myös jos tietä on pidettävä muun yleisen tarpeen vaatimana. Tietä voidaan parantaa yleisen tarpeen sitä vaatiessa. Yleisen tien lakkauttamisen edellytykset ovat vielä yleisluonteisemmat. Yleinen tie voidaan lakkauttaa, jollei tietä uuden tien rakentamisen johdosta tai muusta syystä enää pidetä yleisen edun kannalta tarpeellisena. Sekä uuden tien tekemisen että tien parantamisen ja tien lakkauttamisen edellytysten pitäisi riippua ennen kaikkea yleisen liikenteen tarpeista.

#### Tiealue

Tiesuunnitelmassa osoitetaan tiealueen ulottuvuus ja tiealue rajataan maastoon tiesuunnitelman mukaan, tarvittaessa tienpitoviranomaisen osoituksen mukaan ja rajan paikka määrätään yleistietoimituksessa. Tiealue, jonka rajoja ei ole kiinteistötoimituksessa määrätty, ulottuu metrin etäisyydelle ojan tai jos ojaa ei ole tieluiskan tai -leikkauksen ulkosyrjästä. Tiealueen ulkopuolinen alue, joka ulottuu kahden metrin etäisyydelle ojan tai, jollei ojaa ole, kolmen metrin etäisyydelle tieluiskan tai leikkauksen ulkosyrjästä, muodostaa yleisen tien vierialueen. Tällä alueella ei saa pitää rakennuksia eikä sellaista varastoa, aitaa tai muuta laitetta, josta tai jonka käytöstä aiheutuu vaaraa liikenteelle tai josta on haittaa tienpidolle. Vierialueella tienpitoviranomaisella on oikeus kaataa puut ja pensaat ja poistaa tarvittaessa muukin luonnonvarainen kasvillisuus sekä näkemäalaa rajoit-



tavat luonnonesteet. Vierialueella on oikeus pitää liikennemerkkejä.

Tiealueen ulottuvuuden suhteen on syntynyt erilaisia käytäntöjä. Joissakin tapauksissa tiealue on muodostettu yleistietoimituksessa sellaiseksi, että se pitää sisällään vierialueen. Tielain mukainen tiealue, joka lähtökohtaisesti on yhden metrin levyinen alue ojan ukosyrjästä mitattuna, on osoittautunut liian kapeaksi järeille työkoneille. Toisaalta vierialueeseen kohdistuu sellaisia maankäytön rajoituksia, että jo senkin vuoksi olisi tarkoituksenmukaista sisällyttää vierialue tiealueeseen. Tiealueen ja vierialueen suhde vaatii tarkistamista. Samoin tiealueen ja liitännäisalueen suhdetta tulee tarkastella uudelleen vähentämällä merkittävästi liitännäisalueiden perustamismahdollisuutta.

#### Tieoikeus vai omistusoikeus

Ennen tielain voimaantuloa tietarkoituksiin tarvittavat alueet hankittiin pakkolunastuslain mukaisessa menettelyssä. Sekä tiealueet että niiden ulkopuoliset tienpitoon tarpeelliset alueet kuten tienpitoaineesalueet lunastettiin valtiolle omistusoikeudella ja muodostettiin lunastusyksiköiksi. Käyttöoikeuden lunastuksia tapahtui hyvin harvoin eikä sopimusmenettelyä käytetty juuri lainkaan. Nykyisen lain valmistelun yhteydessä kiinnitettiin paljon huomiota tienpitäjälle tulevan oikeuden määrittelyyn. Omistusoikeuden hankkimisen sijaan käyttöön otettiin tieoikeus, joka on kiinteistöön kohdistuvat muut oikeudet syrjäyttävä ajallisesti rajoittamaton oikeus käyttää kiinteistöä tietarkoituksiin.

Tietoimituksessa maanomistaja saa alueestaan täyden korvauksen ja tieoikeusalue vähennetään kyseisen kiinteistön tilusalasta. Maanomistajan kannalta tieoikeuden erottaminen omistusoikeudesta on vailla merkitystä. Yleiset tiet ja liitännäisalueet merkitään kiinteistörekisteriin muina rekisteriyksikköinä. Tien ja tieoikeuden lakattua alueet liitetään tien varren kiinteistöihin suoraan lain perusteella. Käytännössä tieoikeusjärjestelmä on haitannut kiinteistöjärjestelmän selkeyttä, joten tienpitäjälle tulevan oikeuden sisältöä on harkittava uudelleen sekä uusissa tiehankkeissa että jo olemassa olevien yleisten teiden osalta.

#### Uudet tienrakentamiskäytännöt

Tienpitoon kohdistuvat yhä suuremmat ulkopuoliset paineet. Ympäristö- ja maisemavaurioiden syntymistä on mahdollisuuksien mukaan vältettävä. Taajama-alueilla rakentamisen tiivistäminen voi tuoda mukanaan paineita uudentyyntäisiin teknisiin ratkaisuihin. Uusien teiden johtaminen tunneliin on usein ympäristön kannalta parempi vaihtoehto kuin perinteinen avoleikkaus. Taajama-alueilla olemassa olevien teiden kattaminen kansirakenteella voi olla käyttökelpoinen ratkaisu tiivistettäessä kaupunkirakennetta. Melulle alttiissa ympäristössä tien rakentaminen tunneliin tai kannen alle on varteen otettava vaihtoehto. Tarkoituksenmukaisten kiinteistöteknisten ratkaisujen saavuttamiseksi on tarpeen luoda tienpitäjälle tällaisissa erityistapauksissa sellainen oikeus, joka tyydyttää tienpidon tarpeen mahdollistamalla samalla tarpeelliset kiinteistötekniset ratkaisut kuten kiinteistöjen muodostamisen yleisen tien yläpuolelle.

### 3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

#### 3.1. Tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi

Uudistuksen tavoitteena on yleisten teiden järjestelmä, joka tienkäyttäjien tarpeista lähtien tarjoaa mahdollisuudet turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen sekä kuljetuksiin. Tavoitteena on, että yleiset tiet tieliikennejärjestelmän osana palvelevat elinkeinoelämän kuljetustarpeita vahvistamalla yritysten kilpailuedellytyksiä tilanteessa, jossa kuljetuskustannukset ovat merkittävä kuluerä. Yleisten teiden välityskyky tulee turvata alueilla, jotka sisäisen muuttoliikkeen johdosta ovat vaarassa ruuhkautua kuin myös tarjota syrjäseuduilla mahdollisuus kulkemiseen kohtuukustannuksin.

Kansalaisten liikkumismahdollisuudet tulee turvata sekä aluekehityksen kannalta että eri väestöryhmien kannalta katsottuna. Erilaiset liikkumismuodot ja erityisesti kevyt liikenne tulee ottaa huomioon edistettäessä liikenteen turvallisuutta. Joukkoliikenteen toimintaedel-

lytyksiä tulee parantaa.

Ympäristönäkökohdat tulee entistä voimakkaammin ottaa huomioon uusia teitä tehtäessä sekä olemassa olevia parannettaessa ja pidettäessä kunnossa edistämällä samalla kestävä kehitystä.

Tienpitoa tullaan kehittämään entistä enemmän markkinavetoiseksi ja uusia sopimusjärjestelmiä, kuten jälkirahoitusmenettelyjä on luotu. Lainsäädännön ei tulisi rajoittaa eikä ehkäistä tienpidon uusia toimintatapoja. Erilaiset telemaattiset sovellukset ovat vasta tulossa ja nopean teknisen kehityksen johdosta tulevat tarjoamaan tienkäyttäjille uusia palveluja ja vaikuttamaan merkittävästi tienpitotoimenpiteisiin.

Tien suunnittelussa erityistä huomiota tulee kiinnittää suunnittelun avoimuuteen ja suunnitteluratkaisujen ymmärrettävyyteen. Maanomistajilla ja muilla asianosaisilla on oltava mahdollisuus vaikuttaa tiehankkeisiin jo suunnittelun varhaisissa vaiheissa kuitenkin pitäen silmällä, ettei suunnittelun aikajänne veny kohtuuttoman pitkäksi. Kansalaisjärjestöjen oikeutta valittaa suunnitelmaratkaisuita tulee lisätä.

Tietoimitusmenettelyä tulee kehittää ja korvausten saamista nopeuttaa. Kiinteistöjärjestelmän selkeyden kannalta on tieoikeusjärjestelmä tiealueisiin muutettava pääsääntöisesti omistusoikeudeksi.

Lainsäädännön selkeyden kannalta on pidetty tarpeellisena koko yleisistä teistä annetun lain kirjoittaminen uudelleen osaksi uudesta lähtökohdista käsin. Samalla on oikeudesta entiseen tiealueeseen annetun lain säännökset yhdistetty uuteen lakiin. Perustuslain vaatimukset on uudessa laissa otettu huomioon.

### 3.2. Keskeiset ehdotukset

#### Tieverkon kehittämisedellytykset

Yleiset tiet yhdessä katujen ja yksityisten teiden kanssa muodostavat tieliikennejärjestelmän. Se puolestaan on osa koko liikennejärjestelmää, jota kehitetään jatkuvasti vastaamaan yhdyskunta- ja elinkeinorakenteen sekä ihmisten liikkumiskäyttötymisen muutoksia. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa kaikkia liikennemuotoja, niiden tarvitsemia

liikenneverkkoja ja yhteistyötä tulee tarkastella kokonaisuutena ja suhteessa maankäytön suunnitteluun. Yleisten teiden kehittämisen tulee perustua liikennejärjestelmäsuunnitteluun.

Valtioneuvosto on päättänyt 30 päivänä marraskuuta 2000 valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista. Vaikka maankäyttö- ja rakennuslain 24 §:ssä säädetään näiden tavoitteiden viranomaisvaikutuksesta, on uudessa lainsäädännössä syytä erikseen mainita, että maantieverkkoa kehitettäessä tulee edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista.

Tieverkon kehittämisessä on otettava huomioon väestön sisäinen muuttoliike ja sen aiheuttamat ongelmat kasvu- ja väestötappioalueiden tienpidossa sekä elinkeinorakenteen muutokset kuljetustarpeissa. Väestön muutokset vaikuttavat sekä liikenteen kysyntään että liikenneväylien pitoon. Väestön kasvualueilla liikenteen kysynnän kasvu lisää väylien investointitarvetta, jossa joukkoliikenteen edellytysten turvaaminen ja kevyen liikenteen kehittäminen ovat tärkeällä sijalla. Muuttotappioalueilla tulisi pitää alemmanasteinen tieverkko kohtuullisin kustannuksien pysyvän asutuksen sekä perustuotannon kuljetuksia tyydyttävässä kunnossa. Elinkeino- ja tuotantorakenteen muutokset vaativat entistä täsmällisempiä, nopeampia ja kustannuksiltaan tehokkaampia kuljetuksia. Tienpidolta tämä edellyttää liikenteen toimivuuden varmistamista ja tieverkon hyvän rakenteellisen kunnan turvaamista.

Tieverkkoa kehitettäessä on huomiota kiinnitettävä erityisryhmien kuten lasten, iäkkäiden ja toimintaesteisten liikkumistarpeisiin ja heidän mahdollisuutensa saavuttaa peruspalvelut turvallisesti. Tienpidon toimenpitein tulisi vähentää tienkäyttäjien vaaraa joutua vakaviin liikenneonnettomuuksiin.

Tienpidon kaikilla osa-alueilla ympäristöseikoilla on suuri merkitys. Liikennejärjestelmätasolla on tavoitteena järjestelmä, joka edistää toimivia matka- ja kuljetusketjuja sekä tukee kestävän ja tasapainoisen alue- ja yhdyskuntarakenteen muodostumista. Tienpidon toimilla tulisi edistää eri liikennemuotojen yhteistoimintaa. Tieverkon käytön ohjauksella voidaan vaikuttaa tieliikenteen energiankulutukseen ja ympäristöhaittoihin.

Parannettavat ja uudet tiet olisi sovittava paikallisiin olosuhteisiin ja ympäristöön uusiutumattomia luonnonvaroja säästävällä tavalla. Tieliikenteen ja tienpidon haittavaikutuksia vähennetään melusteita ja pohjavesisuojaus rakentamalla.

#### Yleiset tiet

Nykyisen tielain mukaan yleisiä teitä ovat maantiet ja paikallistiet. Tämä hallinnollinen luokittelu on käynyt merkityksettömäksi. Kun maantiellä yleisessä kielenkäytössä tarkoitetaan yleistä tietä, ehdotetaan, että yleisiä teitä nimitettäisiin maanteiksi ja että uusi laki olisi lyhyesti nimeltään maantielaki. Nykyisen lain mukaisesti maantiet ryhmiteltäisiin sitä käyttävän liikenteen mukaan moottori- ja moottoriliikenneteihin sekä muihin sellaisiin teihin, joilla vain tietynlainen liikenne sallitaan. Lisäksi maantie voisi olla kuten nykyin tie, jota käytetään vain talvisaikaan. Tällaisten erityisten talviteiden merkitys on vähentynyt yleisten teiden verkon laajennuttua myös saaristossa turvaten ympärivuotiset kulkuyhteydet.

Tieasetuksen 1 §:n mukaan liikenne- ja viestintäministeriö määrää liikenteelliseltä merkitykseltään tärkeät maantiet valtateiksi tai kantateiksi. Valtateiksi voidaan määrätä sellaiset maantiet, jotka palvelevat tärkeiden asutus- ja liikennekeskusten välistä kaukoliikennettä ja toimivat liikenteen pääasiallisina kokoojateinä muodostaen maantieverkon rungon. Kantateiksi voidaan määrätä sellaiset maantiet, jotka täydentävät valtatieverkkoa ja joilla on tärkeä merkitys liikenteen kokoojateinä. Valtatiet ja kantatiet on osoitettava erityisellä liikennemerkillä.

Sekä tien suunnittelussa että kaavoituksessa luokitellaan yleisiä teitä toiminnallisen merkityksen mukaisesti. Toiminnallinen luokka osoittaa tien aseman tieverkon osana liikenteen luonteen mukaisesti. Liikenneministeriön 2 päivänä joulukuuta 1992 antaman päätöksen perusteella on yleisten teiden toiminnallisissa luokittelussa otettu käyttöön neliportainen luokitus seuraavasti:

- valtatie
- kantatie
- seututie
- yhdystie

Samalla ministeriö päätti, mitkä yleiset tiet ovat valtateita ja kantateita. Tiehallinto on puolestaan päättänyt, mitkä tiet ovat seututeitä. Vastaavaa luokitusta on käytetty myös 31 päivänä maaliskuuta 2000 annetussa ympäristöministeriön asetuksessa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa kaavoissa käytettävistä merkinnöistä.

Vuoden 2003 lopussa yleisistä teistä valtateita oli 8 572 kilometriä, kantateita 4 686 kilometriä, seututeitä 13 474 ja yhdysteitä 51 464 kilometriä.

Luokitus kuvaa teiden tavoitteellista laatutasoa ja palvelutehtävää. Luokitus vaikuttaa muun muassa nopeustasoon, tien sijaintiin taajamissa, tienvarren maankäytön kytkentään yleiseen tiehen sekä kunnossapidon ja hoidon tasoon, mutta luokittelulla ei ole välittömiä oikeudellisia vaikutuksia.

Koska toiminnallinen luokitus edellä esitellyllä tavalla on muodostunut tienpidon kannalta toimivaksi ja kun on tarpeen tien suunnittelussa ja muussa maankäytön suunnittelussa luokitella maantiet samalla tavalla, ehdotetaan, että toiminnallinen luokitus otetaan uudessa lainsäädännössä maanteiden luokittelun perustaksi.

Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskevan valtioneuvoston päätöksen mukaan alueidenkäytön suunnittelussa on säilytettävä mahdollisuus toteuttaa valtakunnallisesti merkittäviä väyliä. Näistä väylistä päätetään tarpeen mukaan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistamisen yhteydessä. Valtakunnallisesti merkittävistä maanteista osa on sellaisia, jotka yhdistävät maakunnalliset keskuksat pääkaupunkiseutuun, rajanylityspaikoille ja toisiin maakuntakeskuksiin. Tällaisille maanteille on niiden liikenteenvälitystehtävän vuoksi tarpeen luoda oma luokka, runkotiet.

Runkotiet palvelisivat ennen kaikkea pitkämatkaista liikennettä, ja niille asetettaisiin niiden liikenteenvälitystehtävän johdosta korkeat laatuvaatimukset sujuvan liikenteen turvalliseksi hoitamiseksi. Tämä edellyttää mm. liittymien määrän vähentämistä. Sen vuoksi ehdotetaan, että uusien liittymien saaminen runkoteille tapahtuisi vain tiesuunnitelman perusteella samalla tavoin kuin moottori- ja moottoriliikenneteillä nykyisin. Runkoteillä tienpitäjän toimenpiteet voisivat

vaihdella moottoriteiden rakentamisesta ohi- ja leveäkaistateiden rakentamiseen tai painottua vain liittymäjärjestelyihin.

Runkoteillä olisi erityistä merkitystä maankäytön suunnittelun kannalta. Tarkoituksena on, että runkotiet merkittäisiin maakuntakaavoissa, jotka ohjaisivat alemmanasteista kaavoitusta ja muita toimenpiteitä siten, että näihin teihin tukeutuva maankäyttö ei vaarantaisi teiden liikenteellistä palvelutehtävää.

Liikenne- ja viestintäministeriö määräisi tietyt tiet tai niiden osat runkoteiksi. Valtakunnallisesti merkittävän runkotieverkon kokonaispituus vastaisi arviolta noin neljännesstä nykyisen valtatieverkon (8 572 km) kokonaispituudesta. Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut eri hallinnonalojen edustajista kootun työryhmän valmistelemaan aikaisemmin saatujen lausuntojen pohjalta uutta ehdotusta runkotieverkoksi.

#### Tie- ja liitännäisalueet

Nykyisessä tielaissa on yksityiskohtaisesti lueteltu tiehen kuuluvat osat ja rakenteet sekä ne eri käyttötarkoitukset, joita varten voidaan perustaa liitännäisalue. Kun yleinen tarve on vaatinut muutoksia tie- tai liitännäisalueiden määrittelyyn, on se edellyttänyt kyseisen pykälän muuttamista. Muutenkin erityisesti tie- ja liitännäisalueiden rajanveto vaatii täsmenämistä. Liitännäisalue olisi ehdotuksen mukaan tealueen ulkopuolinen alue. Tienpidon luonteen muuttuessa ei tällaisia alueita tarvita enää kuin kiviaineksen ottoa varten sekä tietä ja tienpitoa varten tarpeellisia teknisen huollon tarpeita varten, jollaisia voisivat olla esimerkiksi tietunneleiden maanpäällisiä rakenteita tai liikenteen hallintaa varten tarpeelliset alueet. Kiviaineshuolto turvataan yleensä vapaaehtoisin sopimuksin tai tiesuunnitelmassa osoitetulla kiviaineksen otto-oikeudella tiettyyn rajoitettuun määrään. Kuitenkin mahdollisuus saada toistaiseksi voimassa oleva käyttöoikeus olisi syytä säilyttää erityistapauksia varten.

Kaikki muut tienpitoon tarvittavat alueet olisivat tealueita, joihin kuuluisivat paitsi ajoradat myös nykyisessä laissa liitännäisalueiksi luettavat tiehen välittömästi liittyvät pysäköinti-, levähdys-, varasto- ja kuormausalueet.

#### Tien rakentaminen ja lakkauttaminen sekä yleinen liikenne

Nykyisen tielain mukaan maantien ja paikallistien rakentamisen edellytykset on erikseen lueteltu. Uusi maantie voidaan rakentaa, jos tien harkitaan olevan tarpeen kauttakulkevaa kaukoliikennettä varten taikka sellaista muuta yleistä liikennettä varten, jolla ei ole pääasiallisesti vain paikallinen merkitys tai jos tietä on pidettävä muun yleisen tarpeen vaatimana. Uusi paikallistie voidaan rakentaa, jos tie pääasiallisesti on tarpeen kunnan sisäistä tai muuta sellaista yleistä liikennettä varten, jolla on vain paikallinen merkitys. Kun yleisten teiden kahtiajaosta maanteihin ja paikallistieihin ehdotetaan luovuttavaksi, olisi yleisen tien rakentamisen edellytykset luonnehdittava uudelleen ja ensisijaisesti yleisen liikenteen tarpeista lähtien. Jos muu yleinen tarve vaatisi kulkuyhteyden tekemistä tai parantamista, tulisi tällaisesta kulkuyhteydestä huolehtiminen tapahtua muussa kuin maanteista säädettyssä järjestyksessä. Tosin yleisen liikenteen tarve ja muu yleinen tarve ovat usein olemassa samanaikaisesti. Ehdotuksen mukaan tien rakentamisella tarkoitettaisiin uuden tien tekemistä ja tien parantamista.

Yleiselle liikenteelle on tunnusomaista liikennettä harjoittavan henkilöpiirin laajuus ja rajoittamattomuus. Vaikka yleistä liikennettä voidaan rajoittaa tekemällä vain tietynlainen liikenne sallituksi, täytyy sallittu liikenne olla mahdollista jokaiselle eikä vain jollekin rajoitetulle henkilöpiirille. Jotta voitaisiin puhua yleisestä liikenteestä, on liikennettä harjoittavia henkilöitä oltava suhteellisen monta. Tällöin on arvioitava niiden henkilöiden lukumäärä, jotka asuvat tien vaikutuspiirissä ja käyttävät sitä pääsytienään tai muutoin säännöllisesti. Jos näiden tien käyttäjien lukumäärä on suuri, on heidän toimestaan tai asioissaan harjoitettavaa liikennettä pidettävä yleisenä, vaikka se luonteeltaan olisikin paikallista lyhytmatkaista liikennettä. Tien palvelussa vain sen välittömän vaikutusalueen kiinteistöjen liikennetarvetta, on kysymyksessä pääsääntöisesti yksityinen liikenne. Kaukoliikennettä ja seudullista liikennettä voidaan aina pitää yleisenä liikenteenä. Milloin paikallinen liikenne on yleistä ja milloin

yksityistä ei ole täsmällisin käsittein kuten liikenteen määrällä ilmaistavissa, koska olosuhteet Suomen eri osissa poikkeavat paljon toisistaan. Huomiota on kiinnitettävä liikennejärjestelmän kokonaisuuteen ja loogisiin kuljetusketjuihin. Yhteydet liikennejärjestelmän solmupisteisiin palvelevat yleistä liikennettä samoin kuin yhteydet julkisiin laitoksiin ja erityiskohteisiin, joihin pääsyä ei ole rajoitettu.

Olemassa olevan tien parantaminen olisi etusijalla uuden tien tekemiseen nähden. Paitsi yleisen liikenteen tarve voisivat myös ympäristökäyttäjät ja maankäyttö synnyttää tarpeen parantaa maantietä. Uuden maantien tekeminen tulisi kysymykseen, kun olemassa oleva tieverkko ei enää täytä yleisen liikenteen tai maankäytön tarpeita.

Sekä maantien parantaminen että uuden maantien tekeminen ovat sellaisia hallinnollisia ratkaisuja, jotka riippuvat pitkälti liikenneviranomaisen harkinnasta. Eduskunta nimeää tieverkon kehittämisen määrärahalta toteutettavat ja eräät muut merkittävät tiehankkeet. Liikennepoliittiset tavoitteet, kulloisetkin määrärahat ja tienpitoviranomaiselle asetetut tulostavoitteet määräävät muuten tienpidon painotukset ja hankkeiden priorisoinnin.

Yleisen tien lakkauttamisen edellytykset ovat nykyisessä laissa hyvin yleiset. Tielain 17 §:n mukaan yleinen tie voidaan lakkauttaa, jollei tietä uuden tien rakentamisen johdosta tai muusta syystä enää pidetä yleisen edun kannalta tarpeellisenä. Säännöksen epämääräisyys ei ole antanut lakkauttamisesta päättävälle viranomaiselle, lakkautuspäätökseen tyytymättömälle eikä lakkautuspäätöksestä tehtyä valitusta käsittelevälle tuomioistuimelle oikeudellisia kriteerejä päätöksenteon tueksi. Tämän vuoksi ehdotetaan, että yleisen tien lakkauttamisen edellytykset olisivat käsillä, kun maantietä ei enää käytetä yleiseen liikenteeseen.

Nykyisestä laista puuttuvat tien lakkauttamista koskevat menettelysäännökset lakkauttamispäätöksen tiedoksi antamista lukuun ottamatta. Korkein hallinto-oikeus on 12 päivänä kesäkuuta 2001 antamallaan päätöksellä nro 1418 kiinnittänyt huomiota siihen, ettei tielakiin eikä tieasetukseen ole sisällytetty säännöksiä kuulemisesta ennen yleisen tien

lakkauttamista koskevan päätöksen tekemistä. Tämän vuoksi ehdotetaan, että tien lakkauttamista koskevassa asiassa laadittaisiin tiesuunnitelma, joka asetettaisiin yleisesti nähtäville ja jota vastaan voisi tehdä muistutuksia. Vaihtoehtoisesti jos tien vaikutuspiirissä olisi vain harvoja kiinteistönomistajia tai muita osallisia, voitaisiin suunnitelma toimittaa heille muistutusten tekoa varten henkilökohtaisesti.

Tien parantamisen yhteydessä syrjään jäävät tiet pääsääntöisesti lakkaisivat olemasta yleisiä teitä nykyisen lain mukaisesti. Jos kuitenkin tien lakkaamisesta huolimatta entisen tien aluetta tarvittaisiin muihin tietarkoituksiin, tulisi se osoittaa tien parantamista koskevassa tiesuunnitelmassa. Lisäksi tiesuunnitelmassa olisi osoitettava, tarvitaanko lakkaavan tien aluetta kaduksi tai yksityistieksi. Yleensä se toimii jatkossakin kulkuväylänä. Jos tällaista käyttötarvetta ei ole, tulisi tiesuunnitelmassa osoittaa ne tienpitoviranomaisen toimenpiteet, jotka tarvitaan ennallistamaan entinen tiealue.

Lakkaavalla yleisellä tiellä voi olla rakenteita tai laitteita, joita ei voida irrottaa ja jotka vaativat erityistä hoitoa. Käytännössä on syntynyt epätietoisuutta, kenellä on vastuu tällaisista rakenteista tai laitteista. Tämän vuoksi on Tiehallinto pyrkinyt esimerkiksi siltojen osalta siirtämään erityisellä luovutuskirjalla sillan ja siihen liittyvän vastuun uudelle isännälle kuten tiekunnalle tai joskus asianomaiselle kunnalle. Aina ei tällaista vastaanottajaa ole löytynyt. Oikeustilan selkeyttämiseksi ehdotetaan, että vastuu erityistä hoitoa vaativista rakenteista ja laitteista siirtyisi uudelle väylänpitäjälle tien lakatessa. Tällaiset rakenteet ja laitteet olisi osoitettava tiesuunnitelmassa.

Nykyisen tielain mukaan tien parantamisen yhteydessä syrjään jäänyt tie lakkaa yleisenä tienä, kun parannettu tie on luovutettu yleiseen liikenteeseen. Tien tultua lakkautetuksi se lakkaa lakkautuspäätöksessä määrätyn kalenterivuoden alusta ellei lakkautuspäätöksessä toisin määrätä. Yleisen tien lakatessa lakkaa samalla valtion tienpitovelvollisuus. Kun yleensä lakanneita yleisiä teitä käytetään yksityistienä, siirtyy tienpitovelvollisuus uudelle tienpitäjälle eli tiekunnalle tai tieosakkeille. Uuden yksityistien osakkaat joutuvat

ottamaan tienpitovastuun hoitaakseen usein vasten talvea tai talvella, jolloin kunnossapito vaatii erityisiä kustannuksia. Jotta uusi tienpitäjä voisi järjestää tiensä kunnossapidon tarkoituksenmukaisella tavalla, ehdotetaan, että valtio huolimatta tien lakkaamisesta yleisenä vastaisi kustannuksellaan tien kunnossapidosta tietyn ylimenokauden ajan.

Tiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset

Tiealueen ulottuvuus osoitetaan tiesuunnitelmassa niin, että tiealue voidaan merkitä maastoon, tarvittaessa tienpitoviranomaisen osoituksen mukaan. Jollei tiealueen rajaa ole koskaan käyty, ulottuu tiealue nykyisen lain mukaan yhden metrin etäisyydelle ojan tai, jollei ojaa ole, tieluiskan tai tieleikkauksen ulkosyrjästä.

Vierialue on alue tiealueen ulkopuolella. Se ulottuu kahden metrin etäisyydelle ojan tai jollei ojaa ole, kolmen metrin etäisyydelle tieluiskan tai tieleikkauksen ulkoreunasta. Jos tiealue rajataan yllä esitetyllä tavalla, ulottuu vierialue ojan ulkoreunasta laskettuna yhden metrin ja tieluiskan tai tieleikkauksen ulkoreunasta laskettuna kahden metrin etäisyydelle tiealueen ulkopuolelle. Vierialueella on nykyisen lain mukaan maanomistajan käyttövaltaa voimakkaasti rajoitettu. Alueella ei saa pitää rakennuksia eikä sellaista varastoa, aitaa tai muuta rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käytöstä aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle. Tienpitoviranomaisella on oikeus poistaa vierialueelta luonnonvarainen kasvillisuus ja luonnonesteet sekä sille ulottuvat oksat. Vierialueelle saadaan asettaa liikennemerkkejä. Näin voimakkaat maanomistajan oman maansa käyttövallan rajoitukset tekevät vierialueista lähes tiealueeseen verrattavan alueen. Tietöimitusmenettelyssä onkin vierialue usein sisällytetty tiealueeseen. Käytäntö on kuitenkin ollut hyvin epäyhtenäinen. Nykyaikainen tienpito konekannan suuretessa vaatii aikaisempaa leveämmän tiealueen. Kun maanomistaja saa tiealueeksi luovuttamastaan alueesta täyden korvauksen, ei ole tarkoituksenmukaista enää säilyttää tiealueen ulkopuolella sellaisia maankäytön rajoituk-

sia, joita vierialuesäännökset merkitsevät. Niistä tulisikin luopua. Samalla ehdotetaan erottamattomien tiealueiden ulottuvuutta lisättäväksi yhdellä metrillä nykyisestä eli tiealue, jonka rajoja ei ole kiinteistötoimituksessa määrätty, ulottuisi kahden metrin etäisyydelle ojan tai missä ojaa ei ole, tieluiskan tai -leikkauksen ulkosyrjästä. Vierialueella lain voimaantullessa olevat liikennemerkkit ja muut liikenteen ohjauslaitteet saisivat jäädä paikalleen.

Tielain mukaan suoja-alue ulottuu 20 metrin etäisyydelle maantien tai 12 metrin etäisyydelle paikallistien ajoradan, tai jos ajoratoja on kaksi tai useampia, lähimpänä olevan ajoradan keskiviivasta. Erityisestä syystä voidaan tiesuunnitelmassa tai alueellisen ympäristökeskuksen päätöksellä pidentää sanottua etäisyyttä määrättyllä tiellä tai sen osalla enintään 50 metriksi. Tiehen kuuluvan varalaskupaikan kohdalla etäisyyttä voidaan pidentää enintään 300 metriksi. Suoja-alueella ovat voimassa samat maanomistajan käyttövallan rajoitukset kuin vierialueellakin. Sen sijaan tienpitoviranomaisella ei ole toimivaltaa esimerkiksi poistaa tältä alueelta kasvillisuutta. Liikenneturvallisuuden kannalta voi kuitenkin olla tarpeen poistaa puustoa erityisesti näkyvyyden parantamiseksi tien sivuille kohdissa, joissa on havaittu hirvien tai peurojen kulkevan. Luonnonvaraisen kasvillisuuden poistaminen tai sen harventaminen on usein tarkoituksenmukaisempi toimenpide kuin vaikkapa riistä-aidan rakentaminen. Tämän vuoksi ehdotetaan, että tienpitoviranomaisella olisi liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa oikeus poistaa suoja-alueella luonnonvaraista kasvillisuutta.

Kun maanteiden ja paikallisteiden erotte- lusta on tarkoitus luopua, ehdotetaan suoja- alueen ulottuvuudeksi kaikilla yleisillä teillä 20 metriä ajoradan keskilinjasta mitattuna. Kuitenkin voitaisiin tiesuunnitelmassa tietyllä tiellä tai tienosalla pidentää ulottuvuutta enintään 50 metriksi mutta sitä voitaisiin myös supistaa. Ympäristökeskuksen toimivalta tässä on tarkoitus poistaa. Nykyisen lain näkemäalueita koskevat säännökset on tarkoitus säilyttää pääosin ennallaan.

Kun suoja- ja näkemäalueella on voimassa suoraan lain nojalla rakennuskielto, on jous- tavuuden ja yksittäisten tapausten erityspiir-

teiden vuoksi tarpeen tehdä mahdolliseksi poikkeusten tekeminen. Nykyisen lain mukaan poikkeustoimivalta on jaettu alueellisen ympäristökeskuksen ja tiepiirin kesken. Ympäristökeskus voi myöntää poikkeuksen rakennuksen rakentamista koskevasta kiellosta suoja- ja näkemäalueella sekä tiepiiri varaston, aidan tai muun laitteen rakentamista koskevasta kiellosta. Kun rakennusten rakentaminen ja varaston ja muiden laitteiden sijoittaminen riippuu tienpidon näkökohdista, ehdotetaan, että poikkeuslupaviranomaisena toimisi kaikissa tapauksissa tienpitoviranomainen, jonka päätöksestä voitaisiin valittaa siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä asianomainen kiinteistö sijaitsee.

Tielain mukaan tien vier-, suoja- ja näkemäaluetta koskevat maanomistajan käyttövallan rajoitukset eivät koske tapauksia, jolloin kasvillisuus, rakennukset ja laitteet olivat jo olemassa, kun alueelle syntyi rajoitus. Kun tällaisissakin tapauksissa kasvillisuus, rakennukset tai rakennelmat saattavat aiheuttaa varaa liikenteelle tai haittaa tienpidolle, on ollut tarpeen luoda menettelytavat, joilla vaaran tai haitan aiheuttaja voidaan poistaa, siirtää tai tehdä siihen tarvittavat muutokset. Tässäkin suhteessa toimivalta on omaisuuden laadun suhteen eri viranomaisilla. Alueellinen ympäristökeskus voi määrätä ryhdyttäväksi toimenpiteisiin, kun kysymys on rakennuksesta ja poliisi, kun kysymys on muusta omaisuudesta. Kuten poikkeuslupa-asioissa on nykyin kysymys liikenneturvallisuuden ja tienpidon arvioinnista, minkä vuoksi ehdotetaan, että tienpitoviranomaisella olisi toimivalta kaikenlaatuisen omaisuuden suhteen. Tienpitoviranomaisen päätökseen tyytymätön voisi siitä valittaa. Jos omistaja ei ryhdy vaadittuihin toimenpiteisiin, olisi tienpitoviranomaisella oikeus tehdä tarvittavat toimenpiteet kustannuksellaan.

Tienvarsimainontaa koskeva säännös siirrettäisiin luonnonsuojelulaista ehdotettavaan lakiin. Poikkeuslupaviranomaisena toimisi tienpitoviranomainen alueellisen ympäristökeskuksen sijasta.

#### Maatalousliittymät ja moottorikelkkailureitit

Tielain mukaan voidaan tiesuunnitelmassa antaa määräyksiä tai kieltoja yksityisten tei-

den liittämiseksi yleiseen tiehen tai sen osaan ja sille johtavien liittymien käyttämisestä. Jos kielletään käyttämästä ennestään olevaa yksityisen tien liittymää, on uuden kulkuyhteyden järjestämisestä määrättävä tiesuunnitelmassa, jolloin voidaan tarpeen mukaan määrätä tienpitoviranomaisen kustannuksella tehtäväksi yksityinen tie tai liittymä.

Kun säännöksissä puhutaan yksityisten teiden liittymistä, on sanamuodollisen tulkinnan mukaan ilmeistä, että maatalousliittymiä, jotka usein ovat vain ajoyhteys pellolle tai metsäpalstalle, ei voitaisi tiesuunnitelmassa säädellä. Asia on kuitenkin epäselvä. Tietyissä tapauksissa maatalousliittymäkin voi aiheuttaa sellaista vaaraa liikenneturvallisuudelle, että on tarkoituksenmukaista voida ne poistaa tietyltä tieosalta. Esimerkiksi ohituskaistojen kohdalla maatalousliittymäkin voi vaarantaa liikenneturvallisuutta. Tämän vuoksi ehdotetaan, että maatalousliittymät rinnastettaisiin yksityisten teiden liittymiin annettaessa määräyksiä tai kieltoja liittymien käyttämisestä tiesuunnitelmassa. Jos ennestään oleva yksityisten liittymä ja maatalousliittymä poistettaisiin, tulisi tiesuunnitelmassa osoittaa uusi kulkuyhteys, joka sitten rakennettaisiin tienpitoviranomaisen toimesta ja kustannuksella.

Jos tällaiselle järjestellylle tieosalle halutaan saada uusi maatalousliittymä, tulisi lupa myöntää, jos kiinteistön tarkoituksenmukainen käyttö sitä vaatii eikä liittymästä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Muille tieosille saisi maatalousliittymän tehdä ilmoittamalla siitä tienpitoviranomaiselle, joka antaisi liittymän tekemiseksi tarvittavat ohjeet ja edellyttäen, ettei liittymästä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle.

Moottorikelkkailun suosio on lisääntynyt voimakkaasti ennen kaikkea vapaa-ajan harrastuksena. Maastoliikennelain (1710/1995) mukaan moottorikäyttöisellä ajoneuvolla maastossa liikkuminen on kielletty tietyin laissa mainituin poikkeuksin. Mainitun lain mukaan voidaan moottorikelkkailua varten perustaa moottorikelkkailureittejä reittisuunnitelman nojalla joko reittitoimituksessa tai maanomistajan ja reitin pitäjän välisellä sopimuksella. Moottorikelkkailua varten voidaan reittisuunnitelman lisäksi maanomistajan luvalla perustaa moottorikelkkailu-uria. Moottorikelkkailureittien ja niihin rinnastet-

tavien moottorikelkkailu-urien ja maanteiden risteyskohtien tulisi olla sellaisia, että tien ylitys voisi tapahtua turvallisesti eikä ylityksestä aiheutuisi vaaraa liikenteelle. Tämän vuoksi ehdotetaan, että moottorikelkkailureitin ja muun sitä vastaavan kulkuyhteyden vaatiman maantien ylityskohdan järjestäminen tiealueelle vaatisi tienpitoviranomaisen luvan, joka voitaisiin myöntää, jos ylityskohdasta ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle eikä haittaa tienpidolle.

#### Tiealueiden omistusoikeus

Tiealueita koskevan tienpitäjän oikeuden sisällöstä oli ennen nykyisen tielain säätämistä erilaisia käsityksiä. Vuoden 1936 tiekomitea (komiteanmietintö 1939:1) ehdotti maanteiden alueiden hankkimista omistusoikeudella ja jo olemassa olevien maantiealueiden julistamista kuuluviksi valtiolle omistusoikeudella. Tiekomitea totesi yleisesti omaksettuna kantana olevan, että tiealueen lunastus ainakin vuoden 1921 alusta lukien, jolloin vuoden 1918 tielaki tuli voimaan, on tarkoitettu omistusoikeuden lunastusta. Sitä aikaisempienkin maantiealueiden lunastuksien tai tiealueen luovutusten komitea katsoi tarkoittaneen omistusoikeuden siirtymistä. Kunnan ja kyläteiden osalta pääsääntönä on ollut käyttöoikeus. Tiekomitean mietintöä käsitellyt valtioneuvoston ministerivaliokunta vastusti 3 päivänä huhtikuuta 1941 antamassaan lausunnossa maanteiden lunastamista omistusoikeudella.

Nykyistä tielakia valmistellut komitea (Mietintö ehdotuksineen laiksi yleisistä teistä ja laiksi oikeudesta entiseen tiealueeseen ym., komiteanmietintö 1952:5) käsitteli asiaa laajasti. Komitea hyväksyi vuoden 1936 komitean kannan kunnan ja kyläteiden osalta nyt vain paikallisteiksi muutettuna. Komitea piti virheellisenä sellaista ratkaisutapaa, että tiemaahan hankittava oikeus olisi erilainen riippuen siitä, onko kysymyksessä maantie vai paikallistie. Olemassa olevien paikallisteiksi siirtyvien kunnan ja kyläteiden julistaminen valtiolle omistusoikeudella kuuluviksi olisi omistusoikeuden siirtämistä korvauksetta maanomistajilta tienpitäjälle. Maanteiden osalta komitea käänsi vuoden 1936 komitean olettamuksen päinvastaiseksi. Maanteiden

alueet kuuluisivat tienpitäjälle omistusoikeudella vain, mikäli omistusoikeus on erityisillä perusteilla osoitettavissa. Sekajärjestelmän välttämiseksi komitea ehdotti tieoikeusjärjestelmän käyttöön ottoa sekä uusien että olemassa olevien yleisten teiden osalta. Komitea lähti siitä, että tienpidon tarkoituksen toteuttamisen kannalta se seikka on yleensä merkityksetön, hallitseeko tienpitäjä maata omistusoikeuksin vai vain pysyväisin käyttöoikeuksin. Komitean ehdotuksen mukaan tieoikeus olisi välittömästi lakiin perustuva, ääkan nähden rajoittamaton käyttöoikeus yleistä tietä varten tarvittavaan alueeseen. Tielaki säädettiin komitean ehdottamalla tavalla.

Paikallisteiden osalta komitean mielestä olisi ongelma, kuka niiden osalta olisi selitettävä omistajaksi, kun ne olisivat tavallaan puolikunnallisia teitä. Komitea lähti siitä, että paikallisteiden pitäjänä olisi usein kunta. Samankin paikallistien osalta tienpitäjänä voisi olla toisinaan kunta ja toisinaan valtio. Komitean esitys ei tässä suhteessa toteutunut. Kunnat ovat olleet yleisen tien pitäjänä vain poikkeustapauksissa. Kun tähän esitykseen sisältyy maanteiden ja paikallisteiden eron poistaminen ja kun valtio tulisi aina olemaan yleisten teiden pitäjä, on komitean esittämä peruste menettänyt merkityksensä.

Komitea totesi syntyvän myös muita ongelmia, jos tiemaat hankitaan tienpitäjälle omistusoikeudella. Maa olisi silloin saatava joko kiinteistön kaupalla, jolloin tiealueeksi tarvittava alue olisi lohkomalla erotettava omaksi tilaksi omine mantaaleineen ja saanto olisi lainhuudattava taikka sitten pakkolunastuksella. Ilmeisesti komitea piti näitä menettelyjä kankeina. Komitea piti epäkohtana myös sitä, että syntyisi suuri joukko pieniä tiekiinteistöjä, joilla siinä tapauksessa, että niiden käyttö tietarkoituksiin lakkaisi, ei yleensä olisi edellytyksiä jäädä olemaan itsenäisinä kiinteistöinä. Edellä mainitut rekisteritekniset seikat ovatkin ratkaisevasti vaikuttaneet tielain valmistelussa. Tieoikeuden kaltaisen käyttöoikeuden perustaminen, rekisteröinti ja lakkauttaminen olisi kiinteistöjen käsittelyä helpompaa. Hallituksen esityksessä yleisiä teitä koskevan lainsäädännön uudistamiseksi (HE 6/1953 vp) todetaan, että omistusoikeuden hankkiminen johtaisi muun



muassa sellaiseen hankaluuteen, että tarvittavat alueet olisi erotettava itsenäisiksi kiinteistöiksi.

Kiinteistöjärjestelmän selkeyden kannalta lopputulos on ollut heikko. Vaikka tieoikeus on käyttöoikeus, on tieoikeusalueet yleistie-toimituksessa vähennetty aluetta luovuttavan kiinteistön pinta-alasta. Kiinteistörekisteriin on muodostettu tiealueyksikkö muuna rekisteriyksikkönä. Tiealueita on kiinteistörekisterissä myös lunastusyksikköinä. Lisäksi tiealueita on hankittu kiinteistönkaupalla tai muulla tavalla sopimalla. Tiealueyksiköitä on muodostettu myös teknisesti yhdistämällä omistusoikeudella otettuja pakkolunastusyksiköitä ja tieoikeusalueita. Vaikka kiinteistörekisterilain muuttamisesta annetulla lailla (448/2000) seka-oikeusyksiköitä ei enää perusteta, ei aikaisemmin muodostettuja yksiköitä ole kokonaan purettu. Nykytila on se, että tiealueet on rekisteröity epäyhtenäisesti.

Tienpitäjälle tuleva oikeus on ollut esillä kiinteistönmuodostamislainsäädännön valmistelussa. Kiinteistönmuodostamistyöryhmän 1. mietinnössä (komiteamietintö 1990:22) ehdotetaan, että kiinteistöoikeudellisesti sekavan tilan selkeyttämiseksi tie- ja liitännäisalueet lunastettaisiin aina tienpitäjälle omistusoikeudella, jolloin kyseiset alueet olisivat erillisiä omistusoikeusyksiköitä. Lisäksi työryhmä ehdottaa, että olemassa olevat tie- ja liitännäisalueet siirtyisivät tienpitäjän omistukseen. Samansuuntainen ehdotus on esitetty oikeuskirjallisuudessa (Kyösti Holma: Tieoikeudesta yleiseen tiehen).

Tieoikeudella tiealueeksi lunastetun alueen pinta-ala vähennetään aluetta luovuttaneen kiinteistön pinta-alasta. Tieoikeusalueen rykyisen omistajan määrittäminen on epäselvää kaikissa niissä tapauksissa, jolloin tiealueen perustamisen jälkeen tiealuetta luovuttaneella kiinteistöllä on suoritettu lohkominen tai halkominen taikka kiinteistö on ollut tilusjärjestelyn kohteena, sillä tiealue ei ole kyseisen kiinteistötoimituksen aikana enää sisällynyt kiinteistön pinta-alaan eikä ole kuulunut sen ulottuvuuteen, minkä vuoksi tiealuetta ei ole otettu huomioon toimituksessa. Samoin jos kiinteistö, josta on lunastettu tiealuetta, luovutetaan edelleen, jää tiealue luovutuksen ulkopuolelle, ellei nimenomaisesti ole toisin sovittu, koska tiealue ei kuulu luovutettavan

kiinteistön alueeseen vaan muuhun rekisteriyksikköön.

Jotta kiinteistörekisteri vastaisi nykyajan tarpeita yleisten teiden osalta, tulisi kiinteistörekisterissä olevien tiealueyksiköiden väliltä poistaa tieoikeuden ja omistusoikeuden välinen ero. Tiealueyksiköiden yhdenmukaisuus on tärkeää kiinteistötietojärjestelmän toimivuuden kannalta. Kiinteistötietojärjestelmän toimivuudella ja kiinteistötietojen ja muiden maastotietojen varaan rakentuvilla paikkatiedoilla on yhä suurempi merkitys luotaessa edellytyksiä uusiutuvien luonnonvarojen kestäväälle ja monipuoliselle käytölle sekä elinkeinojen ja vapaa-ajan toimintojen kehittämiseksi. Kiinteistöjä koskevien tietojen saatavuuteen, ominaisuuksiin, laatuun ja ajantasaisuuteen sekä luotettavuuteen kohdistuu jatkuvasti uusia vaatimuksia. Yhteiskunnallisesti ja taloudellisesti näillä tiedoilla on lisäksi suuri merkitys, koska kiinteistöjä koskevat tiedot ovat vakuusjärjestelmän perusta.

Kiinteistöjärjestelmän selkeyden kannalta ehdotetaan, että tiealueet lunastettaisiin tienpitäjälle omistusoikeudella ja merkittäisiin kiinteistörekisteriin kiinteistöiksi lunastusyksikköinä. Jotta selkeysvaatimus toteutuisi, pitäisi myös olemassa olevat tiealueet selittää tienpitäjän omiksi. Kiinteistörekisterissä olevat yleisen tien rekisteriyksiköt muutettaisiin ilman eri toimitusta tai päätöstä lunastusyksiköiksi. Ehdotus koskisi vain tiealueita. Olemassa olevat tiealueen ulkopuoliset liitännäisalueet, jotka pääsääntöisesti ovat kiviaineksen ottoalueita, jäisivät muutoksen ulkopuolelle. Päinvastoin kuin tiealueiden osalta kiinteistön omistajalla voidaan ajatella olevan perusteltua aihetta odottaa saavansa alueensa takaisin kiviaineksen oton päätyttyä. Tiealueisiin välittömästi liittyvät liitännäisalueet kuten levähdysalueet selitettäisiin lain tullessa voimaan sisältyväksi tiealueeseen ja siirtyvän tienpitäjän omistukseen edellyttäen, että tällaisia alueita edelleen tarvitaan palvelemaan tietä ja sen käyttäjiä.

Tiealueiden omistusoikeusjärjestelmään siirtymisestä huolimatta maantien lakattua yleisenä tienä syrjään jäämisen johdosta tai tien tultua lakkautetuksi säilyisivät nykyiset säännökset jokseenkin ennallaan eli tällaiset tienpitäjän omistamat tiealueet liitettäisiin keskiviivaperiaatetta noudattaen tiehen ra-

joittuviin kiinteistöihin. Asemakaava-alueella tai alueella, joka on rakennuskiellossa asemakaavan laatimiseksi, lakanneen tien alue siirtyisi nykyisen lain tapaan kunnan omistukseen. Koska lakannutta teialuetta yleensä tullaan käyttämään kulkemiseen, ei alueen liittämistä kiinteistöön taikka sen siirtymisestä kunnalle voitaisi määrätä korvausta.

Omistusoikeuden perustaminen teialueisiin edellä esitetyllä tavalla ei aina ole tarkoituksenmukaista. Ennen kaikkea tapauksissa, jolloin teialueeseen kohdistuu rakentamista, on tienpitäjän oikeus rajoitettava tieoikeudeksi. Tienpitäjän on tällaisissa tapauksissa myöntäessään luvan teialueella tehtävää työtä varten valvottava, että rakentaminen ja rakennukset eivät vaaranna liikenneturvallisuuksi eivätkä haittaa tienpitoa. Tienpitäjän asia ei ole muuten osallistua teialueella tapahtuvaan rakentamiseen.

Maanomistajan oikeusaseman kannalta ei ole merkitystä, hankitaanko teialueet edellä esitetyllä tavalla tienpitäjän omistukseen vai säilytettäisiinkö nykyinen tieoikeusjärjestelmä. Hän saa tai on saanut luovuttamistaan teialueista täyden korvauksen. Tien lakatessa tienpitäjän omistama teialue nykyisen lain tapaan liitettäisiin viereisiin kiinteistöihin tai se siirtyisi kunnalle.

#### Tietoimitusmenettely

Nykyisen tielain merkittävimpiä uudistuksia oli tietoimitusmenettelyn käyttöön ottaminen. Sillä korvattiin pakkolunastuslain liidas ja mutkikas menettely, jota jo tielain valmistelun yhteydessä pidettiin vanhentuneena. Yleistietoimituksesta vastaa toimitusinsinööri apunaan kaksi kunnan valitsemaa uskottua miestä. Yleistietoimituksessa käsitellään sekä kiinteistötekniiset toimenpiteet että korvaukset.

Tietoimitusmenettely on ollut esikuvana säädettäessä kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annettua lakia (603/1977), jäljempänä lunastuslaki. Tielain muuttamisesta annetulla lailla (342/1998) uudistettiin lain 9 luku, joka koskee alueiden hankkimista ja korvauksia. Tarkoituksena oli yhdenmukaistaa tielunastuksia ja lunastuslakiin perustuvia muita lunastuksia koskevia säännöksiä.

Kun teialuelunastuksia tulee vuosittain viereille runsaasti ja kun tietyön aloittamisella on usein kiire, ei siirtyminen lunastuslain täydelliseen soveltamiseen ole tarkoituksenmukaista. Tiehankkeiden erityisluonteen ja myös joidenkin lunastuslain puutteiden vuoksi on alueiden hankkimista ja korvauksia koskevia säännöksiä tarpeen antaa uudeksi tielaisissa. Säännökset olisivat suurelta osin nykyisen lain mukaisia.

Toimitusmenettelyä ehdotetaan muutettavaksi siten, että lunastus voitaisiin jakaa kahdeksi toimitukseksi, jolloin esimerkiksi luovutuksenkorvaukset voitaisiin pian haltuunoton jälkeen määrätä lopullisina. Näin korvausten saaminen nopeutuisi ja tienpitäjän korkokustannus vähenisi.

Nykyisen lain tilusjärjestelyjä koskevat vaikeaselkoiset säännökset ehdotetaan kirjoitettavaksi uudelleen nykyisen lain pääperiaatteet säilyttäen. Aivan vähäisten korvausten maksamista on tarkoitus helpottaa. Jos samalle asianosaiselle maksettavaksi määrätty kokonaissumma ei ylittäisi 10 euroa, ei sitä tarvitsisi maksaa tai tallettaa.

Yhdenmukaisesti uuden lain nimen kanssa kutsuttaisiin yleistietoimitusta maantietoimitukseksi.

#### Tiemaksut

Yleisten teiden verkkoa on totuttu Suomessa pitämään maksuttomana julkisena hyödykkeenä, joka kustannetaan kokonaan verovaroin. Tien käytöstä ei ole peritty tiemaksuja. Tämä periaate säilytettäisiin.

Nykyisen tielain 18 §:n perusteella on mahdollista periä erityisistä syistä kohtuullinen käypä maksu vapaasti ohjailtavan lautan (lautta-aluksen) käyttämisestä. Lainkohdan mukaan maksusta säädetään "asetuksella". Tällaista maksua ei kuitenkaan ole koskaan säädetty. Tiehallinnon lautat ja lautta-alkukset yleisen tien osina ovat käyttäjille maksuttomia.

Tämän uudistuksen yhteydessä ei esitetä maksujen käyttöönottoa, vaan ainoastaan säilytetään nykyisin oleva mahdollisuus. Samalla tarkistettaisiin asetuksenantajaa koskeva valtuus.

## 4. Esityksen vaikutukset

### 4.1. Taloudelliset vaikutukset

Esityksen tavoitteena on uusia yleisistä teistä annettu lainsäädäntö vastaamaan nykyhetken ja nähtävillä olevan tulevaisuuden tarpeita. Tässä yhteydessä ei ole kysymys tienpitovastuiden uudelleenjaosta valtion, kuntien tai yksityisten välillä. Esityksellä ei ole kotitalouksiin, yksityisiin henkilöihin tai elinkeinoelämään kohdistuvia välittömiä vaikutuksia lukuun ottamatta mahdollisuutta olla maksamatta aivan vähäisiä tietoisuuksessa määrättyjä korvauksia. Esityksellä ei myöskään ole välittömiä vaikutuksia kuntatalouteen. Se että kuntia ei enää voitaisi määrätä yleisen tien pitäjäksi, vahvistaa vain vaikiintuneen käytännön.

Esityksessä ehdotetut valtakunnallisesti merkittävät runkotiet perustuvat koko tieverkon kattavaan verkolliseen tarkasteluun, jossa on selvitetty valtakunnallisesti merkittävien maanteiden kaikkein tärkeimmät yhteysvälit. Määrättäessä ehdotetun lain nojalla jokin maantie valtakunnallisesti merkittäväksi runkotieksi ei se vielä edellytä parantamistoimenpiteisiin ryhtymistä. Luokituksen valmistuttua voidaan ryhtyä suunnittelutoimenpiteisiin liikennepoliittisten tavoitteiden mukaisesti näiden runkoteiden parantamiseksi tavoitelatutasoonsa yleisen liikenteen tarpeen sitä vaatiessa. Yhteysväliselvitysten mukaan laatutason saavuttaminen koko runkoteiden verkolla vaatisi noin 2 miljardin euron panostuksen. Tienpidon nykyrahoitustasolla tavoitteen saavuttaminen vaatisi vähintään 20 vuoden ajan.

Esityksessä ehdotetaan tienpitoviranomaisen kunnossapitovastuun jatkamista entisen yleisen tien osalta tietyn ylimenokauden ajan sekä entisen yleisen tien ennallistamista tietyissä tapauksissa. Kysymyksessä ovat niin vähäiset lisäkustannukset, ettei niillä ole merkitystä tienpidon rahoituksen kannalta.

Esityksessä ehdotettu tiealueisiin kohdistuva omistusoikeuden ja tieoikeuden uudelleenjärjestely ei aiheuta välittömiä taloudellisia vaikutuksia. Tieoikeus tekee mahdolliseksi kuitenkin tietyissä tapauksissa tiealueen hyödyntämisen taloudelliseen toimintaan kuten tiealueen kattamisen tai tietunneleiden maan-

pinnan käyttämisen rakennustarkoituksiin. Yleisillä teillä on nyt viisi tietunnelia, joiden yhteenlaskettu pituus on vajaat kaksi kilometriä. Esityksessä ehdotetaan säilytettäväksi pääosin ennallaan maankäyttö- ja rakennuslain 93 §:n säännös, jonka mukaan asemakaavan tullessa voimaan maantien tiealue siirtyy korvauksetta kunnan omistukseen. Ehdotuksella ei ole välittömiä taloudellisia vaikutuksia, koska omistusoikeuden siirtymisen ei muuta tienpitovelvollisuutta eikä tienpidon tasoa. Tiet säilyvät edelleen maanteinä. Asemakaava-alueilla on yleisiä teitä noin 5 000 kilometriä, joista noin puolen tiealue on mainitun maankäyttö- ja rakennuslain säännöksen ja sitä edeltävän aikaisemman lainsäädännön nojalla siirtynyt kunnan omistukseen. Asemakaava-alueiden laajetessa siirtyy yleisten teiden tiealueita vuosittain mainitun säännöksen nojalla kunnan omistukseen joitakin kilometrejä. Esitys ei sisällä säännöksiä väylänpitovastuun jakautumisesta asemakaava-alueella, vaan siitä säädetään maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentissa Säännöstä ei esitetä muutettavaksi. Vuosien 2000—2003 aikana on neljä katua yhteispituudeltaan kahdeksan kilometriä muutettu maantieksi.

Maanteiden ja yksityisten teiden välisiin hallinnollisiin luokituksiin ei esitetä muutoksia, vaan yksityisen tien muuttaminen maantieksi ja maantien lakkauttaminen määräytyisi kuten nykyäänkin yksittäistapauksittain. Vuosien 2000—2003 aikana on 23 yksityistä tietä yhteispituudeltaan 146 kilometriä otettu yleiseksi tieksi ja lakkautettu 34 yleistä tietä yhteispituudeltaan 31 kilometriä.

Olemassa olevien yleisten teiden ja niihin liittyvien liitännäisalueiden rekisteröinti edellyttää maanmittausviranomaisilta toimenpiteitä kiinteistörekisteritietojen muuttamiseksi. Tämän lainuudistuksen aiheuttamaksi kiinteistörekisterin muutoskustannukseksi on arvioitu noin 100 000 euroa. Se on osa kiinteistörekisterin perusparannusta, joka suoritettaisiin usean vuoden aikana.

Mahdollisuus lunastuksen jakamiseen kahdeksi toimitukseksi alentaa tienpitoviranomaisen maksettaviksi määrättävien korvausten korkokustannusta, kun osa korvauksista voidaan maksaa lopullisina jo tiehankkeen alkuvaiheissa. Korkosäästön määrää on vai-

kea arvioida, kun toimituksen jakaminen riippuu toimitusinsinöörin päätöksestä ja kun hankkeet ovat laadultaan ja laajuudeltaan erilaisia. Toisaalta lunastuksen jakaminen kahdeksi toimitukseksi voi vähäisessä määrässä lisätä toimituskustannuksia. Kun esityksessä ei ehdoteta korvauskohteiden eikä korvauserusteiden muutoksia, ei uudistuksella olisi muutenkaan vaikutusta maanhankinnan määrärahojen suuruuteen.

Kun maakaaren (540/1999) 11 luvun 4 §:n mukaan pakkolunastusyksikön omistusoikeutta ei kirjata lainhuutona, ei tiealueiden lunastaminen omistusoikeudella ja lunastusyksiköiden muodostaminen aiheuta lainhuudatuskustannuksia.

#### **4.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset**

Uuden lain tavoitteissa on painotettu tiensuunnittelun avoimuutta ja suunnitteluratkaisujen ymmärrettävyyttä. Vaikka esityksessä ei ehdoteta uusia menettelytapoja suunnitelmia valmisteltaessa, ovat vuorovaikutteiset menettelytavat lisänneet suunnitelmien parissa työskentelevien henkilöiden työtä. Kun kaavoitus ja tien suunnittelu kytkeytyvät toisiinsa, vaativat erityisesti maankäyttö- ja rakennuslain myötä käyttöön otetut osallistumismenettelyt ja viranomaisneuvottelut oman työpanoksensa. Kun lisäksi tiesuunnitelman sisältövaatimuksiin lisätään lakkaavan tien ennallistamistoimenpiteet ja kun tien lakkauttamismenettelyjä kehitetään, ei suunnittelutyössä olevan henkilöstön tarve tule vähenemään.

Eri viranomaisten välisiin tehtäviin ei esitetä merkittäviä muutoksia. Nyt alueellisille ympäristökeskuksille kuuluvat poikkeuslupaviranomaisen tehtävät esitetään siirrettäväksi tienpitoviranomaiselle. Kysymyksessä ovat poikkeuksien myöntäminen tien varren rakennuskielloista ja ulkomainontakiellosta. Samoin yleisen tien päatekohdan määräämisestä asemakaava-alueella on tarkoitus luopua. Ehdotetun lain organisaatio- ja henkilöstövaikutukset ovat vähäiset.

#### **4.3. Ympäristövaikutukset**

Uudistuksen yhtenä tavoitteena on, että

tienpidossa otetaan ympäristönäkökohdat entistä enemmän huomioon kestävästä kehityksestä edistävällä tavalla. Uusia teitä suunniteltaessa selvitetään huolella tien vaikutukset. Haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi erityistä huomiota on kiinnitettävä tien sijoitteluun maastossa. Tien vieminen tunneliin voi olla ympäristön kannalta tarkoituksenmukainen toimenpide. Melusteiden rakentaminen ja pohjaveden suojaaminen ovat tärkeitä. Kestävän kehityksen kannalta on tarpeen, että uusiutumattomia luonnonvaroja kuten luonnonsoraa käytetään säästeliäästi ja etsitään sitä korvaavia materiaaleja.

Kaikessa tienpidossa on ympäristönäkökohdat otettava huomioon. Liukkaudentorjunnassa suolan käyttöä vähennetään milloin se liikenneturvallisuuden kannalta on mahdollista. Luokitelluilla pohjavesialueilla suoritetaan toimenpiteitä tieltä valuvien aineiden pääsyn estämiseksi pohjaveteen. Taajamien asuinviihtyvyyden edistämiseksi tehdään melusteitä.

Tiensuunnittelu kytkeytyy läheisesti muuhun alueiden käytön suunnitteluun. Tien suunnittelu perustuu maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen kaavaan, jossa tien sijainti ja suhde muuhun alueidenkäyttöön on selvitetty. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista edistetään tiensuunnittelussa. Myös tienpidon keinoin edistetään kestävästä yhdyskuntakehityksestä ja rakentamisesta sekä avointa ja vuorovaikutteista suunnittelua.

#### **4.4. Vaikutukset eri kansalaisryhmien asemaan**

Uudistuksen tavoitteena on tarjota jokaiselle mahdollisuus yleisillä teillä turvalliseen ja sujuvaan liikkumiseen. Yleiset tiet luovat edellytyksiä asumiselle ja elinkeinotoiminnalle maan eri osissa. Päivittäinen liikennöitävyys turvataan yleisillä teillä koko maassa niin että kaikilla on mahdollisuus liikkua ja saavuttaa peruspalvelut.

Eri väestöryhmien erilaisiin liikkumistarpeisiin on tienpidossa kiinnitettävä huomiota. Erityisesti lasten, vanhusten ja liikuntarajoitteisten tarpeet turvalliseen liikkumiseen on otettava huomioon tienpitotoimissa kuten

erottamalla kevyt liikenne muusta liikenteestä ja turvaamalla joukkoliikenteen esteettömyys.

#### 4.5. Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Valtioneuvosto on tehnyt 18 päivänä tammikuuta 2002 periaatepäätöksen tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta. Tavoitteen mukaan liikennekuolemia saisi olla vuonna 2010 enintään 250. Muihin Pohjoismaihin verrattuna Suomi on heikommalla tasolla kuin Ruotsi ja Norja. Liikenneturvallisuustilanne parani Suomessa 1990-luvulla, mutta sittemmin on suotuisa kehitys pysähtynyt. Periaatepäätöksessä esitetyn tavoitteen saavuttamiseksi valmistellaan ja toteutetaan erilaisia toimenpiteitä, joista keskeisimpiä ovat liikenteen kasvun hillintä, teknologian hyödyntäminen, liikenneturvallisuuden arvostaminen, taajamien liikenneturvallisuuden parantaminen, kuljettajiin vaikuttaminen, suistumis- ja kohtausonnettomuuksien vähentäminen ja seurausten lievittäminen sekä alueellinen turvallisuustyö. Tavoitteiden saavuttamiseen voidaan vaikuttaa tienpidon toimin kuten tien sijoittamisella, vaikuttamalla tiiviimpään taajamarakenteeseen, tienkäyttäjryhmien kuten kevyen liikenteen ja raskaan liikenteen erottamisella toisistaan, joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamisella, yksityisten teiden liittymäpolitiikalla, liikenteen hallinnalla ja tehokkaalla maanteiden kunnossapidolla. Ehdotetussa laissa esitetyt tavoitteet ja toimenpiteet ovat yhdenmukaiset mainitun periaatepäätöksen kanssa.

#### 4.6. Aluekehitysvaikutukset

Alueiden kehittämisen kannalta tieliikennejärjestelmä on keskeinen. Tieverkon kehittämisellä luodaan edellytykset asumiselle ja elinkeinotoiminnalle maan eri osissa sekä vaikutetaan kestäväen ja tasapainoisen aluerakenteen syntymiseen. Tienpidolla tulee voida edistää alueiden omia kehitysstrategioita ja alueellisia erityispiirteitä.

#### 4.7. Yritysvaikutukset

Toimiva liikennejärjestelmä on keskeinen yritystoiminnan edellytys erityisesti Suomes-

sa, jossa on pitkät etäisyydet ja niistä johtuen Keski-Eurooppaa korkeammat kuljetuskustannukset. Maantieverkko luo yrityksille edellytyksiä sujuviin ja turvallisiin kuljetuksiin kohtuullisin kustannuksin.

## 5. Asian valmistelu

### 5.1. Valmisteluvaiheet

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 1 päivänä kesäkuuta 2001 työryhmän (tielakityöryhmä), jonka tavoitteeksi asetettiin saattaa ajan tasalle yleisiä teitä koskeva lainsäädäntö. Lisäksi työryhmän tuli pohtia eri liikenneväyliä koskevan yleisen väylälain toteuttamismahdollisuutta.

Ennen työryhmän työn aloittamista järjestettiin lainsäädännön uudistamistyön pohjaksi keskustelutilaisuus, johon kutsuttiin keskeisten viranomaistahojen edustajat. Työryhmän alustavaa luonnosta uudeksi laiksi yleistä teistä ja yleisperustelujen luonnosta käsiteltiin elokuussa 2002 pidetyssä keskustelutilaisuudessa, johon oli kutsuttu viranomaistahojen lisäksi luonnonsuojelun, elinkeinoelämän ja maanomistajien keskeisten järjestöjen edustajat. Lisäksi luonnoksista saatiin eri tahoilta kirjallisia lausuntoja ja esityksiä.

Tielakityöryhmän mietintö ehdotukseksi maantieliksi (liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 9/2003) valmistui 31 päivänä tammikuuta 2003. Mietintö oli yksimielinen. Yleisen väylälain valmistelulle ei katsottu olevan edellytyksiä väylien erilaisuuden ja eri säännösten suuren lukumäärän vuoksi.

### 5.2. Lausunnot

Tielakityöryhmän mietinnöstä hankittiin lausunnot keskeisiltä valtion ja kuntien viranomaisilta, maakunnan liitoilta sekä elinkeinoelämää, eri etutahoja ja kansalaistoimintaa edustavilta järjestöiltä ja yhteisöiltä sekä korkeakouluilta ja yliopistoilta. Lausunnon antoi yhteensä 56 eri organisaatiota.

Lausunnoissa uudistusta on pidetty tarpeellisenä ja sen keskeisiä tavoitteita pääosin oikeina. Erilaisia näkemyksiä on esitetty lähinnä tienpitäjälle tulevan oikeuden luo mteesta sekä tiehankkeeseen liittyvien rakentamisra-

joitusten ja -kieltojen kestoikaan. Ehdotusta on näiltä osin tarkistettu ja muutenkin huomautukset on pyritty ottamaan mahdollisuuksien mukaan huomioon esitystä valmisteltaessa.

## 6. Muita esityksen vaikuttavia seikkoja

### 6.1. Toteutettuja lainsäädäntöuudistuksia

#### Suomen perustuslaki

Uusi perustuslaki on tullut voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2000. Uudistuksen päätavoitteena on ollut perustuslain yhtenäistäminen ja ajanmukaistaminen muuttamatta kuitenkaan valtiosääntömme perusteita. Perustuslain 2 luvussa ovat perusoikeuksia koskevat säännökset, jotka on uuteen perustuslakiin siirretty kumotusta Suomen Hallitusmuodosta sellaisina kuin ne ovat olleet 1 päivänä tammikuuta 1996 voimaan tullessa laissa Suomen Hallitusmuodon muuttamisesta (969/1995). Perustuslain 22 §:n mukaan julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien ja ihmisoikeuksien toteutuminen.

Yleisiä teitä koskevan lainsäädännön uudistamisessa ovat perustuslain perusoikeuksista erityisen tärkeitä omaisuuden suojaa (15 §), vastuuta ympäristöstä (20 §) ja oikeusturvaa (21 §) koskevat säännökset. Uudistuksen suhdetta perusoikeuksiin käsitellään sääätämisyjärjestystä koskevassa osassa.

#### Maankäyttö- ja rakennuslaki

Vuoden 2000 alusta voimaan tullut maankäyttö- ja rakennuslaki vaikuttaa välittömästi yleisiin teihin kaavajärjestelmän kautta. Lisäksi maankäyttö- ja rakennuslakiin on tullut uusi säännös siitä, minkälaisia yleisiä teitä varten voidaan asemakaavassa varata liikennealue. Maankäyttö- ja rakennuslain hyväksymisen yhteydessä muutettiin myös yleisistä teistä annetun lain 10 §, jolla korostettiin kaavoituksen merkitystä yleisen tien suunnittelussa ja toteuttamisessa. Näitä säännöksiä ei ole tarkoitus muuttaa.

#### Laki Tiehallinnosta ja laki Tieliikelaitoksesta

Yleisten teiden tienpito on järjestetty uudelleen tammikuun 1 päivästä 2001 alkaen, jolloin Tiehallinnosta annetulla lailla (568/2000) perustettu Tiehallinto ja Tieliikelaitoksesta annetulla lailla (569/2000) perustettu Tieliikelaitos aloittivat toimintansa. Tiehallinnon tehtävänä on vastata yleisten teiden tienpidosta, ja se hankkii tienpitoon liittyvät tuotannolliset palvelut ja tuotteet ulkopuolisilta. Tieliikelaitoksen toimialana on maa- ja vesirakennusalaalla ensisijaisesti liikenneväylien ja liikenneympäristön suunnittelu, rakentaminen, ylläpito ja hoito sekä näihin liittyvät tuotteet ja palvelut. Yleisten teiden tienpidon tuotannollinen toiminta on avattu kokonaisuudessaan avoimeen kilpailuun vuoden 2004 loppuun mennessä.

#### Hallintolaki

Hallintolaki (434/2003) on hallinnon toimintaa sääntelevä yleislaki, joka tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 2004. Hallintolain tarkoituksena on edistää ja toteuttaa hyvän hallinnon ja oikeusturvan takeita. Laki korvaa hallintomenettelylain (598/1982), asiakirjain lähettämisestä annetun lain (74/1954) ja tiedoksiannosta hallintoasioissa annetun lain (232/1966). Hallintolaki on kuten hallintomenettelylakikin toissijainen eli jos muussa laissa on hallintolaista poikkeavia säännöksiä, niitä sovelletaan hallintolain asemesta. Erityisesti tiehankkeissa tehtävien päätösten tiedoksi antamista ja tiedoksisuudesta koskevat säännökset vaativat yhdenmukaistamista hallintolain kanssa.

#### Laki Kainuun hallintokokeilusta

Kainuun hallintokokeilusta annetun lain (343/2003) tarkoituksena on hankkia kokemuksia maakunnallisen itsehallinnon vahvistamisen vaikutuksista Kainuun kehittämiseen, kunnallisten palvelujen järjestämiseen, kansalaisten osallistumiseen, kunnallishallintoon, valtion aluehallinnon toimintaan sekä maakunnan ja valtion keskushallinnon suhteeseen. Hallintomalli perustuu vaaleilla valittavan maakuntavaltuuston ja maakuntahallituksen varaan. Valtion talousarvioon otetaan

taan kokeilualueen kehittämistä varten määräraha, jonka jakamisesta eri viranomaisille päättää maakuntavaltuusto. Määrärahaan sisältyy myös perustienpidon ja tieverkon kehittämisen määrärahat. Maakuntavaltuusto osoittaa määrärahasta osuudet edelleen asianomaisille valtion viranomaisille kuten tiepiirille käytettäväksi lainsäädännön mukaisiin tarkoituksiin. Laki Kainuun hallintokokeilusta on tullut voimaan 1 päivänä kesäkuuta 2003 ja kokeilu alkaa 1 päivänä tammikuuta 2005. Laki on voimassa vuoden 2012 loppuun.

Laki tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä

Laki tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä (991/2003) on tullut voimaan 1 päivänä tammikuuta 2004. Lain tarkoituksena on järjestää yleisiä ja yksityisiä teitä sekä katuja koskevat tiedot käsittävä valtakunnallinen tietojärjestelmä ja tietopalvelu. Tietojärjestelmä sisältää tiedot yleisten ja yksityisten teiden sekä katujen sijainnista osana liikennejärjestelmää samoin kuin niitä koskevat tärkeimmät ominaisuustiedot. Tietojärjestelmän perustamisesta, hallinnosta, ylläpitämisestä, tietopalveluista ja tietojen luovuttamisesta sekä järjestelmän kehittämisestä huolehtii Tiehallinto

## 6.2. Vireillä olevia lainsäädäntöhankkeita

Ympäristöministeriössä valmistellaan parhaillaan muutoksia kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annettuun lakiin (669/1978). Kadun kunnossapidon tavoitteellisen laatutason määrittelmää ehdotetaan muutettavaksi. Kadunpitäjän kunnossapitovelvollisuuden määrittelyssä otettaisiin olosuhteet entistä enemmän huomioon. Kunta voisi ottaa maksua vastaan huolehtiakseen tontinomistajalle kuuluvista jalkakäytävien talvikunnossapitoon kuuluvista tehtävistä.

## 6.3. Kansainvälisten sopimusten ja velvoitteiden vaikutus

Tiedon saannista, yleisön osallistumisoikeudesta sekä muutoksenhaku- ja vireillepano-

no-oikeudesta ympäristöasioissa tehty yleissopimus

Tanskassa vuonna 1998 tiedonsaannista, yleisön osallistumisoikeudesta sekä muutoksenhaku- ja vireillepano-oikeudesta ympäristöasioissa tehty yleissopimus, niin sanottu Århusin yleissopimus on tullut kansainvälisesti voimaan lokakuussa 2001. Yleissopimus on uudenlainen ympäristösopimus, jossa ympäristöön liittyvät oikeudet ja ihmisoikeudet liittyvät toisiinsa. Yleissopimus asettaa sopimuspuolille velvoitteita suhteessa yleisöön ja järjestöihin.

Yleissopimus sisältää määräyksiä, jotka voidaan ryhmitellä kolmeen ryhmään: ympäristötiedon saanti, yleisön ja järjestöjen osallistumisoikeus ympäristöä koskevaan päätöksentekoon sekä muutoksenhakuoikeus. Määräykset osallistumisoikeudesta koskevat toisaalta yksittäisiä hankkeita ja toisaalta osallistumista yleisemmin päätöksentekoon eli erilaisten suunnitelmien ja lainsäädännön valmisteluun. Muutoksenhaku koskee itse sopimuksen soveltamisalaan kuuluvia kysymyksiä eli oikeutta hakea muutosta ympäristöä koskevan tiedon saantiin sekä sopimuksessa määritellyjä toimintoja, kuten moottori- ja moottoriliikenneteiden ja yli 10 kilometrin pituisten nelikaistaisten teiden rakentamista koskeviin päätöksiin. Muutoksenhaku- ja vireillepano-oikeutta koskevia määräyksiä sovelletaan yleisön lisäksi ympäristöjärjestöihin.

Maankäyttö- ja rakennuslaissa on taattu yleissopimuksessa tarkoitettut oikeudet myös teitä koskevilta osin, koska tien suunnittelun on perustuttava kaavaan, jossa tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on järjestetty. Järjestöillä on muutoksenhakuoikeus tien suunnittelua edeltävistä kaavoituspäätöksistä.

Eduskunnalle on 19 päivänä joulukuuta 2003 annettu hallituksen esitys tiedon saannista, yleisön osallistumisoikeudesta sekä muutoksenhaku- ja vireillepano-oikeudesta ympäristöasioissa tehdyn yleissopimuksen hyväksymisestä ja laiksi sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä laeiksi eräiden ympäristön käyttöön vaikuttavien hankkeiden käsittelystä lunnastusmenettelyssä ja ydinenergialain muuttamisesta (HE 165/2003vp).

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1. Lakiehdotusten perustelut

#### 1.1. Maantielaki

##### 1 luku. Yleiset säännökset

1 §. *Lain tarkoitus.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi niistä yleisistä periaatteista, joiden vuoksi maantielaki säädettäisiin. Lain ensisijaisena tarkoituksena on luoda oikeudelliset perusteet, jotta yleisiin teihin kohdistuvat liikkumis- ja kuljetustarpeet voitaisiin tyydyttää. Maantiet ovat tässä suhteessa osa koko liikennejärjestelmää, ja liikkumisen tulisi voida tapahtua toimivalla tavalla siirtäessä liikennejärjestelmästä toiseen. Tienpidollisin toimin tulisi huolehtia siitä, että liikkuminen voi tapahtua turvallisesti ja samalla sujuvasti. Tienpidossa tulisi ottaa huomioon kestävä kehitys, joka olisi tienpidon yksi lähtökohta. Vaikka tienpidossa ei aina voidaakaan estää tiettyjen kestävä kehityksen kannalta haitallisten vaikutusten syntymistä, on toimenpiteitä valittaessa pyrittävä kestävä kehitystä edistäviin ratkaisuihin.

Lisäksi lain tarkoituksena olisi taata kaikille asianosaisille ja muillekin mahdollisuus vaikuttaa niiden päätösten sisältöön, joita tehdään maanteiden rakentamiseksi. Yleis- ja tiesuunnitelmat ovat suunnitellun tien vaikutuspiirissä oleville siinä määrin tärkeitä, että vaikutusmahdollisuudet olisi turvattava yhtä hyvin suunnitteluvaiheessa kuin haettaessa päätöksiin valittamalla muutosta. Muutenkin tienpitoviranomaisen toiminnan tulisi tapahtua avoimuutta ja vuorovaikutteisuutta edistävällä tavalla.

2 §. *Soveltamisala.* Pykälässä määriteltäisiin maantielain pääsisältö. Laki olisi maanteita koskeva yleislaki. Laissa säädettäisiin, mitä maantiet ovat, mitä niiden alueisiin sisältyy, maanteiden rakentamisen edellytyksistä, liikenneväylien hallinnollisista muutok-

sista, tienpidosta ja maanteiden lakkaamisesta. Laissa säädettäisiin lisäksi tiehankkeen asianosaisten vaikutusmahdollisuuksista tiesuunnitelmiin sekä valitusoikeudesta. Korvauksista ja niiden määrittämisestä sekä maantietoimituksesta säädettäisiin omassa luvussa.

3 §. *Maantieverkon kehittäminen ja kunnossapito.* Pykälässä säädettäisiin tienpidon suuntaviivoista sekä tieverkon kehittämisen että nykyisen tieverkon kunnossapidon kannalta. Pykälän 1 momentissa tuotaisiin esiin tieverkon palvelutehtävä edistettäessä yleisesti hyväksytyjen tavoitteiden toteuttamista, joita asetetaan muualla lainsäädännössä. Tässä tarkastelussa on erityistä huomiota kiinnitettävä valtioneuvoston asettamiin valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin sekä alueiden kehittämiseen. Vaikka maankäyttö- ja rakennuslain 24 §:n mukaan valtion viranomaisten tulee ottaa toiminnassaan huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja edistää niiden toteutumista, on syytä maantielaisissa tästä velvollisuudesta mainita erikseen. Samoin alueiden kehittämislaki velvoittaa valtion viranomaiset ottamaan huomioon valtakunnalliset alueiden kehittämisen tavoitteet ja edistämään niiden toteuttamista samoin kuin ottamaan toiminnassaan huomioon maakuntaohjelmat ja edistämään ohjelmien toteuttamista. Kun toimivalla tieverkolla on tärkeä merkitys alueiden kehittämisessä, on pykälässä syytä mainita alueiden kehittäminen erikseen. Maankäytön suunnittelu saa sisältönsä erilaisissa kaavoissa, joissa yhdistetään eri toimintoja tietyn alueen käsittäväksi yhteiseksi tavoitetilaksi. Tällaisia tavoitteita tieverkonkin tulisi edistää.

Pykälän 2 momentissa tieverkkoa tarkasteltaisiin tiellä liikkumisen kannalta. Tienpidon toimenpitein tulisi pyrkiä siihen, että kaikki liikkuminen maanteilla voisi tapahtua turvallisesti oli sitten kysymys ajoneuvoliikentees-



tä tai kevytliikenteestä. Liikkumisen tulisi olla myös toimivaa siten, että liikkuminen ja kuljettaminen voisi tapahtua joustavasti koko liikennejärjestelmässä. Tienpidon toimin tulisi varmistaa, että liikkuminen ja kuljetukset olisivat mahdolliset koko maan alueella. Tässä tarkoituksessa maantieverkon tulisi tarjota tietty peruspalvelutaso. Siihen sisältyy mahdollisuus päästä yleiselle tielle kohtuulliselta etäisyydeltä ja että vähäliikenteisimmätkin maantiet pidetään yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa, jotta liikkumis- ja kuljetuskustannukset laajassa ja harvaanasutussa maassa pysyisivät kohtuullisina. Kun maanteitä käytetään mitä erilaisimpiin liikkumistarpeisiin, olisi otettava huomioon eri käyttäjäryhmien erilaiset tarpeen. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä tässä yhteydessä heikoimmassa asemassa olevien ryhmien kuten lasten, vanhusten ja liikuntarajoitteisten tarpeisiin. Lisäksi pykälän 2 momentissa painotetaan luonnonvarojen säästeliästä käyttöä, joka on osa edellä 1 §:ssä mainittua kestävä kehitystä. Tieverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa olisi tien ja liikenteen haitat minimoitava, milloin niiden syntyminen ei voida kokonaan estää.

4 §. *Maantiet ja niiden luokittelu.* Pykälän 1 momentissa esitettäisiin maantien oikeudellinen määritelmä, jonka perusteella maantie voitaisiin erottaa yksityisestä tiestä ja kadusta, koska ero ei ole yleensä ulkoisin tunnusmerkein havaittavissa. Ensiksikin maantien olisi oltava luovutettu yleiseen liikenteeseen. Tämä tarkoittaa, että maantien olemassaolon edellytyksenä on oltava hallinnollinen päätös. Maantien rakentamisessa tämä merkitsee tiesuunnitelman hyväksymistä, rakennustyötä ja valmistuneen tien luovuttamista yleiselle liikenteelle. Tiesuunnitelma on laadittava ja hyväksyttävä myös otettaessa yksityinen tie tai katu maantieksi. Hallinnollisella päätöksellä maantie luovutetaan yleiselle liikenteelle, kun taas yksityinen tie on tarkoitettu palvelemaan tien vaikutuspiirin kiinteistöjen kulkuyhteystarvetta. Lisäksi maantien tunnusmerkkinä on, että sen pitämisestä huolehtii valtio. Kadunpidon järjestäminen kuuluu maankäyttö- ja rakennuslain 84 §:n mukaan kunnalle. Momentin 2 virkkeessä jaoteltaisiin maantiet sen mukaan, mikä niiden asema on liikenneverkolla, kun nykyisen lain kahtiaja-

ko maanteihin ja paikallisteihin on perustunut hallinnolliseen erotteluun. Ehdotettu maanteiden jaottelu valtateihin, kantateihin, seututeihin ja yhdysteihin perustuu tien suunnittelussa ja kaavoituksessa vakiintuneisiin luokituksiin.

Pykälän 2 momentissa kuvataan tarkemmin valta-, kanta- ja seututeiden palvelutehtävä. Muut maantiet olisivat yhdysteitä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, mikä viranomainen päättäisi 1 momentin mukaisesti maanteiden luokituksista. Koska kysymyksessä ovat yleiset tiet, päätösvalta olisi liikennehallinnolla. Nykyisen tieasetuksen 1 §:n 1 momentin mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriö päättäisi, mitkä maanteistä olisivat valta- ja kantateitä. Liikenneministeriö on 2 päivän joulukuuta 1992 antamalla päätöksellä määrännyt valtateistä ja päätöksellään 21 päivänä kesäkuuta 1993 kanta-teistä. Tiehallinto määräisi, mitkä maanteistä olisivat seututeitä ja yhdysteitä. Yleisperusteluissa on kuvattu valtakunnallisesti merkittävät runkotiet. Niistä määräisi liikenne- ja viestintäministeriö.

Vaikka maantie on tarkoitettu yleiselle liikenteelle, voitaisiin sitä rajoittaa yleisesti koskemaan vain tietynlaista liikennettä. Nykyisen lain tapaan maantie voisi olla moottori- tai moottoriliikennetie. Liikenteestä tällaisilla teillä säädetään tieliikenneasetuksen (182/1982) 2 luvussa. Jos maantie on sitä rakennettaessa tarkoitettu moottori- tai moottoriliikennetieksi, olisi siitä määrättävä tiesuunnitelmassa. Lisäksi tiesuunnitelmassa voitaisiin muillakin maanteillä rajoittaa liikennettä yleisesti laadultaan tai laajuudeltaan. Nykyisen tieasetuksen tapaan moottori- ja moottoriliikenneteiden teknisistä ominaisuuksista säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Nykyisen lain mukaisesti maantie voisi olla myös tie, jota käytettäisiin vain talvisaikaan. Tällaisista erityisistä talviteistä olisivat soveltuvien osien voimassa ehdotetun lain säännökset.

5 §. *Maantiehen kuuluvat alueet, rakennelmat ja laitteet sekä tiealue.* Pykälässä määriteltäisiin nykyisen lain mukaan maantien osat ja maantiehen kuuluvat rakenteet, rakennelmat ja laitteet. Pykälän 1 momentissa on esimerkikiluettelo, millaisiin erilaisiin käyttötarkoituksiin maantiekiinteistöä voi-

daan käyttää. Pykälän 1 momentin 1 kohdassa luetellaan maantien osia, joista kuten ajoradasta, pientareesta, jalkakäytävästä, pyörätiestä ja pysäköintipaikasta tai -alueesta on säädetty tieliikennelaissa (267/1981) ja -asetuksessa. Vaikka alue ei olisikaan tarkoitettu liikenteeseen kuten moottoriteiden välikaista, se kuuluu tiehen. Erikoiskuljetustielle tarkoitettaisiin kiertotien järjestämistä sellaisissa maantien kohdissa, jossa este kuten matala silta estäisi erikoiskuljetuksen. Erikoiskuljetustie tehtäisiin ja pidettäisiin kunnossa vain tällaisia kuljetuksia varten. Tienpidon toimenpiteillä voidaan edistää joukkoliikenteen käyttämistä helpottamalla sen sujuvuutta ja saavutettavuutta. Tämän mukaisesti maantiehen voisi kuulua joukkoliikennettä ja sen käyttöä palvelevia alueita, kuten joukkoliikenteelle varattuja ajokaistoja sekä pysäkkejä ja joukkoliikenteen käyttäjille tarkoitettuja pysäköimisalueita. Tienkäyttäjille on tarpeen perustaa varsinkin pitkämatkaista liikennettä varten pysäköintipaikkaa tai -aluetta paremmin varustettuja alueita virkistäytymiseen. Tällaiselle levähdysalueille voitaisiin sijoittaa erilaisia tienkäyttäjää palvelevia toimintoja, joista säädettäisiin tarkemmin 8 §:ssä. Tiehen kuuluvat varastoalueet palvelisivat ennen kaikkea tienpitoa, mutta erityistapauksissa voitaisiin osoittaa alueita esimerkiksi puutavaran välivarastointiin ja kuormaukseen.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan maantiehen kuuluisivat 1 kohdan alueita palvelevat tietekniset rakenteet, rakennelmat ja laitteet kuten oja rumpuineen, tiepenger, tieluiska, silta ja valaistuslaitteet.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan maantiehen kuuluisivat erilaiset rakenteet, rakennelmat ja laitteet, jotka on tarkoitettu tienkäyttäjien opastamiseen. Näitä ovat ennen kaikkea tieliikennelainsäädännössä määritetyt liikennemerkit ja muut liikenteen ohjauslaitteet. Muunlainen liikenteen ohjaus kuten erilaiset tienkäyttäjää palvelevat ajantasaista liikenne- ja kelitietoa tarjoavat järjestelmät ovat voimakkaasti lisääntyneet. Tekniikan kehityksessä tienkäyttäjien opastus tulee lisääntymään ja sen muodot kehittymään.

Pykälän 1 momentin 4 kohdan mukaan maantiehen kuuluisivat myös muut kuin 1—3 kohdassa mainitut alueet, rakenteet, ra-

kennelmat tai laitteet, joita tarvitaan tienpitoon tai liikenteeseen. Erikseen on tässä mainittu liikenteen haittoja ehkäisemään tarkoitettut melusteet ja liikenneturvallisuuden kannalta tärkeät riista-aidat. Tällaisetkin rakennelmat alueineen kuuluisivat maantiehen.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan nykyisen lain mukaisesti, että maantie voisi palvella lentotoiminnan tarpeita varalaskupaikkana. Tällaisesta olisi erikseen päätettävä tiesuunnitelman yhteydessä, jolloin varalaskupaikka kuuluisi maantiehen. Samoin maantien johtajassa valtakunnan rajalle voitaisiin maantiehen kuuluvaksi osoittaa tiesuunnitelmassa tarpeellinen alue rajan ylittävästä tieliikenteestä aiheutuviin toimintoihin kuten tull- ja passintarkastusta varten.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettut alueet muodostaisivat tiealueen. Maantien rakentaminen perustuu tiesuunnitelmaan, jonka mukaan tiealue merkitään maastoon ja maantietoimituksessa määrätään tiealueen raja. Osa maanteistä, noin 20 000 kilometriä, on sellaisia, joiden aluetta ei ole koskaan kiinteistötoimituksessa määrätty. Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan otettavaksi tällaisia tapauksia varten tiealueen ulottuvuutta tarkoittava määritelmä. Sen mukaan rajaamattomien maanteiden tiealue ulottuisi kahden metrin etäisyydelle tien vieriojan ulkosyrjästä. Ellei maantiessä ole vieriojaa, lasketaan kahden metrin etäisyys tieluiskan tai tieleikkauksen ulkosyrjästä. Tiealueen rajaa ei saa määrätä vastoin asemakaavaa kuten ulottamalla tiealue liikennealueen ulkopuolelle. Tiealueen rajan määrittämiseksi olisi mahdollista pitää maantietoimitus.

6 §. *Maantielautat.* Nykyisen lain mukaisesti maantiehen katsottaisiin kuuluvaksi lautta väyliseen ja laituri. Lautat ovat vesikulkuneuvoja, jotka välittävät maantien liikennettä vesistön yli. Lautta voi olla lossi, joka on ohjausköyden varassa kulkeva lautta tai vapaasti ohjattava lautta-alus. Ohjausköyden sijasta lossia voisi ohjata jokin muu ohjauslaitteisto, josta Merenkulkulaitoksella olisi oikeus määrätä.

Pykälän 2 momentissa viitattaisiin yleisesti vesiliikennelainsäädäntöön. Alusten ohjaus- ja kulkusäännöistä sekä valoista, merkkikuvioista ja äänimerkeistä säädetään kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkä-

semiseksi merellä vuonna 1972 tehdyn yleisopimuksen (SopS 30/1977) voimaansaattamisesta annetussa asetuksessa (Meriteiden säännöt) (538/1977) sekä yhteentörmäämisen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuvesillä annetussa asetuksessa (Sisävesisäännöt 1978) (252/1978). Vesiliikennelaililla (463/1996) ja vesiliikenneasetuksella (124/1997) annetaan vesillä liikkujaa ja liikkumista sekä vesikuluneuvoja koskevia säännöksiä. Lauttaluksen osalta olisivat lisäksi soveltuvin osin voimassa merilain (674/1994) säännökset kauppa-aluksista. Alusten katsastuksesta on voimassa, mitä alusten katsastuksista annetussa asetuksessa (1123/1999) säädetään. Asetus ei koske lossien katsastusta, minkä vuoksi ehdotetaan, että Merenkululaitoksella olisi oikeus antaa määräyksiä lossien katsastuksesta. Aluksen miehityksestä, laivaväen pätevydestä ja vahdinpidosta annettua asetusta (1256/1997) ei sovelleta losseihin. Tämän vuoksi ehdotetaan, että lossin kuljettajan perusvaatimuksista säädettäisiin pykälän 2 momentissa ja oikeutettaisiin Merenkululaitos antamaan asiasta sekä lossin kuljettajalta vaadittavasta todistuksesta tarkempia säännöksiä. Tienpitoviranomaisella olisi toimivalta määrätä lossin miehityksestä kuten esimerkiksi osoittamalla lossille kuljettajan lisäksi henkilöitä liikenteenohjaustehtäviin.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin lauttojen aikatauluista. Pääsääntönä olisi, että lautat liikennöisivät ilman aikataulua. Kuitenkin aikataulun mukainen lauttaliikenne olisi perusteltua liikenteellisistä syistä ennen kaikkea silloin kun lauttaväli on pitkä ja tieliikenne vilkasta. Aikataulu onkin käytössä 23 lauttapaikalla ja 22 yhteysväliä liikennöidään ilman aikataulua. Kaikki lautta-alkukset liikennöivät aikataulun mukaan. Yleisillä teillä olevien lauttojen varusteista ja niiden liikenteen valvomisesta annetun liikenneministeriön päätöksen (221/1988) mukaan Tiehallinto voi tarvittaessa vahvistaa aikataulut lauttaliikenteessä noudatettaviksi. Aikataulun käyttöönottamisesta päättäminen kuuluisi ehdotuksen mukaan edelleen tienpitoviranomaiselle. Asiasta säädettäisiin pykälän 3 momentissa. Päätöksen tulisi sisältää myös aikataulun määräämisen yleiset perusteet kuten liikennöidäänkö päivä- ja yöaikaan erilaisten perusteiden mukaan vai liikennöidäänkö yö-

lä lainkaan sekä onko pyhä- ja arkiliikenteessä eroja. Varsinaisesta aikataulusta tienpitoviranomainen päättäisi erikseen sovitamalla sen yhteen esimerkiksi linja-autojen aikataulujen kanssa. Ennen tienpitoviranomaisen päätöstä aikataulun käyttöönottamisesta tulisi kuulla niitä, joita päätös koskee. Tämä henkilöpiiri käsittäisi ne, jotka päivittäisessä kulkemisessa ja kuljettamisessa kyseistä lauttaa käyttävät. Soveltuvin osin kuulemisessa voitaisiin soveltaa 27 §:n mukaista vuorovaikutusmenettelyä. Asianomaiselta kunnalta olisi pyydettävä lausunto. Tarpeen mukaan olisi myös muita viranomaisia kuultava. Päätöksestä ottaa aikataulu käyttöön tulee tienpitoviranomaisen kuuluttaa. Kuulutusmenettelystä säädetään 108 §:ssä. Aikataulu tulisi asettaa nähtäväksi lauttapaikan välittömään läheisyyteen.

Edellä mainittu liikenneministeriön päätös yleisillä teillä olevien lauttojen varusteista ja niiden liikenteen valvomisesta perustuu yleisistä teistä annetun asetuksen 72 §:n 1 momentin valtuutukseen. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö voi tieliikennelain 39 §:n 1 momentin nojalla antaa koko maassa määräyksiä siitä, missä järjestyksessä hăl ytsajoneuvojen ja poliisin virkatehtävissä olevien ajoneuvojen jälkeen muut ajoneuvot pääsevät lautalle. Lauttoihin ja niiden liikenteeseen liittyviä teknisluonteisia säännöksiä on tarve edelleen antaa lakia alemmalla säädöstasolla, mutta perustuslain 80 §:n 1 momentin vaatimalla tavalla. Tämän vuoksi ehdotetaan pykälän 4 momentissa, että liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä momentissa mainituista asioista.

7 §. *Liitännäisalueet.* Yleisperusteluissa on käsitelty tiealueiden ja liitännäisalueiden rajausta. Nykyiseen lakiin verrattuna liitännäisalueita voitaisiin perustaa huomattavasti harvemmin. Osa nykyisessä laissa tarkoitettua liitännäisalueista kuten pysäköimis-, kuorma- ja levähdysalueet tulisivat olemaan ehdotuksen mukaan tiealueita ja osalle kuten rakennusalueille ei tienpitotoiminnan muutoksista johtuen ole enää tarvetta. Liitännäisalueita olisivat vain selkeästi tiealueen ulkopuoliset alueet, joiden käyttötarpeen ajallista kestoa olisi etukäteen vaikea arvioida verrattuna tien rakentamisen ajaksi tarvit-

taviin tai muihin vain tietyn ajan voimassaoleviin oikeuksiin. Joka tapauksessa liitännäisalueiden käyttötarve olisi pitkäaikainen ja ainakin tien teknistä huoltoa palvelevat liitännäisalueet olisivat tarpeen yhtä pitkän ajan kuin tiekin.

Liitännäisalueita olisivat ensiksikin tienpitoainesalueet, koska tien rakentamiseen tarvitaan välttämättä kiviainesta. Tielinjalta otettava käyttökelpoinen kiviaines käytettäisiin luonnollisesti hyödyksi ja kiviainesta voitaisiin hankkia rakennusurakkaan liittyen. Tienpidossa tarvittavan kiviaineshuollon turvaamiseksi olisi kuitenkin tarpeen varata mahdollisuus osoittaa tiesuunnitelmassa maantien rakentamista ja sen kunnossapitoa varten tietty alue tienpitoaineen ottamista varten. Tiesuunnitelma voitaisiin laatia ja hyväksyä myös vain liitännäisaluetta varten riippumatta mistään tiehankkeesta. Hyväksytyssä tiesuunnitelmassa osoitettu liitännäisalue oikeuttaisi vain tällaisen alueen haltuunottoon. Kiviaineksen ottaminen liitännäisalueelta vaatii maa-aineslain mukaisen luvan.

Lisäksi liitännäisalue voisi olla aluevaraus, joka koskisi maantien teknisen huollon alueita kuten maantietunneleiden ilmanottoaukkoja tapauksissa, jolloin maantiellä ei olisi muita välittömiä maanpinnan tasolle ulottuvia vaikutuksia. Lisäksi kysymykseen voisivat tulla tienpitoa varten tarpeelliset teialueen ulkopuoliset teknisen huollon alueet.

Liitännäisalueisiin perustettaisiin maantietoimituksessa tienpitäjälle liitännäisalueen käyttötarkoitusta vastaava tieoikeus.

8 §. *Palvelualueet.* Pykälässä säädettäisiin pysäköintialueille ja levähdysalueille sijoitettavista laitteista, rakennelmista ja rakennuksista, jotka on tarkoitettu palvelemaan tienkäyttäjiä. Pysäköintialueelle voitaisiin sijoittaa kioskimyymälä ja levähdysalueelle laajempiakin palveluja kuten kahvila, ravintola ja huoltoasema. Kaikki toimenpiteet edellyttäisivät tienpitoviranomaisen suostumuksen. Selvytyden vuoksi pykälässä todettaisiin, että tienpitoviranomaisen suostumus ei korvaisi maankäyttö- ja rakennuslain vaatimia lupia. Suostumus olisi tienpitoviranomaisen yksipuolinen tahdonilmaisu alueen käyttämiseksi tienkäyttäjii palvelemaan vähäiseen liiketoimintaan.

Erityisissä tapauksissa voidaan levähdysalueelle suunnitella merkittäviä tienkäyttäjäpalveluja, kuten on tapahtunut moottori- ja moottoriliikenneteiden suunnittelun yhteydessä. Koska tällaisille teille liittyminen osoitetaan tiesuunnitelmassa, tulee tienkäyttäjäpalveluille tarkoitetut alueet ja niiden palveluvarustus ottaa huomioon jo tietä suunniteltaessa. Yleensä on kysymys merkittävästä liiketoiminnasta, joka käsittää kahvila- ja ravintolatoimintaa sekä huoltoasemapalveluja. Kilpailun aikaansaamiseksi ja erilaisten palvelumahdollisuuksien selvittämiseksi on yleensä tarkoituksenmukaista pyytää tarjouksia alalla toimivilta yrittäjiltä. Tarjouspyyntö- ja sopimusmenettelystä säädettäisiin pykälän 2 momentissa, joka vastaa sisällöltään nykyisen tieasetuksen 32 a §:n 3 momenttia. Kun kysymyksessä on tienpitoon liittyvä merkittävä palvelutoiminta, se edellyttää luottamussuhdetta yrittäjän ja tienpitoviranomaisen välillä. Tämän vuoksi ehdotetaan, että sopimusta ei saisi siirtää ilman tienpitoviranomaisen suostumusta.

9 §. *Tienpito.* Pykälässä säädettäisiin yleisesti niistä toiminnoista, jotka kuuluvat tienpitoon. Nykyisen lain mukaan tienpito käsittää tien tekemisen ja kunnossapidon. Tien tekemisellä tarkoitetaan siinä yhteydessä uuden tien rakentamista sekä tien parantamista.

Tienpitoa määriteltäessä on syytä pyrkiä liikenneväylien osalta yhdenmukaisuuteen siinä määrin kuin se väylien erityispiirteet huomioon ottaen on mahdollista. Yhdenmukaistaminen on tärkeää senkin vuoksi, että väylänpito teetetään yhä useammin urakoitsijoilla. Maankäyttö- ja rakennuslain 84 §:n mukaan kadunpito käsittää kadun suunnitteleminen, rakentamisen ja sen kunnossa ja puhtaanapidon. Suunnittelun ottamisella ehdotetulla tavalla yhdeksi tienpidon tehtäväksi halutaan korostaa suunnittelun keskeistä merkitystä ja että suunnittelun tuotteilla, yleis- ja tiesuunnitelmilla on merkittäviä oikeusvaikutuksia.

Erilaiset liikennettä ohjaavat ja tienkäyttäjiä palvelevat toimenpiteet saavat yhä suuremman merkityksen pyrittäessä entistä turvallisempaan ja toimivampaan liikkumiseen. Kysymyksessä ovat toiminnot, joita kutsutaan liikenteen hallinnaksi. Liikenteen tiedotuksella tarjotaan ajantasaista tietoa tienkäyt-

täjille kelioloista, tietöistä ja muista liikku-  
misturvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä.  
Liikenteen ohjaus on kiinteää ja muuttuvaa  
ohjausta. Kiinteä ohjaus käsittää ennen kaik-  
kea liikennemerkkejä. Muuttuvat liikenteen oh-  
jausjärjestelmät käsittävät liikenteen tai kelin  
mukaan vaihtuvat nopeusrajoitukset ja muut  
varoitusjärjestelmät. Häiriöiden hallinta on  
esimerkiksi onnettomuuksien havaitsemista  
ja selvittämistä eri viranomaisten yhteistyö-  
nä. Kysynnän hallinnalla vaikutetaan päätök-  
siin matkan määränpäästä, ajankohdasta,  
kulkutavasta tai reitistä. Keinoina ovat esi-  
merkiksi joukko- ja kevytliikenteen olosuh-  
teiden edistäminen sekä pääsyn ja pysäköin-  
nin sääntely. Liikenteen hallintaan kuuluvat  
myös viranomaisten yhteistyöhön perustuvat  
erilaiset valvontajärjestelmät, kuten auto-  
maattinen nopeus- ja risteysvalvonta, vaara-  
listen aineiden kuljetusten valvonta sekä eri-  
laiset navigaatiojärjestelmät. Liikenteen hal-  
linnalle leimallista on nopea tekninen kehitys  
ja sen tuomat mahdollisuudet. Liikenteen  
hallinnan alueella merkittävä eri väylänpitä-  
jien yhteishanke on tie- ja katuverkon tieto-  
järjestelmä (DIGIROAD), joka sisältää tieli-  
kenneväylien sijainti- ja ominaisuustietoja.  
Järjestelmästä luovutetaan tietoa joko sitä ha-  
luavan omaan käyttöön taikka kaupalliseen  
toimintaan tai palvelujen tuottamiseen täht-  
tävänsä liiketoimintaan. Liikenteen hallinta  
onkin osa tienpitoa ja sillä tuetaan tienpidon  
tavoitteiden saavuttamista.

Edellä olevan perusteella ehdotetaan, että  
maantienpito käsittäisi tien suunnittelun, ra-  
kentamisen, kunnossapidon ja liikenteen hal-  
linnan. Rakentaminen yläkäsitteenä sisältäisi  
uuden tien tekemisen ja olemassa olevan tien  
parantamisen. Kunnossapidosta ja sen tason  
määräytymisestä säädettäisiin 33 ja 34 §:ssä.

10 §. *Tienpitäjä ja tienpidon kustannukset.*  
Pykälän 1 momentissa määriteltäisiin tienpi-  
täjä. Nykyisen lain mukaan tienpitäjänä on  
valtio tai kunta. Ehdotuksen mukaan tienpitä-  
jänä olisi yksinomaan valtio. Tienpitäjänä  
valtio kantaisi oikeudellisen vastuun maan-  
teiden kunnosta siitä riippumatta, että tienpi-  
dosta huolehtivat urakoitsijat. Tätä vastuuta  
ei voida sopimuksella siirtää kolmannelle.  
Tienpitäjä vastaisi tienpidon kustannuksista  
valtion talousarvion puitteissa. Ehdotetulla  
lailla annettaisiin tienpitoa varten tiettyjä oi-

keuksia, jotka perustettaisiin tienpitäjää var-  
ten ja niitä käytettäisiin tienpitäjän nimissä.

Pykälän 2 momentin mukaan voisi muikin  
kuin tienpitäjä osallistua tienpidon kustan-  
nuksiin. Säännös olisi poikkeus 1 momentin  
pääsäännöstä. Osallistuva taho voisi olla jul-  
kinen tai yksityinen taho. Osallistumiselta  
edellytettäisiin erityisiä syitä. Esimerkkinä  
erityisestä syytä mainitaan halu huolehtia  
tienpidosta korkeampiluokkaisena kuin yleis-  
liikenteen tai tien ympäristöön sovitami-  
sen tarpeet edellyttävät. Korkeampiluokkai-  
suus voi ilmetä esimerkiksi kunnossapidon  
suhteen sellaisina toimenpiteinä, jotka ylittä-  
vät tienpitäjän laatuvaatimukset kyseisellä  
tiellä. Tie voidaan rakentaa sellaiseksi, että se  
ylittää normaalit laatuvaatimukset tai ulottu-  
vuudeltaan laajempaan kuin muutoin tapah-  
tuisi. Erityisiä syitä voi olla muitakin. Jos  
muikin kuin tienpitäjä osallistuu tienpidon  
kustannuksiin, tulisi osallistumisen suuruus  
ja muut seikat kirjata sopimukseen.

Osallistuminen tienpidon kustannuksiin ta-  
pautuisi yleensä jollakin suhteellisella tai ab-  
soluuttisella euromääräisellä kustannusosuudella  
arvioituista tai lopullisista kustannuk-  
sista tai ottamalla vastuu jostain tietystä toi-  
menpiteestä aiheutuvista kustannuksista tai  
vaikkapa sitoutumalla vastaamaan kustan-  
nuksista kokonaan. Kustannusosuuden sijasta  
voidaan sitoutua huolehtimaan jonkun tienpi-  
totoimenpiteen suorittamisesta. Näissäkin ta-  
pauksissa tienpitäjänä on valtio vastaten  
tienpidosta, mutta siitä huolehtisi kustannuk-  
sellaan sopimuksen perusteella jokin muu ta-  
ho. Esimerkiksi kunta on saattanut ottaa jon-  
kun maantiesuuden kunnossapidon huoleh-  
tiäkseen tiettyksi ajaksi tai toistaiseksi. Tämän  
kaltaiset järjestelyt olisivat mahdollisia myös  
tulevaisuudessa.

11 §. *Tienpitoviranomainen.* Pykälässä  
säädettäisiin tienpitoviranomaisesta, joka oli-  
si nykyisen lain mukaisesti Tiehallinto. Tien-  
pitoviranomainen huolehtisi tienpitäjälle  
kuuluvista tehtävistä ja käyttäisi sen puheval-  
taa. Tiehallinnosta säädetään Tiehallinnosta  
annetussa laissa ja asetuksessa. Jäljempänä  
käytetään tienpitoviranomainen -nimitystä  
yleisenä ilmauksena ja Tiehallinto mainitaan  
vain silloin, kun se asian laadusta johtuen on  
välttämätöntä. Valtioneuvoston asetuksella  
voitaisiin säätää Tiehallinnon sijaan jokin

muu valtion viranomaisen tienpitoviranomaiseksi edellyttäen, että sitä pidettäisiin tienpidon kannalta tarkoituksenmukaisena. Säännös vastaisi pääosin nykyisen tielain 22 §:ää. Vaikka tällaisia säännöksiä ei ole annettu, on syytä säilyttää siihen mahdollisuus. Sääntely voisi koskea jotain nimettyä tietä tai tienosa.

12 §. *Lauttamaksut.* Maanteiden käyttäminen olisi maksutonta. Maanteiden lautat katsotaan maantien osiksi. Lauttojen ylläpito on kallista, ja lauttoja onkin monilla yhteysväleillä korvattu silloilla. Lautta-alusten käytöstä olisi säännöksen perusteella mahdollista maanteiden maksuttomuudesta poiketen periä maksu. Säännös ei koskisi losseja, vaan ainoastaan vapaasti ohjaitavia lauttoja eli lautta-alkuksia, joita on käytössä merialueiden pitkillä yhteysväleillä. Koska lautta-alusten käytön maksullisuuden mahdollistava säännös olisi poikkeus maanteiden käytön maksuttomuudesta, on perusteltua sisällyttää maksullisuutta koskeva säännös maantielakiin.

Maksulla katettaisiin lautan ylläpidosta aiheutuvia korkeita kustannuksia. Maksuilla voitaisiin kattaa kuitenkin vain vähäinen osa lautta-alusten hankinta- ja ylläpitokustannuksista. Maksu voitaisiin määrätä ajoneuvoluokan perusteella. Tiettyinä viikonpäivinä tai ajankohtina lautta-alkuksen käytöstä perittävillä maksuilla voitaisiin vaikuttaa liikennemääriin ja lauttojen käyttöasteeseen. Näin voitaisiin vähentää esimerkiksi perjantai- tai sunnuntai-iltapäivien ruuhkia ja parantaa liikenteen sujuvuutta. Lautta-alusten käyttäjämäärät ovat vuositasolla vähäisiä ja yksikkökustannukset korkeita. Alueellisen tasa-arvon ja liikkumismahdollisuuksien turvaamisen vuoksi maksu olisi omakustannusarvoa alhaisempi.

Pysyvästi saaristossa asuvilta maksu voitaisiin jättää kokonaan perimättä, koska saariston vakinaiselle väestölle on turvattava asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asiainnoinnin kannalta tarpeelliset, mahdollisimman joustavat ja ilmaiset tai hinnaltaan kohtuulliset liikenne- ja kuljetuspalvelut saariston kehityksen edistämiseksi annetun lain (494/1981) 5 §:n nojalla. Merenkululaitoksen yhteysaluksilla ei peritä maksuja saaristossa vakinaisesti asuvilta.

Säännös olisi nykyisen lain 18 §:n tavoin valtuutussäännös. Jos maksua päätettäisiin periä, se voisi määräytyä samoilla perusteilla kuin Merenkululaitoksen yhteysalusten käytöstä perittävät maksut. Maksua koskeva säännös voitaisiin sisällyttää esimerkiksi liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen Tiehallinnon maksuista. Nykyisin käytössä olevilla viidellä lautta-alkuksella tehdään vuosittain noin 654 000 ylitystä.

13 §. *Maantien rakentaminen.* Edellä 9 §:n mukaan tien rakentamisella tarkoitettaisiin uuden maantien tekemistä ja olemassa olevan tien parantamista. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin maantien rakentamisen edellytyksistä. Maantien parantaminen olisi ensisijainen toimenpide uuden tien tekemiseen verrattuna. Tien parantaminen tulisi kysymykseen, kun maantie ei enää tai nähtävillä olevassa tulevaisuudessa tulisi täyttämään yleisen liikenteen palvelutehtävää. Yleistä liikennettä on kuvattu yleisperusteluissa. Ympäristöön vaikuttavat muutokset voivat aiheuttaa parantamistarvetta. Tien parantaminen voisi tulla kysymykseen myös silloin, kun tiestä aiheutuvat haitat kuten melu voidaan poistaa tai haittoja vähentää parantamistoimenpiteillä. Tällaisissa tapauksissa tie voidaan siirtää tai tien geometriaa muuttaa taikka tehdä erilaisia suojaustoimenpiteitä. Usein yleisen liikenteen ja maankäytön tarpeet sekä ympäristötekijät yhdessä vaikuttavat tien parantamistarpeeseen.

Uuden maantien tekeminen tulisi kysymykseen vasta sitten, kun on todettavissa, ettei olemassa oleva maantieverkko riitä tyydyttämään yleisen liikenteen tarvetta, joka saattaa lisääntyä määrältään tai muuttua laadultaan taikka liikennejärjestelmässä tapahtuu muutoksia. Maankäytössä valtakunnan tasolla, maakunnissa ja kunnissa voi tapahtua sellaisia muutoksia, jotka vaativat uutta maantieyhteyttä. Uuden maantien tekemistä on arvioitava myös muun liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta. Lisäksi jos tien parantamisella ei voida poistaa tai riittävästi vähentää tiestä aiheutuvia haittoja, voi olla tarkoituksenmukaista ratkaista yhteystarve tekemällä kokonaan uusi maantie. Uuden maantien tekemisen edellytyksistä säädettäisiin 1 momentin toisessa virkkeessä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niistä

yleisistä periaatteista, jotka tienpitoviranomaisen on otettava huomioon tietä rakennettaessa. Lähtökohtana on yhteiskuntataloudellinen tehokkuus, jonka mukaan tien rakentamistoimet tulee kohdentaa ja mitoittaa mahdollisimman tehokkaiksi ja taloudellisiksi. Tien rakentaminen aiheuttaa lähes aina jollekin taholle vahinkoa tai haittaa. Näistä määrätään rahakorvaus maantietoimituksessa. Jos tien rakentamiselle asetetut vaatimukset antavat mahdollisuuden erilaisiin teknisiin ratkaisuihin, tulisi valita se toimintatapa, jolla haitat tai vahingot ehkäistään tai niiden määrä olisi vähin mahdollinen.

Lisäksi pykälän 2 momentissa korostettiin tien rakentamisessa erityisesti huomioon otettavia seikkoja. Tien liikenneturvallisuus ja muu liikenteellinen toimivuus on tiellä liikkujan kannalta keskeinen vaatimus, jotta liikkumis- ja kuljettamistarve voidaan toteuttaa. Tien teknisellä toimivuudella tarkoitetaan erilaisia tien ja sen osien teknisiä ratkaisuja, jotta tie rakenteeltaan ja muutenkin mahdollisimman hyvin palvelisi tarkoitustaan. Tien vaikutukset ympäristöön selvitetään kaavoituksen yhteydessä ja tien suunnitteluvaiheessa ympäristövaikutusten arviointimenettelyä noudattaen tai muutoin. Myös tien rakentamisen yhteydessä ympäristöteijät olisi otettava huomioon.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset kaavat ohjaavat sitovalla tavalla tiehankkeita. Kaavoituksen ja tiensuunnittelun suhdetta on edellä 3 §:n kohdalla selvitetty tieverkon kannalta. Kaavoituksen ja yleis- ja tiesuunnitelmien suhdetta tarkastellaan jäljempänä 17 §:n kohdalla. Maankäyttö- ja rakennuslain 32 §:n 2 momentin mukaan viranomaisen on suunnitellessaan alueiden käyttöä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista. Yleiskaavan viranomaisvaikutuksesta on säädetty maankäyttö- ja rakennuslain 42 §:n 2 momentissa. Lainkohdan mukaan viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta yleiskaavan toteutumista. Asemakaava ohjaa konkreettisesti rakentamista niin, että rakennusta ei saa rakentaa vastoin asemakaavaa.

Yleiskaava ohjaavat rakentamista yleispiirteisemmin. Oikeusvaikutteisia kaavoja ovat aina asemakaavat ja maakuntakaavat. Yleiskaava voidaan hyväksyä maankäyttö- ja rakennuslain 45 §:n mukaan myös siten, että sillä ei ole laissa tarkoitettuja oikeusvaikutuksia. Sama on voimassa myös kuntien yhteisestä yleiskaavasta, jolloin sitä ei saateta ympäristöministeriön vahvistettavaksi. Yleiskaavaa koskevassa hyväksymispäätöksessä tulee selkeästi ilmetä, milloin ja miltä osalta kysymyksessä on oikeusvaikutukseton yleiskaava. Maakuntakaavan ja yleiskaavan yleispiirteisyydestä sekä asemakaavan yksityiskohtaisuudesta johtuu, että 2 momentin noudattamisvaikutus on erilainen eri kaavatasoilla.

14 §. *Yksityisen tien muuttaminen maantieksi ja asemakaava-alueiden maantiet.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ensiksikin niistä edellytyksistä, joiden vallitessa yksityinen tie voitaisiin muuttaa maantieksi. Edellytykset olisivat samat kuin uuden maantien tekemisen edellytyksistä edellä 13 §:n 1 momentissa säädetään. Käytännössä arviointi painottuu yksityisen tien asemaan liikenneverkolla. Jotta yksityinen tie voitaisiin muuttaa maantieksi, olisi sillä oltava tieliikennejärjestelmässä sellainen asema, että se palvelee merkittävästi muidenkin kuin tieosakkaiden kulkuyhteystarvetta ja maantieksi muutettuna täydentäisi yleisen liikenteen tarpeita mahdollisimman tehokkaasti ja taloudellisesti osana maanteiden verkkoa. Edellä mainittuja perusteita arvioidessaan tienpitoviranomaisella ja liikenne- ja viestintäministeriöllä on harkintavalta siinä suhteessa, muutetaanko jokin yksityinen tie maantieksi. Yksityisen tien tiekunnalla tai tieosakkailta ei olisi subjektiivista oikeutta siihen, että yksityinen tie tulee muuttaa maantieksi.

Lisäksi pykälän 1 momentissa viitattaisiin maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momenttiin, jossa määritellään, millaisia maan-

teitä varten asemakaavassa voidaan osoittaa liikennealue. Sen mukaan määräytyy, onko liikenneväylä katu vai maantie. Mainittu säännös antaa ohjeen uutta asemakaavaa laadittaessa ja jos asemakaavaa muutetaan, on säännös otettava huomioon. Asemakaavaksi muuttuvien rakennuskaavojen osalta on tässä suhteessa maankäyttö- ja rakennuslain 213 §:n 3 momentissa erityinen siirtymäsäännös, joka on voimassa vuoden 2009 loppuun.

Selvytyksen vuoksi ehdotetaan pykälän 2 momenttiin otettavaksi säännös tienpitäjälle syntyvästä oikeudesta, kun yksityinen tie tai katu muuttuu maantiekseksi.

15 §. *Kiinteistöt ja yksityiset tiet.* Pykälässä määriteltäisiin kiinteistö ja yksityinen tie tarkemmin antamalla niille ehdotetussa laissa laaja sisältö. Kiinteistöä koskeva tarkoittaisi myös määrääalaa ja tilojen yhteistä aluetta, jotka kiinteistörekisterilain (392/1985) mukaan eivät ole kiinteistöjä. Yksityisellä tiellä tarkoitettaisiin myös esimerkiksi kiinteistöjen omia teitä, jotka jäävät yksityisistä teistä annetun lain sovellutuspiiriin ulkopuolelle.

## 2 luku Maantien suunnittelu

16 §. *Tutkimusoikeus.* Nykyisen lain mukaisesti pykälässä ehdotetaan, että kiinteistöllä olisi sallittava maantietä varten tarpeellisten tutkimustöiden suorittaminen. Tiehankkeiden lukuisuudesta johtuen tämä ei edellyttäisi erityistä lupapäätöstä, vaan olisi voimassa suoraan lain perusteella toisin kuin lunastuslain mukaisissa hankkeissa, joissa tutkimusluvan myöntää lääninhallitus. Pykälän sanamuoto on muuten pyritty yhdenmukaistamaan lunastuslain 84 §:n kanssa. Esimerkkeinä tutkimustöistä pykälässä luetellaan mittaaminen, maastoon merkitseminen, kartoitus ja maaperän tutkimus. Tutkimustyötä suoritettaessa olisi vältettävä puuttumasta toisen omaisuuteen. Vain sellaiset toimenpiteet olisivat sallittuja, jotka ovat välttämättömiä tutkimuksen kannalta. Tutkimustyö olisi suoritettava siten, että häiriö maanomistajalle tai muulle vastaavalle taholle mahdollisuuksien mukaan vältetään. Toimenpiteiden aika ja paikka tulisi harkita sellaisiksi, että niistä aiheutuisi mahdollisimman vähän haittaa. Esi-

merkiksi pihapiirissä tapahtuville tutkimustoimenpiteille täytyisi olla erityisen hyvät perusteet. Tutkimustöihin saataisiin ryhtyä, kun tienpitoviranomainen on päättänyt aloittaa yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen. Tätä tarkoitavasta menettelystä säädetäisiin pykälän 2 momentissa. Nykyisten säännösten mukaisesti asiasta kuulutettaisiin tai muutoin annettaisiin tieto.

Jos tutkimustyöstä aiheutuisi jollekin vahinkoa tai haittaa, eikä korvauksista sovita, korvauksia koskevat asiat käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin maantietoitumuksesta.

17 §. *Tien suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu.* Pykälä olisi olennaisilta osiltaan nykyisen lain 10 §:n mukainen, joka sisältönsä maankäyttö- ja rakennuslain säätämisen yhteydessä. Muutoksen tarkoituksena oli kytkeä tien suunnittelu läheisesti muuhun alueiden käytön suunnitteluun. Periaate on edelleen voimassa. Tämän vuoksi ehdotetaan pykälän 1 momentissa, että maantietä varten tehtävän yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulisi perustua oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa tien sijainti ja sen suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Oikeusvaikutteinen kaava on määritelty edellä 13 §:n kohdalla. Säännöksestä käy ilmi kaavan merkitys sen yhdistäessä eri sektoriviranomaisten suunnitelmat. Selkeyden vuoksi pykälän 1 momentissa todettaisiin, että milloin alueella on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voitaisiin ryhtyä toimenpiteisiin sellaisen yleis- tai tiesuunnitelman laatimiseksi, joka perustuu kaavan maankäyttöliisiin, liikenteellisiin ja ympäristötavoitteisiin. Tällaisissa tapauksissa yhteistyössä kaavoituksesta vastaavien viranomaisten kanssa voitaisiin ryhtyä laatimaan yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa. Kaavan on oltava hyväksytty tai vahvistettu, kun kaavassa osoitettua tien sijaintia vastaava yleissuunnitelma tai tiesuunnitelma hyväksytään. Kaava tässäkin yhteydessä tarkoittaa oikeusvaikutteista kaavaa. Asiasta säädetäisiin pykälän 2 momentissa, jossa erikseen informaatiotarkoituksessa viitattaisiin maankäyttö- ja rakennuslain valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden, maakuntakaavan ja yleiskaavan viranomaisvaikutukseen.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan nykyisen lain mukaisesti, että maantie voitaisiin suunnit-



nitella ilman kaavaakin, jos tien sijainti ja suhde muuhun maankäyttöön voidaan muutoin selvittää yhdessä keskeisten viranomais- tahojen eli kunnan, maakunnan liiton ja ympäristökeskuksen kanssa. Tämä koskisi lähinnä alimman asteista maantieverkkoa, jota ei yleensä ole kaavoissa osoitettu. Vaikka maantietä ei olisikaan kaavassa osoitettu, voi kaava välillisesti ja suoranaistekin vaikuttaa tiensuunnitteluun kaavassa osoitetun muun maankäytön johdosta ja viranomaisvaikutuksen kautta.

Pykälän 4 momenttiin ehdotetaan otettavaksi viittaus luonnonsuojelulakiin (1096/1996) ja sen nojalla annettaviin säännöksiin, jotka tulee ottaa huomioon yleis- ja tiensuunnitelmaa laadittaessa.

Liikennejärjestelmän suunnittelulla tuetaan kannanottoja hankekohtaiseen suunnitteluun. Se voi olla myös osa alueidenkäytön suunnittelua. Liikennejärjestelmän kehittämistä koskeva suunnittelu on erityisen tarpeellista kaupunkiseuduilla ja silloin kun liikennetarve on mahdollista tyydyttää vaihtoehtoisilla tavoilla. Tämän vuoksi ehdotetaan, että pykälän 5 momenttiin otettaisiin viittaus liikennejärjestelmän kehittämistä koskevaan suunnitteluun, johon tien suunnittelun tulee tarpeen mukaan perustua.

18 §. *Yleissuunnitelma.* Yleissuunnitelmaa koskevat säännökset otettiin nykyiseen lakiin yleisistä teistä annetun lain muuttamisesta annetulla lailla (342/1998). Ehdotus vastaisi pääosin nykyistä lakia. Pykälässä säädettäisiin siitä, milloin yleissuunnitelma on laadittava. Laatimisvelvollisuus riippuisi suunnitellun hankkeen arvioiduista vaikutuksista. Pykälän ensimmäisessä virkkeessä olisi ensiksikin kysymys vaikutusten arvioinnista ensimmäisen kerran, kun tienpitoviranomainen suunnittelutyön alkuvaiheissa joutuu ratkaisemaan, ovatko hankkeen vaikutukset vähäiset vai eivät. Jos tienpitoviranomainen arvioi ne vähäisiksi, ei yleissuunnitelma ole tarpeen, vaan voidaan ryhtyä valmistelemaan tiensuunnitelmaa. Hankkeen vaikutukset ovat yleensä suoraan verrannollisia hankkeen laajuuteen. Parannaessa maantietä paikallaan se aiheuttanee aikaisempaan tilanteeseen verrattuna yleensä vain vähäisiä vaikutuksia. Samoin yksittäiset maantien kohtien parantamiset kuten yli- ja alikulkujen ja kevyen

liikenteen väylien rakentaminen aiheuttavat harvoin muita kuin vähäisiä vaikutuksia. Ratkaisevaa on kuitenkin näissäkin hankkeissa ympäröivä maankäyttö ja ympäristön haavoittuvuus. Toisena pykälän harkinnanvaraisuutta osoittavana tapauksena on kuten nykyisessä laissakin sen arviointi, onko maantieverausta asemakaavaan tai oikeusvaikutteiseen yleiskaavaan otettaessa tien sijainti ja sen vaikutukset jo riittävässä määrin ratkaistu. Mainituissa kaavoissa tien sijainti ja sen liittyminen ympäristöön esitetään niin yksityiskohtaisesti, että tietä koskevan erillisen yleissuunnitelman laatiminen kaavaan merkityn tien rakentamiseksi ei useimmissa tapauksissa ole tarpeen. Lisäksi maanomistajilla ja muilla asianosaisilla on kaavaa laadittaessa ja hyväksyttäessä ollut mahdollisuus valvoa oikeuksiaan kaavoitusmenettelyssä. Vaikka maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin, on niiden riittävyys arvioitava jokaisessa tapauksessa erikseen, sillä eri aikoina vaikutuksia on selvitetty kaavoitusmenettelyssä eri tavoin. Mitä pidempi aika on kulunut kaavoitusmenettelystä, sitä kriittisempi tulee olla silloisten vaikutus selvitysten riittävyteen.

Pykälän toisessa virkkeessä ehdotetaan, että yleissuunnitelma tulisi aina laatia, kun hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä annetun lain mukaista arviointimenettelyä oli siten kysymys sellaisista tiehankkeista, jotka on mainittu ympäristövaikutusten arviointimenettelyä annetun asetuksen (268/1999) 6 §:n hankelutuksessa, tai sellaisista yksittäisistä hankkeista, joihin ympäristöministeriö on päättänyt soveltaa arviointimenettelyä.

19 §. *Yleissuunnitelman sisältö.* Säännös vastaisi periaatteiltaan nykyisen lain 24 b §:ää. Yleissuunnitelmassa tulisi esittää selvitys, miksi yleissuunnitelman tarkoittama tiehanke on tarpeen siten kuin tien rakentamisen edellytyksistä 13 §:ssä säädetään. Tutkitut vaihtoehdot olisi selvitettävä. Tien liikenteellisiin ja teknisiin perusratkaisuihin kuuluisi esimerkiksi, rakennetaanko tie moottori- tai moottoriliikennetieksi tai tieksi, jolla muutoin liikennettä rajoitetaan tavalliseksi kaksiajorataiseksi tieksi, onko tie varustettu keskikaiteella, onko tiellä eri-

tasoliittymiä sekä tien leveys ja korkeus. Tien sijainti on osoitettava sellaisella tarkkuudella, että maanomistajat ja muut asianosaiset pystyvät arvioimaan riittäväällä luotavuudella hankkeesta heille aiheutuvat vaikutukset. Käytännössä tarkkuus riippuu maastosta ja ympäröivästä maankäytöstä.

Yleissuunnitelmasta tulisi käydä ilmi luotettavalla tavalla ja tarvittaessa tutkimuksiin perustuen kaikki tiestä arvioidut vaikutukset. Esimerkkeinä vaikutuksista ovat pykälässä mainitut vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön ja ympäristöön. Vaikutukset kiinteistö rakentamiseen tulee selvittää, jotta erilaisin kiinteistöjärjestelyin voitaisiin välttää tilusten tarpeetonta pirstoutumista. Samoin vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen tulee selvittää. Edellä mainittujen lisäksi tulisi yleissuunnitelmassa selvittää hankkeen alustava kustannusarvio sillä tarkkuudella, että se muodostaa luotettavan perustan arvioitaessa tienpitoon tarvittavia määrärahoja. Suunnitelmassa tulisi myös selvittää mahdollisuudet erilaisin toimenpitein ehkäistä tai vähentää tiestä aiheutuvia haitallisia seurauksia. Toimenpiteet kuten melusteiden rakentaminen osoitettaisiin tarkemmin tiesuunnitelmassa.

20 §. *Yleissuunnitelman oikeusvaikutukset.* Pykälä vastaisi sisällöltään nykyisen lain 24 c §:ää. Yleissuunnitelman merkittävien oikeusvaikutus olisi tiesuunnitelmaa ohjaava sitova vaikutus aivan samoin kuin maankäyttö- ja rakennuslain yleispiirteinen kaava ohjaa yksityiskohtaisempaa kaavaa. Yhdenmukaisesti maakunta- ja yleiskaavan kanssa yleissuunnitelman hyväksyminen ja sitä koskevan päätöksen antaminen yleisesti tiedoksi aiheuttaisi yleissuunnitelmassa maantietä varten osoitetulle alueelle ehdollisen rakentamisrajoituksen. Rakennuslupaviranomaisen olisi rakennuslupaa käsitellessään arvioitava, vaikeuttaako suunniteltu rakentaminen yleissuunnitelmassa tarkoitettujen tien toteuttamista. Tässä arvioinnissa tulee kuulla tienpitoviranomaista. Jos se ilmoittaa, ettei rakennushanke vaikeuta tien tekemistä, voidaan rakennuslupa myöntää edellyttäen, että maankäyttö- ja rakennuslain ja mahdollisesti muun lainsäädännön edellytykset rakentamiselle ovat olemassa. Samoin on meneteltävä tienpito-

ranomainen katsoessa, että rakentaminen vaikeuttaa tien toteuttamista, mutta ei lunasta aluetta taikka ei lunastuksen sijasta suorita haitasta korvausta. Edellytyksenä on kuitenkin, että rake nnuksiluvan epäämisestä aiheutuisi hakijalle huomattavaa haittaa. Tämä voisi tulla kysymykseen niissä tapauksissa, jolloin luvan hakijan rakennuspaikka olisi pinta-alaltaan niin vähäinen, että suunniteltu rakentaminen ei voisi tapahtua tulevan tiealueen ulkopuolella hakijan käytössä olevalla maalla, jolloin rakennushanke estyisi kokonaan tai ainakin vaikeutuisi huomattavasti.

Rakentamisrajoitus olisi voimassa siihen saakka, kunnes yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa 31 §:n 1 ja 2 momentin nojalla. Tästä ehdotetaan säädettäväksi pykälän 2 momentissa.

Pykälässä mainittu tienpitoviranomaisen velvollisuus lunastaa alue tai suorittaa haitankorvaus taikka lunastus- tai haitankorvauksen suuruus käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin maantietoimituksessa 74 §:n 2 momentin mukaan, jos niistä syntyisi erimielisyyttä.

21 §. *Tiesuunnitelma.* Pykälä vastaisi sanamuodollisilla täsmennyksillä nykyisen lain 25 §:n 1 momenttia. Tiesuunnitelma olisi yksityiskohtainen suunnitelma, joka tulisi laatia ja hyväksyä kaikissa maantien rakentamista tarkoittavissa tapauksissa. Vain sellaisissa maantien parantamista koskevissa hankkeissa, joiden vaikutukset ovat vähäiset, ei tiesuunnitelmaa tarvittaisi. Tämän vaikutusarvioinnin tekee tienpitoviranomainen. Edellytyksenä olisi lisäksi, että parantamista varten ei tarvitsisi ottaa uusia alueita tietarkoituksiin taikka maanomistaja tai maanomistajaan verrattava haltija olisi antanut lisäalueen ottamiseen kirjallisen suostumuksen. Suostumukselle ei asetettaisi muita muotovaatimuksia, kunhan se vain selvästi osoittaisi suostumustarkoituksen. Suostumusasiakirjassa voitaisiin myös määrätä haltuunoton ajankohdasta, korvauksista ja muista asiaan liittyvistä seikoista, mutta ne eivät ole välttämättömiä, vaan ne voidaan käsitellä ja ratkaista maantietoimituksessa. Omistajan veroinen haltija olisi tässä yhteydessä se, jolla on pysyvä tai muutoin määräämättömän ajan jatkuva yksinomainen oikeus hallita kiinteistöä. Kun tiesuunnitelma on säännönmukainen menettelytapa, olisi hankkeen toteuttamista ilman

tiesuunnitelmaa tulkittava suppeasti. Se voisi tulla kysymykseen vain aivan vähäisissä hankkeissa, koska normaaliin tiesuunnitelmamenettelyyn liittyvä avoimuus ja vuorovaikutteisuus jäisivät tällöin toteutumatta.

22 §. *Tiesuunnitelman sisältö.* Pykälässä säädettäisiin siitä, mitä tiesuunnitelman tulee vähintään sisältää. Lähtökohta on, että tie osoitetaan tiesuunnitelmassa niin yksityiskohtaisesti, että asianosaiset sen perusteella voisivat luotettavasti saada selvyuden tien sijainnista sekä leveys- että syvyysuunnassa. Tien sijainti olisi esitettävä karttapiirroksin ja se olisi voitava niiden perusteella siirtää maastoon merkitsemällä sinne haltuun otettava tiealue, jonka rajat maantietoimituksessa lopullisesti määrättäisiin. Tiesuunnitelmaan olisi liitettävä selvitys tien arvioiduista vaikutuksista sen mukaan kuin edellä yleissuunnitelman osalta on esitetty. Jos vaikutusselvitysten perusteella ryhdyttäisiin rakenteellisiin toimenpiteisiin haittojen ehkäisemiseksi, olisi toimenpiteet kuten melusuojauksen tai pohjavesisuojausten rakentaminen esitettävä tiesuunnitelmassa sekä sijainnin että teknisen toteutuksen osalta. Maanomistusolot on mahdollisuuksien mukaan otettava huomioon siten, että tiehankkeen tavoitteita vaarantamatta tilusjärjestelyin ja yksityistiejärjestelyin pyritään turvaamaan kiinteistöjen hyödyllinen käyttö.

Maantiellä on oikeusvaikutuksia tiealueen ulkopuolellakin suoja- ja näkemäalueilla, joista säädetään jäljempänä 44–45 §:ssä. Kun maanomistajan oikeusasemaa tällaisilla alueilla rajoitettaisiin, olisi tiesuunnitelmassa osoitettava sekä suoja- että näkemäalueen ulottuvuus. Maantietoimituksessa ne merkitäisiin tarpeen mukaan maastoon. Kun on tiedossa, että maantietä tulnaisiin myöhemmin leventämään kuten moottoriliikennetie tekemään moottoritieksi, voitaisiin tällainen leventämisen vaatima aluevaraus osoittaa tiesuunnitelmassa, jolloin tällaiselle alueelle syntyisi yleissuunnitelmaan verrattava ehdollinen rakentamisrajoitus. Sen voimassaolosta säädettäisiin jäljempänä 26 §:n 3 momentissa. Suunnitelmaan olisi myös liitettävä arvio tien rakentamisen kustannuksista.

Kun maantietä parannetaan, lakkaisi maantie vanhan suunnan osalta maantienä. Ehdotus olisi nykyisen lain mukainen. Poikkeuk-

sellisesti voitaisiin tällainen vanha tien suunta säilyttää edelleen maantienä uudesta tien suunnasta huolimatta, jos vanha linjaus palvelisi edelleen paikallista yleistä liikennettä siinä määrin, että se olisi tarkoituksenmukaisista pysyttävä maantienä. Tästä määrättäisiin tiesuunnitelmassa. Vaikka syrjään jäänyt yleisenä tienä lakkaava maantie ei enää palvelisikaan yleistä liikennettä, sillä voisi olla käyttöä esimerkiksi varastoalueena tai puutarhan lastausalueena. Jos lakkaava maantie tarvittaisiin tällaisiin muihin tietarkoituksiin, tulisi siitä määrätä tiesuunnitelmassa. Tästä säädettäisiin pykälän 2 momentissa, johon otettaisiin lisäksi säännös erityistä liikennettä palvelevista maanteistä. Maantie voitaisiin suunnitella tehtäväksi moottoritieksi tai moottoriliikennetieksi. Tällaisilla teillä on tieliikennelain mukaan tietynlainen liikenne kielletty. Tiesuunnitelmassa voitaisiin muillakin teillä sallia vain tietynlainen liikenne kuten kevyt liikenne tai rajoittaa tietynlaista liikennettä. Tällaisista rajoituksista olisi määrättävä tiesuunnitelmassa.

23 § *Liitännäisalueet ja tietyötä varten tarvittavat erityiset oikeudet.* Liitännäisalueet on määritelty edellä 7 §:ssä. Tällaisten alueiden käyttötarkoitus ja sijainti tulisi tiesuunnitelmassa osoittaa. Sijainti olisi osoitettava karttapiirroksella niin yksityiskohtaisesti, että liitännäisalueen rajat voitaisiin merkitä maastoon. Liitännäisalueiden käyttäminen tarvitsee kulkuyhteydet, jotka olisi osoitettava tiesuunnitelmassa joko olemassa oleville teille taikka varattava alue rakennettavaa tietä varten. Pykälässä olisi kysymys aluevarauksesta tiettyjä toimenpiteitä varten, mikä oikeuttaisi tiesuunnitelman tultua hyväksytyksi maantietoimituksessa tapahtuvaan liitännäisalueen haltuunottoon. Jos alueen käyttäminen suunniteltuun tarkoitukseen tarvitsee erityislainsäädännön mukaisen luvan kuten esimerkiksi luvan maa-aineksen ottamiseen, tulee lupa hankkia ennen toiminnan käynnistämistä.

Pykälän 1 momentissa on kysymys toistaiseksi voimassa olevista alueista ja niiden kulkuyhteyksistä. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tienpitäjälle tulevista erityisistä oikeuksista tien rakentamisen ajaksi. Säännös vastaisi nykyistä lakia. Liitännäisalueeksi ottamisen vaihtoehtona voitaisiin maantien rakentamiseen tarvittavan kiviaineksen saanti

turvata osoittamalla tiesuunnitelmassa tietystä alueelta oikeus ottaa kiviainesta tietty enimmäismäärä, jonka voidaan arvioida tyydyttävän tien rakentamisen tarpeen. Tietyösä syntyy yleensä tarve poistaa käytöstä maainesta, jota ei voida hyödyntää tien rakentamisessa. Tällaisten ylijäämämaa-ainesten sijoittamiseen voitaisiin tiesuunnitelmassa osoittaa alue. Tietyön ajaksi voitaisiin osoittaa tiesuunnitelmassa alueita käytettäväksi tietyön ajaksi varastoalueeksi tai muuhun sellaiseen käyttöön kuten työmaatikokohdaksi. Tietyön ajaksi voitaisiin myös perustaa tarvittavia tieyhteyksiä kuten työmaateitä taikka teitä kiviaineksen kuljettamiseksi. Tässäkin kohdassa mainittujen oikeuksien käyttäminen saattaa vaatia erityislainsäädännön luvan kuten tienpitoaineen ottaminen vaatii maainelain mukaisen luvan. Näistä ovat voimassa kyseisten lakien säännökset ja lupamääräykset.

24 §. *Yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät sekä laskuojat tiesuunnitelmissa.* Yksityisen tien liittymän maantiehen tulisi olla paikassa, jossa vaara liikenneturvallisuudelle on vähäisin eli siellä, missä on riittävä näkemä maantieltä yksityisen tien liittymään samoin kuin yksityisen tien liittymästä maantien molempiin suuntiin. Maantien palvelutehtävän turvaamiseksi voitaisiin tiesuunnitelmassa osoittaa liittymien paikat sitovalla tavalla. Myös liittymän käyttötarkoitus olisi mahdollista tiesuunnitelmassa rajata vain tiettyyn tarkoitukseen. Yksityisten teiden liittymiin rinnastettaisiin maatalousliittymät. Ne eivät välttämättä liity yksityiseen tiehen, vaan yleensä palvelevat pääsyä pelto- tai metsäpalstalle ja ovat tarkoitettut pelkästään maa- tai metsätalousliikennettä varten. Milloin tiesuunnitelmassa on edellä esitetyllä tavalla määrätty yksityisen tien liittymän sijainti tai käyttötarkoitus, olisi uuden liittymän saaminen tai liittymän käyttötarkoituksen muuttaminen riippuvainen tienpitoviranomaisen harkinnasta sen mukaan kuin jäljempänä 37 §:ssä säädetään.

Asemakaava osoittaa yksityisten teiden ja katujen liittymät maantielle sitovalla tavalla. Tämän vuoksi tässä pykälässä tarkoitettu liittymäjärjestelyt asemakaava-alueella eivät saa olla ristiriidassa asemakaavan kanssa.

Milloin maantietä parannettaessa olemassa

olevan liittymän käyttäminen kielletään, olisi tiesuunnitelmassa osoitettava uusi kulkuyhteys. Kulkuoikeus voitaisiin perustaa olemassa olevaan yksityiseen tiehen taikka syrjään jääneeseen tai lakkautettuun maantiehen, milloin se on mahdollista. Ellei olemassa olevaa tietä ole, olisi tiesuunnitelmassa osoitettava uusi kulkuyhteys, jonka tekemisestä vastaisi tienpitäjä. Uuden kulkuyhteyden järjestämisestä säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin nykyisen lain mukaisesti laskuojan perustamisesta maantietä tai liitännäisaluetta varten. Jos tietä tai liitännäisalueen kuivana pitämiseksi olisi tarpeen sijoittaa laskuoja toisen maalle tai johtaa kuivatusvettä toisen ojaan tai puroon, olisi siitä määrättävä tiesuunnitelmassa. Laskuojaksi tarvittava alue olisi osoitettava tiesuunnitelmassa niin yksityiskohtaisesti, että se voitaisiin merkitä maastoon. Laskuojaa varten perustettaisiin maantietoimituksessa tienpitäjälle rasiteoikeus 60 §:n 1 momentin mukaan. Laskuojan tekemisestä kuten esimerkiksi ojituksen luvanvaraisuudesta ja ojamaiden hyväksikäytöstä sekä ojan kunnonapidosta olisivat muutoin voimassa vesilain (264/1961) 6 luvun ojitusta koskevat säännökset, joihin momentissa viitattaisiin.

25 §. *Tiesuunnitelma erityistapauksissa.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi tiesuunnitelmasta eräissä erityistapauksissa. Pykälän 1 momentin mukaan tiesuunnitelma laadittaisiin liikenneväylien hallinnollisten muutosten yhteydessä, kun yksityinen tie tai katu taikka niiden osa muutetaan maantiekseksi. Tällaisen tiesuunnitelman sisältövaatimukset määräytyisivät sen tarkoituksen perusteella. Maantiekseksi tuleva yksityisen tien tai kadun alue olisi riittävällä tarkkuudella yksilöitävä ja päätöksessä olisi määrättävä, mistä lukien yksityinen tie tai katu muuttuu maantiekseksi. Tiesuunnitelma olisi myös laadittava, kun maantie tai sen osa erikseen lakkautetaan, ellei lakkauttaminen sisälly maantien rakentamista koskevaan tiesuunnitelmaan.

Pykälän 2 momentin mukaan tiesuunnitelma voitaisiin laatia muissakin tapauksissa kuin tien rakentamista varten tai 1 momentin tarkoittamissa tapauksissa liikenneväylän hallinnollisen aseman muuttuessa. Tiesuunnitelma voitaisiin laatia ensiksikin vain tealu-

een rajojen määrittämiseksi tapauksissa, jolloin tien parantamistarvetta ei ole, mutta tiealuetta olisi tarpeen saada leveämpänä kuin edellä 5 §:n 3 momentissa säädetään esimerkiksi vieriojien perkaamisen vuoksi. Pelkkä tiealueen määrittäminen ei edellyttäisi tiesuunnitelmaa. Liitännäisalue perustetaan yleensä jonkin tien rakentamista varten. Kuitenkin voi olla tarpeen perustaa tiesuunnitelmaa liitännäisalue erikseenkin maanteiden tienpitoa varten mihinkään tiehankkeeseen sitä liittämättä. Toiseksi tiesuunnitelma voitaisiin laatia pelkästään maantiehen liittyviä yksityisiä teitä ja liittymiä koskevaksi. Näihin kuuluisivat myös maatalousliittymät. Tiesuunnitelmassa voitaisiin siten poistaa olemassa olevia liittymiä ja järjestellä niihin johtavia yksityisiä teitä ilman että maantietä muuten parannettaisiin. Kolmanneksi tiesuunnitelma voisi myös koskea olemassa olevan tien liikenteen rajoittamista pysyvästi liikenteen laadun mukaan. Pysyvällä rajoittamisella tarkoitettaisiin tässä, että tietynlainen liikenne kuten raskas tai erityisen hidas liikenne kiellettäisiin tietyltä maantieltä tai maantien osalta kokonaan tai sitä rajoitettaisiin esimerkiksi tapahtuvaksi vain tiettyinä kellonaikoina.

26 §. *Tiesuunnitelman oikeusvaikutukset.* Pykälässä säädettäisiin hyväksytyt tiesuunnitelman oikeusvaikutuksista. Pykälän 1 momentin mukaan hyväksytty tiesuunnitelma oikeuttaisi suunnitelmassa osoitettujen tie- ja liitännäisalueiden sekä tienpitäjälle tulevien oikeuksien lunastamiseen. Täten hyväksytty tiesuunnitelma olisi lunastuslain 5 §:n 3 momentin tarkoittama suunnitelma eikä lunastuslupaa tarvita.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin nykyisen lain mukaisesti rakennuskiellosta. Tiesuunnitelman tultua hyväksytyksi ja hyväksymispäätöksen tultua annetuksi yleisesti tiedoksi 103 §:n mukaisesti tulisi tiesuunnitelman tarkoittamalle tiealueelle sekä tien suoja- ja näkemäalueelle rakennuskielto sen sisältöisenä kuin jäljempänä säädetään rakentamisesta suoja- ja näkemäalueelle. Säännöksellä estettäisiin tiehanketta vaikeuttava rakentaminen tulevalla tiealueella ennen tiealueen haltuunottoa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tiesuunnitelmassa osoitetun tien myöhempää

leventämistä varten tarkoitettun alueen oikeusvaikutuksista. Tällaiselle leventämistä tarkoittavalle alueelle tulisi voimaan samanlainen ehdollinen rakentamisrajoitus kuin yleissuunnitelman perusteella. Maankäytön kannalta ei ole tarkoituksenmukaista, että rakentamisrajoitus ehdollisenakaan olisi pitkäaikainen. Tämän vuoksi ehdotetaan, että rakentamisrajoitus raukeaisi yleissuunnitelman hyväksymispäätöksen tapaan kahdeksan vuoden kuluttua sen vuoden päättymisestä lukien, jolloin asiaa koskeva tiesuunnitelma on hyväksytty, ellei sitä ennen ole aloitettu leventämistä tarkoittavan tiesuunnitelman laatimista.

27 §. *Vuorovaikutus.* Maantien rakentamisella on usein laajat vaikutukset ympäristöön ja sellaiseen henkilöpiiriin, jonka ulottuvuutta ei aina voida tarkkaan määritellä. Pykälässä säädettäisiin menettelystä, jolla asianosaisille kuten maanomistajille ja muille, joita asia saattaa koskea, varattaisiin mahdollisuus yleis- ja tiesuunnitelmaa valmisteltaessa vaikuttaa suunnitelman sisältöön. Tiesuunnitelman tulee perustua avoimuuteen ja vuorovaikutuksellisuuteen siten, että koko suunnitteluhankkeen ajan tulisi edellä mainituille tahoille varata mahdollisuus esittää mielipiteensä asiasta. Suunnitelman laadusta ja laajuudesta riippuu, miten kuuleminen ja mielipiteiden ilmaiseminen kulloinkin järjestetään. Suunnitelmien esittelytilaisuuksista tai muista mielipiteen ilmaisemismahdollisuuksista ilmoitettaisiin joko henkilökohtaisesti, kuultamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla. Tästä määrättäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin nykyisen lain mukaisesti oikeudesta tehdä muistutuksia valmistuneesta yleis- tai tiesuunnitelmasta. Muistutusten tekoa varten suunnitelma on asetettava yleisesti nähtäville. Tienpitoviranomainen vastaisi kuulutuskustannuksista. Säännökset olisivat nykyisen tieasetuksen mukaiset. Tienpitoviranomaisen perustelusta kannanotosta esitettyihin muistutuksiin säädettäisiin pykälän 3 momentissa ja 4 momentissa niistä keskeisistä viranomaisstahoista, joilta hankittaisiin lausunnot yleis- ja tiesuunnitelmista.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin edellä esitettyyn menettelyyn verraten yksinkertai-

semmasta menettelystä niissä tapauksissa, jolloin nähtävillä ollutta mutta vailla hyväksymispäätöstä olevaa tiesuunnitelmaa olisi muutettava. Jos tällaisen muutoksen vaikutukset arvioidaan vähäiseksi, ei suunnitelmaa välttämättä ole asetettava uudelleen nähtäväksi eikä lausuntoja hankittava edellä esitetyllä tavalla. Menettelytavat määräytyisivät kussakin tapauksessa erikseen.

Valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkempia säännöksiä vuorovaikutusmenettelystä. Tästä säädettäisiin pykälän 6 momentissa.

28 §. *Menettely vähäisissä tiehankkeissa.* Säännös vastaa pääosin nykyisen tieasetuksen 16 §:ää. Maantien parantamisissa on usein kysymys tällaisista vähäisistä hankkeista.

29 §. *Ympäristövaikutusten arviointimenettely.* Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettua lakia säädettäessä lisättiin tielakiin uusi 25 a §. Säännös ehdotetaan otettavaksi uuteen lakiin sellaisenaan vain sanamuodollisin täsmennyksin siten, että yleissuunnitelma olisi laadittava kaikissa niissä tapauksissa, joihin sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 2 luvun mukaista arviointimenettelyä.

30 §. *Suunnitelmien muuttaminen.* Pykälässä säädettäisiin hyväksytyjen yleis- ja tiesuunnitelmien muuttamisesta. Säännös vastaa nykyisen tielain 27 a §:ää ja tieasetuksen 19 §:ää. Yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätös on sitova hallinnollinen päätös, jolla on laissa säädetyt oikeusvaikutukset. Hyväksymispäätöstä on sellaisenaan noudatettava. Jos hyväksyttyä yleis- tai tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa, olisi muutosmenettelystä pääasiallisesti voimassa, mitä uudesta yleis- tai tiesuunnitelmasta on voimassa. Yleissuunnitelman yleispiirteisyydestä johtuen tarvetta sen muuttamiseen on yleensä vain silloin, kun yleissuunnitelmassa osoitettu likimääräinen tien sijainti taiikka sen liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut jouduttaisiin arvioimaan uudelleen.

Tiesuunnitelma on maantien rakentamista koskeva yksityiskohtaisen tarkka suunnitelma, jonka mukaan rakentamisen tulee tapahtua. Kuitenkin rakennustyön aikana saattaa syntyä ennalta arvaamattomia yllätyksiä, jotka vaatisivat muutoksia hyväksytyyn tie-

suunnitelmaan. Esimerkiksi tien korkeusasemaa tai joitain teknisiä ratkaisuja olisi muutettava, kun maaperäolosuhteet ovat osoittautuneet toisenlaisiksi kuin oletettiin. Jos tällaisten toimenpiteiden vaikutukset arvioidaan vähäiseksi, voitaisiin hyväksytyyn tiesuunnitelmaan tehdä tätä tarkoittava muutos ilman että tarvitsisi ryhtyä varsinaiseen suunnitelman muutosmenettelyyn.

31 §. *Suunnitelmien voimassaoloaika.* Yleis- ja tiesuunnitelma ovat tiehankkeiden toteuttamissuunnitelmia, joita ei ole niistä johtuvien maankäyttövaikutusten vuoksi tarkoituksenmukaista pitää voimassa toteutumattomina pysyvästi tai edes kovin pitkää aikaa. Olosuhteet, tekninen kehitys ja lainsäädäntö muuttuvat siinä määrin nopeasti, että sekä yleissuunnitelmalle että tiesuunnitelmalle on asetettava tietyt voimassaoloajat.

Pykälän 1 momentissa ehdotetaan nykyisen lain 28 §:n 1 momentin mukaisesti, että yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaisi, ellei tiesuunnitelman laatimista ole aloitettu kahdeksassa vuodessa sen vuoden päättymisestä lukien, jolloin yleissuunnitelma oli hyväksytty. Tiesuunnitelman laatimisen aloittamisesta säädettäisiin 16 §:n 2 momentissa. Tiesuunnitelman laatimiselle ei olisi erityistä määräaikaa. Yleissuunnitelman rautessa esitetyllä tavalla olisi yleissuunnitelma ainakin hallinnollisessa menettelyssä käsiteltävä uudelleen, ellei kokonaan uuden yleissuunnitelman laatimista pidettäisi tarpeellisena.

Yleissuunnitelmassa hyväksytyt ratkaisut täsmentyvät tiesuunnitelmassa siten, että samalla alueella tiesuunnitelma ja yleissuunnitelma eivät voi olla yhtä aikaa voimassa. Tämän vuoksi ehdotetaan nykyisen lain mukaisesti pykälän 2 momentissa, että yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaisi myös, kun sen perusteella laadittu tiesuunnitelman hyväksymispäätös saa lainvoiman. Tällainen tiesuunnitelma voisi koskea myös vain osaa yleissuunnitelman hyväksymispäätöksessä tarkoitettusta alueesta. Tällöin yleissuunnitelma raukeaisi vain siltä osin jäädessä muilta osiltaan voimaan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tiesuunnitelman voimassaoloajasta. Nykyisen lain 28 §:n 3 momentin mukaisesti ehdotetaan, että tiesuunnitelman tarkoittama tietyt

tulisi aloittaa neljän vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä lukien, jolloin tiesuunnitelma oli hyväksytty. Muussa tapauksessa tiesuunnitelman hyväksymispäätös raukeaisi, jolloin on joko valmistettava uusi tiesuunnitelma tai ainakin rauennut tiesuunnitelma käsiteltävä hallinnollisesti uudelleen. Tietyö katsottaisiin alkaneeksi, kun tietarkoituksiin tarvittava alue on otettu tienpitäjän haltuun jäljempänä 56 §:n tarkoittamalla tavalla.

Riittävän joustavuuden turvaamiseksi ehdotetaan, että tiesuunnitelman hyväksymispäätöstä voitaisiin jatkaa varsinkin, kun sinänsä toteuttamiskelpoisten hankkeiden rahoituksen varmistaminen usein vie aikaa. Rauenneiden tiesuunnitelmien uudelleen käsitteleminen, jolloin samat asiat käsiteltäisiin kahden kertaan, ei olisi tarkoituksenmukaista. Nykyisen lain mukaan voi valtioneuvosto erityisistä syistä pidentää tiesuunnitelman hyväksymispäätöksen voimassaoloaikaa enintään neljällä vuodella. Sen on käytännössä havaittu olevan liian lyhyt ajanjakso. Tämän vuoksi ehdotetaan, että tienpitoviranomaisella olisi oikeus pidentää päätöksellään tiesuunnitelman hyväksymispäätöstä enintään neljällä vuodella ja sen lisäksi liikenne- ja viestintäministeriöllä erityisistä syistä vielä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. Voimassaolon jatkaminen ei olisi automaattista, vaan perustuisi tapauskohtaiseen harkintaan. Vain ajan tasalla olevien, ympäristöllisesti hyväksyttävien ja teknisesti toteuttamiskelpoisten tiesuunnitelmien voimassaoloa voitaisiin jatkaa. Jatkamispäätökseen voitaisiin hakea muutosta valittamalla.

32 §. *Seuranta.* Tien rakentamisella pyritään tiettyjen positiivisten vaikutusten aikaansaamiseen ja minimoimaan mahdolliset haitalliset vaikutukset. Vaikutukset tulee arvioida suunnittelutyön yhteydessä ja vaikutusarvioinnit kuuluvat yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman sisältövaatimuksiin. Arviointimenettelyn kehittämiseksi tulisi tiehankkeiden valmistuttua selvittää, miten arvioidut vaikutukset ovat toteutuneet ja ovatko maantien rakentaminen ja sen käyttäminen synnyttäneet ennakoimattomia vaikutuksia. Tällainen arviointi puolestaan voi antaa käyttökelpoista tietoa uusien hankkeiden suunniteltaessa. Pykälässä säädettäisiin tällaisesta jälkiarviointimenettelystä, jonka mukaan tienpitö-

ranomainen vertaisi tiehankkeen arvioitujen vaikutuksia toteutuneisiin vaikutuksiin. Menettelyn tulisi olla osa normaalia suunnittelukäytäntöä, jonka sisältö ja menettelytavat riippuisivat hankkeen laadusta ja laajuudesta. Tienpitoviranomaisen asiana olisi luoda tarkoituksenmukaiset menettelytavat seurannan suhteen.

### 3 luku. **Maantien kunnossapito, väliaikaiset liikennejärjestelyt sekä liittymät ja maantien kohdistuvat muut toimenpiteet**

33 §. *Kunnossapito.* Pykälän 1 momentin ensimmäisessä virkkeessä esitettäisiin nykyisen lain mukaisesti kunnossapidon sisällön perusnormi. Maantiellä liikkujan on voitava luottaa siihen, että kulkeminen ja kuljettaminen voivat tapahtua turvallisesti ja että maantie täyttää sille asetetun palvelutehtävän. Tässä tarkoituksessa tienpitoviranomaisen velvollisuutena olisi pitää maantie yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Yleinen liikenne on määritelty yleisperusteluissa. Jos velvollisuus laiminlyödään, voi siitä seurata tienpitäjän vahingonkorvausvastuu. Lähtökohtana on vahingonkorvauslaki, jonka säännöksiä verrataan tienpitoviranomaisen kunnossapitovelvollisuuteen maantiellä satunutta vahinkoa arvioitaessa. Jos tienpitoviranomaisen havaitaan laiminlyöneen velvollisuutensa pitää maantie yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa, kuten viivyttämällä sille ilmoitetun tien kunnossa havaitun puutteellisuuden korjaamisessa, siitä voi seurata vahingonkorvausvastuu. Sitä arvioitaessa on myös selvitettävä vahingonkärsijän oma tuottamus, joka voi alentaa tai kokonaan poistaa tienpitäjän korvausvastuun. Lähtökohtana on siis tienpitäjän tienpitovastuun perustuminen tuottamukselle eli tienpitoviranomaisen on täytynyt tien kunnossapidossa syyllistyä johonkin laiminlyöntiin tai muuhun virheeseen.

Tienpitäjän vahingonkorvausvastuu on saanut tarkemman sisällön oikeuskäytännön kautta. Se on tiukentunut, mutta oikeuskäytäntö on ollut epäyhtenäinen. Esimerkiksi ajoradan liukkaudesta tai luonnonolosuhteiden äkillisestä muutoksesta aiheutunut va-

hinko ei ole välttämättä johtanut tienpitäjän vahingonkorvausvastuuseen. Sama koskee säätilaa, jolloin esimerkiksi maantien liukauden torjunta olisi ollut turhaa jatkuvan lumisateen vuoksi.

Lähtökohtana maanteiden kunnossapidossa on, että liikenteellisesti samankaltainen tie pidetään yhdenmukaisesti yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa riippumatta tien sijainnista. Kunnossapidossa tulee noudattaa yhteisiä periaatteita ja laatuvaatimuksia alueellisten ja paikallisten tarpeiden sekä olosuhteiden mukaan.

Liikenne maanteihin liittyvillä kevyen liikenteen väylillä ja suojateilla on luonteeltaan samanlaista kuin katujen jalkakäytävillä. Väylänpitäjän vastuu varsinkin jalankulkijoiden liukastumisvahinkojen suhteen on oikeuskäytännössä muodostunut tiukaksi. Onnettomuuksia voidaan ehkäistä tehokkaalla ja täsmällisellä kunnossapidolla, mutta myös tienkäyttäjät voivat toimillaan pienentää onnettomuusriskiään varautumalla keliolosuhteiden muutoksiin ja ottamalla ne riittävästi liikkumisessaan huomioon.

Kunnossapidon taso ja siten myös tienpitäjän vahingonkorvausvastuu tulisi voida suhteuttaa olosuhteisiin. Tämän vuoksi ehdotetaan, että pykälän 1 momenttiin otettaisiin tarkempia määräyksiä siitä, mitä seikkoja kunnossapidon tason määrittämisessä tulisi ottaa huomioon arvioitaessa, onko maantie liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Asia ratkaistaisiin olosuhteiden kokonaisarviointin perusteella. Tässä arvioinnissa olisi otettava huomioon ensiksikin tien liikenne ja tien asema liikennejärjestelmässä. Vilkkaimmin liikennöidyt tiet ja tärkeimmät liikenneyhteydet vaativat merkittävimmät toimenpiteet kiireellisemmässä aikataulussa kuin vähäliikenteiset seutu- ja yhdystiet. Kunnossapitoimet täytyy myös kohdentaa sopivasti liikenteen laadun kannalta. Ajourat pidetään kunnossa lähinnä moottoriajoneuvoliikennettä varten ja kevyen liikenteen väylät jalankulkua ja pyöräliikennettä varten. Samoin sääolosuhteet vaikuttavat varsinkin talvikunnossapidon tason arvioinnissa. Kunnossapitolasto mitoitetaan keskimääräisten sääolosuhteiden mukaan, jolloin poikkeuksellisten säätilamuutosten tapahtuessa kunnossapitoimenpiteet voivat poiketa normaalista,

mikä tulisi ottaa huomioon tienpitäjän korvausvastuuta määriteltäessä. Sekä tienpitäjän että tienkäyttäjän toimintaa arvioitaessa merkitystä olisi myös sillä seikalla, onko säätilan tulevista muutoksista ollut ennakolta tietoa saatavissa esimerkiksi säätiedotuksissa. Kuitenkin poikkeuksellisissakin sääoloissa on voitava pitää yllä olosuhteet huomioon otettavaa kohtuullista kunnossapitotasoa. Samoin vuorokaudenajalla olisi arvioinnissa merkitystä, koska kunnossapitotoimenpiteiden pääpaino kohdistetaan liikenteellisesti vilkkaimpaan aikaan. Ehdotettu säännös olisi yhdenmukainen kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetun lain 3 §:ään valmisteltavina olevien muutosten kanssa.

Erytysten talviteiden osalta tienpitäjän vastuuta on arvioitava niiden erityisolosuhteiden mukaan, jotka vallitsevat varsinkin jäällä. Luonnonolosuhteet jäällä vaihtelevat nopeasti ja usein ennalta arvaamattomalla tavalla, mikä erityisellä talvitiellä liikkujan on otettava huomioon.

34 §. *Rajoitettu kunnossapito*. Pykälän mukaan tienpitoviranomaisella olisi valta päättää, ettei jotain maantietä tai sen osaa pidettäisi yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Tällainen toimenpide voisi tulla kysymykseen talvikunnossapidossa esimerkiksi tiehen liittyvän pysäköimisalueen osalta. Tällainen alue voitaisiin jättää talvella avaraamatta, kun sillä olevat palvelut kuten kioski on talvisaikaan suljettu. Toimenpiteillä ei kuitenkaan saa heikentää maantien ympärivuotista palvelutehtävää. Myös maantiehen liittyvät erityiset rakennelmat kuten portaat talvikunnossapidon hankaluudesta johtuen voitaisiin jättää kunnossapitamatta edellyttäen, että kulkuyhteys muuta kautta on olemassa.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että maantiehen kuuluvan jalkakäytävän tai pyörätien taikka näiden muodostaman yhteisen väylän osan kunnossapito voisi talvisaikaan tapahtua ilman liukkaudentorjuntaa. Täten tarjottaisiin mahdollisuus esteettömään liikkumiseen esimerkiksi kelkalla. Kun esitetyllä tavalla on menetely joillain latusuoksilla, voitaisiin maanteidenkin osalta menetellä samoin, jotta väylien hallinnolliset rajat eivät asettaisi estettä turvalliselle liikkumiselle.

35 §. *Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai*



*rajoittaminen.* Säännös olisi sisällöltään yhdenmukainen nykyisen lain kanssa. Kysymyksessä olisi liikenteen kieltäminen tai rajoittaminen tieteknisistä syistä, kun tien kantavuus on kelirikon tai muun sellaisen syyn vuoksi heikentynyt. Kielto tai rajoitus osoitettaisiin liikennemerkillä.

36 §. *Tilapäinen kulkutie.* Säännös vastaisi sisällöltään nykyisen lain 48 §:n 1 momenttia. Kysymys olisi yllätyksellisten tai poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttamasta esteestä liikenteelle. Jotta liikenne voisi sujua esteen poistamisen ajan, olisi tienpitoviranomaisella oikeus tehdä tilapäinen tie maantietalueen ulkopuolelle. Tilapäinen tie tulisi esteen poistuttua välittömästi purkaa ja saattaa alue mahdollisuuksien mukaan entiselleen.

Tilapäinen tie tulisi sijoittaa siten, että siitä aiheutuisi maanomistajalle mahdollisimman vähän vahinkoa tai haittaa. Tämän vuoksi kiertotien sijoittaminen pihapiiriin voisi tapahtua vain pakottavasta syystä silloin, kun muuta sijoitusmahdollisuutta ei ole. Jos tällaisesta tilapäisestä kulkutiestä aiheutuisi maanomistajalle, jonka alueella tie on, haittaa tai vahinkoa, olisi tällä oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä.

Sellaiselle kiinteistön omistajalle tai haltijalle, jonka kiinteistölle tilapäinen kulkutie sijoitettaisiin, olisi varattava mahdollisuus tulla kuulluksi. Koska tilapäisen kulkutien sijoittamiseen usein on tapahduttava viipymättä, olisi kuuleminenkin suoritettava mahdollisuuksien mukaan. Säännös vastaisi nykyisen tieasetuksen 58 §:ää.

37 §. *Liittyminen maantiehen.* Pykälässä säädettäisiin yksityisen tien liittymisestä ja maatalousliittymästä maantiehen sekä moottorikelkkailureitin tai sitä vastaavan kulkuyhteyden järjestämisestä tietalueelle. Liittyminen vaatisi pääsääntöisesti tienpitoviranomaisen luvan. Pykälän 1 momentissa olisi kysymys liittymisestä sellaiseen maantiehen, jonka liittymät on määritelty 24 §:n mukaan tiesuunnitelmassa. Jos tällaiseen maantiehen haluttaisiin saada uusi liittymä tai saada käyttää tiesuunnitelmassa kiellettyä liittymää taikka muuttaa olemassa olevan liittymän käyttötarkoitusta, voisi tienpitoviranomainen myöntää luvan. Luvan myöntämisen edellytyksenä olisi ensiksikin, että kiinteistön tar-

koituksenmukainen käyttö vaatii liittymän. Jos tyydyttävä kulkuyhteys olisi jo olemassa muuta kautta tai järjestettävissä muuta kautta kohtuullisin kustannuksin, ei lupaa tarvitsisi myöntää. Joka tapauksessa luvan myöntämisen edellytyksenä on, ettei liittymästä eikä sen käyttämisestä aiheutuisi vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tienpitoviranomainen käyttäisi tässä kokonaisharkintaa, jossa olisi otettava huomioon kyseisen maantien asema tiEVERKOLLA, sitä käyttävän liikenteen laajuus ja laatu samoin kuin liittyvän yksityisen tien liikenne sekä määrältään että laadultaan. Tässä arvioinnissa tienpitoviranomainen ratkaisisi, voidaanko lupaa myöntää lainkaan vai myönnettäisiinkö lupa, mutta johonkin muuhun paikkaan kuin mihin sitä on haettu tai lupa myönnettäisiin hakemuksen mukaan. Lupapäätökseen voitaisiin liittää myös ehtoja.

Tiesuunnitelmassa voitaisiin antaa määräyksiä myös maatalousliittymistä. Tällaista liittymää käytetään yksinomaan maatai metsätalousajoon. Tilusten pirstoutuneisuudesta johtuen tarvetta uusien maatalousliittymien saamiseksi on jatkuvasti. Kun tällaisten liittymien käyttötarve on rajoitettu ja kun niitä käytetään peltoliikenteessä vain osan vuotta ja metsätalouskäytössä vain satunnaisesti, on tarpeen antaa maatalousliittymistä erityisiä säännöksiä. Tämän vuoksi pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että lupa maatalousliittymälle olisi siinä momentissa tarkoitettulle maantielle annettava, jos liittymä ja sen sijainti on sellainen, ettei liikenneturvallisuus liittymän vuoksi vaarannu. Maatalousliittymän osalta olisi tienpitoviranomaisen harkintavalta hyvin rajoitettu. Tällaiseenkin lupaan voidaan liittää ehtoja.

Pykälän 2 momentissa olisi kysymys liittymisestä sellaiseen maantiehen, jolle ei ole annettu tiesuunnitelmassa erityisiä liittymistä koskevia rajoituksia. Näissä tapauksissa tienpitoviranomaisen harkintavalta olisi vähäisempi kuin 1 momentissa. Lupa olisi myönnettävä, jos sen edellytykset ovat olemassa. Maatalousliittymän saaminen tällaiseen maantiehen ei vaatisi tienpitoviranomaisen lupaa. Liittymisestä olisi kuitenkin ilmoitettava hyvissä ajoin ennen liittymän tekemistä tienpitoviranomaiselle, joka arvioisi, aiheutuisiko liittymästä vaaraa liikenneturvalli-

suudelle ja antaisi tarvittaessa asiaa koskevat tekniset ohjeet.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan, että moottorikelkkailuun käytettävän väylän ylityskohdan järjestäminen teialueelle vaatisi tienpitoviranomaisen luvan. Väylä voisi olla maastoliikennelain 16 §:n mukainen reittisuunnitelmaan tai sopimukseen perustuva moottorikelkkailureitti taikka maanomistajan luvalla perustettu niin sanottu moottorikelkkailu-ura. Tienpitoviranomainen voi myöntää luvan, jos maantien ylityskohdasta ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisudelle eikä haittaa tienpidolle. Lupaan voitaisiin liittää tarpeellisia ehtoja.

Tässä pykälässä tarkoitettu lupa ja ohjeet liittymän tekemisestä sisältäisivät samalla luvan teialueeseen kohdistuvaan työhön.

Moottori- ja moottoriliikenneteiden tarkoituksena on turvata liikenteen toimivuus ja liikenneturvallisuus runsasliikenteisillä maantiesuoksilla. Tämän vuoksi tällaisille maanteille liittyminen on oltava hyvin rajoitettua. Nykyisen tielain 52 §:n 5 momentin mukaisesti ehdotetaan pykälän 4 momentissa, että pääsystä moottori- ja moottoriliikenneteille voitaisiin määrätä vain tiesuunnitelmassa. Moottori- ja moottoriliikenneteihin rinnastettaisiin edellä 4 §:n 3 momentissa mainitut valtakunnallisesti merkittävät runkotiet.

38 §. *Liittymän ja ylityskohdan tekeminen, kunnossapito ja muuttaminen.* Kun liittymä maantiehen palvelee kiinteistön käyttämistä, yksityisen tien pitäjän tai maatalousliittymän haltijan velvollisuus on rakentaa liittymänsä ja pitämään se kunnossa kustannuksellaan. Lupapäätöksessä tai ohjeissa annettaisiin siitä tarkemmat määräykset. Liittymän tulisi kustannuksellaan rakentaa liittymistä varten tarpeelliset laitteet kuten maantien sivuojan ylittävän rummun, jonka mitoituksen ja aseman tienpitoviranomainen määrää. Liittymän olisi huolehdittava kustannuksellaan myös liittymänsä kunnossapidosta kuten aurauksesta. Liittymä vastaisi siitä, että liittymä rakenteineen ja laitteineen toimii niin, ettei se aiheuta vaaraa maantien eikä yksityisen tien liikenteelle eikä haittaa maantien kunnossapitoa. Asiasta säädettäisiin pykälän 1 momentissa.

Yksityisen tien liittymä tai maatalousliittymä on sijoitettu paikalleen liittymäluvan tai

tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan. Liittymän on voitava luottaa siihen, että liittymää saadaan käyttää luvan ja ohjeiden mukaiseen tarkoitukseen. Jos kuitenkin liittymän käyttö muuttuisi toisenlaiseksi kuin sijoituspäätöstä tehtäessä ja tästä arvioidaan aiheutuvan vaaraa liikenteelle tai haittaa maantien kunnossapidolle, voisi tienpitoviranomainen vaatia liittymää ryhtymään toimenpiteisiin vaaran tai haitan poistamiseksi taikka vähentämiseksi kuten muuttamaan liittymän paikkaa tai tekemään liittymään tarvittavia parannuksia. Liikenneturvallisudeden sitä vaatiessa voi olla tarpeen myös ryhtyä erilaisiin toimenpiteisiin maantiellä kuten kääntymiskaistojen rakentamiseen liittymän kohdalla. Koska olosuhteiden muutos on johtunut yksityisen tien tai maatalousliittymän käytön muuttumisesta, olisi liittymän huolehdittava mainituista toimenpiteistä kustannuksellaan. Jos liittymä laiminlyö tämän velvollisuutensa, voi tienpitoviranomainen päättää tehdä työt laiminlyöjän kustannuksella. Päätöksestä voitaisiin valittaa. Kustannukset voitaisiin periä siihen velvolliselta 102 §:n nojalla siten kuin veron ja maksujen perimisestä ulosottoimin annetussa laissa säädetään. Liittymän muuttuneen käytön aiheuttamista toimenpiteistä säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

Jos liittymän käyttö muuttuisi toiseksi kuten maatalousliittymä saattaa muuttua tonttien myymisen johdosta yksityisen tien liittymäksi, olisi haettava liittymälupaa käyttötaroituksen muuttumisen johdosta, jolloin liittymäasia käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin 37 §:n mukaisesti.

Pykälän 3 momentissa rinnastettaisiin moottorikelkkailureitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden pitäjä tämän pykälän soveltamisessa yksityisen tien pitäjään ja maatalousliittymän haltijaan.

39 §. *Yksityisen tien, kadun ja moottorikelkkailureitin katkaiseminen.* Pykälän 1 momentti vastaisi sanamuodollisin täsmennyksin nykyisen lain 52 §:n 4 momenttia. Maantietä rakennettaessa olisi olemassa olevat yksityistieyhteydet pyrittävä säilyttämään. Jos maantie rakennetaan sellaiseksi, että se katkaisee yksityisen tien eikä liittymänsä maantiehen ole siksi mahdollista, olisi tienpitoviranomaisen tehtävä kustannuksellaan joko yli- tai alikulkusilta yksityisen tien

käytön turvaamiseksi. Jos liittyminen rakennettavaan maantiehen on mahdollista, olisi tienpitoviranomaisen tehtävä kustannuksellaan toimenpiteet olemassa olevan kulkuyhteyden säilyttämiseksi kuten uuden liittymän ja sille johtavan ajotien rakentaminen siten, että liittyminen maantielle aikaisempaan verrattuna ei huomattavasti vaikeutuisi. Pykälän 2 momentissa katu ja moottorikelkkailureitti rinnastettaisiin tämän pykälän soveltamisessa yksityiseen tiehen.

40 §. *Liittymän poistaminen.* Pykälän 1 momentti vastaisi eräin sanamuodollisine muutoksineen nykyisen lain 52 a §:ää. Kun tiesuunnitelmassa määrätään, että jokin olemassa oleva liittyvä poistetaan, olisi samalla osoitettava korvaava kulkuyhteys. Rakentamistyön yhteydessä tienpitoviranomainen poistaisi kustannuksellaan tiesuunnitelmassa kielletyn liittymän. Poistamisen edellytyksenä olisi, että korvaava kulkuyhteys on rakennettu ja on kulkukelpoinen.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan otettavaksi säännös, jonka mukaan tienpitoviranomaisella olisi oikeus kustannuksellaan poistaa asemakaavan vastainen yksityisen tien liittymä tai estää sen käyttö esimerkiksi puomilla muulloinkin kuin maantien rakentamisen yhteydessä. Toimenpiteeseen ryhtyminen edellyttää päätöstä, johon tyytymätön voi hakea muutosta valittamalla. Asemakaavan liikennealueella osoitetaan ajoneuvoliittymän likimääräinen sijainti nuolimerkinnällä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa kaavoissa käytettävistä merkinnöistä annetun ympäristöministeriön asetuksen mukaisesti. Jollei olemassa olevan liittymän kohdalla tällaista merkintää ole, olisi liittymä asemakaavan vastainen. Edellytyksenä tällaisen liittymän poistamiselle tai sen käytön estämiselle olisi, että korvaava kulkuyhteys kuten asemakaavan mukainen katu on olemassa ja rakennettu. Ennen kuin tienpitoviranomainen päättää tässä tarkoitetun liittymän poistamisesta tai sulkemisesta, tulee niille kiinteistön omistajille tai haltijoille, jotka käyttävät liittymää, varata mahdollisuus esittää mielipiteensä. Jos liittymää käytetään yleisesti liikenteeseen, on liittymän poistamisesta tai sulkemisesta ennen päätöksentekoa kuulutettava. Kuulutusmenettelystä säädetään 108 §:ssä.

41 §. *Maantien sulkeminen puomilla.* Pykälä vastaisi sanamuodoltaan pääosin nykyistä lakia. Maantien sulkeminen puomilla olisi mahdollista paitsi liikenneturvallisuuden ja tienpidon vuoksi myös tulli- tai rajavartiointin takia. Puomin asettaja vastaisi sen kustannuksista. Rautatien ja maantien tasoristeyksen puomista säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

42 §. *Tiealueeseen kohdistuva työ sekä rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle.* Pykälä olisi pääosin nykyisen lain 53 §:n mukainen. Tiealueeseen kohdistuva työ vaatisi tienpitoviranomaisen luvan, koska tiehen kohdistuvat toimenpiteet voivat vaikuttaa liikenneturvallisuuteen ja tien kunnossapitoon. Luvan myöntäminen perustuisi tienpitoviranomaisen harkintaan ja lupaan voitaisiin liittää tarpeen mukaan ehtoja. Työ voi olla maantien kohdistuvaa kaivutyötä taikka johtojen asettamista tien viereen tai tien ali tai yli taikka rakennelmien tai laitteiden sijoittamista tiealueelle. Luvanvaraisuuden olottuvuus maantien ala- tai yläpuolisiin toimenpiteisiin riippuu siitä, arvioiko tienpitoviranomainen toimenpiteillä olevan vaikutusta liikenneturvallisuuteen tai tien kunnossapitoon. Luvan saajan asiana on tehdä rakennelmansa ja laitteensa sekä pitää ne kunnossa. Jos niistä sitten aiheutuisi vaaraa liikenteelle tai haittaa tienpidolle, olisi luvan saajan tehtävä kustannuksellaan tienpitoviranomaisen vaatimat muutokset. Jos muutoksista huolimatta vaara liikenteelle tai haitta tienpidolle jatkuu, olisi luvan saaja velvollinen siirtämään rakennelman tai laitteen taikka poistamaan sen tiealueelta. Siirtäminen tai poistaminen tapahtuisi luvan saajan kustannuksella.

Jos tiealueeseen kohdistuva toimenpide perustuu erityislainsäädännön kuten vesilain mukaiseen lupaan tai lunastuslupaan taikka kunnan rakennusvalvontaviranomaisen lupaan yhdyskuntateknisten laitteiden sijoittamiseen, ei toimenpide vaadi erikseen tienpitoviranomaisen lupaa, mutta toimenpiteestä olisi hyvissä ajoin ennen siihen ryhtymistä ilmoitettava tienpitoviranomaiselle, joka voisi tarvittaessa antaa ohjeita työn suorittamiseksi. Tästä säädettäisiin pykälän 2 momentissa. Telekaapelin sijoittamisesta säädetään viestintämarkkinalaissa (393/2003). Mainitun

lain 101 §:n mukaan telekaapeli on mahdollisuuksien mukaan sijoitettava yleisistä teistä annetussa laissa tarkoitetulle teialueelle. Jos telekaapelin sijoittamisesta ei sovita, kunnan rakennusvalvontaviranomainen antaa teleyritykselle sijoitusoikeuden vahvistamalla telekaapelisuunnitelman.

43 §. *Erityisen talvitien ja kulkuväylän risteyttäminen.* Pykälässä säädettäisiin edellä 4 §:n 4 momentissa mainitun erityisen talvitien ja vesikulkuväylän risteyksestä. Säännös vastaa pääosin nykyisen lain 58 §:ää.

Pykälän 1 momentissa olisi kysymys yleisestä kulkuväylästä. Vesilain 4 luvun 1 §:n mukaan yleisellä kulkuväylällä tarkoitetaan vesistöissä tai meressä olevaa väylää, joka on määrätty julkiseksi kulkuväyläksi tai yleiseksi paikallisväyläksi. Julkiseksi kulkuväyläksi voidaan määrätä sellainen vesistön osa, jota on tarpeen pitää avoimena yleistä laiva- tai veneliikennettä varten. Yleinen paikallisväylä voi sen lisäksi palvella vapaa-ajan veneilyä. Muut kulkuväylät ovat vesilain mukaan yksityisiä. Yleinen kulkuväylä on pidettävä avoinna, jotta se voisi palvella tarkoitustaan. Jos yleisen kulkuväylän jään avaaminen katkaisee erityisen talvitien, tulee tienpitöviranomaisen kustannuksellaan sen mukaan kuin on mahdollista turvata erityisen talvitien liikenne väylän yli. Se tapahtuu yleensä sillan tai lautan avulla. Ylikulkulaite ei saa estää eikä vaarantaa yleisen kulkuväylän käyttämistä.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että yksityistä kulkuväylää ei saa avata siten, että se katkaisisi erityisen talvitien. Toimenpide edellyttäisi tienpitöviranomaisen suostumuksen. Jos erityinen talvitie tällöin katkaistaan, on yksityisen kulkuväylän avaajan tai sen käyttäjän turvattava erityisen talvitien liikenne väylän yli huolehtimalla kustannuksellaan tarvittavan ylikulkulaitteen asettamisesta ja kunnossapidosta.

#### 4 luku. **Maantiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset**

44 §. *Suoja-alue.* Suoja-alue olisi maantien molemmin puolin teialueen ulkopuolella oleva ulottuvuudeltaan määrätty alue, jossa

maanomistajan oikeusasemaa rajoitettaisiin ja annettaisiin tienpitöviranomaiselle tiettyjä toimivaltuuksia. Suoja-alueita koskevien säännösten tarkoituksena olisi rajoittaa rakentamista maantien välittömässä läheisyydessä ennen kaikkea liikenneturvallisuussyistä ja toisaalta maantieltä tulevien asumisviihtyisyyttä alentavien haitallisten vaikutusten vuoksi. Säännös olisi pääsääntöisesti nykyisen lain mukainen. Suoja-alueen ulottuvuus laskettaisiin maantien ajoradan keskilinjasta. Jos ajoratoja on kaksi tai useampia, etäisyys laskettaisiin teialueen rajaa lähinnä olevan ajoradan keskilinjasta. Ajorata on määritelty tieliikennelain 2 §:ssä.

Nykyisen lain mukaan suoja-alueen leveys on maanteilla 20 metriä ja paikallisteilla 12 metriä. Kun ehdotuksen mukaan maanteiden ja paikallisteiden erottelusta tultaisiin luopumaan, olisi suoja-alueen leveyskin syytä yhdenmukaistaa. Tämän vuoksi ehdotetaan suoja-alueen leveydeksi kaikilla maanteilla 20 metriä. Erityisistä syistä kuten tiestä aiheutuvien haitallisten vaikutusten vuoksi voitaisiin tien rakentamista koskevassa tiesuunnitelmassa pidentää tuota leveyttä enintään 50 metriksi. Mainittua 20 metrin etäisyyttä voitaisiin tiesuunnitelmassa myös supistaa. Maantiehen liittyvän varalaskupaikan kohdalla enimmäisetäisyydet olisivat nykyisen lain mukaiset.

Suoja-alueen oikeusvaikutuksista säädettäisiin pykälän 2 momentissa. Suoja-alue rajoitaisi rakentamista. Nykyisen lain mukaisesti ehdotetaan, että rakennusta ei saisi pitää suojajäällä. Rakennus on määritelty maankäyttö- ja rakennuslain 113 §:ssä. Lisäyksenä nykyiseen lakiin ehdotetaan, että tienpitöviranomaisella olisi oikeus poistaa suojajäältä kasvillisuutta liikenneturvallisuussyistä. Kysymykseen tulisi ennen kaikkea mahdollisuus raivata tai harventaa tien viereen ulottuvaa kasvillisuutta, jotta tietä lähestyvä hirvi tai peura voitaisiin tieltä havaita aikaisemmin. Tällaisia raivauksia voitaisiin erityisesti suorittaa alueilla, jotka ovat määritettyjen eläinten tunnetuilla kulkureiteillä.

45 §. *Näkemäalue.* Näkemäaluetta koskevat säännökset olisivat pääosin nykyisen lain mukaiset. Näkemäalueiden tarkoituksena on turvata liikenneturvallisuus säilyttämällä hyvä näkyväisyys tien kaarteissa ja risteyskoh-

dissa. Kaarrekohtien lisäksi näkemäalueet sijaitsevat alueella, joissa maantie liittyy toiseen maantiehen tai maantie ja rautatie risteävät samassa tasossa. Lisäksi näkemäalue sijaitseisi alueella, jossa maantiehen liittyy merkittävä yksityinen tie. Merkittävyyttä olisi arvioitava yksityisen tien liikenteen kannalta. Tässä tarkoitettu yksityinen tie olisi sellainen, jonka osakkaiden lukumäärä olisi melko suuri taikka että tietä käyttäisivät muutkin kuin tieosakkaat pääsytienä johonkin erityiskohteeseen kuten kouluun tai vastaavaan taikka tietä käytettäisiin yleisesti läpiajoon.

Näkemäalueella ja suoja-alueella olisi voimassa suoraan lain perusteella rakennuskielto. Lisäksi tienpitoviranomaisella olisi oikeus pykälän 2 momentin mukaan poistaa näkemäalueelta näkemää rajoittava kasvillisuus ja luonnonesteet silloin kun tienpitoviranomainen katsoo liikenneturvallisuuden sitä vaativan. Poistettava kasvillisuus voisi olla luonnonvaraista taikka istutettua tai muuten erityiseen hoitoon otettua. Poistettavasta kasvillisuudesta on sen omistaja oikeutettu saamaan korvauksen. Jos siitä ei sovi, asiasta päätetään maantietoimituksessa.

46 §. *Rakennelmat ja laitteet tiealueen ulkopuolella.* Edellä 44 ja 45 §:n mukaan rakennusten pitäminen on kielletty suoja- ja näkemäalueella. Tässä pykälässä säädetäisiin nykyisen lain mukaisesti, että sellaisten rakennelmien ja laitteiden, jotka eivät ole rakennuksia, pitäminen olisi kielletty maantien suoja- ja näkemäalueella edellyttäen, että niistä tai niiden käytöstä aiheutuisi vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle. Tienvarsimainontaan liittyvistä rakenteista ja laitteista säädetään jäljempänä 52 §:ssä.

47 §. *Poikkeamisvalta.* Riittävän joustavuuden turvaaminen maankäytössä ja kulloistenkin tapausten erityispiirteiden huomioon ottaminen vaatii mahdollisuuden poiketa 44—46 §:ssä säädetystä kielloista. Nykyisen lain mukaan poikkeamisvalta rakennusten pitämisen suhteen on alueellisella ympäristökeskuksella sekä rakennelmien ja laitteiden osalta tiepiirillä. Kun rakentamista tulee arvioida liikenneturvallisuuden ja tienpidon kannalta, ehdotetaan, että poikkeamisvalta olisi kaikissa tapauksissa tienpitoviranomaisella. Poikkeamisen edellytyksenä olisi, että

suunniteltu hanke kuten rakennus maantien suoja- tai näkemäalueella ja sen käyttäminen ei vaarantaisi liikenneturvallisuutta eikä tällaisesta rakennuksesta ja sen käyttämisestä aiheutuisi tienpidolle muuta kuin korkeintaan vähäistä haittaa. Poikkeamispäätökseen voitaisiin liittää myös ehtoja vastaisen varalta. Tienpitoviranomaisen antama poikkeamispäätös olisi oltava käsillä rakentamisesta päättävän viranomaisen harkitessa maankäyttö- ja rakennuslain taikka muun lainsäädännön edellytyksiä luvan myöntämiseksi suunnitellulle rakennushankkeelle.

48 §. *Poikkeukset rajoituksista.* Pykälän 1 ja 2 momentissa säädetäisiin nykyisen lain tapaan, että tienvarsien olemassa olevaa dikeustilaa suojataan. Tämän vuoksi 44—46 §:n mukaiset maanomistajan käyttövalan rajoitukset tai tienpitoviranomaisen oikeus puuttua maanomistajan omaisuuteen eivät olisi mahdollisia eikä 47 §:ssä tarkoitettu poikkeamispäätös tarpeen alueella, joilla ei ole ollut toimenpiteen kuten rakennuksen rakentamisen tai aidan istuttamisen aikana mainittuja rajoituksia. Kuitenkin milloin maantien rakentamisesta johtuen suoja- ja näkemäalueet ulottuvat tällaisille alueille, voi kasvillisuus taikka rakennus tai rakennelma vaarantaa liikenneturvallisuutta tai haitata tienpitoa. Tällaisissa tapauksissa tienpitoviranomainen voisi määrätä, että kasvillisuus taikka rakennus tai rakennelma tulisi muuttaa taikka poistaa tai siirtää toiseen paikkaan omistajan toimesta. Omistajan laiminlyödessä velvollisuutensa voi tienpitoviranomainen ryhtyä toimenpiteisiin kustannuksellaan.

Pykälän 3 momentissa säädetäisiin kaksi yleisluonteista poikkeusta. Ensiksikin rakennuksen pitämistä koskevat määräykset eivät olisi voimassa asemakaava-alueella. Kysymyksessä olisivat suoja- ja näkemäaluetta koskevat rakennusten pitämistä koskevat säännökset, jotka asemakaava syrjäyttää kaavan osoittaessa rakentamisen määrän ja rakennusten sijoitusta koskevat periaatteet. Tämä ei koskisi 46 §:n mukaisia rakennelmia ja laitteita. Sen lisäksi momentissa ehdotetaan, että ympäristön kannalta erityisen merkittävää kasvillisuutta ei saisi poistaa lainkaan. Merkittävyyttä arvioitaessa olisi huomiota kiinnitettävä ympäristön kokonaisarviointiin, jossa kasvillisuuden harvinaisuudella

paikkakunnalla on vaikutusta samoin kuin sen maisemallisella arvolla laajemmin arviotuna kuin pelkästään sijaintipaikan kiinteistön kannalta. Jos kasvillisuus on suojeltu luonnonsuojelulain nojalla, noudatetaan sen lain säännöksiä ja suojelumääräyksiä.

49 §. *Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamista koskeva menettely.* Ennen kuin ryhdytään poistamaan suoja- ja näkemäalueilta kasvillisuutta tai luonnonesteitä, tulisi tienpitoviranomaisen hyvissä ajoissa ennen työhön ryhtymistä ottaa yhteys maanomistajaan, jotta raivaus voisi tapahtua mahdollisimman vähän vahinkoa tai haittaa aiheuttavalla tavalla. Maanomistaja voi myös itse poistaa kasvillisuuden tienpitoviranomaisen osoituksen mukaan, jos osapuolet siitä sopivat. Jos toimenpiteet koskevat lukuisia kiinteistöjä tai maanomistajia, tulisi asiasta kuuluttaa 108 §:n mukaisesti.

50 §. *Vähäisten laitteiden ja rakenteiden sijoittaminen.* Maankäyttö- ja rakennuslain 163 §:n mukaan kiinteistön omistajan ja haltijan on sallittava alueelleen sijoitettavaksi muun muassa liikennemerkkejä ja liikenteen ohjauslaitteita sekä vähäisiä katurakenteen osia. Maantien sijaitessa asemakaava-alueella eivät olosuhteet eroa kadusta. Maantien rakentamisen yhteydessä voi joskus maaperäolosuhteista tai muista yllättävistä syistä tulla välttämättömäksi ulottaa maantien rakenne kuten tukimuuri tai tieluiska osaksi tai kokonaan tiealueen ulkopuolelle. Lisäksi voi olla tarpeen saada sijoittaa sinne liikennemerkkejä. Tämän vuoksi ehdotetaan, että maantietä rakennettaessa kiinteistön tai alueen omistajan tai haltijan tulisi sallia, että kiinteistölle tai alueelle saataisiin maantietä varten sijoittaa liikennemerkkejä tai muita liikenteenohjauslaitteita sekä vähäisiä maantierakenteen osia. Säännöstä sovellettaisiin sekä asemakaava-alueella että sen ulkopuolella. Pykälän 1 momentissa viitattaisiin maankäyttö- ja rakennuslain 163 §:ään, jonka mukaan sijoittamisesta päättää kunnan rakennusvalvontaviranomainen ellei sijoittamisesta ole päästy sopimukseen.

Sijoittamisesta syntyvät korvauskysymykset käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin maantietoimituksessa, jos niistä ei päästäisi sopimukseen.

Pykälässä tarkoitettu menettely koskisi

vain vähäisiä tienrakenteiden osia. Toimenpiteet eivät saisi olla sellaisia, että ne esimerkiksi vaikeuttaisivat asemakaavan toteuttamista. Jos sellainen toimenpide olisi välttämätön, se edellyttäisi tiesuunnitelman ja asemakaavan muuttamista.

51 §. *Lumiaita ja lumen sijoittaminen.* Pykälä vastaisi pääosiltaan nykyisen lain 49 §:ää. Tienpitoviranomaisella olisi oikeus suoraan lain perusteella pystyttää tiealueen ulkopuolelle lumiaita, joka voisi olla tilapäinen lumitilanteesta kulloinkin riippuvainen mutta myös kiinteä ympäri vuoden pysyvä aita. Tienpitoviranomaisen harkinnassa olisi, milloin lumiaita olisi tarpeen, jotta lumen kerääntyminen maantielle voitaisiin aidan avulla estää tai sitä vähentää. Koska kiinteä lumiaita voi haitata kiinteistön normaalia käyttöä, ehdotetaan, että asutulla alueella sen pystyttäminen edellyttäisi kiinteistön omistajan suostumusta. Omistajaan rinnastettaisiin tässä suhteessa kiinteistön haltija. Asutulla alueella tarkoitetaan yhtäkin asuttua kiinteistöä, jos aita tulisi olemaan asumuksen lähellä siten, että sillä olisi vaikutuksia asumiseen. Jos suostumusta ei saada, voisi kunnan rakennusvalvontaviranomainen myöntää luvan kiinteän lumiaidan sijoittamiseen edellyttäen, että aita on tarpeen maantien pitämiseksi yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa eikä aidasta tai sen pitämisestä aiheudu kiinteistölle merkittävää haittaa.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että maantiellä olevaa lunta saisi sijoittaa tiealueen ulkopuolellekin. Säännös koskisi vain maantien kunnossapitoa, kun tietä aurattaessa aurauslumen leviämistä tiealueen ulkopuolelle ei voi välttää.

52 §. *Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu.* Luonnonsuojelulain 36 §:n 1 momentin mukaan ulkomainonta on asemakaava-alueiden ulkopuolella kielletty. Nykyisen tielain 60 §:ssä viitataan luonnonsuojelulakiin, kun on kysymys liikeilmoitusten asettamisesta tien varrelle. Ulkomainoksia sijoitetaan mielellään vilkkaiden yleisten teiden tuntumaan. Luonnonsuojelulain 36 §:n 4 momentin mukaan alueellinen ympäristökeskus voi myöntää poikkeuksen ulkomainontakiellosta, jos sitä on pidettävä liikenteen tai matkailun kannalta taikka muun sellaisen syyn takia tarpeellisena. Kun on kysymys yleisen tien

tuntumaan suunnitellun ulkomainoksen poikkeusluvasta, pyytää alueellinen ympäristökeskus asiasta lausunnon tiepiiriltä, joka arvioi mainosta ennen kaikkea liikenneturvallisuuden kannalta.

Tienvarsimainonta voi tehdä liikenneympäristön sekavaksi ja vaarantaa liikenneturvallisuutta. Mainos voi aiheuttaa näkemäesteen peittäessään vapaan näkemän tiejaksolla tai liittymässä ja sekoittumisriskin muistuttaessaan liikennemerkkiä tai valo-opastetta. Mainos voi lisäksi aiheuttaa tiellä liikkujan tarkkaavaisuuden vähenemisen kiinnittäessään huomion pois liikenteestä tai liikenteen ohjauksesta. Tämän vuoksi ja myös maisemallisista seikoista johtuen on yleensä tarpeen rajoittaa tienvarsimainontaa ja ohjata se sopiviin paikkoihin.

Tienvarsimainonta vaikuttaa liikenneturvallisuuteen. Tämän vuoksi ehdotetaan lakiin otettavaksi säännös sellaisesta ulkomainonnasta, joka on tarkoitettu maantien käyttäjille. Tällainen tienvarsimainonta olisi pykälän 1 momentin mukaan kielletty asemakaava-alueen ulkopuolella siitä riippumatta, sijaitseeko mainos tien suoja- tai näkemäalueella taikka näiden alueiden ulkopuolella kunhan vain se on niin sijoitettu, että olosuhteet osoittaisivat sen olevan tarkoitettu tien käyttäjien huomion herättämiseksi. Tiealueelle sijoittuva mainos vaatisi tienpitoviranomaisen luvan 42 §:n nojalla. Lisäksi tienvarsimainonta olisi kielletty asemakaava-alueen mukaisella maantietä varten osoitetulla liikennealueella. Tässä pykälässä tarkoitettuja tienvarsimainontaa koskevia säännöksiä ei sovellettaisi, jos liikennealueella ei ole maantietä.

Koska tienvarsimainonta on tärkeää yritystoiminnan kannalta, on nykyisen luonnonsuojelulain tapaan perusteltua tehdä mahdolliseksi poikkeusten myöntäminen edellä mainitusta kiellosta. Ympäristökeskuksilla oleva poikkeamisvalta ehdotetaan tienvarsimainonnan osalta siirrettäväksi tienpitoviranomaiselle. Poikkeamisvaltaa käyttäessään tienpitoviranomainen harkitsisi poikkeuksen tarpeellisuutta suhteessa liikenneturvallisuuteen. Harkinnassa huomioon otettavista seikoista säädettäisiin samalla tavalla kuin luonnonsuojelulaissa. Tienpitoviranomainen voisi myöntää poikkeusluvan, jos lupaa on

pidettävänä liikenteen opastuksen tai matkailun kannalta tarpeellisena. Liikenteen opastuksen tarve arvioidaan tiellä liikkujan kannalta kohteen löydettävyytenä. Jos kohteeseen on olemassa tieliikennelainsäädännön mukainen opastus, ei tienvarsimainokselle ole yleensä tarvetta. Matkailun kannalta tarpeellista mainosta on arvioitava kohteella harjoitettavan toiminnan kannalta, jolloin korostuu toiminnan tunnetuksi tekeminen. Poikkeusluvan myöntämisen kokonaisuarkintaa korostaa, että liikenteen opastuksen ja matkailun lisäksi voitaisiin tarpeellisuusharkinnassa ottaa huomioon muitakin perusteita.

Luonnonsuojelulain 36 §:n 2 momentin mukaan ulkomainontaa koskeva kieltö ei koske kokous-, tiedotus-, huvi- tai muuta sellaista tilaisuutta taikka vaaleja tai kansanäänestystä koskevaa ilmoittelua. Rakennuksessa ja sen läheisyydessä saa myös ilmoitella paikalla harjoitettavasta toiminnasta ja siellä myytävistä tuotteista. Tällainen ilmoittelu tulisi 1 momentin kiellon estämättä sallia myös maanteiden varrella. Asiasta säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

Lupaharkinnassa sekä 2 momentin ilmoittelussa olisi lisäksi otettava huomioon mainoksen muodon ja sisällön sekä sijoituspaikan arviointi ympäristön kannalta. Pykälän 3 momentin mukaan mainoksen ja ilmoituksen tulisi sopeutua hyvin ympäristöön kuten luonnonympäristöön, rakennettuun ympäristöön ja liikenneympäristöön. Tienpitoviranomaisen tulisi hankkia ennen lupa-asian ratkaisemista alueellisen ympäristökeskuksen ja kunnan lausunto. Alueellisella ympäristökeskuksella olisi hallintolainkäyttölain 6 §:n 2 momentin mukaan valitusoikeus 1 momentin poikkeuslupapäätökseen ympäristökeskuksen valvottavana olevan julkisen edun vuoksi.

Tienvarsimainonnassa on lisäksi otettava huomioon, mitä järjestyslain (612/2003) 6 §:ssä säädetään mainostamisesta ja kuulutuksista. Lainkohdan mukaan yleistä järjestystä tai turvallisuutta vaarantavan häikäisevän tai harhauttavan valon taikka liikenteenohjauslaitetta muistuttavan tai muuten turvallisuutta vaarantavan mainoksen käyttäminen on kielletty.

Tämän lakiehdotuksen valmistelun yhteydessä tulee luonnonsuojelulain 36 § tarkistettavaksi.

## 5 luku. Alueiden hankkiminen ja korvaukset

53 §. *Maantietoimitus.* Pykälässä säädetään maanteihin liittyvästä kiinteistötoimituksesta. Kun yleiset tiet ehdotuksen mukaan olisivat maanteitä, olisi kiinteistötoimituksen nimeltään maantietoimitus. Tässä toimituksessa lunastettaisiin tienpitäjälle tulevat oikeudet, määrättäisiin korvaukset ja tehtäisiin tarvittavat kiinteistotekniset toimenpiteet.

Toimitusmenettelystä ja korvauksista olisi voimassa, mitä lunastuslaissa säädetään, ellei maantieläistä muuta johdu. Maantiehankkeiden erityispiirteiden vuoksi on tarpeen antaa erityisiä säännöksiä maantielain 5 luvussa. Milloin erityissäännöksiä ei ole, sovelletaan lunastuslakia.

Maantietoimituksen suorittaa lunastuslain 12 §:n 1 momentin mukaan lunastustoimikunta, johon kuuluu toimitusinsinööri ja kaksi uskottua miestä. Toimitusmenettelyn yksinkertaistamiseksi ehdotetaan, että maantietoimitus voitaisiin suorittaa ilman uskottuja miehiä, jos kukaan maantietoimituksen asianosaisista ei sitä vaadi eikä toimituksessa ole kyse korvauksista. Ehdotus vastaa nykyisen lain 61 §:n 3 momenttia. Maantietoimitus ilman uskottuja miehiä voisi tulla kysymykseen esimerkiksi 75 §:n 1 momentin tarkoittamissa tapauksissa kun katu tai yksityinen tie on muutettu yleiseksi tieksi ja muutenkin, jos korvauksista on sovittu.

54 §. *Maantietoimituksen vireille tulo.* Hyväksytty tiesuunnitelma oikeuttaisi 26 §:n 1 momentin mukaan tiesuunnitelmassa osoitettujen alueiden ja erityisten oikeuksien lunastamiseen. Tämän perusteella tienpitoviranomaisella olisi toimivalta hakea maantietoimituksen määräämistä. Tiesuunnitelma olisi ehdotuksen 107 §:n 1 momentin mukaan pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta, joten maantietoimitusta voitaisiin hakea odottamatta valitusten lopullista ratkaisua. Kun vaikutuksiltaan vähäisissä maantien parantamisissa maanomistajan antama kirjallinen suostumus korvaa tiesuunnitelman, tapahtuisi näissä tapauksissa maantietoimituksen hakeminen suostumuksen perusteella. Pykälä vastaisi nykyisen lain 61 §:ää.

55 §. *Asianosaiset maantietoimituksessa ja ympäristövahinkojen korvaaminen.* Asian-

osaiskäsitettä ei ole lunastuslaissa määritelty, mutta lähtökohtana on, että asianosainen on se, jolta lunastetaan omaisuutta. Lunastuslain 38 §:n mukaan jos työntekijä tai naapuri taikka muu henkilö, jolta ei lunasteta omaisuutta, kärsii lunastuksen tai lunastuksella toteutettavan yrityksen vuoksi merkittävää haittaa tai vahinkoa, josta olisi määrättävä korvaus, jos häneltä olisi lunastettu, haitta tai vahinko voidaan vaadittaessa korvata, jos korvaamista on olosuhteisiin katsoen pidettävä kohtuullisena. Vakiintuneesti tällaisten tahojen asemaa ei ole pidetty asianosaisasemana. Yleistietoimituksissa ei kuitenkaan ole rajattu asianosaisasemaa pelkästään siihen tahoon, jolta lunastetaan omaisuutta, vaan tiehankkeen vaikutusten ulottuvuuden perusteella.

Jotta menettely maantietoimituksessa olisi yhdenmukainen lunastuslain ja muun kiinteistönmuodostamislainsäädännön kanssa ehdotetaan, että maantietoimituksen asianosainen määriteltäisiin kiinteistönmuodostamislain 17 §:n 1 momentin mukaisesti. Maantietoimituksen asianosainen olisi tällöin toimituksen hakija ja muu henkilö, jonka oikeutta toimitus välittömästi koskee. Tällöin asianosainen yleensä olisi se, jolta omaisuutta lunastetaan taikka jonka omaisuuteen muuten puututaan, mutta voisi maantiehankkeiden usein laajalle ulottuvien vaikutusten johdosta olla sellainenkin, joka ei luovuta omaisuutta. Selvyyden vuoksi ja jotta säilytettäisiin maantietoimituksessa nykyinen laaja tien vaikutuksiin perustuva mahdollisuus esittää maantietoimituksessa vaatimuksia, todettaisiin pykälän 1 momentissa, että maantien rakentamisesta tai sen käyttämisestä aiheutuva haitta tai vahingosta voidaan määrätä korvaus lunastuslain 38 §:n estämättä. Korvauksia arvioitaessa ja määrättäessä sellainen henkilöpiiri, jolta ei lunasteta omaisuutta, olisi maantietoimituksessa asetettava samaan asemaan kuin ne, joilta lunastetaan omaisuutta tai joiden omaisuuteen muuten puututaan. Koska korvaus niiden kiinteistöjen osalta, joista ei luovuteta alueita tietarkoituksiin, voidaan parhaiten selvittää korvausta vaativan aloitteesta, tulee tällaista korvausta virallisperiaatteesta poiketen maantietoimituksessa erikseen vaatia.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan otetta-



vaksi informaatiotarkoituksessa viittaus ympäristövahinkojen korvaamisesta annettuun lakiin (737/1994), jonka 12 §:n mukaan yleisistä teistä annetun lain mukaisessa menettelyssä määrättäväksi tulevaan korvaukseen ympäristövahingosta sovelletaan ympäristövahingosta annetun lain säännöksiä korvausvelvollisuudesta ja korvauksen määräämisen perusteista.

56 §. *Haltuunotto.* Pykälässä säädettäisiin tie- ja muiden alueiden haltuunotosta. Nykyisen lain mukaisesti haltuunotto olisi riippumaton korvausten maksamisesta. Haltuunotto edellyttää haltuunotokatselmuksen suorittamista, jossa selvitetään haltuun otettava omaisuus. Katselmuksen tapahtuisi maantietoitumuksessa. Haltuunotto voisi tapahtua haltuunotokatselmuksen yhteydessä tai jonakin haltuunotokatselmuksessa määrättävänä myöhempänä ajankohtana. Haltuunoton tapahtuttua katsottaisiin tietyön alkaneen haltuun otetulla alueella. Tiesuunnitelmassa osoitetut uusien liittymien ja yksityisten teiden alueet tulevat tienpitäjän haltuun vain väliaikaisesti siihen saakka, kunnes uusi liittymä ja yksityinen tie on tehty, jolloin näiden alueiden hallinta siirtyisi takaisin kiinteistöjen omistajille. Haltuunottohetkellä syntyisi tienpitäjälle oikeus käyttää alueita ja oikeuksia tiesuunnitelmassa osoitettuihin tarkoituksiin kiinteistöön kohdistuvan muun oikeuden estämättä.

Milloin haltuunotosta aiheutuisi lunastuslain 57 §:n 2 momentissa tarkoitettu asunnon menetys taikka elinkeinon tai ammatin vaikeutuminen, voitaisiin maantietoitumuksessa määrätä asianosaisen vaatimuksesta, että haltuunottoa siltä osin lykätään asianosaiselle määrättävän ennakkorvauksen tai, jos lunastus tapahtuu kahdessa eri toimituksessa, ensimmäisen toimituksen korvausten maksamisen jälkeiseen aikaan, joka saa olla enintään kolme kuukautta. Muilta osin haltuunotto tapahtuisi normaaliin tapaan. Tällaisesta haltuunoton lykkäämisestä säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

Vaikutuksiltaan vähäisissä maantien parantamishankkeissa maanomistajan antama kirjallinen suostumus korvaisi tiesuunnitelman 21 §:n mukaisesti. Suostumus voi sisältää myös sopimisen korvauksista, haltuunotosta ja muista tihankkeeseen mahdollisesti liitty-

vistä seikoista. Haltuunotto näissä tapauksissa tapahtuisi sopimuksen perusteella maanomistajan ja tienpitoviranomaisen yhdessä suorittamana toimenpiteenä. Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan otettavaksi sopimusperusteista haltuunottoa koskeva säännös. Tällaisella haltuunotolla olisi kaikki 1 momentin haltuunottoon liittyvät oikeusvaikutukset ellei toisin ole nimenomaan sovittu. Tienpitoviranomaisen tulisi sopimusperusteisen haltuunoton tapahtuttua viipymättä hakea maantietoitumusta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin omaisuuden poistamisesta haltuun otetulla alueella, jos siitä ei päästäisi sopimukseen. Säännös vastaa nykyisen tieasetuksen 67 §:ää.

57 §. *Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen tiealueeseen.* Maantietoitumitus perustuu tiesuunnitelmaan tai vaikutuksiltaan vähäisissä tien parantamisissa maanomistajan antamaan kirjalliseen suostumukseen. Näiden perusteella vahvistettaisiin lunastuspäätöksessä maantietoitumituksen lopussa lunastuksen kohde. Jos lunastuksen kohteen lopullinen sijainti tai ulottuvuus on jäänyt maantietoitumituksessa määrättäväksi tai esimerkiksi tiealuetta tarvitaan vähemmän kuin tiesuunnitelmassa on osoitettu, lunastuksen kohde määrättäisiin tienpitoviranomaisen osoituksen mukaan. Erityisestä syystä voidaan lunastuksen kohdetta vahvistettaessa poiketa tiesuunnitelmasta esimerkiksi jos tarvitaan lisää tiealuetta tai kiinteistölle perustettavaksi jokin tiesuunnitelmassa mainitsematta jäänyt oikeus. Tällaisen poikkeamisen edellytyksenä on, että toimenpiteen kohteena olevan kiinteistön omistaja hyväksyy toimituskokouksessa menettelyn, taikka antaa siihen kirjallisen suostumuksen. Edellytyksenä on myös se, että toimenpiteen vaikutukset arvioidaan korkeintaan vähäisiksi.

Jos maantietoitumitus koskee 75 §:n 2 momentin mukaisesti olemassa olevan maantien rajan määräämistä, vahvistetaan lunastuksen kohde 5 §:n 3 momentin mukaan ulottuvaksi kahden metrin etäisyydelle ojan tai missä ojaa ei ole, tieluiskan tai leikkauksen ulkosyrjästä. Tiealueen lopullisen rajan paikan määrääminen tapahtuu tarvittaessa tienpitoviranomaisen osoituksen mukaan, milloin tienpidon kannalta kapeampi tiealue on tarkoituksenmukainen. Jos maantietoaletta tarvittai-

siin enemmän, edellyttää se maanomistajan suostumusta edellä esitetyllä tavalla tai tiesuunnitelman laatimista. Lunastuksen kohteen vahvistamisen liitännäisalueen osalta 75 §:n 2 momentin mukaisessa maantietoimituksessa perustuu tiesuunnitelmaan tai aikaisemman lainsäädännön mukaiseen lääninhallituksen liitännäisalueen perustamista koskevaan päätökseen.

Pykälän 2 momentin mukaan tiealueeksi vahvistettu alue tulisi tienpitäjän omistukseen lunastuspäätöksen saatua lainvoiman, ellei alue jo ennestään kuulunut tienpitäjälle aikaisemman lunastuksen tai kiinteistön kaupan perusteella.

58 §. *Tieoikeuden perustaminen.* Tiealueet siirtyisivät 57 §:n 2 momentin mukaan lunastuspäätöksen tultua lainvoimaiseksi tienpitäjän omistukseen. Erityisesti niissä tapauksissa, jolloin tiealueen tarkoitamaan tilaan kohdistuu muita kuin tienpitotarkoituksia, olisi tarkoituksenmukaista perustaa tienpitäjälle maantietä varten omistusoikeuden sijaan käyttöoikeutena pysyvä erityinen oikeus, joka nimettäisiin nykyisen lain mukaisesti tieoikeudeksi. Tieoikeus olisi pysyvästi voimassa siihen saakka, kunnes maantie lakkaisi tai lakkautettaisiin, ja maantiellä olisi kaikki ehdotetun lain oikeusvaikutukset. Tieoikeus olisi pysyvä myös tieoikeuden kohteena olevan kiinteistön vaihtaessa omistajaa.

Tämän vuoksi ehdotetaan, että sijoitettaessa maantie tunneliin, padolle, kannelle tai tie katettaisiin kannella taikka tietä varten tehtäisiin silta, perustettaisiin tietä varten maantietoimituksessa tiealueeseen tieoikeus sen mukaan kuin tiesuunnitelmassa osoitetaan. Samoin meneteltäisiin, kun maantien ylä- tai alapuolelle osoitettaisiin oikeusvaikutteisessa kaavassa rakentamista. Milloin kaavaa muutamalla osoitettaisiin olemassa olevalle tiealueelle rakentamista, tulisi myös niissä tapauksissa laatia tiesuunnitelma, jossa tiealueeseen osoitettaisiin tieoikeus ja rakentamisesta johtuvat mahdolliset muut järjestelyt. Tiealueeseen kohdistuva rakentaminen muuhun kuin tietarkoituksiin tulisi mahdolliseksi määräämällä tiesuunnitelmassa tieoikeuden ulottuvuudesta. Koska kysymyksessä olisi tiealueelle sen ylä- tai alapuolelle kohdistuva työ, edellyttäisi se 42 §:n tarkoittaman tienpitoviranomaisen luvan. Milloin maantie tie-

suunnitelmassa on osoitettu kulkevaksi kannen päällä, padolla tai sillalla, olisi tieoikeuden perustaminen ulottuvuudeltaan rajoitettuna tarkoituksenmukaista tien alla olevien alueiden ja omaisuuden kannalta. Silloin tienpitäjälle tuleva oikeus rajoittaisi mahdollisimman vähän omistajan oikeutta. Omistusoikeuden perustaminen sillan kohdalla vesialueeseen ei ole tarkoituksenmukaista. Päällekkäisten oikeuksien syntyessä ehdotetaan kiinteistöjärjestelmän selkeyden säilyttämiseksi, että sijoitettaessa maantie muun kuin tienpitoviranomaisen hallinnassa olevalle lunastusyksikön alueelle kuten rautatiealueelle, tulisi maantietä varten perustaa omistusoikeuden sijasta tieoikeus.

Pykälän 2 momentin mukaan perustettaisiin liitännäisalueeseen sellainen tieoikeus, jota liitännäisalueen käyttäminen tarkoittaisensa edellyttää. Tieoikeus liitännäisalueeseen syntyisi tienpitäjälle lunastuspäätöksen saatua lainvoiman.

Pykälän 3 momentissa annettaisiin tarkempia säännöksiä tieoikeuden sisällöstä. Tieoikeus olisi olemassa tie- tai liitännäisalueen käyttämistä varten. Tässä suhteessa se olisi rajoittamaton oikeus, vaikka sen tosiasiallista käyttöä kuten maa-aineksen ottamista säädeltäisiin erityislainsäädännön lupamääräyksillä. Samoin sen ulottuvuus kiinteistöllä olisi tie- ja liitännäisalueen rajojen sisällä rajoittamaton ja omistajan oikeuteen verrattavissa. Tiesuunnitelmassa voitaisiin antaa asiassa tarkempia määräyksiä, kuten rajoittamalla tieoikeuden ulottuvuutta syvyysuunnassa tai rajoittamalla tieoikeuden ulottuvuutta muuten. Tieoikeus olisi rasitteeseen rinnastettava käyttöoikeus, jota ei nykyisen lain tapaan vähennettäisi asianomaisen kiinteistön tilusalasta eikä sen tarkoittamaa aluetta merkittäisi enää kiinteistörekisteriin muuna rekisteriyksikkönä.

59 §. *Oikeuksien raukeaminen.* Selkeyden vuoksi ehdotetaan pykälän 1 momentissa, että tienpitäjän saadessa edellä esitetyllä tavalla tie- tai liitännäisalueeseen omistus- tai tieoikeuden, lakkaisivat näihin alueisiin kohdistuvat kiinnitykset ja muut erityiset oikeudet suoraan lain perusteella. Ehdotus vastaisi nykyistä lakia. Erityisillä oikeuksilla ymmärretään tässä sekä lunastuslain 2 §:n 2 momentin että maakaaren 14 luvun 1 §:n tarkoittamia

erityisiä oikeuksia. Kuitenkin voitaisiin tällainen erityinen oikeus poikkeuksellisesti pysyttää. Edellytyksenä tällöin olisi, että erityisestä oikeudesta eikä sen käyttämisestä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle eikä haittaa tienpidolle. Lisäksi erityisen oikeuden pysyttäminen ei saisi vaarantaa kiinteistöjärjestelmän selkeyttä. Asiasta päätettäisiin maantietoimituksessa.

60 §. *Laskuojat.* Laskuojalla tarkoitetaan maantien kuivana pitämistä varten tarpeellista ojaa, joka johtaa tien vieriojista tulevat kuivatusvedet tiealueen ulkopuolella vesistöön. Laskuoja voi olla tarpeen myös liitännäisalueen kuivattamiseksi. Laskuojaa koskeva säännös vastaisi nykyisen lain 76 §:ää. Tiesuunnitelmassa osoitettaisiin laskuojien sijainti, ja niitä varten tarpeelliset alueet otettaisiin haltuun muun haltuunoton yhteydessä tai erikseen. Laskuoja-alueisiin perustettaisiin maantietoimituksessa tienpitäjälle rasiteoikeus.

Alavilla ja vesiperäisillä mailla laskuojan rakentaminen voi koskea lukuisia kiinteistöjä ja aiheuttaa tarpeen yhteiseen ojitukseen. Tällaisissa tapauksissa ojituksesta voi tulla suuritöinen ja erityistä asiantuntemusta vaativa. Tämän vuoksi ehdotetaan, että näissä tapauksissa ojitusasia voitaisiin siirtää maantietoimituksesta ojitustoimitukseen. Siirrosta päätettäisiin maantietoimituksessa. Siirtämisestä ei voisi erikseen valittaa lunastuslain 89 §:n 2 momentin perusteella. Ojitustoimituksessa määrättäisiin sitten yhteisestä ojitusvelvollisuudesta, ojan kunnossapidosta ja korvauksista. Tiesuunnitelmassa osoitetusta ojan paikasta voitaisiin ojitustoimituksessa vähäisessä määrin poiketa, jos se olisi tarpeen ojituksen toteuttamisen kannalta. Ojasian siirrosta säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

Sitten kun laskuoja on tullut rakennetuksi, määrättäisiin siitä myöhemmin aiheutuvat vahingot ja haitat vesilain eikä maantielain mukaan. Tästä säädettäisiin pykälän 3 momentissa.

61 §. *Suoja- ja näkemäalueiden merkitseminen.* Kiinteistöjärjestelmän selkeyden ja luotettavuuden kannalta ehdotetaan, että kiinteistöön kohdistuvat suoja- ja näkemäalueet merkittäisiin maantietoimituksen toimituskartalle ja mikäli tarvetta on myös maastoon.

Kiinteistörekisteriin olisi tehtävä asianomaisen kiinteistön kohdalle merkintä suoja- ja näkemäalueesta. Merkinnät olisivat informatiivisia siten, että merkinnät tai niiden puute eivät aiheuttaisi oikeusvaikutuksia, koska suoja- ja näkemäalueet ja niiden oikeusvaikutukset perustuisivat lakiin. Ennestään olevan maantien suoja- tai näkemäalueen rajan määrittämiseksi voitaisiin pitää 75 §:n 2 momentin mukaan erillinen maantietoimitus.

62 §. *Lunastuksen käsitteleminen kahtena toimituksena.* Nykyisen lain mukaan yleistietoimitus käsitellään toimitusmääräyksen mukaisesti yhtenä kokonaisuutena. Milloin toimituksen kohteena on suuri tiehanke ja paljon kiinteistöjä, voi toimituksen kesto-aika venyä. Tällaisissa tapauksissa maanomistajat voivat joutua odottamaan korvauksia pitkäänkin mahdollisista ennakkokorvauksista huolimatta. Yleistietoimituksessa ei ole ollut myöskään mahdollista päättää toimituksen aikana joistain korvausasioista lopullisina siten, että niistä voitaisiin hakea muutosta kesken toimituksen. Tämän vuoksi ehdotetaan, että toimitusmääräyksen mukaisen maantietoimituksen tarkoittama lunastus voitaisiin jakaa kahteen toimitukseen. Koska menettely vaikuttaisi toimituskustannuksiin, se tapahtuisi tienpitöviranomaisen aloitteesta ja päätöksen tekisi maantietoimituksen toimitusinsinööri. Tällaiseen päätökseen ei saisi 87 §:n mukaan hakea erikseen muutosta. Edellytyksenä tällaiselle menettelylle olisi, että toimituksessa ratkaistavien asioiden määrä tai laatu taikka muut erityiset syyt huomioon ottaen toimituksen jakamista voitaisiin pitää tarkoituksenmukaisena. Menettely nopeuttaisi korvausten määräämistä ja maksamista sellaisissa tapauksissa, joissa voidaan luotettavasti todeta menetykset jo toimituksen alkuvaiheissa ja jotka ovat riippumattomia tiehankkeen valmistumisesta. Tällaisia korvauksia olisivat ennen kaikkea kohteenkorvaukset.

Kun ensimmäinen toimitus lopetetaan, annettaisiin siitä valitusosoitus. Toimitusinsinöörin tulisi sitten viran puolesta jatkaa lunastusta toisella maantietoimituksella ilman että sitä tarvitsisi asianosaisten erikseen hakea. Tässä toisessa toimituksessa käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin kaikki lunastuksessa vielä avoinna olevat kysymykset. Siitä riippumatta, että lunastuksen ensimmäinen toimitus

on saanut lainvoiman, käsiteltäisiin toisessa toimituksessa myös ensimmäisen toimituksen lopettamisen jälkeen sen toimituksen kohteeseen tulleet muutokset, kuten jos tien rakentamisen yhteydessä lunastettu alue on supistunut tai laajentunut. Näistä asioista ehdotetaan säädettäväksi pykälän 2 momentissa.

63 §. *Tilusjärjestely.* Maantien rakentaminen aiheuttaa usein tilusten pirstoutumista, mikä vaikeuttaa niiden käyttämistä tehokkaasti ja tuottavalla tavalla. Kiinteistöjaotuksesta johtuen tilusten pirstoutumista ei voida tiehankkeissa välttää. Tämän vuoksi on tarpeen antaa säännöksiä tilusjärjestelyistä. Ehdotukset vastaisivat pääosiltaan nykyisen lain 65 §:ää.

Pykälän 1 momentin mukaan maantietoimituksessa tulisi viran puolesta selvittää tilusjärjestelyjen tarpeellisuus. Jos maantietoimituksen ajankohtana olisi vireillä kiinteistönmuodostamislain 68 §:n 2 momentin mukainen hankeusjakotoimitus, käsiteltäisiin tilusjärjestelyasiat tuossa uusjakotoimituksessa, johon sovellettaisiin paitsi kiinteistönmuodostamislain säännöksiä myös lunastuslain 82 §:ää ja ehdotettavan lain 64—67 §:ää.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tilusjärjestelytoimenpiteistä. Ensisijaisena toimenpiteenä olisi tilusvaihdon suorittaminen kiinteistöjen kesken, jolloin vaihdettaisiin alue aluetta vastaan. Toissijaisesti ellei tilusvaihtoa voida sopivasti suorittaa, tulisi kysymykseen alueen siirtäminen toisesta kiinteistöstä toiseen rahakorvausta vastaan. Rahakorvauksen tulisi olla täysi korvaus saadusta tilusalasta lunastuslain korvausperusteiden mukaan. Lisäksi ehdotetaan, että kiinteistöön rinnastettaisiin tilusjärjestelytapauksissa entinen tiealue.

Pykälän 3 momentissa viitattaisiin kiinteistönmuodostamislain tilusvaihtoa ja alueen siirtämistä koskeviin 59, 65 ja 66 §:ään, jotka olisivat voimassa, jollei ehdotetun lain säännöksistä muuta johdu.

64 §. *Tilusjärjestelyn edellytykset.* Pykälässä säädettäisiin tilusjärjestelyjen erityisistä ja yleisistä edellytyksistä. Pykälän 1 momentissa esitettäisiin tapaukset, jolloin tilusjärjestely maantietoimituksessa voitaisiin suorittaa. Selkeyden vuoksi tapaukset esitettäisiin nel-

jänä eri kohtana. Momentin 1 kohdassa olisi kysymys tyypillisestä tapauksesta, jolloin tilusjärjestely harkitaan tarpeelliseksi tien aiheuttaman tilusten haitallisen pirstoutumisen vuoksi. Momentin 2 kohdan mukaan tilusjärjestely voitaisiin suorittaa, milloin maantie on katkaissut kulkuyhteyden kiinteistöllä ja tilusjärjestelyllä voitaisiin poistaa tai huomattavasti vähentää niitä kustannuksia tai korvauksia, jotka aiheutuisivat uuden kulkuyhteyden rakentamisesta. Erityisesti kun moottori- ja moottoriliikennetiehen sekä valtakunnallisesti merkittäviin runkoteihin ei voida sallia yksityisten teiden liittymiä, ovat näissä tapauksissa uusien kulkuyhteyksien rakentaminen ja niistä aiheutuvat kierto- ja etäisyshaitat merkittäviä. Momentin 3 kohdan mukaan tilusjärjestely olisi mahdollista, jos tilusvaihto tai alueen liittäminen kiinteistöön olisi erityisen tärkeää kyseisen kiinteistön käyttökelpoisuuden lisäämiseksi kuten rakentamismahdollisuuden turvaamiseksi tapauksissa, joissa kiinteistö rajoittuu maantiehen tai kiinteistöön muuten ulottuvat kiinteistön käyttämisestä rajoittavat suoja- ja räkemäalueääräykset. Momentin 4 kohdan mukaan tilusjärjestely voitaisiin suorittaa, jos talousyksikön jokin osa on maantien rakentamisen johdosta jäänyt erilleen eikä sen omistaja enää voisi käyttää sitä hyödykseen tarkoituksenmukaisella tavalla. Tällainen alue voitaisiin siirtää johonkin toiseen kiinteistöön, jos se siihen liitettynä palvelisi tämän kiinteistön käyttöä. Edellytyksenä tällaiselle menettelylle olisi lisäksi, että kyseinen siirrettävä alue olisi arvokkaan vähäinen sekä luovuttajan että vastaanottajan kannalta.

Pykälän 2 momentissa esitettäisiin tilusjärjestelyjen suorittamisen lisäedellytykset. Momentin 1 kohdassa olisi edellytyksenä 1 momentin 1 kohdan tilusjärjestelylle, että sillä saataisiin aikaan merkittävä parannus kiinteistöjaotukseen. Tämä osoittaisi tilusjärjestelyjen palvelevan myös julkisia kiinteistöjärjestelmän selkeystarpeita. Momentin 2 kohdan mukaan kaikkien tilusjärjestelyjen yleisenä edellytyksenä olisi, ettei niistä aiheudu kenellekään merkittävää haittaa. Tällaista haittaa ei saisi aiheutua järjestelyn piiriin kuuluvien kiinteistön omistajille eikä muillekaan kuten vuokramiehelle tai naapurille. Säännöksessä siis ehdotetaan haittakynnyk-

sen alentamista nykyisen lain huomattavasta haitasta merkittäväksi haitaksi. Näin tilusjärjestelyjen toteuttamisedellytyksiä helpotettiin nykyiseen tilanteeseen verrattuna. Lisäksi tilusjärjestelyillä ei saisi vaikeuttaa asemakaavan toteuttamista. Tästä säädettäisiin momentin 3 kohdassa.

Koska tilusjärjestelyillä pyritään maantien aiheuttamien haitallisten seurausten poistamiseen tai vähentämiseen ja kiinteistöjen käyttökelpoisuuden lisäämiseen sekä kiinteistöjaotuksen parantamiseen, ehdotetaan nykyisen lain mukaisesti, että tilusjärjestelyjä voitaisiin maantietoimituksessa suorittaa ilman asianomaisen kiinteistön omistajan suostumusta. Koska tilusjärjestelyjen johdosta kiinteistön arvo vakuutena ei yleensä laske tai milloin poikkeuksellisesti niin tapahtuisi, lasku olisi hyvin vähäinen, ei tilusjärjestelyiden edellytyksenä ole myöskään kiinteistöön kohdistuvan panttioikeuden tai erityisen oikeuden haltijan suostumus. Erityisellä oikeudella tarkoitetaan tässä kuten edellä 59 §:ssä lunastuslain 2 §:n 2 momentin ja maakaaren 14 luvun 1 §:n mukaista erityistä oikeutta. Panttisaamisten ja erityisten oikeuksien järjestelyistä säädetään kiinteistömuodostamislain 65 §:ssä.

65 §. *Tilusjärjestelysopimukset.* Tarpeellisen joustavuuden turvaamiseksi tilusjärjestelyasioissa ehdotetaan nykyisen lain mukaisesti, että maantietoimituksessa voitaisiin suorittaa muissakin kuin edellä 64 §:n 1 momentin mukaisissa tapauksissa kiinteistöjaotusta parantavia tilusjärjestelyjä, jos asianomaisten kiinteistöjen omistajat sellaisesta sopivat. Tällaisilla sopimusperusteisilla tilusjärjestelyillä ei saisi kuitenkaan aiheuttaa kenellekään merkittävää haittaa eikä niillä saisi vaikeuttaa asemakaavan toteuttamista.

66 §. *Tilusjärjestelyjen korvaukset.* Tilusjärjestelyjä suoritettaessa alueiden arvot luovuttavan ja vastaanottavan kiinteistön kannalta voivat erota toisistaan. Esimerkiksi alue voi olla luovuttajan kannalta peltoa, mutta vastaanottavan kiinteistön omistajan kannalta metsämaata, jonka arvo on peltomaata alhaisempi. Koska tilusjärjestely johtuu maantien rakentamisesta, tulisi tienpitäjä lunastajana maantietoimituksessa velvoittaa maksamaan tällaisissa tapauksissa alueiden arvon aiheuttama erotus. Asiasta säädettäisiin tässä pykä-

lässä.

67 §. *Lunastuksen laajentaminen.* Jos tilusjärjestelyillä ei voida poistaa tai olennaisesti vähentää tiehankkeen kiinteistölle aiheutuvaa huomattavaa haittaa, tulee tienpitäjän korvata haitta. Ellei kiinteistönomistaja halua haitankorvausta, hän voi vaatia maantietoimituksessa tienpitäjää lunastamaan kiinteistön tai sen osan. Lunastaminen voisi tulla kysymykseen, kun kiinteistö tai sen osa kuten erillinen palsta tulisi tiehankkeen johdosta käyttökelvottomaksi nykyiseen tarkoitukseensa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tienpitäjän lunastusoikeudesta. Kiinteistöjärjestelmän selkeyden kannalta ja kohtuuttomien haitankorvausten välttämiseksi olisi tienpitäjällä oikeus lunastaa sellainen maantien eristämä kiinteistö tai kiinteistön osa, jolle tehtävä tieyhteys taikka kulkemisen vaikeutumisesta tuleva haitankorvaus olisivat huomattavat verrattuna alueen arvoon. Sekä 1 että 2 momentti vastaisivat nykyistä lakia.

Pykälän 3 momentin mukaan muodostettaisiin 1 ja 2 momentin perusteella lunastettavista alueista tienpitäjän omistukseen tulevia lunastusyksiköitä. Momentissa viitattaisiin lunastuslain 49 a §:ään, jossa on tarkempia säännöksiä lunastusyksiköiden muodostamisesta.

68 §. *Lunastuksen laajentaminen asemakaava-alueella.* Pykälä vastaisi nykyisen lain 67 §:ää, jota on sanamuodoltaan ajantasaisesti yhdenmukaiseksi maankäyttö- ja rakennuslain kanssa.

69 §. *Yksityistiejärjestelyt.* Tiesuunnitelmassa osoitetaan yksityisten teiden liittymien paikat ja näihin liittymiin johtavat yksityistieyhteydet. Tienpitoviranomainen vastaisi liittymien ja yksityisten teiden rakentamisesta ja luovuttamisesta käyttäjilleen niiden valmistuttua, kun luovuttaminen on tien rakentamisen kannalta tarkoituksenmukaista. Maantietoimituksessa käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin nämä yksityistiekysymykset ja muutkin yksityisistä teistä annetun lain mukaan tietoimituksessa ratkaistavat asiat, kuten ketkä ovat tien osakkaita ja miten tienpitovelvollisuus jaetaan osakkaiden kesken. Tästä säädettäisiin pykälän 1 momentissa.

Pykälän 2 momentin mukaan maantietoimitus voitaisiin tienpitoviranomaisen pyynnöstä laajentaa yksityisistä teistä annetun lain

38 c §:n mukaiseksi alueelliseksi tietoitukseksi, jolloin yksityisiä teitä voidaan järjestellä laajemmaltikin kuin mitä tiesuunnitelmassa on esitetty. Alueelliseen tietoitukseen sovellettaisiin sitä koskevia yksityisistä teistä annetun lain säännöksiä, joiden lisäksi ehdotetun lain 72 §:n liittymäkieltoa koskeva korvaus ratkaistaisiin tällaisessa toimituksessa. Siihen sovellettaisiin myös lunastuslain 82 §:n edunvalvontaa ja oikeusapua koskevia säännöksiä.

70 §. *Korvaussopimukset.* Maantiehankkeissa on tavallista ja varsinkin erityiskohteiden kuten rakennettujen kiinteistöjen osalta pääsääntönä, että tienpitoviranomainen pyrkii sopimaan korvauksista. Sopimus tehdään usein kiinteistön kauppana. Maantietoimetusmenettelyn joustavuuden säilyttämiseksi sekä nopean sopimuskorvausmenettelyn varmistamiseksi ehdotetaan nykyisen lain mukaisesti, että asianosaisten korvaussopimuksia ei tarvitsisi alistaa lunastustoimikunnan vahvistettavaksi. Lisäksi pykälän 1 momenttiin ehdotetaan säännöstä, joka antaisi tehdyille sopimuksille pysyvyyden kiinteistön uutta omistajaa vastaan. Tämäkin säännös olisi nykyisen lain mukainen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että maantievalueesta, joka on tullut luovutuksella kuten kiinteistön kaupalla tienpitäjän omistukseen, muodostettaisiin lunastusyksikkö. Jos luovutus käsittää myös tiealueen ulkopuolisia alueita, kuten usein tapahtuu tienpitoviranomaisen ostaessa kokonaisen kiinteistön, säilyttäisivät nämä alueet entisen luonteensa ja olisivat siten myös lainhuudatusvelvollisuuden alaisia. Tilanteesta riippuen voitaisiin edellä mainittu lunastusyksikkö liittää tienpitäjän jo omistamaan tai muodostettavaan lunastusyksikköön. Lunastusyksikköjen määrän vähentämiseksi liittäminen olisi yleensä tarkoituksenmukaista. Alueeseen kohdistuvien kiinnitysten ja muiden erityisten oikeuksien raukeamisesta tai pysyttämisestä olisivat voimassa 59 §:n säännökset, joihin momentissa viitattaisiin. Jos oikeuksien raukeamisesta aiheutuisi oikeuden haltijalle vahinkoa, siitä vastaisi tienpitäjä. Kiinnitysvelkojalle syntyvä vahinko selviäisi panttioikeutta realisoidessa. Jos vahingonkorvauksesta ei sovita, asia ratkaistaisiin maantietoitituksessa. Tästä säädettäisiin pykälän 3

momentissa.

71 §. *Korvaus suoja- ja näkemäalueista.* Edellä 44—46 §:ssä ehdotetaan rajoitettavaksi maanomistajan oikeutta rakentaa maantien suoja- ja näkemäalueella. Kun näissä tapauksissa rakentaminen kielletään tai sitä rajoitetaan tärkeän yleisen edun kuten liikenneturvallisuuden vuoksi, ei siitä syntyisi korvausvelvollisuutta. Kuitenkin niissä tapauksissa, jolloin suoja- tai näkemäaluerajoitukset tulevat kiinteistöllä ensimmäisen kerran voimaan, olisi maanomistaja oikeutettu korvaukseen tässä pykälässä lähemmin esitetyissä tapauksissa. Tienpitäjä olisi velvollinen korvaamaan vahingon, kuten jos suoja- tai näkemäaluesäännösten kieltämää rakentamista varten on aiheutunut kustannuksia, jotka siten ovat osoittautuneet hyödyttömiksi. Haitta tulisi korvattavaksi vain poikkeuksellisissa tapauksissa, jolloin haitan voidaan arvioida olevan merkittävä kuten jos rakentamismahdollisuus estyy tai huomattavasti vaikeutuu. Pykälän 1 momenttiin otettaisiin näitä tapauksia tarkoittava säännös, joka pääosin vastaisi nykyisen lain 70 §:ää.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että suoja- ja vierialueelta poistettavasta omaisuudesta kuten kasvillisuudesta on kiinteistön omistajalla oikeus saada tienpitäjältä korvaus samoin kuin omaisuutensa poistamisesta, siirtämisestä tai muutostyöstä 48 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa.

72 §. *Korvaus liittymäkiellosta.* Milloin kielletään käyttämästä olemassa olevaa yksityisen tien liittymää maantiehen, on samalla tiesuunnitelmassa osoitettava uusi kulkuyhteys. Kun liittymien järjestelyt perustuvat tärkeään yleiseen etuun, tulee tällaisista uudesta kulkujärjestelyistä aiheutuvaa haittaa sietää johonkin määrään korvauksesta. Tämän vuoksi ehdotetaan, että vain niissä tapauksissa, jolloin liittymäkiellosta arvioitaisiin aiheutuvan merkittävää haittaa sellaisen kiinteistön käyttämiselle, jolla on ollut jo aikaisemmin liittymä maantielle, olisi maanomistaja oikeutettu saamaan tienpitäjältä korvausta haitastaan. Haitankorvaus tulisi siten suhteellisen harvoin kysymykseen. Ehdotus vastaisi pääosin nykyisen lain 72 §:ää vain siten muutettuna, että haitankorvauksen kynnys nykyisen lain huomattavan haitan sijasta olisi merkittävä haitta.

73 §. *Korvaus tutkimustyöstä ja eräistä muista toimenpiteistä.* Pykälässä säädettäisiin nykyisen lain mukaisesti maanomistajan oikeudesta saada korvaus tapauksissa, jolloin tienpitoviranomaisella on ehdotetun lain m- jalla oikeus käyttää kiinteistöä tiettyyn tarkoitukseen. Tällaisesta käytöstä aiheutuva vahinko tai haitta tulee korvata. Pykälässä tarkoitettaisiin kiinteistöllä suoritettavaa tutkimustyötä, tilapäisen kulkutien järjestämistä toisen maalle ja tällaisen tien käyttämistä, vähäisten laitteiden tai rakenteiden sijoittamista, tilapäisen tai kiinteän lumiaidan pitämistä taikka lumen sijoittamista kunnossapityön yhteydessä.

74 §. *Muut korvaukset ja korvauksia koskeva maantietoimitus.* Maantietoimituksessa määrättäisiin korvaus lunastuslain 29 §:n täyden korvauksen periaatetta noudattaen. Korvaus muodostuu kohteen- ja haitankorvauksesta sekä vahingonkorvauksesta. Korvaamisen määräämisen perusteet käyvät ilmi lunastuslaista, jonka säännösten sijaan tai niitä täydentäen annetaan maantielaissa erityisiä säännöksiä. Kun korvauskysymys on maantietoimituksessa käsitelty ja ratkaistu, sisältää se myös korvauskysymyksen lopullisen ratkaisun. Riittävän joustavuuden turvaamiseksi ehdotetaan pykälän 1 momentissa, että jos maantien rakentaminen tai sen käyttäminen aiheuttaa kiinteistölle muuta vahinkoa tai haittaa kuin tämän lain 5 luvussa esitetään, olisi kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä. Korvausvelvollisuuden yleisenä edellytyksenä olisi, että maantien tekeminen tai sen käyttäminen loukkaa jonkun oikeudellisesti suojattua asemaa, joka on sidoksissa kiinteistöön. Korvattavaa ei olisi jokamiehen oikeuteen perustuva virkistysre- vöjen menettäminen tai niiden huononeminen. Maantien olemassaoloon ei voida perustaa oikeudellisesti suojattua asemaa. Siten esimerkiksi pelkästään maantien lakkaamisen tai lakkauttamisen taikka uuden tieyhteyden rakentamisen johdosta aiheutuva liiketulon menetys maantien varren yritystoiminnalle ei olisi sellainen menetys, joka tienpitäjän tulisi korvata. Korvattavuuden yleisenä edellytyksenä on myös, että menetys on objektiivisesti todettavissa ja taloudellisesti arvioitavissa esimerkiksi kiinteistön arvonalennuksena.

Lisäksi pykälän 1 momentissa ehdotetaan,

että tällainen korvausasia käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin maantietoimituksessa, ellei siitä voitaisi sopia. Maantietoimitusta voisi hakea korvausta vaativa tai tienpitoviranomainen. Ehdotus kanavoisi kaikki tällaiset korvausasiat maantietoimitukseen, joka on korvauskysymysten asiantuntijaviranomainen ja jonka laissa säädetty menettely täyttää oikeusturvan saamisen edellytykset. Maantietoimituksen päätöksestä voitaisiin hakea muutosta maa- oikeudelta.

Milloin olisi kysymys sellaisesta ehdotetun lain mukaisesta korvaus- tai lunastuskysymyksestä, joka ei liity maantien rakentamiseen tai tien käyttämiseen, voitaisiin tällä- senkin kysymyksen ratkaisemiseksi pitää maantietoimitus. Tämä koskisi erityisesti edellä 73 §:ssä tarkoitettuja tapauksia. Korvauskysymys voi olla myös sellainen, että siitä voidaan päättää vasta maantietoimituk- sen päätyttyä joko niin, että se on todettu maantietoimituksessa, mutta ei ole siellä voi- tu vielä ratkaista tai korvausasia tulisi esille vasta toimituksen päätyttyä. Tällaista maan- tietoimitusta voisi hakea tienpitoviranomai- nen tai korvausta vaativa.

75 §. *Maantietoimitus erityisissä tapauksissa.* Pykälässä säädettäisiin erityisistä maantietoimituksista. Pykälän 1 momentin mukaan tienpitoviranomaisen olisi haettava maantietoimitusta, kun yksityinen tie tai katu on tiesuunnitelman mukaan muutettu maan- tieksi. Kiinteistöjärjestelmän ja tienpidon selkeyden kannalta olisi maantietoimitusta haettava ensi tilassa tiesuunnitelman tultua hyväksytyksi. Toimituksessa ei olisi yleensä kysymys korvauksista 84 §:n 2 momentin pe- rusteella. Samalla tavoin olisi maantietoimi- tusta haettava, kun maantie tai liitännäisalue on lakkautettu.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin maan- tietoimituksesta maantien tai liitännäisalueen taikka maantien suoja- tai näkemäalueen ulottuvuuden määrittämiseksi. Kun liitän- näisalueen raja esitetään tiesuunnitelmassa tarkasti, ei sellaisen alueen rajojen suhteen yleensä ole ollut epäselvyyttä. Säännös kos- kisikin lähinnä 5 §:n 3 momentin maanteitä, joiden tiealueen rajoja ei ole kiinteistötoimi- tuksessa määrätty. Rajan määräämiseksi voi tienpitoviranomainen tai kiinteistönomistaja oman kiinteistönsä kohdalla hakea maantie-

toimitusta. Tällaisen niin sanotun rajaamistoimituksen vireille saaminen ei edellytä tiesuunnitelmaa eikä vaihtoehtoisesti maanomistajan kirjallista suostumusta, jos tiellä ei ole tarkoitus ryhtyä mihinkään parannustoimenpiteisiin, jotka vaatisivat 5 §:n 3 momentin etäisyyden ylittämistä. Rajaamistoimituksessa voitaisiin määrätä korvaus siitä alueesta ja kasvillisuudesta, minkä maanomistaja on leventymisen johdosta menettänyt. Muita asioita ei toimituksessa käsiteltäisi. Maantietoimitus voitaisiin pitää myös suoja- ja näkemäalueen ulottuvuuden määrittämiseksi, jolloin voitaisiin käsitellä myös korvaus mainituilta alueilta poistetusta omaisuudesta, ellei siitä ole sovittu.

Kiinteistöjärjestelmän selkeyden kannalta on tärkeää, että tienpitäjän tiealueeseen kohdistuva omistusoikeus voitaisiin käsitellä tarkoituksenmukaisella tavalla lunastusyksikköinä. Tienpitäjä omistaa lukuisan määrän olemassa olevia maantietalueita kiinteistön kaupan perusteella, kun tienpitoviranomainen on ostanut tietarkoituksiin kiinteistöjä ja määrääaloja. Tämän vuoksi ehdotetaan pykälän 3 momentissa, että tällainen alue voitaisiin maantietoimituksessa siirtää lunastusyksikkönä olevaan maantietalueeseen. Siirtämisestä olisi voimassa soveltuvien osin lohkomista koskevat säännökset. Maantietalueen ulkopuolinen osa kiinteistöstä säilyttäisi aikaisemman luonteensa. Tästä ehdotetaan säädettäväksi pykälän 3 momentissa.

76 §. *Arvohetki ja yleisen hintatason muutoksen huomioon ottaminen.* Maantietoimituksessa on alueiden ja oikeuksien haltuunotto riippumaton korvausten määrittämisestä. Haltuunottohetkellä tienpitäjälle syntyy oikeus käyttää alueita tiesuunnitelmassa osoitettuun tarkoitukseen. Tämän vuoksi maantietoimituksessa lunastettava omaisuus olisi arvioitava sen laatuksena ja sen arvoisena kuin se on ollut haltuunottohetkellä. Tätä hetkeä kutsuttaisiin 1 momentin mukaan arvohetkeksi. Omaisuuden luovuttaja saisi lukea hyväkseen arvohetken jälkeisen yleisen hintatason nousun korvauksen määrittämisen ajankohtaan. Jos enakkokorvausta on määrätty, on lopullisen korvauksen ja enakkokorvauksen välinen erotus sovittava yleisen hintatason nousua vastaavaksi. Tästä säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

77 §. *Arvohetki erityisissä tapauksissa.* Kun 74 ja 75 §:n mukaisissa maantietoimituksissa ei ole varsinaista korvauksiin vaikuttavaa haltuunottoa eikä enakkokorvauksia määrätä, ehdotetaan, että näissä tapauksissa arvohetki olisi toimituksen päättymisajankohta.

78 §. *Korvauksensaajan määrääminen.* Pykälään ehdotetaan otettavaksi säännös siitä, kenelle korvaus maantietoimituksessa määrättäisiin. Se tulisi määrätä sille, joka enako- tai lopullisen korvauksen määräämis- hetkellä on lunastettavan omaisuuden omistaja tai jonka omaisuuteen, vaikka häneltä ei omaisuutta lunastetakaan, tiehankkeen vaikutukset ulottuvat ja joka on tällä perusteella oikeutettu korvaukseen. Siirrettäessä omistusoikeus esimerkiksi kiinteistön kaupalla voivat ostaja ja myyjä sopia siitä, kummalle maantietoimituksessa määrättävä korvaus kuuluu. Jos sopimukseen haluttaisiin vedota, tulisi siitä toimittaa selvitys maantietoimituksessa.

79 §. *Korvausten maksaminen ja korko.* Nykyisen lain 74 §:n 1 momentin mukaisesti ehdotetaan pykälän 1 momentissa, että maantietoimituksessa tienpitoviranomaisen maksettavaksi määrättävät korvaukset tulisi maksaa kuuden prosentin vuotuisine korkoineen kolmen kuukauden kuluessa niiden määrittämisestä. Jos korvausta ei olisi tuohon eräpäivään mennessä maksettu, maksettaisiin eräpäivästä lukien maksamattomalle korvaukselle viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentin korkokannan mukaan.

Maantietoimituksessa suoritettavien tilusjärjestelyjen johdosta kiinteistön omistaja, joka on saanut aluetta, joutuu maksamaan siitä korvauksen ja vastaavasti kiinteistön omistaja, joka on luovuttanut tilusjärjestelyssä aluetta, saa siitä korvauksen. Maksettavaksi määrättyjen tilusjärjestelykorvausten suorittamisen varmistamiseksi ja maksuliikenteen selkeyttämiseksi ehdotetaan pykälän 2 momentissa, että tilusjärjestelyjen vuoksi maksettavaksi määrättyistä korvauksista huolehtii tienpitoviranomainen. Se puolestaan perii vastaavan summan korvausvelvolliselta alueen saajalta ja kyseiset korvaukset otetaan huomioon lopullisissa tienpitoviranomaisen maksettavaksi määrättyissä suoituksissa. Tilusjärjestelyn johdosta määrättyihin korvauk-



sin sovellettaisiin koron laskemisen ja korvauksen maksamisen ajalta muutoin, mitä muhinkin maantietoimituksessa määrättyihin korvauksiin.

Mainittu kuuden prosentin vuotuinen korko laskettaisiin alkavaksi 56 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettusta haltuunotosta lukien. Jos haltuunotto perustuu 56 §:n 3 momentin mukaiseen sopimukseen, korko laskettaisiin tässäkin tapauksessa alkavaksi haltuunotosta lukien, ellei toisin ole sovittu. Tapauksissa, joissa ei ole varsinaista korvauksiin vaikuttavaa haltuunottoa 74 ja 75 §:n mukaisissa tapauksissa, kuuden prosentin vuotuinen korko laskettaisiin alkavaksi kyseisen maantietoimituksen loppukokouksesta lukien. Tilusjärjestelyn johdosta määrätyle korvaukselle koron laskemissajankohta laskettaisiin alueiden haltuunotoista ja toimituksessa määrättäisiin aina tilusjärjestelyn kohteena olleiden tilusten haltuunoton ajankohta. Koron laskemisen alkamisajankohdasta esitetyllä tavalla säädettäisiin pykälän 3 momentissa.

80 §. *Riidanalaisen korvauksen maksaminen.* Pykälä vastaa ehdotetusta laista johtuvien sanamuodollisten muutoksien nykyisen lain 75 §:ää.

81 §. *Pakkotäytäntöönpano erityisissä tapauksissa.* Asianosaiset voivat joutua maksamaan tienpitoviranomaiselle korvausta edellä esitetyllä tavalla tilusjärjestelyjen yhteydessä, kun niissä määrättyjen korvausten suorittamisesta vastaisi tienpitoviranomainen. Lisäksi kiinteistön omistajalle syntyvän hyödyn huomioon ottaminen voi poikkeuksellisesti johtaa siihen, että maksunsaajana on tienpitoviranomainen. Tilusjärjestelyn johdosta tilusjärjestelyn kohteena olevan omaisuuden omistaja vaihtuu. Sen varalta, ettei asianosainen suorittaisi suosiolla tienpitoviranomaiselle hänen maksettavaksi määrättyä korvausta tai asianosainen ei luovuttaisi maantietoimituksessa tehdyn päätöksen mukaisesti sellaisen omaisuuden hallintaa, jonka omistus on vaihtunut tilusjärjestelyn seurauksena, pykälään ehdotetaan otettavaksi säännös pakkotäytäntöönpanosta. Ehdotuksen mukaisesti pakkotäytäntöönpanoon sovellettaisiin korvausten ulosottamisesta ja virkaavusta annettuja kiinteistönmuodostamislain 288 §:n säännöksiä.

82 §. *Panttioikeuden haltijan oikeus korva-*

*ukseen.* Pykälän 1 momentti vastaisi nykyisen lain 79 §:ää. Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan otettavaksi korvauksen tallettamista koskeva erityissäännös, kun maantietoimituksessa lunastetaan kiinteistö kokonaan. Lunastuslain 49 §:n 1 momentin mukaan on tällaisissa tapauksissa kohteenkorvaus aina määrättävä talletettavaksi siitä riippumatta kohdistuuko kiinteistöön panttioikeuksia. Säännöksen tarkoituksena on ollut suojata kiinteistöön kohdistuvien sellaisten panttioikeuksien haltijoita, joiden oikeuden pysyvyyden edellytykseksi ei ollut asetettu kirjaamisenmenettelyä. Tällaisia ovat olleet lakisääteiset panttioikeudet ja maksamattoman kauppahinnan panttioikeus. Maakaaren voimaantulosta annetun lain (541/1995) mukaan ovat lakisääteiset panttioikeudet kuitenkin rauenneet, ellei niitä ole kirjattu kolmen vuoden kuluessa maakaaren voimaantulosta eli tammikuun 1 päivästä 1997 lukien. Maksamattoman kauppahinnan panttioikeus raukeaa, jollei sen perusteella haeta kiinnitystä kymmenen vuoden kuluessa maakaaren voimaantulosta. Koska kiinteistöön ei enää vuoden 2007 alusta lukien voi kohdistua mitään salaisia panttioikeuksia kiinnittämättömien maksamattoman kauppahinnan panttioikeuksien rautessa, ehdotetaan, että koko tilan lunastuksen kohteenkorvaus talletettaisiin vain niissä tapauksissa, jolloin kiinteistöön kohdistuu lainhuuto- ja kiinnitysrekisteriin merkitty panttioikeus. Tallettamiseen muutoin sovellettaisiin lunastuslain 49 §:n 2–4 momentin säännöksiä, joihin pykälässä viitattaisiin.

83 §. *Vähäiset korvaukset.* Korvausten maksamisenmenettelyn yksinkertaistamiseksi ehdotetaan, että jos maantietoimituksessa asianosaiselle maksettavaksi määrätty kokonaiskorvaus korkoineen ei ylitä 10 euroa, ei sitä tarvitse maksaa tai tallettaa. Asianosaisella tässä yhteydessä tarkoitettaisiin myös esimerkiksi kiinteistön yhteisomistajia tai yhteisen alueen omistajia siten, että mainittua 10 euron määrää ei arvioida kunkin osamistajan kannalta erikseen vaan heidän muodostamansa kokonaisuuden kannalta.

84 §. *Korvauksettomat luovutukset.* Nykyisen lain 79 §:n mukaisesti ehdotetaan pykälän 1 momentissa, että valtiolla ei olisi oikeutta maantielain mukaisiin korvauksiin. Val-

tion liikelaitokset olisivat maantietoimituksessa lähtökohtaisesti samassa asemassa kuin muutkin asianosaiset. Riittävän joustavuuden säilyttämiseksi valtioneuvostolla olisi kuitenkin valta erityisistä syistä yksittäistapauksissa päättää valtion korvausoikeudesta toisinkin.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan selvyyden vuoksi ja vakiintuneen käytännön perusteella, että tiekunnan tai tieosakkaiden tien alue ja katualue siirtyisi korvauksetta maantien pitäjälle, kun yksityinen tie tai katu muuttuu maantiekseksi.

85 §. *Maantietoimituksen kustannukset.* Pykälässä säädettäisiin maantietoimituksen kustannuksista. Kun maantietoimitus perustuu yleensä tienpitoviranomaisen hakemukseen tapauksissa, jotka liittyvät maantien rakentamiseen, tulisi tienpitoviranomaisen vastata maantietoimituksen kustannuksista. Poikkeuksena tästä pääsäännöstä ehdotetaan, että 74 §:ssä tarkoitetussa maantietoimituksessa korvausta vaativa voitaisiin määrätä vastaamaan kokonaan tai osaksi toimituskustannuksista, jos vaatimus olisi tehty ilmeisen aiheettomasti. Se tulisi kysymykseen, jos vaatimukselta objektiivisesti arvioiden puuttuisi peruste. Korvausvaatimuksen hylkääminen ei kuitenkaan välttämättä merkitse, että se olisi tehty ilmeisen aiheettomasti. Säännös vastaisi nykyisen lain 77 §:ää.

86 §. *Maantietoimituksen rekisteröinti.* Yhdennukaisesti kiinteistönmuodostamislain 192 §:n 1 momentin mukaan ehdotetaan, että maantietoimitus voitaisiin rekisteröidä toimituksen saatua lainvoiman. Toimitus on lainvoimainen, kun toimitusta koskeva valitus on päättynyt tai, jos toimituksesta on valitettu, kun valitus on tuomioistuimen päätöksellä lopullisesti ratkaistu. Menettelymuotojen yksinkertaistamiseksi ehdotetaan lunastuslain 53 §:stä poiketen, että toimituksessa määrättyjen korvausten suorittaminen ei olisi rekisteröimisen edellytyksenä eikä niiden suorittamisesta tarvitsisi muutenkaan ilmoittaa maanmittaustoimistolle.

87 §. *Muutoksenhaku maantietoimituksessa tehtyihin päätöksiin.* Muutoksenhausta maantietoimituksessa tehtyihin päätöksiin sovellettaisiin lunastuslain 89—93 §:n säännöksiä, joihin tässä pykälässä viitattaisiin. Päätöksistä, jolla toimitusinsinööri on jakanut lunas-

tuksen kahdeksi toimitukseksi 62 §:n 1 momentin perusteella, ei kuitenkaan saisi erikseen hakea muutosta.

## 6 luku **Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen sekä liitännäisalueen lakkauttaminen**

88 §. *Maantien lakkaaminen.* Pykälässä ehdotetaan nykyisen lain 33 §:n 2 momentin mukaisesti, että maantietä parannettaessa syrjään jäävä tie lakkaisi maantienä suoraan lain perusteella. Jos syrjään jäävän maantien katsottaisiin edelleen palvelevan paikallista yleistä liikennettä, se voitaisiin pysyttää maantienä. Siitä olisi kuitenkin määrättävä tiesuunnitelmassa. Vaikka syrjään jäänyt tie lakkaisikin maantienä, voitaisiin tiesuunnitelmassa määrätä, että entistä tealuetta käytettäisiin muihin tietarkoituksiin kuten varasto- tai kuormausalueena taikka säilyttää tienpitäjän oikeus siihen vastaisen varalle. Tällainen alue säilyisi sen mukaan kuin siitä maantietoimituksessa määrättäisiin tienpitäjän omistuksessa tai siihen kohdistuva tieoikeus pysytettäisiin.

Ellei tiesuunnitelmassa olisi syrjään jääneen tien osalta edellä mainittuja määräyksiä, se lakkaisi maantienä ja samalla siihen kohdistuva omistus- tai tieoikeus lakkaisi, kun parannettu tieyhteys on luovutettu yleiseen liikenteeseen.

Kiinteistöjärjestelmän selkeyden ja toimivuuden kannalta on tarkoituksenmukaista, että 1 momentin entistä tealuetta koskeva tienpitäjän oikeus lakkautetaan, kun se on käynyt tarpeettomaksi. Tästä ehdotetaan säädettäväksi pykälän 2 momentissa. Sen mukaan tienpitoviranomainen lakkauttaa entisen tealueen käyttämisen muihin tietarkoituksiin. Samalla lakkautettaisiin tienpitäjän oikeus. Alueeseen sovellettaisiin 6 luvun säännöksiä entisestä tealueesta.

89 §. *Maantien lakkauttaminen.* Nykyisen lain 17 §:n mukaan yleinen tie voidaan lakkauttaa, jollei tietä uuden tien rakentamisen johdosta tai muusta syystä enää pidetä yleisen edun kannalta tarpeellisenä. Lakkauttamisen edellytysten tulisi olla jossain suhteessa tien tekemisen edellytyksiin, jotka on määritelty 13 §:n 1 momentissa. Tämän

vuoksi ehdotetaan, että jos maantietä ei enää käytetä yleiseen liikenteeseen, se voitaisiin lakkauttaa. Käytännössä arviointi jouduttaisiin tekemään siinä suhteessa, onko maantiellä enää yleisen liikenteen tarpeen mukaista palvelutehtävää, vai käyttävätkö sitä vain tien vaikutuspiirin kiinteistöt omana pääsytie-  
nään.

Maantien lakkauttamista koskevassa tiesuunnitelmassa olisi määrättävä lakkauttamisen ajankohta, josta lukien tienpitäjän omistus- tai tieoikeus lakkaa. Jotta tarvittavat kiinteistöoikeudelliset ja rekisteritekniset toimenpiteet tulisivat suoritetuiksi, olisi tienpitoviranomaisen haettava maantietoimitusta 75 §:n 1 momentin mukaan.

90 §. *Entisen tiealueen rakenteet ja laitteet.* Pääsääntöisesti entistä maantietä tarvitaan edelleen kulkemiseen joko yksityisenä tienä tai katuna. Tien parantamista tai lakkauttamista koskevassa tiesuunnitelmassa tulisi osoittaa, onko olemassa tällaista liikennetarvetta. Samoin tiesuunnitelmasta tulisi käydä ilmi, onko lakkaavalla tiellä erityistä hoitoa vaativia rakenteita ja laitteita kuten laituri, silta tai pumppaamo. Tienpitoviranomaisella olisi vuoden kuluessa tien lakkaamisesta lukien valta viedä pois entiselle tiealueelle rakentamansa tai sinne sijoittamansa omaisuus. Muussa tapauksessa omaisuus siirtyisi sille, jolle entinen tiealue siirtyy 91 §:n mukaan. Jos lakannutta tietä tarvitaan yksityiseksi tieksi tai kaduksi, se tulisi jättää sellaiseksi, että sitä voidaan käyttää kulkemiseen ja vastuu tiealueella olevista erityistä hoitoa vaativista rakenteista ja laitteista siirtyisi uudelle väylän pitäjälle maantien lakatessa. Näistä seikoista säädettäisiin pykälän 1 momentissa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin entisen tiealueen ennallistamisesta. Jos lakkaavaa tai lakkautettavaa maantietä ei tarvita yksityiseksi tieksi tai kaduksi, tulisi tienpitoviranomaisen huolehtia kustannuksellaan entisen tiealueen ennallistamisesta. Toimenpiteet tulisi osoittaa tiesuunnitelmassa. Mitään raskaita toimenpiteitä ei tässä yhteydessä edellytetäisi, vaan ainoastaan tiealueen muuttaminen sellaiseen tilaan, että esimerkiksi puusto voisi siinä luontaisesti lähteä kasvamaan, olisivat riittäviä. Ennallistamistoimet tulisi tehdä vuoden kuluessa maantien lakkaamisesta lukien.

91 §. *Entisen tiealueen siirtyminen.* Pykälässä säädettäisiin, kenelle ja miten entinen maantiealue siirtyisi edellyttäen, ettei sitä tien lakkaamisesta huolimatta käytettäisi edelleen tietarkoituksiin 88 §:n 1 momentin mukaan.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin oikeudesta entiseen tiealueeseen annetun lain 1 §:n 1 momentin mukaisesti, että tienpitäjän omistama entinen tiealue siirtyisi viereiseen kiinteistöön sekä kunnan omistukseen asemakaava-alueella ja alueella, jolle kunta on päättänyt laatia asemakaavan. Vastaanottajasta riippumatta siirto tapahtuisi korvauksetta. Pykälän 2 momentissa tienpitäjän omistamaan entiseen tiealueeseen rinnastettaisiin siinä suhteessa sellaiset entiset tiealueet, joita tienpitäjällä on oikeus käyttää muihin tietarkoituksiin nykyisen tielain tai sitä aikaisempien säännösten nojalla ja jotka tienpitoviranomainen on lakkauttanut 88 §:n 2 momentin mukaan. Tällaisiin alueisiin tulee tienpitäjällä olemaan tieoikeus 112 §:n 6 momentin mukaan, johon pykälän 2 momentissa viitattaisiin.

Muissa kuin 2 momentin tarkoittamissa tapauksissa tieoikeudella hallitut lakanneiden maanteiden tiealueet pysyisivät pykälän 3 momentin mukaan omistajillaan rasiteluotteen tieoikeuden lakattua. Tiealueelle on näissä tapauksissa usein rakennettu muuta kuin tienpitoa varten muun kuin tienpitäjän toimesta. Jos momentissa tarkoitettu tiealue on asemakaavassa osoitettu maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 1 momentin mukaiseksi yleiseksi alueeksi kuten katualueeksi, otettaisiin omistusoikeutta rajoittanut tieoikeus tällaisesta alueesta mahdollisesti määrättävässä korvauksessa huomioon.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin kiinteistöt teknisistä menettelyistä tiealueen siirtymässä tiehen rajoittuviin kiinteistöihin. Nykyisen lain mukaisesti siirto tapahtuisi keskilinjaperiaatetta noudattaen, josta poiketen voitaisiin tehdä vähäisiä rajansovituksia, milloin ne harkitaan kiinteistöjaotuksen kannalta tarkoituksenmukaisiksi.

92 §. *Entistä tiealuetta koskevat menettelyt.* Pykälässä säädettäisiin entistä tiealuetta koskevista kiinteistönmuodostamistoimenpiteistä. Pykälän 1 momentin mukaan maantietoimituksessa todettaisiin 91 §:n mukaisesti vie-

reiseen kiinteistöön tai kunnalle siirtynyt tiealue ja sen pinta-ala. Alue merkittäisiin toimituskarttaan ja jos tarve vaatii myös maastoon. Kunnan omistukseen tullut alue muodostettaisiin kiinteistöksi tai liitettäisiin kunnan omistamaan kiinteistöön noudattamalla soveltuvien osin kiinteistömuodostamislain 41 §:n säännöstä rekisteriyksikköön kuulumattomasta erillisestä alueesta. Säännös vastaisi pääosiltaan nykyistä lakia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin nykyisen lain mukaisesti kunnan omistukseen ennen 1 päivää heinäkuuta 1991 siirtyneen yleisen tien alueen kiinteistöksi muodostamisesta. Mainittu ajankohta perustuu oikeudesta entiseen tiealueeseen annetun lain muuttamista tarkoittavan lain (773/1991) voimaantuloon, jolloin tienpitoviranomaiselle säädettiin velvollisuus hakea yleistietoimitusta aina, kun yleinen tie lakkasi tai se lakkautettiin.

Ennen mainittua lainmuutosta ei viereiseen kiinteistöön siirtynyttä ja kiinteistön omistajan omistukseen tullutta entisen yleisen tien aluetta käsitelty yleistietoimituksessa kiinteistöjaotuksellisesti. Tämän vuoksi niiden viereisiin kiinteistöihin siirtyneiden entisten yleisten teiden tiealueet, jotka eivät vielä ole olleet kiinteistötoimituksen kohteena, ovat kiinteistöjao tuksellisesti määrittelemättä. Niissä tapauksissa, joissa alueiden siirtyminen viereisiin kiinteistöihin on selvästi todettavissa suoraan lain säännöksen nojalla, ei ole tarpeen suorittaa erityistä kiinteistön määritystoimitusta ja aiheuttaa siten kiinteistön omistajille tarpeettomia toimituskustannuksia. Tämän vuoksi ehdotetaan pykälän 3 momentissa säädettäväksi, että selvissä tapauksissa, joissa edellä tarkoitettu alue tulee kiinteistötoimituksen kohteeksi, kiinteistöön siirtynyt alue todettaisiin kiinteistötoimituksessa kiinteistön määritystoimenpidettä suorittamatta. Jos sen sijaan rajan paikasta olisi epäselvyyttä, kiinteistön määritys tulisi suoritettavaksi toimituksen yhteydessä hakemuksetta kiinteistömuodostamislain 103 §:n 2 momentin nojalla. Kiinteistön omistajalla olisi kuitenkin oikeus saada hakemuksesta kiinteistön määritystoimitus suoritettavaksi rajan paikan määrittämistä varten siitä riippumatta, onko aluetta koskeva muu kiinteistötoimitus vireillä. Toimituskustannukset

määräytyisivät kiinteistömuodostamislain mukaan.

93 §. *Entinen tiealue yksityisenä tienä.* Entistä tiealuetta tarvitaan usein edelleen tietäkoituksiin yksityisenä tienä. Nykyisen lain mukaisesti pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että se, joka tarvitsee entistä tiealuetta yksityisenä tienään, saa sitä korvauksetta käyttää siihen saakka, kunnes tieoikeusasia on käsitelty ja ratkaistu. Momentissa viitattaisiin yksityistiejärjestelyjä koskevaan 69 §:ään, jonka mukaan maantietoimituksessa tai alueellisessa yksityistietoimituksessa ratkaistaisiin paitsi tieoikeuden perustaminen entiseen maantiealueeseen myös muut yksityisistä teistä annetun lain mukaan tietoimituksessa käsiteltävät asiat. Lisäksi siinä viitattaisiin 75 §:n 1 momenttiin, jonka mukaan maantien tultua lakkautetuksi on pidettävä maantietoimitus.

Jos 92 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettuja ennen 1 päivää heinäkuuta 1991 kunnalle tai viereiseen kiinteistöön siirtyneitä entisiä tiealueita tarvitaan yksityiseksi tieksi, käsiteltäisiin sitä koskevat kysymykset yksityisistä teistä annetun lain mukaisesti. Tällöin toimituskustannuksetkin määräytyisivät tuon lain mukaan.

Joustavuuden aikaansaamiseksi entisen tiealueen kunnossapidossa ehdotetaan pykälän 3 momentissa, että yksityisenä tienä käytettävän entisen maantien kunnossapitovastuu säilyisi tienpitoviranomaisella tietyn ylimenoajan. Kun kunnossapitovastuu on tarkoituksenmukaista kytkeä tienpitoviranomaisen tilaamien hoitourakoiden voimassaoloaikaan, ehdotetaan, että entisen maantien kunnossapitovastuun päättymisajankohdasta säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksessa.

Vastuu entisen maantien kunnossapidosta tulee ratkaista ennen kuin 3 momentin mukainen tienpitoviranomaisen kunnossapitovastuu päättyy. Tämän vuoksi ehdotetaan pykälän 4 momentissa, että asiasta päätettäisiin maantietoimituksessa ja tarvittaessa väliaikaisena, jos toimitusta ei ole ehditty lopettaa ennen tienpitoviranomaisen kunnossapitovastuun päättymistä.

94 §. *Aikaisempien säännösten mukaiset entiset tiealueet.* Oikeudesta entiseen tiealueeseen annettu laki tuli voimaan samanaikai-

sesti nykyisen tielain kanssa eli 1 päivänä tammikuuta 1958. Sitä aikaisemmasta lain-säädännöstä puuttuivat säännökset entisten yleisten teiden alueiden siirtymisestä. Tämän vuoksi ehdotetun lain säännöksiä sovellettaisiin myös niihin ennen mainittua ajankohtaa lakanneisiin tai lakkautettuihin yleisten teiden teialueisiin edellyttäen, ettei tällaisia alueita ole määrätty käytettäväksi muihin tietäkoituksiin. Säännös vastasi nykyistä lakia.

Tapauksissa, jolloin entistä yleistä tietä ei ole kiinteistötoimituksessa liitetty tien varren kiinteistöihin, on voinut sattua, että viereisen alueen omistajan hallintaan on tullut enemmän aluetta, mitä keskilinjaperiaatteen mukaan hänelle kuuluisi. Jos tällainen tilanne on kenenkään häiritsemättä jatkunut kauan ja muodostunut pysyväksi, voidaan keskilinjaperiaatteen ylittävään entinen teialueen osa liittää tähän alueeseen maanomistajan vaatimuksesta asianomaisessa kiinteistötoimituksessa. Tästä säädettäisiin pykälän 2 momentissa ja se vastaisi nykyistä lakia.

95 §. *Liitännäisalueen lakkauttaminen.* Jäljempänä 112 §:n 2 momentissa ehdotetaan, että tämän lain voimaan tullessa teialueeseen välittömästi liittyvät ja edelleen tarpeelliset liitännäisalueet kuten erilaiset pysäköimis- ja levähdysalueet siirtyisivät teialueiden ohella tienpitäjän omistukseen. Muut lain voimaantullessa olemassa olevat liitännäisalueet säilyisivät ennallaan, ja niihin olisi tienpitäjällä tieoikeus siihen saakka, kunnes ne lakkautetaan. Ehdotetun lain mukaisiin liitännäisalueisiin syntyisi 58 §:n 2 momentin mukaan tieoikeus. Liitännäisalueiden lakkauttamisesta säädettäisiin tässä pykälässä, joka pääosiltaan vastaisi nykyistä lakia.

Pykälän 1 momentin mukaan liitännäisalueen lakkauttamisesta päättäisi tienpitoviranomainen todettuaan, ettei aluetta enää tarvita tienpitoon. Menettelystä olisi soveltuvin osin voimassa, mitä tiesuunnitelmasta säädetään. Koska liitännäisalueen lakkauttamisella vain poikkeuksellisesti on alueen ulkopuolelle ulottuvia vaikutuksia asianosaisten piiriin rajoituksena alueen omistajiin, kuuleminen ja muu menettely voisi tapahtua normaalia tiesuunnitelmamenettelyä yksinkertaisemmalla tavalla. Lakkauttamispäätöksestä olisi mahdollista valittaa. Kun liitännäisalue lakkautetaan, lakkaisi samalla siihen kohdistunut tie-

oikeus. Lakkauttamisen jälkeen tulee tienpitoviranomaisen hakea viipymättä maantietoimitusta 75 §:n 1 momentin mukaan.

Kiinteistörekisteriin muuna rekisteriyksikkönä merkityn liitännäisalueen määrittämisestä kiinteistöön säädettäisiin pykälän 2 momentissa. Säännös vastaa nykyistä lakia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin liitännäisalueen lakkauttamisen aiheuttaman hyödyn korvaamisesta tienpitoviranomaiselle. Edellytyksenä olisi, että hyötyä ei ole pidettävä vähäisenä. Hyödyn korvaaminen voisi tulla kysymykseen esimerkiksi lakkautettaessa kiviainesalueena toiminut liitännäisalue, jolla olisi vielä maanomistajan hyödynnettävissä olevaa kiviainesta. Jos korvauksesta ei sovi, asia ratkaistaisiin maantietoimituksessa.

96 §. *Panttioikeuden ja erityisen oikeuden raukeaminen.* Pykälä vastaisi sanamuodollisia tarkennuksia lukuun ottamatta oikeudesta entiseen teialueeseen annetun lain 7 §:ää.

97 §. *Suoja- ja näkemäaluemerkintöjen poistaminen.* Edellä 61 §:n mukaan maantien suoja- ja näkemäalueita koskevat maankäytön rajoitukset tulisi merkitä kiinteistörekisteriin. Kiinteistöjärjestelmän selkeyden vuoksi ehdotetaan, että entistä teialuetta koskevassa maantietoimituksessa merkinnät poistettaisiin kiinteistörekisteristä viran puolesta.

98 §. *Teialueen ulkopuoliset alueet.* Yleisiä teitä lunastettaessa lunastuksen laajentamisen perusteella tai hankittaessa teialueita sopimusperusteisesti kuten kiinteistön kaupalla on tienpitäjän omistukseen tullut teialueen lisäksi sen ulkopuolisia alueita. Yhdenmukaisesti nykyisen lain kanssa ehdotetaan, että mitä edellä 6 luvussa säädetään, ei koskisi tällaisia teialueen ulkopuolisia alueita. Ne säilyisivät edelleen tienpitäjän omistuksessa, vaikka alueeseen rajoittuva maantie lakkaisi tai lakkautettaisiin maantienä.

## 7 luku. Erinäiset säännökset

99 §. *Päätöksenteko.* Pykälässä säädettäisiin yleis- ja tiesuunnitelmien hyväksymistä koskevasta päätösvallasta. Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyisi sellaiset tiesuunnitelmat, jotka koskevat liikenneväylien hallinnollisia muutoksia eli yksityisen tien tai ka-

dun muuttamista maantiekseksi taikka maantien lakkauttamista. Tiehallinto hyväksyisi muut tiesuunnitelmat ja kaikki yleissuunnitelmat. Jos keskeiset yhteistoimintatahot eli asianomainen kunta, maakunnan liitto tai ympäristökeskus olisivat suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä Tiehallinnon kanssa, tulisi Tiehallinnon siirtää suunnitelman hyväksyminen liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. Olennaisia olisivat suunnitelman keskeisimmät ratkaisut. Tiehallinnolla olisi muissakin tapauksissa oikeus siirtää suunnitelman hyväksymisasiä liikenne- ja viestintäministeriölle. Siirtämiselle olisi kuitenkin oltava erityisiä syitä, kuten suunnitelman tarkoittaman hankkeen poikkeuksellinen laatu tai laajuus.

100 §. *Rangaistukset.* Pykälään ehdotetaan otettavaksi rangaistussäännös nykyisen lain 100 §:n tapaan. Pykälästä on tarpeettomina poistettu sellaiset teot, joiden rangaistavuudesta säädetään tieliikennelain liikenneerikoisia koskevassa luvussa.

101 §. *Hallinnolliset pakkotoimet.* Ehdotetun lain kiellot ja muut määräykset annetaan yleensä liikenneturvallisuuden vuoksi tai tienpidon kannalta. Tämän vuoksi on tärkeää, että sääntöjen ja määräyksien noudattamisen turvaamiseksi olisi mahdollisuus käyttää pakkokeinoja. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan nykyisen lain mukaisesti, että lääninhallituksella olisi toimivalta antaa määräyksiä sitä vastaan, joka rikkoo ehdotetun lain säännöksiä tai säännösten perusteella annettuja määräyksiä. Jotta lääninhallituksen määräyksillä olisi tarkoitettu vaikutus, voisi lääninhallitus määrätä uhkasakon tai teettämisuhan. Näihin sovellettaisiin uhkasakkolakia, johon momentissa viitattaisiin.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että tienpitoviranomaisella olisi oikeus eräissä tapauksissa omin toimin oikaista luvaton toimenpide. Koska oikaisulla yleensä puututtaisiin toisen omaisuuteen, olisi se mahdollinen ensiksikin tietyissä kiireellisissä erityistapauksissa, jolloin liikennettä uhkaa välitön vaara ja jolloin vaaran välttämiseksi nopeat toimenpiteen olisivat tarpeen. Lisäksi tienpitoviranomaisella olisi valta oikaista tiealueeseen kohdistunut luvaton toimenpide kuten poistaa luvatta rakennettu liittymä, vaikka siitä ei aiheutuisikaan välitöntä vaaraa liikenne-

teelle. Ehdotus vastaisi nykyisen lain 101 §:n 3 momenttia,

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin poliisilta saatavasta virka-avusta. Se tulisi kysymykseen ennen kaikkea 2 momentin tarkoittamissa kiireellistä toimintaa vaativissa tilanteissa, joissa on kyse liikennettä välittömästi uhkaavan vaaran torjumisesta ja tiealueeseen kohdistuvan luvattoman toimenpiteen oikaisemisesta. Toiseksi virka-apu olisi mahdollinen, jos estetään suorittamasta 16 §:n tarkoittamia tutkimustöitä toisen maalla. Poliisin virka-avusta on voimassa muutoin mitä poliisilaisissa (493/1995) säädetään.

102 §. *Kustannusten periminen.* Pykälä vastaisi nykyisen lain 102 §:ää.

103 §. *Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti.* Pykälässä säädettäisiin suunnitelmien hyväksymispäätösten ja eräiden muiden päätösten tiedoksi antamisesta. Pykälän 1 momentissa olisi perussäännös yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksen sekä tiesuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä koskevan päätöksen tiedoksi antamisesta ja tiedoksisaannista. Mainitut päätökset olisi annettava yleisesti tiedoksi. Tässä tarkoituksessa tulisi tienpitoviranomaisen toimittaa päätös ja sen perusteena olevat asiakirjat siihen kuntaan, jonka aluetta tiehanke koskee ja useamman kunnan ollessa kysymyksessä jokaiseen kuntaan. Kunnan puolestaan tulisi ilmoittaa päätöksen ja sen perusteena olevien asiakirjojen nähtäville asettamisesta kuntalain 64 §:n mukaisesti. Päätös ja asiakirjat tulisi pitää nähtävinä kuulutuksen julkipanoajan. Tienpitoviranomainen vastaisi kuuluttamiskustannuksista. Yhdenmukaisesti maankäyttö- ja rakennuslain 188 §:n 5 momentin kanssa ehdotetaan, että kyseisen päätöksen katsotaan tulleen tiedoksi ja hallintolainkäyttölain 22 §:n valitusajan alkavan, kun päätös on asetettu yleisesti nähtäville.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vaihtoehtoisesti 1 momentin menettelyn kanssa, että merkitykseltään vähäinen tiesuunnitelman hyväksymispäätös voitaisiin antaa tiedoksi hallintolaisissa säädettyä todisteellista tiedoksiantomenettelyä noudattaen. Vähäisyys tässä yhteydessä tarkoittaisi sitä, että tiesuunnitelmassa tarkoitettujen tiehankkeiden vaikutukset rajoittuisivat vain niihin kiinteistöihin, jotka luovuttaisivat alueita tietarkoituksiin ja näi-

denkin lukumäärä olisi niin vähäinen, että todisteellinen tiedoksianto saantitodistusta vastaan tai asiakirjan luovuttaminen tiedoksiannon vastaanottajalle olisi tarkoituksenmukaista. Momentissa viitattaisiin lisäksi informaatiotarkoituksessa sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annettuun lakiin (13/2003).

Pykälän 3 momentin mukaan yksityisen tien muuttamista maantiekiksi tarkoittavan tiesuunnitelman hyväksymispäätös annettaisiin tiedoksi kunnalle ja todisteellisesti sille, joka on tehnyt aloitteen asiassa. Milloin aloitteen allekirjoittajia olisi kaksi tai useampia, annettaisiin päätös todisteellisesti tiedoksi asiakirjassa ilmoitetulle yhdyshenkilölle, jonka asiana olisi ilmoittaa tiedoksisaannista muille allekirjoittajille. Tiedoksiantomenettely vastaisi hallintolain säännöksiä.

Kun päätös edellä esitetyllä tavalla annetaan tiedoksi todisteellisesti, alkaa hallintolainkäyttölain valitusaika tiedoksisaannista myös niissä tapauksissa, kun päätös on annettu tiedoksi 3 momentin tarkoittamalle yhdyshenkilölle.

104 §. *Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille.* Ennen yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymistä on asianosaisille ja muillekin, joiden oloihin suunniteltu tiehanke saattaa vaikuttaa, varattava mahdollisuus muistutusten tekemiseen suunnitelmasta. Muistutusten tekijöiden oikeusaseman kannalta on tärkeää, että he saavat tiedon, onko heidän muistutuksensa otettu huomioon. Tämän vuoksi pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä olisi ilmoitettava muistutuksen tehneille, jos heidän osoitteensa on tiedossa. Ilmoittaminen tapahtuu parhaiten toimittamalla heille postitse jäljennös hyväksymispäätöksestä. Ilmoittamisen tulisi tapahtua samaan aikaan kun päätös annetaan tiedoksi 103 §:n mukaan. Säännös olisi yhdenmukainen nykyisen tieasetuksen 18 §:n 2 momentin kanssa. Siitä huolimatta että suunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitetaan edellä esitetyllä tavalla, määräytyy tiedoksisaanti ja siten valitusajan alkaminen 103 §:n mukaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin suunnitelmien hyväksymispäätösten ilmoittamisesta viranomaisille. Hyväksymispäätöksestä olisi

ilmoitettava asianomaiselle kunnalle, alueelliselle ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle. Tiedottaminen muille viranomaiselle riippuisi siitä, olisiko suunnitelman tarkoitamalla tiehankkeella vaikutusta viranomaisen toimialaan. Tiedoksisaanti ja valitusajan alkaminen määräytyisi näissäkin tapauksissa 103 §:n mukaisesti. Säännös vastaisi nykyisen tieasetuksen 18 §:n 1 momenttia.

105 §. *Muutoksenhaku.* Nykyisen lain 105 §:n mukaisesti ehdotetaan, että hallintolainkäyttölakia sovellettaisiin haettaessa muutosta ehdotetun lain nojalla tehtyihin päätöksiin. Maantietoimituksessa tehtyihin päätöksiin haettaisiin muutosta maa- ja metsätalouden, minkä vuoksi pykälän 1 momentissa viitattaisiin 87 §:ään. Kun tienpitoviranomaisen toimialueet joiltain osilta poikkeavat hallinto-oikeuksien tuomiopiireistä, ehdotetaan selkeyden vuoksi, että liittymistä maantiehen 37 §:n, 38 §:n 2 momentin ja 40 §:n 2 momentin mukaan, suoja- ja näkemäaluerajoituksia 47 §:n ja 48 §:n 2 momentin mukaan sekä tienvarsimainontaa 52 §:n mukaan koskevat valitusasiat käsiteltäisiin liittymän, ylityskohdan, rajoituksen alaisen kiinteistön tai mainoksen sijaintipaikan hallinto-oikeudessa. Muuten hallinto-oikeuden toimivalta määräytyisi hallintolainkäyttölain 12 §:n mukaan.

Pykälän 2 momentin mukaan olisi kunnalla, alueellisella ympäristökeskuksella ja maakunnan liitolla valitusoikeus sellaisen yleis- tai tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuisivat kunnan alueelle ja mainittujen viranomaisten toimialueelle. Säännös täydentäisi hallintolainkäyttölain 6 §:n 2 momenttia.

Hallintolainkäyttölain 6 §:n 1 momentin mukaan päätöksestä saa valittaa se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa. Oikeuskäytännössä yhteisöjen valitusoikeuteen on suhtauduttu pidättyvästi. Oikeustilan selventämiseksi ja perustuslaissa turvatun osallistumisoikeuden täysimääräiseksi toteuttamiseksi ehdotetaan pykälän 3 momentissa, että valitukseen oikeutetuiksi tulisivat erilaiset yhteisöt ja säätiöt niiden toimialaa erityisesti rajaamatta. Valitusoikeus koskisi vain rekisteröityjä paikallisia tai alueellisia yhteisöjä ja säätiöitä. Niillä olisi oikeus hakea valittamalla muutosta sellaisesta

yleis- tai tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä, jonka vaikutukset ulottuisivat yhteisön tai säätiön toimialueelle. Toimiala ja toimialue määräytyisivät yhteisön tai säätiön säännöissä. Ehdotus olisi yhdenmukainen maankäyttö- ja rakennuslain 191 §:n 2 momentin kanssa.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan, että yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavista yleis- ja tiesuunnitelmista tehdyt valitukset tulisi käsitellä hallinto-oikeuksissa ja korkeimmassa hallinto-oikeudessa kiireellisinä. Säännös olisi yhdenmukainen maankäyttö- ja rakennuslain 188 §:n 2 momentin kanssa, jonka mukaan asuntorakentamisen kannalta tai muutoin merkittäväksi katsottavaa asemakaavaa koskeva valitus on käsiteltävä kiireellisenä. Valitusasioiden käsittelyaika vaihtelee eri hallinto-oikeuksissa ja eri asioiden välillä. Vuonna 2001 keskimääräinen käsittelyaika hallinto-oikeuksissa on ollut noin 8,6 kuukautta, mutta käsittelyajat ovat pitenemässä. Kaava-asioiden keskimääräinen käsittelyaika hallinto-oikeuksissa vuonna 2002 on ollut keskimäärin 13,8 kuukautta. Korkeimmassa hallinto-oikeudessa on keskimääräinen käsittelyaika ollut 11,2 kuukautta vuonna 2002. Tiehankkeiden tarkoituksena on kehittää liikenneolosuhteita, jotta maantie tyydyttäisi entistä paremmin liikkumis- ja kuljetustarpeita, vähentäisi liikenteen ympäristöhaittoja ja parantaisi liikenneturvallisuutta. Tiehankkeen toteutumisen lykkääntyminen aiheuttaa yhteiskunnalle liikkumis- ja kuljetuskustannusten lisääntymistä sekä menetyksiä henkilö- ja esinevahinkoina. Tiehankkeille talousarviossa osoitettu tai EU-rahoitus vaarantuu, jos hankkeen toteuttaminen viivästyy ja rakentamiskustannukset lisääntyvät hintatason nousun johdosta. Viivästymisen vuoksi voidaan joutua kilpailuttamaan rakennustyöt uudelleen. Kustannuksia saattaa lisätä myös se, että viivästymisen vuoksi rakennustyöhön voidaan ryhtyä suhdanteiden kannalta epäedulliseen aikaan. Tämän vuoksi tulisi yhteiskunnallisesti merkittävistä yleis- ja tiesuunnitelmista tehdyt valitukset voida käsitellä kiireellisinä. Suunnitelmat koskisivat ainakin niitä tiehankkeita, joita liikenne- ja viestintäministeriön kulloisessakin toimintaja taloussuunnitelmassa ehdotetaan tieverkon kehittämisinvestoinneiksi ja jotka valtion ta-

lousarviossa nimettäisiin erikseen joko tieverkon kehittämishankkeiksi tai jotka muuten talousarviossa mainittaisiin erikseen.

106 §. *Muutoksenhaun rajoitukset.* Pykälässä säädettäisiin yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksiä koskevista muutoksenhaun rajoituksista. Säännös vastaisi pääosiltaan nykyisen lain 105 a §:ää. Pykälässä ehdotetaan, että yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä ei saisi valittaa siltä osin kuin tien sijainti ja tekniset ratkaisut on jo hyväksytty lainvoimaisesti oikeusvaikutteisessa kaavassa. Asianosaiset ovat voineet kaavaa laadittaessa ja hyväksyttäessä käyttää maankäyttö- ja rakennuslain oikeussuojakeinoja valvoessaan etujaan ja oikeuksiaan esimerkiksi kaavan tarkoittaman maantien sijaintia koskevassa asiassa tai sen teknisten ratkaisujen suhteen. Kun nämä ratkaisut sitten kaavassa ovat saaneet lainvoiman ja kun yleissuunnitelmaa eikä tiesuunnitelmaa saa hyväksyä 17 §:n 2 momentin nojalla vastoin mainittua kaavaa, ei ole perusteita sille, että samat kaavassa jo ratkaistut asiat voitaisiin saattaa tuomioistuimen käsiteltäväksi valittamalla tätä tarkoittavasta yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä. Vastaavasti ehdotetaan, että tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen ei saisi hakea muutosta silloin, kun maantien sijainti ja tekniset ratkaisut on jo hyväksytty lainvoimaisessa yleissuunnitelmassa.

107 §. *Päätösten välitön täytäntöönpano.* Hallintolainkäyttölain 31 §:n mukaan päätöstä, johon saa hakea muutosta valittamalla, ei saa panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman. Kun tiehankkeita pitäisi voida käynnistää nopeasti rahoituksen varmistuttua, ehdotetaan pykälän 1 momentissa, että yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätös voitaisiin panna täytäntöön, vaikka siitä olisi valitettu. Yleissuunnitelman osalta sanottu merkitsi lähinnä sitä, että yleissuunnitelman tarkoittama tiesuunnitelma voitaisiin laatia, vaikka yleissuunnitelma ei olisi lainvoimainen. Tiesuunnitelman osalta maantietoimitus voitaisiin panna vireille ja tarvittavat alueet ottaa haltuun, vaikka tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä olisi valitettu. Valitusta käsittelevä tuomioistuin voi kuitenkin hallintolainkäyttölain 32 §:n perusteella määrätä täytäntöönpanosta joko kieltämällä päätöksen



täytäntöönpanon, määrätä sen keskeyttäväksi tai antaa muun täytäntöönpanoa koskevan määräyksen. Nykyisen lain mukaisesta tiepäätöksestä luovuttaisiin.

Muista ehdotetun lain mukaisista päätöksistä tehty valitus lykkäisi niiden täytäntöönpanon, kunnes valitus on tullut lopullisesti ratkaistuksi. Poikkeuksena pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että tienpitoviranomainen voisi antaessaan päätöksen, joka koskee 48 §:n 2 momentin tarkoittamaa kasvillisuuden, rakennusten ja rakennelmien poistamista, siirtämistä tai muuttamista, määrätä päätöksen pantavaksi välittömästi täytäntöön. Tällaiselle päätökselle tulisi olla sen poikkeuksellisesta luonteesta johtuen erityisiä perusteita kuten välitön vaara liikenneturvallisuukselle.

108 §. *Kuuluttaminen.* Ehdotetun lain 27 ja 103 §:ssä säädetään kuuluttamismenettelystä. Muissakin tapauksissa kuten 16 §:n 2 momentin mukaisesta yleis- ja tiesuunnitelman laatimisen aloittamisesta, 40 §:n 2 momentin mukaisesta liittymän sulkemisesta tai poistamisesta sekä 49 §:ssä tarkoitettua kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamisesta on kuulutettava kuulutusmenettelyä kuitenkin määrittelemättä. Tämän vuoksi ehdotetaan, että pykälässä määrättäisiin kuulutusmenettelystä, milloin siitä ei ole erikseen säädetty. Pykälä vastaisi sisällöltään ympäristönsuojelun lain (86/2000) 38 §:n 1 momenttia.

109 §. *Tarkemmat säännökset ja määräykset.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin toimivallasta antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä pykälässä mainituista asioista.

Pykälän 2 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriöllä olisi oikeus antaa ohjeet maanteiden näkemäalueista. Valtuutus vastaisi nykyisen lain 117 §:n 2 momenttia. Liikenne- ja viestintäministeriön valtuudesta antaa tarkempia säännöksiä maantielautoista säädettäisiin 6 §:n 3 momentissa.

Pykälän 3 momentissa oikeutettaisiin Tiehallinto antamaan maanteiden pitoa koskevat tekniset ohjeet nykyisen lain 117 §:n 2 momentin tapaan. Lisäksi Tiehallinto voisi antaa määräyksiä siltä osin kuin kysymys on tietunneleiden vähimmäisturvamääräyksistä, jotka perustuvat Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vä-

himmäisvaatimuksista valmisteltavana olevaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin. Direktiivi hyväksyttäneen keväällä 2004. Maanmittauslaitoksen keskushallinto antaisi maantietoimituksen suorittamiseksi ohjeita ja määräyksiä. Säännös vastaisi sanamuodoltaan kiinteistönuodostamislain 291 §:n 2 momenttia. Nykyinen valtuutus määräysten antamiseen perustuu yleisistä teistä annetun asetuksen 72 §:n 2 momenttiin.

## 8 luku **Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset**

110 §. *Voimaantulo.* Pykälään on otettu tavonomainen voimaantulosäännös. Lain voimaantuloa käsitellään kohdassa 3.

111 §. *Kumottavat lait.* Ehdotettu laki korvaisi yleisistä teistä annetun lain, yleisistä teistä annetun lain voimaanpanosta annetun lain ja oikeudesta entiseen tiealueeseen annetun lain, minkä vuoksi mainitut lait ehdotetaan kumottaviksi. Muualla lainsäädännössä on viittauksia kumottavaksi ehdotettuihin lakeihin tai yleiseen tiehen. Ehdotetun lain tullessa voimaan nämä viittaukset tarkoittaisivat tätä lakia ja maantietä. Asiasta säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

112 §. *Oikeuksien syntyminen ja kiinteistörekisterimerkintöjä koskevat siirtymäsäännökset.* Esityksessä ehdotetaan, että uusiin maantien tiealueisiin syntyisi tienpitäjälle nykyisen lain tieoikeuden sijaan pääsääntöisesti omistusoikeus. Kiinteistöjärjestelmän selkeyden kannalta on perusteltua, että pääsääntöisesti kaikkiin maanteihin olisi tienpitäjällä samanlainen oikeus. Tämän vuoksi ehdotetaan pykälän 1 momentissa, että ne olemassa olevien maanteiden tiealueet, joihin tienpitäjällä on tieoikeus, siirtyisivät ehdotetun lain tullessa voimaan tienpitäjän omistukseen pykälän 4 ja 5 momentin poikkeustapauksia lukuun ottamatta.

Ehdotuksen mukaan perustettavat liitännäisalueet tulisivat olemaan tiealueesta erillisiä alueita. Nykyisen lain mukaiset tiealueeseen välittömästi liittyvät liitännäisalueet kuten levähdys- ja pysäköintialueet tulisivat ehdotuksen mukaan olemaan tiealueita. Kiin-

teistöjärjestelmän selkeyden kannalta olisi näissäkin tapauksissa perusteltua, että tällaiset olemassa olevat liitännäisalueet muuttuisivat tiealueiksi ehdotetun lain tullessa voimaan. Tästä säädettäisiin pykälän 2 momentissa. Edellytyksenä olisi kuitenkin, että tiealueeksi muuttuvaa liitännäisaluetta edelleen tarvittaisiin maantietä varten. Tarpeettomiksi käyneet liitännäisalueet tienpitoviranomainen tulisi lakkauttamaan.

Pykälän 3 momentin mukaan kiinteistörekisterin pitäjä muuttaisi tienpitäjän omistukseen tulevat 1 ja 2 momentin tarkoittamat rekisteriyksiköt lunastusyksiköiksi viran puolesta ilman toimitusta tai muutakaan päätöstä.

Yleisen tien tiealueita on eri aikoina ja eri perustein tullut kunnan omistukseen. Tiealue voi sijaita vanhojen kaupunkien lahjoitusmaalla taikka kunta on voinut saada tiealueen omistukseensa asemakaavalain (145/1931), rakennuslain tai maankäyttö- ja rakennuslain nojalla asemakaavan voimaantulon yhteydessä. Yleinen tie voi sijaita kunnan omistukseen kaupalla tai muulla oikeustoimella tulleella alueella. Erityisesti kasvavilla seuduilla kunnat ovat hankkineet maa-alueita omistukseensa tulevaa kaavoitusta silmällä pitäen. Kun tiealueet asemakaavan tullessa voimaan siirtyisivät joka tapauksessa kunnalle, ei ole perusteltua siirtää niitä väliajaksi tienpitäjän omistukseen. Tämän vuoksi ehdotetaan pykälän 4 momentissa, että 1 momentin pääsäännöstä poiketen maantielain tullessa voimaan kunnan omistamaan yleisen tien tiealueeseen syntyisi tienpitäjälle omistusoikeuden sijasta tieoikeus. Merkitystä ei olisi sillä, sijaitseeko tiealue asemakaava-alueella tai sen ulkopuolella. Tieoikeus merkittäisiin kiinteistörekisteriin ilman toimitusta tai päätöstä suoraan lain nojalla.

Ehdotuksen 58 §:n 1 momentin mukaan tiealueeseen perustettaisiin tieoikeus, milloin maantie tulisi tunneliin, sillalle, kannelle tai kannen alle taikka tien ylä- tai alapuolelle on oikeusvaikutteisessa kaavassa osoitettu rakentamista. Tiealueeseen olisi tieoikeus myös niissä tapauksissa, jolloin tiealue sijaitisi muun kuin tienpitoviranomaisen hallussa olevalla lunastusyksiköllä kuten rautatiealueella. Tämän säännöksen kanssa yhdenmukaisesti esitetään pykälän 5 momentissa, että ehdotetun lain tullessa voimaan tällaisen

maantien tiealueeseen merkittäisiin kiinteistörekisteriin tieoikeus. Tienpitoviranomaista tulisi asiassa kuulla. Menettely ei edellyttäisi toimitusta eikä muutakaan päätöstä. Säännöstä sovellettaisiin ehdotuksen 6 momentin mukaan myös niihin entisiin tiealueisiin, joita käytetään muihin tietarkoituksiin nykyisen tielain tai sitä aikaisemman lainsäädännön nojalla.

Jos tieoikeutta koskeva asia olisi epäselvä, tulisi kiinteistörekisterin pitäjän kuulla tieoikeuden kohteena olevan kiinteistön omistajaa tai haltijaa. Tästä säädettäisiin pykälän 7 momentissa. Jos kuulemisen yhteydessä kiinteistön omistaja tai haltija tekisi tieoikeutta koskevan muistutuksen, taikka jos rekisteriyksikön tai tieoikeuden ulottuvuus havaittaisiin epäselväksi tai olisi olemassa muita erityisiä syitä, tulisi pykälän 8 momentin mukaan tieoikeuden perustamista koskeva asia käsitellä kiinteistörekisterin pitäjän viereille panemassa maantietoimituksessa. Toimituskustannuksista vastaisi tienpitoviranomainen 85 §:n nojalla. Säännöstä ei sovellettaisi 113 §:ssä tarkoitettuihin tapauksiin, vaan epäselvyydet tutkittaisiin ja ratkaistaisiin tuon pykälän mukaisessa menettelyssä.

113 §. *Kunnan omistukseen siirtyneen tiealueen merkitseminen kiinteistörekisteriin.* Ennen ehdotetun lain voimaan tuloa kunnan omistukseen eri tavoin tulleiden asemakaava-alueella olevien yleisten teiden tiealueiden osalta ei ole säännöksiä niiden kiinteistöiksi muodostamisesta ja niihin onkin yleensä kohdistettu kiinteistönmuodostamistoimenpiteitä vasta kaavan toteuttamisen yhteydessä yleisen tien lakattua tai tultua lakkautetuksi. Kunnan omistukseen siirtymisen ja asemakaavan toteuttamisen välinen aika voi olla hyvinkin pitkä, minkä vuoksi näiden alueiden osalta kiinteistö- ja omistusoikeusjaotus ei ole ollut kiinteistöjä koskevissa rekistereissä ajan tasalla.

Pykälän 1 ja 2 momenttiin ehdotetaan otettavaksi säännökset siitä, millä tavoin ennen ehdotetun lain voimaan tuloa kunnan omistukseen siirtyneet alueet tulee muodostaa kiinteistöiksi. Jos kunnan omistama alue on kokonaisuudessaan asemakaavassa osoitettu kiinteistönmuodostamislain 2 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaiseksi samaa käyttötarkoitusta palvelevaksi alueeksi kuten katualueek-

si, puistoksi tai liikennealueeksi, erityisen kiinteistöoimituksen suorittaminen ei olisi tarpeen, vaan alueen muodostamiseen yleiseksi alueeksi riittäisi kiinteistörekisterin päätäjän päätös. Tarpeen vaatiessa suoritettaisiin kiinteistönmuodostamislain mukainen kiinteistönmääritystoimitus alueen ulottuvuuden määrittämiseksi. Muussa tapauksessa alueen muodostaminen kiinteistöiksi tapahtuisi lohkomalla siten, että alueesta muodostettaisiin yleisiä alueita ja tontteja asemakaavan mukaisesti ja muilta osin alueesta muodostettaisiin yksi tai useampi tila asemakaavan mukaisten käyttötarkoituksalueiden rajoja noudattaen.

Jos alue siirtyy kunnan omistukseen maankäyttö- ja rakennuslain 93 §:n nojalla ehdotetun lain voimaantulon jälkeen, kunnan omistukseen siirtyneet alueet lohkottaisiin tienpitäjän omistamasta maantietaluekiinteistöistä (lunastusyksikkö) asemakaavan mukaisesti yleisiksi alueiksi ja tonteiksi sekä muilta osin yhdeksi tai useammaksi tilaksi asemakaavan mukaisten käyttötarkoituksalueiden rajoja noudattaen.

114 §. *Maantietoimituksia koskevat siirtymäsäännökset.* Pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että ennen tämän lain voimaantuloa aloitetussa maantietoimituksessa sovellettaisiin tätä lakia niihin kysymyksiin, jotka otettaisiin toimituksessa käsiteltäviksi tämän lain voimaantulon jälkeen. Jos yleistietoimituksessa, joka tämän lain tullessa voimaan muuttuu ilman eri määräystä maantietoimitukseksi, on tehty sitovia päätöksiä nykyisen lain perusteella, ne jäisivät voimaan. Jos ennen tämän lain voimaantuloa tie on perustettu 58 §:n 1 momentissa tarkoitetulle alueelle, tulee maantietoimituksessa käsitellä ja ratkaista tieoikeuden perustaminen. Tästä ehdotetaan säädettäväksi pykälän 2 momentissa.

115 §. *Muut siirtymäsäännökset.* Nykyisen lain mukaiset alueellisille ympäristökeskuksille kuuluvat rakentamista sekä tienvarsimainontaa ja -ilmoittelua koskevat asiat ehdotetaan siirrettäväksi tienpitoviranomaiselle ja yleisen tien päätekohtan vahvistamismenettelystä olisi tarkoitettu luopua. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että ehdotetun lain tullessa voimaan ympäristökeskuksissa viereillä olevat nykyisen lain mukaiset poikkeuslupa-asiat ja luonnonsuojelulain tienvarsia

koskevat ulkomainonta-asiat sekä yleisten teiden päätekohta-asiat käsiteltäisiin ympäristökeskuksissa loppuun tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan. Nykyisen lain mukaan tien vierialueelle saadaan sijoittaa liikennemerkkejä. Kun vierialueista ehdotuksen mukaan luovutettiin, on tärkeää, että vierialueelle sijoitetut liikennemerkit voisivat säilyä paikallaan niin kauan kuin niitä tarvitaan tai ne joudutaan uusimaan. Tästä ehdotetaan säädettäväksi pykälän 2 momentissa.

Yleisistä teistä annetun lain 20 §:n 1 momentin mukaan kunta on voitu määrätä tienpitäjäksi joko toistaiseksi tai määräajaksi. Tällaiset määräykset ovat olleet hyvin harvinaisia. Ehdotetun lain mukaan tienpitäjänä voisi olla vain valtio. Vakiintuneen olotilan säilyttämiseksi ehdotetaan pykälän 3 momentissa, että kunta, joka on määrätty tiepitäjäksi, olisi edelleen tienpitäjänä maantielain mukaisin velvollisuuksin ja sen mukaan, mitä tienpitäjäksi määrittämisen yhteydessä on päätetty. Liikenne- ja viestintäministeriö voisi vapauttaa kunnan tienpitovelvollisuudesta, jos siihen on olemassa erityisiä syytä kuten jos velvollisuus osoittautuu kohtuuttoman raskaaksi kunnan oloihin nähden. Samoin jos joku muu kuin tienpitäjä yleisistä teistä annetun lain 20 §:n 2 momentin perusteella on sitoutunut vastaamaan jostain tienpitoon liittyvästä tehtävästä kuten yleisen tien kunnossapidosta, jatkuu tällainen velvollisuus maantielain tultua voimaan ennallaan sitoumuksen mukaan. Kohtuusyistä myös näissä tapauksissa olisi oltava mahdollisuus vapauttaa vastuuvelvollinen tienpitotehtävästään. Asiasta päättäisi tienpitoviranomainen.

Ehdotettu laki sisältää muutoksia yleis- ja tiesuunnitelman sisältöön ja joihinkin menettelytapoihin. Selkeyden vuoksi ehdotetaan pykälän 4 momentissa, että ne yleis- ja tiesuunnitelmat, joiden laatiminen on aloitettu ennen tämän lain voimaantuloa, käsiteltäisiin ja hyväksyttäisiin yleistä teistä annetun lain mukaan. Yleis- ja tiesuunnitelman aloittamisesta on kuulutettu tai muulla sopivaksi katsottavalla ilmoitettu yleisistä teistä annetun asetuksen 13 §:n 1 momentissa säädetyllä tavalla.

Ehdotetun lain 25 §:n 1 momentin mukaan yksityisen tien tai kadun muuttamiseksi

maantiekseksi taikka maantien lakkauttamiseksi olisi laadittava ja hyväksyttävä tiesuunnitelma. Menettelytapojen selkeyden vuoksi ehdotetaan pykälän 5 momentissa, että tämän lain voimaan tullessa vireillä olevat yksityisen tien muuttamista yleiseksi tieksi koskevat asiat käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin yleisistä teistä annetun lain mukaan, jos muuttamista koskevassa hallinnollisessa menettelyssä on toimitettu yleisistä teistä annetun asetuksen 38 §:n 3 momentissa tarkoitettu katselmuksen ennen maantielain voimaan tuloa. Muussa tapauksessa asian käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin ehdotetun lain menettelymuotoja noudattaen. Samoin jos yleisen tien lakkauttamista koskeva asia on tullut vireille ennen ehdotetun lain voimaan tuloa, käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin lakkauttamisen yleisistä teistä annetun lain mukaan, jos lakkauttamista koskeva esitys on tullut Tiehallinnon keskushallinnolle ennen ehdotetun lain voimaan tuloa.

Ehdotetun lain 105 §:n 3 ja 4 momentissa on uusia lainkäyttöä koskevia säännöksiä, joista edellinen koskee valitusoikeutta ja jälkimmäinen valitusten käsittelyä. Lainkäytön selkeyden vuoksi ehdotetaan, että säännöksiä sovellettaisiin sellaisiin yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksiin, jotka on tehty tämän lain voimaantulon jälkeen.

## 1.2. Maankäyttö- ja rakennuslaki

86 a §. *Maantien muuttaminen kaduksi.* Maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentissa säädetään, millaisia maanteitä varten asemakaavassa voidaan osoittaa liikennealue. Jos maantie ei täytä lainkohdan edellytyksiä ja asemakaavassa maantien liikennealue on muutettu katualueeksi, ehdotetaan, että maantie muutuisi kaduksi kunnan tekemällä kadunpito päätöksellä. Tästä otettaisiin maankäyttö- ja rakennuslakiin uusi 86 a §. Kadunpito päätöksestä säädetään lain 86 §:n 3 momentissa. Ehdotetulla menettelyllä yhdenmukaistettaisiin kadunpito alkamaan kadunpito päätöksellä riippumatta siitä, rakennetaan uusi katu vai syntyykö katu hallinnollista menettelyä noudattaen maantien tilalle. Menettely korvaisi nykyisen tieasetuksen 63 §:n mukaisen päätekohtamenettelyn. Kadunpito päätökset tulisi tehdä tarkoituksen-

mukaisina kokonaisuuksina esimerkiksi siten, ettei yhtenäistä maantietä katkaistaisi lyhyellä katuosuudella, jolloin kunnossapito hankaloituisi. Jos maantien muuttaminen kaduksi edellyttäisi korvaavan maantieyhteyden kuten ohikulkutien tekemistä, tulisi kadunpito päätös tehdä, kun korvaava maantieyhteys luovutetaan yleiseen liikenteeseen.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että kun 1 momentin kadunpito päätös tulee voimaan, maantie lakkaisi siltä osin ja maantievalue siirtyisi kunnan omistukseen.

93 §. *Maantien tiealueen siirtyminen kunnalle.* Nykyisen maankäyttö- ja rakennuslain mukaan siirtyy asemakaava-alueeseen sisältyvän yleisen tien tiealue kunnalle asemakaavan tullessa voimaan aikaisemmin asemakaavoittamattomalle alueelle sekä asemakaavaa muutettaessa. Säännös on osoittautunut tarkoituksenmukaiseksi kunnan maankäytön kannalta. Sillä että tienpitäjällä olisi vastaisuudessa tiealueet yleensä omistuksessaan, ei olisi vaikutusta lainkohdan soveltamiseen. Selvyyden vuoksi ehdotetaan pykälään otettavaksi maininta, että tiealueen omistusoikeuden siirtyessä kunnalle syntyisi samalla tienpitäjälle omistusoikeuden sijaan tiealueeseen maantielain 58 §:n 3 momentissa tarkoitettu tieoikeus. Omistusoikeuden siirtymisestä huolimatta tällaisella maantiellä olisi täten kaikki maantielain mukaiset oikeusvaikutukset.

Yhdenmukaisesti maantielain 91 §:n kanssa ei tiealueen omistusoikeuden siirtymistä edellä esitetyllä tavalla kuitenkaan tapahtuisi, milloin tienpitäjällä on tiealueeseen tieoikeus maantielain 58 §:n 1 momentissa sekä 112 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa.

179 §. *Määräys kadunpito velvollisuuden toteuttamiseksi.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi, että alueellinen ympäristökeskus voisi velvoittaa kunnan tekemään ehdotetun 86 a §:ssä tarkoitettua kadunpito päätöksen, jos sitä ei tehdä kohtuullisessa ajassa.

## 1.3. Kiinteistörekisterilaki

2 §. Pykälän 1 momentissa säädetään, mitkä yksiköt merkitään kiinteistörekisteriin kiinteistöinä ja 2 momentissa, mitkä muina rekisteriyksikköinä. Viimeksi mainittuja ovat yhteiset alueet sekä yleisistä teistä annetun

lain mukaiset tieoikeudella hallittavat tie- ja liitännäisalueet samoin kuin vastaavin perustein ennen 1 päivää tammikuuta 1958 lunastetut alueet, jos tietä edelleen käytetään yleisenä tienä.

Ehdotetun maantielain mukaan teialueisiin syntyisi tienpitäjälle pääasiallisesti omistusoikeus. Omistusoikeusyksiköt muodostettaisiin lunastusyksiköiksi, jotka merkittäisiin kiinteistöinä kiinteistörekisteriin. Lain tullessa voimaan maantiehen välittömästi liittyvät liitännäisalueet liitettäisiin teialueisiin lunastusyksiköiden osiksi. Muut olemassa olevat liitännäisalueet säilyisivät kiinteistörekisterissä muina rekisteriyksikköinä siihen saakka kunnes tienpitoviranomainen ne lakkauttaa ja lakkauttaminen käsitellään maantietoimituksessa.

Maantielain mukaan tieoikeus olisi kiinteistörekisteriasetuksen (970/1996) 6 §:n 1 momentin 12 kohdan mukainen rasitteeseen rinnastettava käyttöoikeus, jollaisena se merkittäisiin kiinteistörekisteriin. Tieoikeusalueita ei siten vähennettäisi asianomaisen kiinteistön tilusalasta. Tämän vuoksi kiinteistörekisterilain 2 §:n 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että muina rekisteriyksikköinä merkittäisiin kiinteistörekisteriin yhteisten alueiden lisäksi vain sellaiset nykyisen tielain aikana perustetut liitännäisalueet, joita ehdotetun lain tullessa voimaan ei vielä ole merkitty kiinteistörekisteriin muina rekisteriyksikköinä.

#### 1.4. Luonnonsuojelulaki

36 §. *Kieltotaulut.* Maantien käyttäjille tarkoitettuja ulkomainoksia koskevat säännökset ehdotetaan otettaviksi maantielakiin. Mainostauluja koskevat säännökset ehdotetaan tämän vuoksi kokonaan poistettaviksi luonnonsuojelulain 36 §:stä. Pykälään jäisi kuitenkin sen nykyistä 3 momenttia vastaava säännös kieltotauluista.

Muun kuin luonnonsuojelulaissa tarkoitettujen ulkomainoksen asettamisen luvanvaraisuudesta säädetään nykyisin maankäyttö- ja rakennusasetuksen (895/1999) 62 ja 63 §:ssä. Tällaisen mainoksen asettaminen edellyttää lähtökohtaisesti kunnan viranomaisen myöntämää toimenpidelupaa. Kunta voi kuitenkin rakennusjärjestyksessä määrätä toimenpiteen

vapauttamisesta luvanvaraisuudesta tai luvanvaraisuuden korvaamisesta ilmoitusmenettelyllä. Tarkoituksena on tarkistaa asetusta niin, että muu kuin maantielailta säännelty maantien käyttäjille tarkoitettujen ulkomainosten asettaminen tulisi sen piiriin.

#### 2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Ehdotetun lain 109 §:n 1 momentin ja lakiin sisältyvien valtioneuvoston asetuksella säätämistä koskevien yksilöityjen säännösten nojalla annettaisiin valtioneuvoston asetus maanteistä.

#### 3. Voimaantulo

Ehdotus sisältää muutoksia tienpitoviranomaisen toimivaltaan sekä maantietoimitusmenettelyyn. Samoin teialueiden muodostaminen lunastusyksiköiksi vaatii rekisterijärjestelmään tehtäviä muutoksia. Nämä aiheuttavat koulutus- ja tietojärjestelmien uusimistarvetta. Tämän vuoksi ehdotetaan, että laki tulisi voimaan noin kuuden kuukauden kuluessa sen hyväksymisestä ja vahvistamisesta.

#### 4. Säättämisyjärjestys

Esityksessä ehdotetaan uuden yleisistä teistä annetun lain, maantielain, säätämistä. Vaikka ehdotus perustuu pitkälti nykyisen lain periaatteille, on joitakin ehdotuksia tarkasteltava myös perustuslain perusoikeuksien näkökulmasta.

##### Omaisuuksien suoja

Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttä korvausta vastaan säädetään lailla. Epäilystä ei ole ollut siitä, että hankittaessa alueita yleisiä teitä varten kysymyksessä on yleinen tarve. Kun tielakiin ei sisällynyt valtion laitoksia lukuun ottamatta ilmaisuusluovutusta eikä muitakaan täyden korvauksen rajoituksia, on laki säädetty normaalissa lainsäädäntöjärjestyksessä. Kuitenkin samassa yhteydessä annettiin laki vastikemaan luovuttamisesta yleistä tietä var-

ten toimitettavan tilusjärjestelyn yhteydessä, joka säädettiin silloisen valtiopäiväjärjestyksen 67 §:ssä säädetyllä tavalla. Sen aikaisen tulkinnan mukaan omaisuuden suojaa loukattiin tekemällä mahdolliseksi vastikemaan siirtäminen kiinteistöstä toiseen maanomistajan tahdon vastaisestikin, vaikka rahakorvaus olisi tässäkin tapauksessa ollut täysi korvaus ja vastikemaan siirto olisi edellyttänyt siirron kohteena olevalle kiinteistölle tiestä aiheutuvan erittäin huomattavaa haittaa. Haittakynnyksen alennettiin huomattavaksi haitaksi, kun mainittua lakia muutettiin lailla (45/1971). Laki on edelleen voimassa.

Esityksessä ehdotetaan nykyisen lain mukaisesti tilusjärjestelytoimenpiteinä tilusvaihtoa ja alueen siirtämistä kiinteistöstä toiseen. Tilusvaihto olisi ensisijainen ja jollei sitä voitaisi sopivasti toimittaa, kysymykseen tulisi alueen siirtäminen kiinteistöstä toiseen rahana suoritettavaa täyttä korvausta vastaan. Kun yleinen tie usein pirstoo kiinteistöjä, on tärkeää, että kiinteistöjärjestelmän toimivuuden ja tarkoituksenmukaisen kiinteistöjaoituksen kannalta tilusjärjestelyille ei asetettaisi liian korkeita esteitä. Ehdotuksen mukaan maantietoimituksen toimitusmiehet päättäisivät tilusjärjestelyistä. Niiden edellytyksistä säädettäisiin ehdotuksen 64 §:ssä, jonka 1 momentissa luettelaisiin, milloin tilusjärjestely voitaisiin suorittaa ja 2 momentissa luettelaisiin tilusjärjestelyjen yleiset edellytykset. Yleisenä edellytyksenä on mainittu, että tilusjärjestelystä ei aiheudu kenellekään merkittävää haittaa. Pykälän 3 momentin mukaan tilusjärjestelyyn ei vaadittaisi kiinteistön omistajan suostumusta.

Tilusjärjestelyihin sovelletaan täyden korvauksen periaatetta. Se toteutuu tilusvaihdossa alueen muodossa ja alueen siirtämisessä rahakorvauksena. Tilusjärjestelyistä ei saa kenellekään aiheutua merkittävää haittaa nykyisen lain huomattavan haitan sijasta. Täten voidaan katsoa ehdotettujen tilusjärjestelyjen maanomistajan tahdon vastaisestikin kuuluvan sellaisiin toimiin, jotka eivät vaikeuta maanomistajaa käyttämästä omaisuuttaan normaalilla, kohtuullisella ja järkevällä tavalla.

Esityksessä ehdotetaan, että tiealueet lunastettaisiin tienpitäjälle omistusoikeudella nykyisen lain edellyttämän tieoikeuden sijaan.

Tieoikeus on ajallisesti rajoittamaton kiinteistöön kohdistuvat muut oikeudet syrjäyttävä oikeus. Se eroaa omistusoikeudesta lähinnä vain siinä, että tienpitäjälle ei muodosteta lunastetuista alueista kiinteistöjä. Maanomistaja saa luovuttamastaan tieoikeusalueista täyden korvauksen ja alueet erotetaan kiinteistön tilusalasta. Se lunastetaanko tiealueet tieoikeudella vai omistusoikeudella ei vaikuta maanomistajan oikeusasemaan, kun otetaan vielä erityisesti huomioon, että tien laka- tessa yleisenä tietä nykyisen oikeudesta entiseen tiealueeseen annetun lain säännökset ehdotettuun lakiin sisällytettyinä säilyisivät ennallaan. Tienpitäjän omistaman lakanneen yleisen tien alueet liitettäisiin tiehen rajoittuviin kiinteistöihin, taikka ne siirtyisivät asemakaava-alueella tai alueella, joka on rakennuskiellossa asemakaavan laatimiseksi, kunnan omistukseen. Tiealueiden omaksi lunastaminen tieoikeuden perustamisen sijaan uusissa tiehankkeissa ei näin muuta maanomistajan oikeusasemaa miltään osin.

Kiinteistöjärjestelmän selkeyden kannalta olisi perusteltua, että olemassa olevat tiealueet, joihin siis kohdistuu tieoikeus, siirtyisivät ehdotetun lain tullessa voimaan tienpitäjän omistukseen. Omaisuuden suojan kannalta tämä vaatii erityistä tarkastelua. Onko maanomistajan, joka on tieoikeudella luovuttanut tiealuetta, oikeudellisesti perusteltua olettaa, että tieoikeus ei muuttuisi omistusoikeudeksi. Perustuslakivaliokunta on tarkastellut maanomistajan asemaa eduskunnan käsitellessä hallituksen esitystä oikeudesta entiseen tiealueeseen annetun lain muuttamiseksi ja siihen liittyväksi lainsäädännöksi (HE 36/1990 vp). Hallituksen esityksessä ehdotettiin oikeudesta entiseen tiealueeseen annettua lakia muutettavaksi siten, että entinen tiealue siirtyisi kunnalle asema- ja rakennuskaava-alueella sekä sellaisilla alueilla, joille kunnanvaltuusto on päättänyt laadittavaksi sanottuun kaavan. Muulla alueella entinen tiealue siirtyisi viereisen kiinteistön omistajalle. Silloin voimassa olleiden säännösten mukaan entinen tiealue siirtyi kaupungissa ja kauppalassa kunnan omistukseen ja muualla tien viereisen kiinteistöihin. Maanomistajan kannalta lakiehdotus merkitsi sitä, että jotkut maanomistajat menettäisivät entisen tiealueen vastaanottajan aseman toisten saadessa sen.

Perustuslakivaliokunta on 25 päivänä toukokuuta 1990 antamassaan lausunnossa n:o 7 tarkastellut lakiehdotuksen vaikutuksia maanomistajan oikeusasemaan hallitusmuodon 6 §:ssä säädetyn omaisuuden suojan kannalta kahdesta eri näkökulmasta. Ensiksi valiokunta arvioi vaikutuksia maanomistajalle sen mahdollisuuden kannalta, että vaikka tieoikeus aikanaan hankittiin hänen omistamalleen alueelle, niin entinen tiealue ei siirtyisikään hänelle. Tältä osin valiokunta toteasi, että yleisistä teistä annetun lain mukaan tietä varten tarvitusta, tienpitäjän haltuunsa ottamasta alueesta on maanomistaja saanut korvauksen. Se on, vaikkakaan käyttöoikeuden luonteinen tieoikeus ei ole syrjäyttänyt maanomistajan omistusoikeutta, mitoitettu lähtien tieoikeuden pysyvyydestä. Tieoikeudesta maanomistajalle aiheutunut menetys on siten korvattu. Siksi valiokunta katsoi, että maanomistajan omaisuuden perustuslain suojaa loukkaamatta voidaan säätää, että tieoikeuden rasittama alue lain mukaisesti siirtyykin jollekin toiselle. Toiseksi valiokunta tarkasteli asiaa maanomistajan kannalta niissä tapauksissa, joissa voimassa olevan lain mukaan tietty kiinteistön omistaja saa alueen omistukseensa tieoikeuden lakatessa, mutta joissa tällä omistajalla ei ole samaa oikeutta uuden lain perusteella. Valiokunta katsoi tämän tien vierialueen omistajan eräänlaisen odotusoikeuden olevan luonteeltaan varsin kuvitteellisen ja että oikeuden toteutumisen edellytyksenä on, että aikanaan mitä todennäköisimmin pysyväksi ajateltu tieoikeus kyseiseen alueeseen lakkaa. Valiokunta totesi, että tuon edellytyksen täytymistä ei arkikokemuksen mukaan voida pitää kuin hyvin epätodennäköisenä, joten kysymyksessä ei ole sellainen maanomistajan varallisuuspitoinen etu, joka nauttisi omaisuuden perustuslainsuojaa.

Perustuslakivaliokunta on siis todennut, että maanomistajalla ei tieoikeuden tultua perustetuksi ole oikeudellista suojaa edellyttävää odotusoikeutta siihen, että tieoikeus lakkaa ja tiealueet liitettäisiin takaisin hänen kiinteistöönsä. Maanomistajan on täytynyt mieltää, että tie ja tieoikeus on pysyvä ja että tiealueet ovat lopullisesti siirtyneet häneltä pois. Näin ollen ei tieoikeuden muuttuminen omistusoikeudeksi loukkaisi maanomistajan

omaisuuden suojaan ottaen huomioon, ettei tässä yhteydessä ole tarkoitus muuttaa niitä säännöksiä jotka ovat voimassa entisen tiealueen siirtymisessä tien varren kiinteistöihin tai kunnalle. Mitä on esitetty tiealueiden osalta, pätee myös tiehen liittyviin liitännäisalueisiin kuten pysäköimisalueisiin, jotka ehdotetaan sisällytettäväksi tiealueeseen. Sen sijaan niihin nykyisen lain tarkoittamiin liitännäisalueisiin, jotka on tarkoitettu esimerkiksi kiviaineksen ottamiseen, voidaan perustellusti katsoa maanomistajalla olevan odotusoikeus alueen takaisin saamiseksi kiviaineksen oton päätyttyä. Tällaisten alueiden osalta tieoikeus säilyisi siihen saakka, kunnes se lakautetaan alueen käytyä tienpitäjälle tarpeettomaksi.

Maankäyttö- ja rakennuslain 218 §:n mukaan rakennuskaavatiealue, joka on rakennuslain nojalla otettu kunnan haltuun, on siirtynyt maankäyttö- ja rakennuslain voimaan tultua kunnan omistukseen. Rakennuskaavatiealueen kohdistunutta kunnan käyttöoikeutta voidaan hyvin verrata yleisistä teistä annetun lain mukaiseen tieoikeuteen. Tätä kunnalle kuuluvan käyttöoikeuden muuttumista suoraan lain perusteella omistusoikeudeksi ei ole rakennuslain uudistamista tarkoittavan hallituksen esityksen (HE 101/1998) säätämisyjärjestystä koskeissa seikkaperäisissä perusteluissa erikseen tarkasteltu.

Esityksen 83 §:ssä ehdotetaan, että jos lunastustoimikunnan tienpitoviranomaisen samalle asianosaiselle maksettavaksi määräämä kokonaissumma ei ylitä 10 euroa, sitä ei tarvitse maksaa tai tallettaa. Kun tällaisen vähäisen korvauksen maksaminen aiheuttaa sekä saajan että maksajan kannalta enemmän kustannuksia kuin maksettava määrä on, olisi tällaisen korvauksen maksamatta jättäminen perusteltua eikä sen voitane katsoa loukkaavan vähäisyytensä vuoksi omaisuuden suojaa. Lainsäädännössä on myös olemassa tapauksia, joissa vähäinen summa voidaan jättää maksamatta siihen oikeutetulle eivätkä ne ole herättäneet kysymystä omaisuuden suojan kannalta. Yksityisistä teistä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta annetun valtioneuvoston asetuksen (1302/2001) 16 §:n mukaan pienin maksettava avustus on 10 euroa. Veronkantoasetuksen (903/1978) 9 §:n 2 momentin mukaan, jos suoritus on

pienempi kuin viisi euroa, sitä ei palauteta. Esitys olisi näiden säännösten mukainen

#### Vastuu ympäristöstä

Perustuslain 20 §:n 1 momentin mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Säännöstä pidetään lähinnä julistuksenomaisena, ja se saa tarkemman sisältönsä aineellisessa lainsäädännössä. Pykälän 2 momentin mukaan julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon.

Maanteiden rakentaminen ja niiden käyttäminen vaikuttaa ympäristöön. Lakiehdotuksen 3 §:n 2 momentin mukaan huomiota on maantieverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa kiinnitettävä luonnonvarojen säätelyäseen käyttöön ja että tieverkon ja liikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi. Tien suunnittelussa on arvioitava hankkeen vaikutukset ympäristöön ja tehtävä tarvittavat suojaustoimet. Tien kunnossapidossa tulee ottaa huomioon ympäristönäkökohdat. Tienpitöviranomaiset kantavat edellä esitetyllä tavalla vastuun ympäristöstä ja ehdotus täyttää perustuslain vaatimukset tässäkin suhteessa. Tiensuunnittelu perustuu avoimuuteen ja vuorovaikutteisuuteen. Ehdotuksen 27 §:n mukaan on maanomistajille ja muille asianosaisille ja niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin yleis- tai tiesuunnitelman tarkoittama tiehanke voi vaikuttaa, varattava mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelmien vaikutuksia ja lausua mielipiteensä asiassa.

Tällä henkilöpiirillä on oikeus tehdä suunnitelmaa vastaan muistutuksia.

#### Oikeusturva

Perustuslain 21 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus saada asiansa käsitellyksi asianmukaisesti ja ilman aiheetonta viivytystä toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa sekä oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi. Ehdotuksen mukaan asianosaisilla ja muillakin kuten ehdotuksen 105 §:n 3 momentin mukaan erilaisilla järjestöillä on oikeus saattaa yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätös valitus- teitse hallinto-oikeuden ja viime kädessä korkeimman hallinto-oikeuden tutkittavaksi. Ehdotetun lain 105 §:n 1 momentin perusteella muihinkin päätöksiin voidaan hakea muutosta hallintolainkäyttölaissa säädetyllä tavalla. Maantietoimituksessa tehtäviin päätöksiin tyytymätön voi valittaa maa-oikeuteen ja valitusluvan saatuaan korkeimpaan oikeuteen.

Edellä esitetyn perusteella hallitus katsoo, että maantielaki voidaan säätää tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä. Kun kuitenkin lain voimaantullessa olemassa olevien yleisten teiden ja niihin välittömästi liittyvien liitännäisalueiden siirtämisestä tienpitäjän omistukseen ei ole hallitusmuodon omaisuuden suojan kannalta olemassa soveltamiskäytäntöä, ehdotetaan, että asiasta pyydetäisiin perustuslakivaliokunnan lausunto.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:



## 1.

**Maantielaki**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

## 1 luku

**Yleiset säännökset**

## 1 §

*Lain tarkoitus*

Tämän lain tarkoituksena on ylläpitää ja kehittää liikkumis- ja kuljetustarpeiden vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävästä kehitystä edistäviä maantieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää sekä turvata osallistumismahdollisuudet tieratkaisuja koskevaan suunnitteluun toteuttamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa maanteitä koskevissa asioissa.

## 2 §

*Soveltamisala*

Tässä laissa säädetään maanteistä, maantienpidosta sekä tienpitäjälle kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista samoin kuin kiinteistön omistajien ja muiden asianosaisten oikeusasemasta.

## 3 §

*Maantieverkon kehittäminen ja kunnossapito*

Maantieverkkoa kehitettäessä ja pidettäessä kunnossa on kiinnitettävä huomiota siihen, että tieliikennejärjestelmä osana koko liikennejärjestelmää edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista ja alueiden kehittämistä sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettävien tavoitteiden toteuttamista.

Maantieverkon tulee tarjota mahdollisuus turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa kohtuullisin kustannuksin ottamalla huomioon eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. Huomiota on kiinnitettävä luonnonvarojen säästeliääseen käyttöön ja siihen, että maantieverkon ja liikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi.

## 4 §

*Maantiet ja niiden luokittelu*

Maantie on sellainen tie, joka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja jonka ylläpitämisestä valtio huolehtii. Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat valtateitä, kantateitä, seututeitä tai yhdysteitä.

Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Muut maantiet ovat yhdysteitä.

Liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä maantiet ovat valtateitä ja kantateitä sekä miltä osin ne ovat valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä. Tiehallinto määrää, mitkä maantiet ovat seututeitä ja yhdysteitä.

Maantie voi olla moottori- tai moottoriliikennetie taikka tarkoitettu muuta vain tietynlaisista liikennettä varten. Moottori- ja moottoriliikenneteiden teknisistä ominaisuuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Maantie voi olla myös tarkoitettu käytettäväksi vain talvella (*erityinen talvitie*). Erityisistä talviteistä ovat voimassa soveltu-

vin osin tämän lain säännökset.

### 5 §

#### *Maantiehen kuuluvat alueet, rakennelmat ja laitteet sekä tiealue*

Maantiehen kuuluvat:

1) ajorata pientareineen ja muut liikenteen käyttöön tarkoitetut alueet kuten jalkakäytävä ja pyörätie, erikoiskuljetustie, pysäköinti-paikka tai -alue, joukkoliikennettä ja sen käyttöä palveleva alue taikka levähdys-, varasto- tai kuorma-alue;

2) edellä 1 kohdassa mainittujen alueiden säilymistä ja käyttämistä varten pysyvästi tarvittavat ja niihin välittömästi liittyvät rakenteet, rakennelmat ja laitteet;

3) liikenteen ohjauslaitteet ja muut tienkäyttäjien opastukseen tarvittavat rakenteet, rakennelmat ja laitteet; sekä

4) muut tienpitoa taikka liikennettä tai sen haittojen ehkäisemistä varten tarpeelliset alueet, rakenteet, rakennelmat ja laitteet kuten melusteet ja riista-aita.

Maantiehen kuuluu varalaskupaikka, joka on määrätty tiehen liitettäväksi, sekä alue, joka tarvitaan valtakunnan rajan ylittävistä tieliikenteestä aiheutuvia toimintoja varten.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettu alue muodostaa maantien tiealueen. Tiealue, jonka rajoja ei ole kiinteistötoimituksessa määrätty, ulottuu kahden metrin etäisyydelle ojan tai, missä ojaa ei ole, tieluiskan tai -leikkauksen ulkosyrjästä.

### 6 §

#### *Maantielautat*

Maantiehen kuuluu myös lautta väylälineen ja laituri. Lautta voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan Merenkululaitoksen hyväksynnän muun laitteiston ohjaama lautta (*lossi*) taikka vapaasti ohjailtava lautta (*lautta-alue*).

Lautoista on voimassa, mitä niistä erikseen säädetään ja määrätään. Lautta-alueen osalta on lisäksi soveltuvin osin voimassa, mitä merilaisissa (674/1994) ja sen nojalla kauppaluoksista säädetään ja määrätään. Lossin kuljettajalla tulee olla riittävä terveys sekä riittävät tiedot ja taidot lossin kuljettamiseksi ja

koneiston hoitamiseksi samoin kuin riittävät tiedot vesiliikenteen säännöistä. Merenkululaitos antaa tarkempia määräyksiä lossin kuljettajan pätevyydestä ja tältä vaadittavasta todistuksesta. Merenkululaitos määrää lossien katsastuksesta ja tienpitoviranomaisen lossin miehityksestä.

Lautat liikennöivät pääsääntöisesti ilman aikataulua. Liikenteellisistä syistä voi tienpitoviranomaisen päättää, että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan. Päätöksen tulee samalla sisältää aikataulun määräämisen perusteet. Ennen asian ratkaisemista on tienpitoviranomaisen varattava niille, joita lauttaliikenne välittömästi koskee, mahdollisuus lausua mielipiteensä asiassa sekä hankittava asianomaisen kunnan ja tarvittaessa muunkin viranomaisen lausunto. Tienpitoviranomaisen tulee kuuluttaa päätöksestä ja aikataulu on asetettava nähtäville lauttapaikan välittömään läheisyyteen.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin lauttojen valvonnasta, kuljettajajärjestyksestä lauttalle, etuoikeutetuista kuljetuksista ja muusta tieliikenteestä, lossin kuljettamisesta ohjausköydestä irrottuna, lauttaväylän ja yleisen kulkuväylän risteämisen aiheuttamista toimenpiteistä, lossin kuljettajalta vaadittavasta lääkärintodistuksesta ja lauttalaiturin varusteista.

### 7 §

#### *Liitännäisalueet*

Maanteihin kuuluviksi luetaan niiden liitännäisalueina tiealueen ulkopuoliset tienpitoalueen ottopaikat maantien rakentamista ja kunnossapitoa varten sekä maantietä ja tienpitoa varten tarpeelliset teknisen huollon alueet.

### 8 §

#### *Palvelualueet*

Edellä 5 §:n 1 momentissa tarkoitetuille pysäköintialueille saadaan sijoittaa laitteita, rakennelmia ja rakennuksia kioskimyymälää varten sekä levähdysalueille myös kahvilaa, ravintolaa, polttoaineenjakelua, moottoriajoneuvojen huoltoa ja muuta tienkäyttäjien

palvelua varten. Sen lisäksi mitä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) säädetään, vaaditaan laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseen tienpitoviranomaisen suostumus.

Palvelualueille tulevien laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseksi on tienpitoviranomaisen tehtävä tarvittaessa sopimus alueen käyttämisestä, rakentamisesta, liiketoiminnan harjoittamisesta ja valtiolle mahdollisesti tulevasta korvauksesta. Sopimuksen tekemiseksi on tienpitoviranomaisen pyydettävä tarjouksia luotettavilta, vakavaraisilta ja ammattitaitoisilta yrittäjiltä. Sopimus on tehtävä sen yrittäjän kanssa, joka asetussa määräajassa on antanut liikenteen ja matkailun vaatimukset sekä alueen käyttötaroituksen edellyttämän palvelutason huomioon ottaen kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen. Sopimusta ei saa siirtää toiselle ilman tienpitoviranomaisen suostumusta.

## 9 §

### *Tienpito*

Tienpito käsittää maantien suunnittelun, rakentamisen, kunnossapidon ja liikenteen hallinnan. Maantien rakentamisella tarkoitetaan uuden tien tekemistä ja tien parantamista.

## 10 §

### *Tienpitäjä ja tienpidon kustannukset*

Tienpitäjänä on valtio, joka vastaa tienpidosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia.

Erityisestä syystä kuten jos tienpidosta huolehditaan laadultaan tai laajuudeltaan korkeampiluokkaisena kuin yleisen liikenteen taikka tien ympäristöön sovittamisen tarve edellyttää, voi muukin kuin tienpitäjä sopimuksen mukaisesti osallistua tienpidon kustannuksiin tai ottaa huolehtiakseen jostain tienpitoon liittyvästä toimenpiteestä.

## 11 §

### *Tienpitoviranomainen*

Tienpitoviranomaisena toimii Tiehallinto, joka huolehtii tienpitäjälle kuuluvista tehtävistä ja käyttää puhevaltaa tienpitoa koskevista asioissa. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää jokin muu valtion viranomainen tienpitoviranomaiseksi, jos sitä tienpidon kannalta on pidettävä tarkoituksenmukaisena.

## 12 §

### *Lauttamaksut*

Maantien käyttö on maksutonta. Lauttaluksen käyttämisestä voidaan kuitenkin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säätää perittäväksi maksu. Maksun tulee perustua lautan käytöstä aiheutuviin kustannuksiin. Maksu voi olla omakustannusarvoa alempi. Maksuja määrättäessä ajoneuvoluokka ja lautan käyttämisen ajankohta voidaan ottaa huomioon.

## 13 §

### *Maantien rakentaminen*

Maantietä parannetaan yleisen liikenteen tarpeen vaatiessa taikka liikenteestä aiheutuvien haittojen poistamiseksi tai vähentämiseksi taikka maankäytön sitä edellyttäessä. Uusi maantie tehdään, jos olemassa oleva maantieverkko ei täytä enää yleisen liikenteen tai maankäytön tarpeita eikä tien parantamisella tai muutoin liikennejärjestelmää kehittämällä voida tarkoituksenmukaisesti tyydyttää näitä tarpeita taikka poistaa tai riittävästi vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja.

Maantie on rakennettava siten, että tien tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti ja tuottamatta kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. Rakentamisessa on otettava erityisesti huomioon liikenneturvallisuus, tien liikenteellinen ja tekninen toimivuus sekä ympäristönäkökohdat. Maantietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvai-

kutteista kaavaa.

#### 14 §

##### *Yksityisen tien muuttaminen maantiekiksi ja asemakaava-alueiden maantiet*

Yksityinen tie muutetaan maantiekiksi 13 §:n 1 momentin mukaisten uuden maantien tekemisen edellytysten sitä vaatiessa. Maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentissa säädetään, millaisia maanteitä varten voidaan asemakaava-alueella osoittaa liikennealue.

Yksityisen tien tai kadun muuttuessa maantiekiksi syntyy tienpitäjälle 57 §:n 2 momentin tai 58 §:n 3 momentin mukainen oikeus yksityisen tien alueeseen tai katualueeseen.

#### 15 §

##### *Kiinteistöt ja yksityiset tiet*

Mitä tässä laissa ja sen nojalla säädetään kiinteistöstä, sovelletaan myös määräälaan ja kiinteistöjen yhteiseen alueeseen.

Yksityisellä tiellä tarkoitetaan tässä laissa myös sellaista yksityiseen tiehen verrattavaa tietä tai liittymää, johon yksityisistä teistä annettua lakia (358/1962) ei sovelleta.

#### 2 luku

### **Maantien suunnittelu**

#### 16 §

##### *Tutkimusoikeus*

Kun tienpitoviranomainen on päättänyt aloittaa yleis- tai tiesuunnitelman laatimisen, on kiinteistöllä sallittava tutkimustöiden suorittaminen. Tässä tarkoituksessa saadaan kiinteistöllä suorittaa mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus tai maaperän tutkimus taikka muu valmistava toimenpide. Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Yleis- ja tiesuunnitelman laatimisen sekä niihin liittyvien tutkimusten aloittamisesta

on ilmoitettava kunnalle sekä kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla 27 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille ja näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiassa.

#### 17 §

##### *Tien suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu*

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleis- tai tiesuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään. Yleis- ja tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.

Sen estämättä mitä 1 momentissa säädetään, voidaan maantie suunnitella, jos tien luonne huomioon ottaen tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan ilman kaavaakin riittävästi selvittää yhteistyössä kunnan, maakunnan liiton ja alueellisen ympäristökeskuksen kanssa.

Yleis- ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaisissa (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

Tien suunnittelun tulee tarpeen mukaan perustua lisäksi liikennejärjestelmän kehittämistä koskevaan suunnitteluun.

#### 18 §

##### *Yleissuunnitelma*

Yleissuunnitelma on laadittava, jolleivät hankkeen vaikutukset ole vähäiset taikka maantien sijaintia ja sen vaikutuksia ole jo riittävässä määrin ratkaistu asemakaavassa tai oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa. Yleissuunnitelma on aina laadittava sellaisissa hankkeissa, joihin sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain

(468/1994) 2 luvun mukaista arviointimenetelyä.

### 19 §

#### *Yleissuunnitelman sisältö*

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys maantien tarpeellisuudesta ja tutkituista vaihtoehdoista, tien liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, tien likimääräinen sijainti sekä tien arvioidut vaikutukset kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistörakenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Suunnitelmassa tulee esittää myös mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä alustava kustannusarvio

### 20 §

#### *Yleissuunnitelman oikeusvaikutukset*

Yleissuunnitelma on ohjeena tiesuunnitelmaa laadittaessa. Kun yleissuunnitelman hyväksymispäätös on annettu tiedoksi ja saanut lainvoiman, on käsiteltäessä lupahakemusta rakennuksen rakentamiseksi katsottava, ettei luvan myöntämisellä vaikeuteta yleissuunnitelman toteuttamista. Jos rakennusluvan myöntämisedellytykset muutoin ovat olemassa, on lupa myönnettävä, jos sen epäamisestä aiheutuisi hakijalle huomattavaa haittaa eikä tienpitäjä lunasta aluetta tai suorita haittasta korvausta (*ehdollinen rakentamisrajoitus*).

Rakentamisrajoitus on voimassa siihen saakka, kunnes yleissuunnitelman hyväksymispäätös on rauennut 31 §:n 1 tai 2 momentin nojalla.

### 21 §

#### *Tiesuunnitelma*

Ennen maantien rakentamista on laadittava ja hyväksyttävä tiesuunnitelma. Kun on kysymys sellaisesta maantien parantamisesta, jonka vaikutukset ovat vähäiset, tiesuunni-

telman laatiminen ei kuitenkaan ole tarpeen, jos hanketta varten ei oteta lisäaluetta taikka jos kiinteistön omistaja tai omistajaan verrattava haltija on antanut kirjallisen suostumuksen lisäalueen ottamiseen.

### 22 §

#### *Tiesuunnitelman sisältö*

Maantien rakentamista koskevassa tiesuunnitelmassa on osoitettava tien sijainti ja korkeusasema sekä poikkileikkaus niin, että tiealue voidaan merkitä maastoon. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Suunnitelmassa on otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon maanomistusolot. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi tien suoja- ja näkemäalueet sekä se, varataanko aluetta tien myöhempää leventämistä varten. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien rakentamisen kustannuksista.

Jos maantie sitä parannettaessa saa uuden suunnan ja tie vanhan suunnan osalta jää edelleen maantiekiksi taikka käytettäväksi muihin tietarkoituksiin, on siitä määrättävä tiesuunnitelmassa. Jos tie on tarkoitettu moottoritiekiksi, moottoriliikennetiekiksi tai muutoin vain tietynlaista liikennettä varten taikka jos liikennettä muuten pysyvästi rajoitetaan, on siitä määrättävä tiesuunnitelmassa.

### 23 §

#### *Liitännäisalueet ja tietyötä varten tarvittavat erityiset oikeudet*

Tiesuunnitelmasta tulee käydä ilmi liitännäisalueet ja niiden käyttämiseen tarvittavat tieyhteydet.

Jos maantien rakentamisen ajaksi on tarpeen tietyötä varten perustaa oikeus tienpitoaineen ottamiseen rajoitettuun määrään, tietyössä irrotettavien maa-ainesten läjittämiseen taikka alueen käyttämiseen tilapäisenä kulkutienä, varasto- tai muuna sellaisena alueena taikka oikeus tienpitoa varten tarvittavan yksityisen tien käyttöön tai tekemiseen, voidaan tästä määrätä tiesuunnitelmassa, jos-

sa on osoitettava tarkoitukseen tarvittava alue tai tie.

#### 24 §

##### *Yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät sekä laskuojat tiesuunnitelmassa*

Maantien liikenneturvallisuuden ja välityskyvyn edistämiseksi voidaan tiesuunnitelmassa antaa määräyksiä tai kieltoja yksityisten teiden liittämistä maantiehen sekä sille johtavien liittymien käyttämisestä. Tässä tarkoitettuja määräyksiä tai kieltoja voidaan antaa myös sellaisista liittymistä, joita käytetään yksinomaan maa- tai metsätalousajoon (*maatalousliittymä*).

Jos tiesuunnitelmassa kielletään käyttämistä ennestään olevaa yksityisen tien liittymää tai maatalousliittymää, on uuden kulkuyhteyden järjestämisestä määrättävä tiesuunnitelmassa, jolloin voidaan määrätä tienpitoviranomaisen kustannuksella tehtäväksi tarpeen mukaan yksityinen tie tai liittymä taikka perustettavaksi oikeus ennestään olevaan yksityiseen tiehen taikka maantienä lakkautettuun tai lakkaavaan tiehen tai tieosaan.

Jos tie- tai liitännäisalueen kuivattamiseksi on tarpeen perustaa oikeus laskuojan pitämiseen toisen maalla tai oikeus johtaa kuivatusvettä toisen ojaan tai puroon, on tästä määrättävä tiesuunnitelmassa, jossa on osoitettava laskuojaksi tarvittava alue. Laskuojasta on muutoin voimassa, mitä vesilaissa (264/1961) säädetään ojituksesta.

#### 25 §

##### *Tiesuunnitelma erityistapauksissa*

Tiesuunnitelma on laadittava ja hyväksyttävä, kun yksityinen tie tai katu muutetaan maantiekseksi taikka kun maantie lakkautetaan muulloin kuin maantien rakentamisen yhteydessä.

Tiesuunnitelma voidaan laatia ja hyväksyä myös vain teialueen määrittämiseksi, liitännäisalueen perustamiseksi, maantiehen liittyviä yksityisiä teitä ja liittymiä koskeväksi tai liikenteen pysyväksi rajoittamiseksi.

#### 26 §

##### *Tiesuunnitelman oikeusvaikutukset*

Hyväksytty tiesuunnitelma oikeuttaa tiesuunnitelmassa osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunastamiseen.

Kun hyväksytty tiesuunnitelma on annettu yleisesti tiedoksi, on rakennuksia rakennettaessa asemakaava-alueen ulkopuolella tietarkeituksiin tarvittavalla alueella sekä 44 ja 45 §:ssä mainituilla alueilla vastaavasti noudatettava, mitä sanotuissa pykälissä säädetään rakennuksen pitämisestä maantien suoja- ja näkemäalueella.

Jos tiesuunnitelmassa on varattu aluetta tien myöhempää leventämistä varten, on rakentamisesta tällaiselle alueelle voimassa, mitä 20 §:n 1 momentissa säädetään. Tällaista aluetta koskeva rakentamisrajoitus raukeaa, jollei leventämistä tarkoittavan tiesuunnitelman laatimista ole aloitettu kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona aluevarauksen käsittävä tiesuunnitelma on hyväksytty.

#### 27 §

##### *Vuorovaikutus*

Yleis- ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työnteekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattava mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa.

Ennen suunnitelman hyväksymistä on 1 momentissa mainituille tahoille varattava tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Tässä tarkoituksessa tulee kunnan pitää yleis- ja tiesuunnitelma yleisesti nähtävänä 30 päivän ajan. Muistutukset suunnitelmaa vastaan on toimitettava kunnalle ennen nähtävänä oloajan päättymistä. Kunnan tulee toimittaa lausuntonsa nähtävillä olleesta suunnitelmasta ja sitä vastaan tehdyistä muistutuksista sekä jätetyt muistutuskirjelmät tienpitoviranomaiselle. Suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sekä muistutusten tekemistä ja -ajasta on kunnan kuulutettava

niin kuin kunnalliset ilmoitukset asianomaisessa kunnassa julkaistaan. Tienpitoviranomaisen on lähetettävä kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sellaisille suunnitelman vaikutusalueen kiinteistön omistajille tai haltijoille, joiden asuinpaikka on toisessa kunnassa ja on asiakirjoissa mainittu tai muuten tunnettu.

Muistutuksen tehneille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa, on ilmoitettava tienpitoviranomaisen perusteltu kannanotto esitettyyn muistutukseen.

Tienpitoviranomaisen on pyydettävä yleis- ja tiesuunnitelmasta lausunto niiltä alueellisilta ympäristökeskuksilta, maakunnan liitoilta ja kunnilta, joiden alueella suunnitelma sijoittuu tai joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin ilmenevät. Tienpitoviranomaisen tulee pyytää muulta viranomaiselta lausunto, jos se on päätösharkinnassa tarpeen.

Jos yleisesti nähtävillä ollutta tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa ja muutoksen vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, voidaan noudattaa yksinkertaisempaa menettelyä kuin 2—4 momentissa säädetään.

Tarkemmat säännökset vuorovaikutusmenettelystä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

## 28 §

### *Menettely vähäisissä tiehankkeissa*

Milloin tiesuunnitelma koskee vähäistä maantien parantamista, joka ei sanottavasti muuta paikallisia liikenneolosuhteita ja jonka vaikutukset muutenkin ovat vähäiset, voidaan noudattaa yksinkertaisempaa menettelyä kuin 27 §:ssä säädetään. Jollei tiesuunnitelmaa aseteta yleisesti nähtäväksi, on kiinteistön omistajalle tai haltijalle kuitenkin muulla tavalla varattava tilaisuus muistutusten tekemiseen ja kunnalta on pyydettävä asiasta lausunto.

## 29 §

### *Ympäristövaikutusten arviointimenettely*

Ympäristövaikutusten arviointimenettelys-

tä annetussa laissa tarkoitettua tiehanketta koskevaan yleissuunnitelmaan on liitettävä kyseisen lain mukainen arviointiselostus. Siltä osin kuin arviointiselostukseen sisältyy tämän lain säännösten soveltamiseksi tarpeelliset tiedot ympäristövaikutuksista, ei samaa selvitystä vaadita uudelleen.

Yleis- ja tiesuunnitelmasta on käytävä ilmi, miten 1 momentissa tarkoitettu arvio on otettu suunnitelmassa huomioon.

Kun yleissuunnitelmaan on sovellettu ympäristövaikutusten arviointimenettelyä annetun lain mukaista arviointimenettelyä, ei sitä enää sovelleta yleissuunnitelman mukaisen tiesuunnitelman laatimiseen.

## 30 §

### *Suunnitelmien muuttaminen*

Jos hyväksyttyä yleis- tai tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa, on soveltuvin osin voimassa, mitä tässä laissa ja sen nojalla uudesta yleis- ja tiesuunnitelmasta säädetään. Hyväksytyyn tiesuunnitelmaan voidaan kuitenkin tehdä sellaisia vaikutuksiltaan vähäisiä muutoksia, jotka tienpitoviranomainen suunnitelman toteuttamisen yhteydessä harkitsee tarpeellisiksi ja tarkoituksenmukaisiksi.

## 31 §

### *Suunnitelmien voimassaoloaika*

Tiesuunnitelman laatiminen on aloitettava kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on hyväksytty. Muuten yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa. Tiesuunnitelman laatimisen katsotaan alkaneen, kun siitä on ilmoitettu 16 §:n 2 momentissa säädetyllä tavalla.

Yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa myös siltä osin, kuin sen perusteella laadittu tiesuunnitelma on hyväksytty ja hyväksymispäätös on saanut lainvoiman.

Päätös tiesuunnitelman hyväksymisestä raukeaa, jos tietyötä ei ole aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona tiesuunnitelma on hyväksytty. Tienpitoviranomainen voi pidentää määräaikaan enintään neljällä vuodella ja eri-

tyisistä syistä liikenne- ja viestintäministeriön lisäksi yhdellä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. Tietyö katsotaan alkaneeksi, kun tietarkoituksiin tarvittava alue on otettu tienpitäjän haltuun 56 §:n mukaisesti.

## 32 §

*Seuranta*

Tienpitoviranomaisen tulee järjestelmällisesti seurata, miten tiehankkeen arvioidut ja muut vaikutukset ovat toteutuneet ja käyttää hyväksi seurannan tuloksia hankkeiden vaikutusarvioinnissa ja suunnitteluratkaisujen valinnassa.

## 3 luku

**Maantien kunnossapito, väliaikaiset liikennejärjestelyt sekä liittymät ja maantien kohdistuvat muut toimenpiteet**

## 33 §

*Kunnossapito*

Maantie on pidettävä yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Kunnossapidon tason määräytymisessä otetaan huomioon liikenteen määrä ja laatu, tien liikenteellinen merkitys sekä säätila ja sen ennakoitavissa olevat muutokset, vuorokaudenaika ja muut olosuhteet.

Kunnossapidossa on liikenteen toimivuuden ja liikenneturvallisuuden lisäksi otettava huomioon ympäristönäkökohdat.

## 34 §

*Rajoitettu kunnossapito*

Erityisestä syystä tienpitoviranomainen voi päättää, että jotain maantietä tai maantienosaa ei pidetä 33 §:ssä tarkoitettussa kunnossa. Tällainen tie tai tienosa suljetaan yleiseltä liikenteeltä ja sulkeminen osoitetaan liikennemerkillä.

Tienpitoviranomainen voi päättää, että osa määrätyistä maantien kuulumista jalkakäytävistä tai pyörätiestä taikka yhdistetystä tai rinnakkaisesta pyörätiestä ja jalkakäytävistä

pidetään kunnossa ilman liukkauden torjuntaa.

## 35 §

*Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen*

Jos ajoneuvoliikenne saattaa vaurioittaa maantietä, joka roudan sulamisen tai sateen taikka muusta tällaisesta syystä on rakenteeltaan heikentynyt, voi tienpitoviranomainen toistaiseksi tai määräajaksi kieltää liikenteen tiellä tai sen osalla taikka sitä rajoittaa.

## 36 §

*Tilapäinen kulkutie*

Jos maantien sortumisen vuoksi tai muusta yllättävästä syystä taikka poikkeuksellisten luonnonolosuhteiden johdosta liikenne tiellä estyy, tienpitoviranomaisella on oikeus järjestää toisen maalle tilapäinen kulkutie esteen poistamisen ajaksi. Ennen kulkutien järjestämistä on asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle mikäli mahdollista varattava tilaisuus tulla kuulluksi.

## 37 §

*Liittyminen maantiehen*

Edellä 24 §:n 1 momentissa mainitun kiellon tai määräyksen estämättä tienpitoviranomainen voi antaa luvan yksityisen tien liittämiseen kiellon alaiseen maantiehen taikka kielletyn liittymän käyttämiseen tai liittymän käyttötarkoituksen muuttamiseen, jos kiinteistön tarkoituksenmukainen käyttö sitä vaatii eikä liittymästä eikä sen käyttämisestä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Jos kiinteistölle on tarpeen maatalousliittymä, on lupa sen tekemiseksi tässä momentissa mainittuun tiehen myönnettävä, jos liittymä ja sen sijainti on sellainen, ettei liikenneturvallisuus sen takia vaarannu. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

Lupa yksityisen tien liittämiseksi muuhun kuin 1 momentissa mainittuun maantiehen on myönnettävä, jos liittymä on tarpeen kiinteistön käyttämiseksi ja liittymä sekä sen sijainti



on sellainen, ettei liikenneturvallisuus liittymän eikä sen käyttämisen takia vaarannu. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja. Tässä momentissa mainittuun tiehen saa tehdä tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan maatalousliittymän, jollei siitä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tällaisen maatalousliittymän tekemisestä on hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä ilmoitettava tienpitoviranomaiselle.

Jos maastoliikennelaissa (1710/1995) tarkoitettua moottorikelkkailureitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden perustamiseksi on maantien ylittämistä varten järjestettävä tiealueelle ylityskohta, voi tienpitoviranomainen myöntää luvan toimenpiteen suorittamiseen, jos ylityskohdasta ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle eikä haittaa tienpidolle. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

Mitä 1—3 momentissa säädetään, ei koske moottori- eikä moottoriliikenneteitä eikä 4 §:n 3 momentin perusteella määrättyjä valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä, joille pääsystä voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa.

### 38 §

#### *Liittymän ja ylityskohdan tekeminen, kunnossapito ja muuttaminen*

Yksityisen tien pitäjä ja maatalousliittymän haltija on velvollinen tekemään liittymänsä ja pitämään sen kunnossa tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan sillä tavoin, ettei siitä ole vaaraa liikenteelle eikä haittaa maantien kunnossapidolle.

Jos ennestään olevan yksityisen tien liittymän tai maatalousliittymän muuttuneen käytön johdosta aiheutuu vaaraa liikenteelle tai haittaa maantien kunnossapidolle, yksityisen tien pitäjä tai maatalousliittymän haltija on velvollinen tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan muuttamaan liittymän sellaiseksi, että siitä aiheutuva vaara tai haitta poistuu taikka vähenee, sekä hakemaan tarpeen vaatiessa uutta liittymälupaa. Jos yksityisen tien pitäjä tai maatalousliittymän haltija laiminlyö velvollisuutensa, voi tienpitoviranomainen päättää tehdä mainitut työt siihen velvollisen kustannuksella.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, koskee myös moottorikelkkailureitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden pitäjää maantien ylityskohdan osalta.

### 39 §

#### *Yksityisen tien, kadun ja moottorikelkkailureitin katkaiseminen*

Jos maantie rakennetaan siten, että se katkaisee ennestään olevan yksityisen tien tai että pääsy ennestään olevalta yksityiseltä tieltä tai maatalousliittymästä maantielle huomattavasti vaikeutuu, on tienpitoviranomaisen tehtävä kustannuksellaan ne työt tarvittavine laitteineen, jotka ovat tarpeen yksityisen tien johtamiseksi maantien poikki taikka yksityisen tien tai maatalousliittymän liittämiseksi maantiehen.

Mitä 1 momentissa säädetään yksityisestä tiestä, koskee myös katua ja moottorikelkkailureittä.

### 40 §

#### *Liittymän poistaminen*

Maantien rakentamisen yhteydessä tienpitoviranomainen poistaa kustannuksellaan tiesuunnitelmassa kielletyn liittymän tai estää sen käytön, kun hyväksyttävä korvaava kulkuyhteys on järjestetty.

Tienpitoviranomainen voi päättää poistaa kustannuksellaan asemakaavan vastaisen liittymän tai estää sen käytön, jos hyväksyttävä korvaava kulkuyhteys on järjestetty. Ennen päätöksen tekemistä on asianomaiselle kiinteistön omistajalle tai haltijalle varattava mahdollisuus tulla kuulluksi ja, jos liittymää käytetään yleisesti liikenteeseen, tulee asiasta kuuluttaa.

### 41 §

#### *Maantien sulkeminen puomilla*

Maantiellä ei saa pitää muuta kuin sellaista puomia, joka on tarpeen liikenneturvallisuuden vuoksi tai tienpitoa varten taikka tull- tai rajavartiointin takia. Puomi on tehtävä tienpidon ja liikenneturvallisuuden vaatimuksia

vastaavaksi ja on asianmukaisesti rakennettava ja pidettävä kunnossa laitteen pitäjän toimesta ja kustannuksella. Puomista maantien ja rautatien tasoristeyksen kohdalla säädetään valtioneuvoston asetuksella.

## 42 §

*Tiealueeseen kohdistuva työ sekä rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle*

Tiealueeseen kohdistuva työ sekä rakennelmien, johtojen ja muiden laitteiden sijoittaminen tiealueelle vaatii tienpitoviranomaisen luvan. Lupa voidaan myöntää, jos toimenpiteestä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä häiritse tienpidolle. Luvan saaja on velvollinen tekemään rakennelman tai laitteen ja pitämään sen kunnossa tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan. Jos rakennelman tai laitteen käyttämisestä aiheutuu vaaraa liikenteelle tai häiritse tienpidolle, on luvan saaja velvollinen kustannuksellaan tekemään tienpitoviranomaisen vaatimat muutokset taikka siirtämään tai poistamaan rakennelman tai laitteen.

Jos muussa laissa säädetystä johtuen lupa ei ole tarpeen, on hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä ilmoitettava asiasta tienpitoviranomaiselle.

## 43 §

*Erityisen talvitien ja kulkuväylän risteäminen*

Jos laivaliikennettä talven aikana harjoitettaessa yleisessä kulkuväylässä jään avaamisen johdosta katkaistaan väylän poikki kulkeva erityinen talvitie, on tienpitoviranomaisen mahdollisuuksien mukaan asetettava paikalle silta tai lautta taikka muulla tavoin huolehdittava niistä toimenpiteistä, jotka ovat tarpeen liikenteen turvaamiseksi ja johtamiseksi väylän yli.

Ilman tienpitoviranomaisen suostumusta ei yksityistä kulkuväylää saa avata siten, että se katkaisee erityisen talvitien. Tarvittavan ylikulkulaitteen asettaminen ja kunnossapito on sen velvollisuutena, joka on väylän avannut tai joka sitä käyttää.

## 4 luku

**Maantiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset**

## 44 §

*Suoja-alue*

Suoja-alue ulottuu 20 metrin etäisyydelle maantien ajoradan tai, jos ajoratoja on useampia, lähimmän ajoradan keskilinjasta. Erittäisestä syystä voidaan tiesuunnitelmassa määrättyllä tiellä tai tienosalla osoittaa etäisyys 20 metriä lyhyemmäksi taikka pidentää etäisyyttä enintään 50 metriksi sekä enintään 300 metriksi tiehen kuuluvan varalaskupaikan kohdalla ja pituussuunnassa sen kummastakin päästä 750 metrin etäisyydelle ulottuvalla jatkeella.

Rakennusta ei saa pitää suoja-alueella. Tienpitoviranomaisella on liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa ja varalaskupaikan osalta myös lentoturvallisuuden vuoksi oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta.

## 45 §

*Näkemäalue*

Maantien kaarrekohdassa taikka missä tien liittyy toinen maantie tai merkittävä yksityinen tie taikka maantien poikki kulkee rautatie, on rakennusten pitäminen kielletty suoja-alueen ulkopuolellakin sellaisella alueella, jolla näkemäalan vapaana pitäminen sitä rajoittavista esteistä on tarpeen liikenneturvallisuuden vuoksi (*näkemäalue*).

Tienpitoviranomaisella on oikeus näkemäalueelta poistaa sellainen kasvillisuus tai sellaiset luonnonesteet, jotka tarpeellista näkemäalaa rajoittamalla tuottavat vaaraa liikenneturvallisuudelle.

## 46 §

*Rakennelmat ja laitteet tiealueen ulkopuolella*

Maantien suoja- ja näkemäalueella ei saa pitää sellaista varastoa, aita taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käy-

töstä aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle.

#### 47 §

##### *Poikkeamisvalta*

Erityisistä syistä tienpitoviranomainen voi myöntää poikkeuksen 44—46 §:ssä tarkoitettuista kielloista, jos se harkitsee, että liikenneturvallisuus ei vaarannu eikä tienpidolle aiheutuisi muuta kuin enintään vähäistä haittaa. Poikkeamispäätökseen voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

#### 48 §

##### *Poikkeukset rajoituksista*

Edellä 44—47 §:ssä olevia säännöksiä ei sovelleta, jos kasvillisuus on istutettu tai otettu erityiseen hoitoon taikka rakennus, varasto, aita tai muu rakennelma tai laite on tehty ennen kuin alueen käyttöoikeus oli joutunut sanotuissa pykälissä säädettyjen tai vastaavien aikaisemmassa laissa tarkoitettujen rajoitusten alaiseksi.

Jos 1 momentissa mainittu kasvillisuus taikka rakennus, rakennelma tai laite aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle, voi tienpitoviranomainen päätöksellään määrätä sen poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtäväksi tarvittavan muutoksen. Jollei omistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrättyssä kohtuullisessa ajassa, tienpitoviranomaisella on oikeus suorittaa se kustannuksellaan.

Mitä 44—47 §:ssä sekä tämän pykälän 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske rakennuksen pitämistä asemakaava-alueella eikä sellaisen kasvillisuuden poistamista, jolla on ympäristön kannalta erityinen merkitys.

#### 49 §

##### *Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamista koskeva menettely*

Ennen kuin tienpitoviranomainen ryhtyy poistamaan 44 §:n 2 momentissa ja 45 §:n 2 momentissa tarkoitettua kasvillisuutta tai jälkimmäisessä lainkohdassa tarkoitettuja luon-

nonesteitä, tulee siitä ilmoittaa asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle taikka siitä kuuluttaa hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä. Kiinteistön omistaja voi halutessaan itse huolehtia toimenpiteistä tienpitoviranomaisen osoituksen mukaan.

#### 50 §

##### *Vähäisten laitteiden ja rakenteiden sijoittaminen*

Kiinteistön tai alueen omistajan ja haltijan tulee sallia kiinteistölle tai alueelle sijoitettavaksi liikennemerkkejä ja muita liikenteen ohjauslaitteita sekä vähäisiä maantierakenteen osia. Laitteiden ja rakenteiden sijoittamisessa sovelletaan, mitä maankäyttö- ja rakennuslain 163 §:ssä säädetään.

Jos sijoittamisesta aiheutuvista korvauksista ei sovita, ne käsitellään ja ratkaistaan maantietoimituksessa.

#### 51 §

##### *Lumiaita ja lumen sijoittaminen*

Tienpitoviranomaisella on oikeus pystyttää tiealueen ulkopuolelle tilapäinen tai kiinteä lumiaita, jos se lumen tielle kerääntymisen estämiseksi on tarpeen. Kiinteä lumiaita saadaan asutulla alueella kuitenkin pystyttää vain kiinteistön omistajan tai haltijan suostumuksella taikka muussa tapauksessa kunnan rakennusvalvontaviranomaisen antamalla luvalla. Lupa voidaan myöntää, jos lumiaita on tarpeen maantien pitämiseksi yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa eikä aidasta tai sen pitämisestä aiheudu kiinteistölle merkittävää haittaa.

Tienpitoviranomaisella on oikeus maantien kunnossapidon yhteydessä sijoittaa maantiealueelta lunta tiealueen ulkopuolellekin.

#### 52 §

##### *Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu*

Asemakaava-alueen ulkopuolella sekä asemakaava-alueella maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentin mukaisella lii-

kennealueella on kielletty maantien käyttäjille tarkoitettujen ulkomainosten asettaminen. Tienpitoviranomainen voi myöntää poikkeuksen tästä kiellosta, jos sitä on pidettävä liikenteen opastuksen tai matkailun kannalta tai muusta sellaisesta syystä tarpeelliseksi.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu kiello ei koske kokous-, tiedotus-, huvi- tai muuta sellaista tilaisuutta taikka vaaleja tai kansanäänestystä koskevaa ilmoittelua eikä rakennuksessa ja sen läheisyydessä tapahtuvaa ilmoittelua paikalla harjoitettavasta toiminnasta ja siellä myytävistä tuotteista.

Mainos ja ilmoitus on laadittava ja sijoitettava siten, että se sopeutuu mahdollisimman hyvin ympäristöön. Ennen mainoksen asettamista koskevan asian ratkaisemista on tienpitoviranomaisen pyydettävä alueellisen ympäristökeskuksen ja kunnan lausunto.

## 5 luku

### Alueiden hankkiminen ja korvaukset

#### 53 §

##### *Maantietoimitus*

Tietarkoituksiin tarvittavien alueiden ja oikeuksien lunastaminen suoritetaan maantietoimituksessa ja lunastamisessa noudatetaan, mitä kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetussa laissa (603/1977), jäljempänä lunastuslaki, säädetään, jollei tästä laista muuta johdu.

Toimitusinsinööri voi suorittaa maantietoimituksen ilman uskottuja miehiä, jos kukaan asianosaisista ei sitä vaadi eikä toimituksessa ole kysymys korvauksista.

#### 54 §

##### *Maantietoimituksen vireilletulo*

Tienpitoviranomaisella on oikeus 26 §:n 1 momentin perusteella hakea maantietoimitusta, kun hyväksytty tiesuunnitelma on saanut lainvoiman tai on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta, taikka 21 §:ssä tarkoitettua kirjallisen suostumuksen perusteella.

#### 55 §

##### *Asianosaiset maantietoimituksessa ja ympäristövahinkojen korvaaminen*

Maantietoimituksen asianosainen on toimituksen hakija ja muu henkilö, jonka oikeutta tai etua toimitus välittömästi koskee. Tien rakentamisesta tai sen käyttämisestä aiheutuvasta haitasta tai vahingosta voidaan vaadittaessa määrätä korvaus lunastuslain 38 §:n estämättä.

Ympäristövahinkojen korvaamisesta annetussa laissa (737/1994) tarkoitettun ympäristövahingon korvaamisesta maantietoimituksessa on voimassa, mitä mainitun lain 12 §:ssä säädetään.

#### 56 §

##### *Haltuunotto*

Tiesuunnitelmassa osoitetut tiealueet ja muut tienpitäjän käyttöön osoitetut alueet sekä perustettavat oikeudet otetaan tienpitäjän haltuun maantietoimituksessa pidettävässä haltuunotokatselmuksessa määrättyä ajankohtana. Tiesuunnitelmassa osoitettu yksityistä tietä tai liittymää varten tarvittava alue otetaan tienpitäjän haltuun siksi ajaksi, kunnes tie tai liittymä on tehty. Haltuun otettaessa tienpitäjälle syntyy oikeus käyttää alueita ja oikeuksia tiesuunnitelmassa osoitettuihin tarkoituksiin kiinteistöön kohdistuvan muun oikeuden estämättä.

Jos haltuunotosta aiheutuu lunastuslain 57 §:n 2 momentissa tarkoitettu seuraus, voi lunastustoimikunta asianomaisen vaatimuksesta määrätä, että haltuunotto siltä osin saa tapahtua aikaisintaan toimikunnan määräämän enintään kolmen kuukauden pituisen ajan kuluttua siitä, kun asianomaiselle määrätty ennakkokorvaus tai 62 §:n 2 momentissa tarkoitettussa ensimmäisessä toimituksessa määrätty korvaus on maksettu.

Edellä 21 §:ssä tarkoitetuissa vaikutuksiltaan vähäisiksi arvioituissa tien parantamisissa voi haltuunotto tapahtua sopimuksen perusteella. Haltuunoton jälkeen tulee tienpitoviranomaisen kuitenkin viipymättä hakea maantietoimitusta.

Jos haltuun otetulla alueella olevan omaisuuden poistamisesta ei päästä sopimukseen, tienpitoviranomaisen on asetettava poistettavan omaisuuden omistajalle tai haltijalle kohtuullinen ja tietyön kannalta sopiva määräaika, jonka päätyttyä tienpitoviranomainen poistaa omaisuuden. Tällöin on tienpitoviranomaisen ennen omaisuuden poistamista, mikäli mahdollista, ilmoitettava siitä poistettavan omaisuuden omistajalle tai haltijalle.

## 57 §

*Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen tiealueeseen*

Lunastuspäätöksessä vahvistetaan lunastuksen kohde tiesuunnitelman tai 21 §:ssä tarkoitetun kirjallisen suostumuksen perusteella, tarvittaessa tienpitoviranomaisen osoituksen mukaan. Tiesuunnitelmasta voidaan vähäisessä määrin poiketa, jos siihen on erityinen syy. Jäljempänä 75 §:n 2 momentin mukaisessa maantietoimituksessa lunastuksen kohde vahvistetaan 5 §:n 3 momentin mukaan, tarvittaessa tienpitoviranomaisen osoituksen mukaan.

Tiealueeksi vahvistettu alue siirtyy lunastuspäätöksen saatua lainvoiman tienpitäjän omistukseen, jollei se jo ennestään omista aluetta.

## 58 §

*Tieoikeuden perustaminen*

Milloin maantie sijoitetaan kiinteistön alueella tunneliin, sillalle, padolle, kannelle tai kannen alle taikka tien ylä- tai alapuolelle on oikeusvaikutteisessa kaavassa osoitettu rakentamista, perustetaan tienpitäjälle 57 §:n 2 momentissa tarkoitetun omistusoikeuden sijasta tiealueeseen tieoikeus siten kuin tiesuunnitelmassa määrätään. Milloin maantie sijoitetaan muulle kuin tienpitäjälle kuuluvan lunastusyksikön alueelle, perustetaan tienpitäjälle tiealueeseen tieoikeus.

Lunastuspäätöksen saatua lainvoiman syntyy tienpitäjälle 7 §:n mukaiseen liitännäisalueeseen sen käyttötarkoitusta vastaava tieoikeus.

Tieoikeus on kiinteistöön kohdistuva pysyvä tie- tai liitännäisalueen käyttämiseen nähden rajoittamaton oikeus. Tieoikeuden ulottuvuudesta ja sisällöstä voidaan tiesuunnitelmassa antaa tarkempia määräyksiä.

## 59 §

*Oikeuksien raukeaminen*

Tiealueen siirtyessä tienpitäjän omistukseen taikka tienpitäjän saatua tieoikeuden raukeavat tie- ja liitännäisalueeseen kohdistuvat kiinnitykset ja muut erityiset oikeudet.

Maantietoimituksessa voidaan kuitenkin päättää erityisen oikeuden pysyttämisestä edellyttäen, että oikeudesta ja sen käyttämisestä ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle eikä oikeuden pysyttäminen vaaranna kiinteistöjärjestelmän selkeyttä.

## 60 §

*Laskuojat*

Tiesuunnitelmassa osoitettuun laskuoja-alueeseen perustetaan tienpitäjälle rasiteoikeus.

Jos maantietoimituksessa ei yhteisestä ojituksesta sovita tai siihen muutoin on erityisiä syitä, voidaan ojitusta koskeva asia siirtää käsiteltäväksi vesilaissa tarkoitetussa ojitustoimituksessa, jossa voidaan tarvittaessa vähäisessä määrässä poiketa tiesuunnitelmassa osoitetusta laskuojan paikasta.

Jos laskuojasta aiheutuu sen tekemisen jälkeen vahinkoa tai haittaa eikä korvauksista sovita, asia käsitellään vesilain mukaan.

## 61 §

*Suoja- ja näkemäalueiden merkitseminen*

Jos kiinteistöön kohdistuu 44 ja 45 §:n mukaisia tiealueen ulkopuolisia käytönrajoituksia, ne on merkittävä toimituskartalle ja tarpeen mukaan maastoon. Rajoitus on merkittävä kiinteistörekisteriin.

## 62 §

*Lunastuksen käsitteleminen kahtena toimituksena*

Sen lisäksi mitä lunastuslain 20 §:ssä säädetään, toimitusinsinööri voi tienpitoviranomaisen esityksestä jakaa toimitusmääräyksen tarkoittamaa lunastusta koskevat asiat käsiteltäviksi kahdessa eri maantietoimituksessa, jos se ratkaistavien asioiden määrän tai laadun vuoksi taikka muusta syystä on tarkoituksenmukaista.

Jos lunastus 1 momentin mukaisesti käsitellään kahdessa eri toimituksessa, toimitusinsinöörin tulee ensimmäisen toimituksen lopettamisen jälkeen ilman eri hakemusta jatkaa lunastusta uudella toimituksella sitten kun se on asioiden käsittelemiseksi tarpeen. Ratkaisemattomien lunastusasioiden lisäksi tässä toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös asiat, jotka koskevat aikaisemman toimituksen lopettamisen jälkeen lunastuksen kohteeseen tehtäviä muutoksia.

## 63 §

*Tilusjärjestely*

Maantietoimituksessa on selvitettävä tilusjärjestelyjen suorittamisen tarpeellisuus. Tilusjärjestelyn tarpeellisuus selvitetään ja ratkaistaan kuitenkin maantietoimituksen sijasta kiinteistönmuodostamislain (554/1995) 68 §:n 2 momentissa tarkoitettussa uusjakotoimituksessa, jos maantietoimituksen ajankohtana sellainen on vireillä. Tällaisessa uusjaossa sovelletaan sen lisäksi, mitä kiinteistönmuodostamislaisissa ja lunastuslain 82 §:ssä säädetään, soveltuvin osin tämän lain 64—67 §:n säännöksiä.

Tilusjärjestelytoimenpiteenä voidaan suorittaa tilusvaihto kiinteistöjen kesken tai, jos sitä ei voida sopivasti toimittaa, alueen siirtäminen kiinteistöstä toiseen rahana suoritettavaa täyttä korvausta vastaan. Mitä tässä säädetään kiinteistöstä, koskee myös maantien lakkautettua tai lakkaavaa tietä tai tienosaa.

Tilusvaihdosta ja alueen siirtämisestä maantietoimituksessa on soveltuvin osin voimassa, mitä kiinteistönmuodostamislain

59, 65 ja 66 §:ssä säädetään, jollei tämän lain 64—66 §:stä muuta johdu.

## 64 §

*Tilusjärjestelyn edellytykset*

Tilusjärjestely voidaan suorittaa, jos:

1) se on tarpeen maantien aiheuttaman tilusten haitallisen pirstoutumisen korjaamiseksi;

2) sillä voidaan poistaa tai huomattavasti vähentää niitä kustannuksia tai korvauksia, jotka muutoin aiheutuisivat uuden kulkuyhteyden järjestämisestä maantien katkaiseman kulkuyhteyden sijaan;

3) tilusvaihto tai alueen siirtäminen lisäalueen antamiseksi maantiehen rajoittuvalle taikka suoja- tai näkemäalueella olevalle kiinteistölle tien rakentamisen tai 44 ja 45 §:n mukaisen kiellon johdosta on erityisen tärkeää kiinteistön käyttökelpoisuuden lisäämiseksi; tai

4) se on tarpeen sellaisen arvoltaan vähäisen, maantien vuoksi erilleen jäävän alueen siirtämiseksi toiseen kiinteistöön, jota alueen omistaja ei voi käyttää tarkoituksenmukaisella tavalla hyväkseen, mutta jota voidaan käyttää toisen kiinteistön yhteydessä.

Tilusjärjestelyn suorittaminen edellyttää lisäksi, että:

1) edellä 1 momentin 1 kohdassa mainitussa tapauksessa sillä saadaan aikaan merkittävä parannus kiinteistöjaotukseen;

2) siitä ei aiheudu kenellekään merkittävää haittaa; ja

3) se ei vaikeuta asemakaavan toteuttamista.

Tilusjärjestelyn suorittamiseen ei vaadita kiinteistön omistajan eikä siihen kohdistuvan pantti- tai erityisen oikeuden haltijan suostumusta.

## 65 §

*Tilusjärjestelysopimukset*

Jos asianomaisten kiinteistöjen omistajat sopivat, voidaan maantietoimituksessa muisakin kuin 64 §:n 1 momentissa mainituissa tapauksissa tehdä maantien rakentamisen johdosta muitakin tarpeellisia, kiinteistö-

jaotusta parantavia tilusjärjestelyjä noudattaen, mitä 64 §:n 2 momentin 2 ja 3 kohdassa säädetään.

#### 66 §

##### *Tilusjärjestelyjen korvaukset*

Tilusjärjestelyssä arvioidaan kiinteistöistä toiseen siirtyvä alue erikseen luovuttavan ja vastaanottavan kiinteistön kannalta. Jos nämä arvot eroavat toisistaan, on erotus määrättävä tienpitäjän korvattavaksi.

#### 67 §

##### *Lunastuksen laajentaminen*

Jos maantien aiheuttaman tusten pirstoutumisen, tilusalan vähenemisen tai 44 ja 45 §:n mukaisen kiellon johdosta taikka muusta sellaisesta syystä aiheutuu huomattavaa haittaa kiinteistön tai sen osan käyttämiselle eikä haittaa voida poistaa tai olennaisesti vähentää tilusjärjestelyillä, kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia, jos tämä ei halua saada korvausta haitastaan, että tienpitäjä lunastaa kiinteistön tai sen osan.

Tienpitäjällä on oikeus lunastaa kiinteistö tai sen osa, jos 1 momentissa tarkoitettu haitankorvaus taikka kustannukset uuden kulkuyhteyden järjestämisestä maantien katkaiseman kulkuyhteyden sijaan olisivat huomattavan suuret kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna.

Kiinteistöistä tai niiden osista, jotka lunastetaan 1 ja 2 momentin nojalla, muodostetaan yksi tai useampi tiealueesta erillinen lunastusyksikkö noudattaen soveltuvin osin, mitä lunastuslain 49 a §:n 1 momentissa säädetään.

#### 68 §

##### *Lunastuksen laajentaminen asemakaava-alueella*

Kun maantietä rakennetaan maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentin mukaisella maantien liikennealueeksi osoitetulla alueella, tienpitäjä on velvollinen kiinteistön omistajan maantietoimituksessa sitä vaatiessa lu-

nastamaan kiinteistön tai sen osan sanotun alueen rajaan saakka. Tienpitäjällä on myös oikeus lunastaa mainitunlainen kiinteistö tai sen osa alueen rajaan saakka. Lunastusyksikön muodostamisesta on voimassa, mitä 67 §:n 3 momentissa säädetään.

Jos asemakaavan muutos, joka voi vaikuttaa 1 momentin mukaiseen lunastusoikeuteen tai -velvollisuuteen, on hyväksytty tai alueen lunastaminen on maankäyttö- ja rakennuslain nojalla vireillä, ei lunastamisesta saa maantietoimituksessa päättää ennen kuin asemakaavan muutos on lainvoimaisesti ratkaistu tai alueen lunastamista koskeva asia on lakannut olemasta maankäyttö- ja rakennuslain nojalla vireillä. Tarvittaessa asia voidaan erottaa eri toimituksessa käsiteltäväksi.

#### 69 §

##### *Yksityistiejärjestelyt*

Maantietoimituksessa on tehtävä sellaiset yksityisiä teitä ja tieoikeuksia koskevat järjestelyt, jotka ovat tarpeen maantien rakentamisen taikka 24 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen määräysten ja kieltojen vuoksi. Toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös muut yksityisistä teistä annetun lain mukaisessa tietoimituksessa käsiteltäviksi säädetty asiat.

Yksityistieyhteydet ja tieoikeudet voidaan järjestellä yksityisistä teistä annetun lain 38 c §:ssä tarkoitettussa alueellisessa tietoimituksessa, joka voidaan suorittaa tienpitoviranomaisen pyynnöstä ilman erillistä hakemusta. Tällöin 72 §:ssä tarkoitettua korvausta koskeva kysymys ratkaistaan tässä toimituksessa, johon lisäksi sovelletaan, mitä lunastuslain 82 §:ssä säädetään.

#### 70 §

##### *Korvaussopimukset*

Jos asianosaiset ovat sopineet korvauksista, ei sopimusta alisteta lunastustoimikunnan vahvistettavaksi lunastuslain 40 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Mitä korvauksista on sovittu, on voimassa myös sitä kohtaan, jolle asianosaisen oikeus kiinteistöön on siirtynyt.

Tiealueesta, joka on luovutuksella tullut tienpitäjän omistukseen, muodostetaan lunastusyksikkö tai se voidaan liittää tienpitäjällä olevaan tai tienpitäjälle muodostettavaan lunastusyksikköön. Alueeseen kohdistuvien kiinnitysten ja muiden erityisten oikeuksien raukeamisesta on voimassa, mitä 59 §:ssä säädetään.

Jos 2 momentissa tarkoitettujen oikeuksien raukeamisesta aiheutuu vahinkoa oikeuden haltijalle, on se tienpitäjän korvattava. Jollei korvauksesta sovita, siitä määrätään maantietoimituksessa.

## 71 §

*Korvaus suoja- ja näkemäalueista*

Jos kiinteistön käyttämiselle aiheutuu vahinkoa tai merkittävää haittaa siitä, että omistajan oikeutta rajoitetaan 44—46 §:ssä tarkoitettulla tavalla alueella, jonka käyttöä ei aikaisemmin ole vastaavasti rajoitettu, on tienpitäjä velvollinen korvaamaan vahingon tai haitan.

Jos kiinteistön omistajalle aiheutuu vahinkoa siitä, että omaisuutta poistetaan suoja- tai näkemäalueelta 44 tai 45 §:n perusteella, on kiinteistön omistajalla oikeus saada tienpitäjältä korvaus vahingostaan. Edellä 48 §:n 2 momentin mukaisesta omaisuuden poistamisesta, siirtämisestä tai muutostyöstä aiheutuva kustannuksesta on omistajalla oikeus saada tienpitäjältä korvaus.

## 72 §

*Korvaus liittymäkiellosta*

Jos 24 §:n 1 momentissa mainitun kiellon johdosta aiheutuu merkittävää haittaa sellaisen kiinteistön käyttämiselle, jolla aikaisemmin on ollut liittymä maantielle, on kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä.

## 73 §

*Korvaus tutkimustyöstä ja eräistä muista toimenpiteistä*

Jos 16 §:n 1 momentin nojalla suoritetusta

toimenpiteestä, 36 §:n mukaisen tilapäisen kulkutien järjestämisestä tai sellaisen käytämisestä, 50 §:n mukaisesta vähäisten laitteiden ja rakenteiden sijoittamisesta taikka 51 §:ssä tarkoitettun lumiaidan pitämisestä tai lumen sijoittamisesta aiheutuu kiinteistölle vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä.

## 74 §

*Muut korvaukset ja korvauksia koskeva maantietoimitus*

Jos maantien rakentamisesta tai sen käytämisestä aiheutuu kiinteistölle muuta kuin tässä luvussa tarkoitettua vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä. Jollei korvauksesta sovita, on korvausasia ratkaistava maantietoimituksessa.

Jos tästä laista johtuva korvaus- tai lunastuskysymys tulee esille muutoin kuin maantietoimituksen yhteydessä tai jos korvaus voidaan määrätä vasta maantietoimituksen päätyttyä eikä korvauksista sovita, on korvausasia ratkaistava tienpitoviranomaisen tai korvausta vaativan hakemuksesta pidettävässä maantietoimituksessa.

## 75 §

*Maantietoimitus erityisissä tapauksissa*

Tienpitoviranomaisen on haettava viipymättä maantietoimituksen pitämistä, kun yksityinen tie tai katu on muutettu maantiekseksi taikka kun maantie tai liitännäisalue on lakautettu.

Ennestään olevan maantien tiealueen tai liitännäisalueen taikka suoja- tai näkemäalueen rajan määrittämiseksi voidaan tienpitoviranomaisen tai kiinteistön omistajan hakemuksesta pitää maantietoimitus. Tällaisessa toimituksessa voidaan määrätä korvaus tien tai liitännäisalueen leventymisen aiheuttamista menetyksistä ja ratkaista 71 §:n 2 momentissa tarkoitettu korvausasia.

Jos ennestään oleva tie käsittää tienpitäjän omistuksessa olevan kiinteistön tai sen osan, tällainen alue voidaan siirtää maantietoimituksessa lunastusyksikkönä olevaan maantie-



hen. Siirtämisestä on soveltuvin osin voimassa, mitä kiinteistönmuodostamislaisissa säädetään lohkomisesta.

#### 76 §

##### *Arvohetki ja yleisen hintatason muutoksen huomioon ottaminen*

Korvaus lunastettavasta omaisuudesta on määrättävä haltuunoton ajankohdan (*arvohetki*) arvon perusteella.

Jos yleinen hintataso on arvohetken jälkeen kohonnut, on lopullinen korvaus tai, jos ennakkokorvausta on määrätty, lopullisen lunastuskorvauksen ja toimituksessa määrätyn ennakkokorvauksen välinen erotus on sovittava kohonnutta hintatasoa vastaavaksi.

#### 77 §

##### *Arvohetki erityisissä tapauksissa*

Edellä 74 ja 75 §:n mukaisissa maantietoimituksissa korvattava omaisuus, haitta tai vahinko arvioidaan ja korvaus määrätään toimituksen päättymisajankohdan mukaisena.

#### 78 §

##### *Korvauksensaajan määrääminen*

Lunastuskorvaus on maantietoimituksessa määrättävä suoritettavaksi sille, jolle lunastettava omaisuus tai korvauksen kohde kuuluu korvauksen määräämisen ajankohtana, jollei toimituksessa esitetystä selvityksestä muuta johdu.

#### 79 §

##### *Korvausten maksaminen ja korko*

Tienpitoviranomaisen suoritettavaksi määrättyt ennakko- ja lopulliset korvaukset niille maksettavine kuuden prosentin vuotuisine korkoineen tulee suorittaa kolmen kuukauden kuluessa niiden määräämisestä. Korvauksen maksamisen viivästyessä sille maksetaan vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitettun korkokannan mukaan.

Maantietoimituksessa maksettavaksi määrättyt tilusjärjestelykorvaukset suorittaa tienpitoviranomainen. Tilusjärjestelyssä alueen saaja on velvollinen maksamaan saamastaan alueesta korvauksen tienpitoviranomaiselle siltä osin kuin korvausta ei voida vähentää tienpitoviranomaisen maksettaviksi määrättyistä suorituksista, ja alueen luovuttaja saa tienpitoviranomaiselta korvauksen luovuttamastaan alueesta. Tässä momentissa tarkoitettuihin korvauksiin sovelletaan, mitä 1 momentissa koron laskemisesta ja korvausten maksamisesta säädetään.

Edellä 1 momentin mukainen kuuden prosentin vuotuinen korko lasketaan alkavaksi 56 §:ssä tarkoitettusta haltuunotosta lukien, jollei 56 §:n 3 momentin mukaisen haltuunoton osalta ole toisin sovittu, sekä 74 ja 75 §:ssä mainituissa tapauksissa kyseisen maantietoimituksen loppukokouksen ajankohdasta lukien. Tilusjärjestelyn johdosta määrätylle korvaukselle korko lasketaan toimituksessa määrätystä alueiden haltuunottoajankohdasta lukien.

#### 80 §

##### *Riidanalaisen korvauksen maksaminen*

Tienpitoviranomaisen valittaessa maantietoimituksessa määrättyistä korvauksista ei riidanalaisista osaa korvauksista tarvitse tallettaa. Korvauksensaajalla on kuitenkin oikeus saada riidanalainen osa korvauksesta lainvoimaisen korvauksen yli menevän määrän ja sille varojen nostopäivästä laskettavan kuuden prosentin koron takaisin maksamisesta asetettavaa tienpitoviranomaisen hyväksymää vakuutta vastaan.

#### 81 §

##### *Pakkotäytäntöönpano erityisissä tapauksissa*

Maantietoimituksessa määrättyyn korvaukseen, joka asiaosaisen on maksettava tienpitoviranomaiselle, ja omaisuuteen, jonka omistus on tilusjärjestelyn vuoksi vaihtunut, sovelletaan, mitä kiinteistönmuodostamislain 288 §:ssä säädetään.

## 82 §

*Panttioikeuden haltijan oikeus korvaukseen*

Jos panttioikeuden haltija on kokonaan tai osaksi menettänyt saamisensa sen vuoksi, että korvausta ei ole talletettu tai korvaukseen oikeutettu on luopunut korvauksesta tai korvaus on sovittu ilmeisesti liian pieneksi, on hänellä oikeus saada tienpitäjältä korvaus vahingostaan.

Kun kiinteistö, johon kohdistuu panttioikeus, lunastetaan kokonaan, on kiinteistön lunastuksen johdosta suoritettava kohteenkorvaus määrättävä tallettavaksi. Muutoin tallettamisesta on voimassa, mitä lunastuslain 49 §:n 2—4 momentissa säädetään.

## 83 §

*Vähäiset korvaukset*

Jos lunastustoimikunnan tienpitoviranomaisen samalle asianosaiselle maksettavaksi määräämä kokonaissumma ei ylitä 10 euroa, sitä ei tarvitse maksaa tai tallettaa.

## 84 §

*Korvauksettomat luovutukset*

Valtiolla ei ole oikeutta tässä laissa tarkoitettuun korvaukseen. Korvaukseen oikeutettuja ovat kuitenkin valtion liikelaitoksista annetun lain (1185/2002) mukaiset liikelaitokset. Valtioneuvosto voi päättää valtion korvausoikeudesta toisinkin, jos tähän on erityisiä syitä.

Yksityisen tien tai kadun muuttuessa maantiekseksi siirtyy tiekunnan tai teosakkaiden tien alue ja katualue korvauksetta tienpitäjälle.

## 85 §

*Maantietoimituksen kustannukset*

Tienpitoviranomainen vastaa maantietoimituksen toimituskustannuksista. Edellä 74 §:n mukaisessa maantietoimituksessa toimituskustannukset on määrättävä osaksi tai kokonaan vaatimuksen esittäjän maksettavaksi, jos vaatimus on tehty ilmeisen aiheettomasti.

## 86 §

*Maantietoimituksen rekisteröinti*

Maantietoimitus voidaan rekisteröidä korvausten suorittamisesta riippumatta, kun se on saanut lainvoiman, eikä korvausten suorittamisesta tarvitse ilmoittaa maanmittaustoitistolle.

## 87 §

*Muutoksenhaku maantietoimituksessa tehtyihin päätöksiin*

Toimitusinsinöörin 62 §:n 1 momentin mukaan tekemään päätökseen ei saa hakea muutosta. Muutoksenhausta maantietoimituksessa tehtyihin päätöksiin on muutoin voimassa, mitä lunastuslain 89—93 §:ssä säädetään.

## 6 luku

**Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen sekä liitännäisalueen lakkauttaminen**

## 88 §

*Maantien lakkaaminen*

Jos maantietä parannettaessa tie on siirretty uuteen paikkaan eikä tiesuunnitelmassa ole määrätty, että tie entisellä paikallaan edelleen jää maantiekseksi, se tältä osin lakkaa olemasta maantie. Tämän estämättä tienpitoviranomainen saa käyttää entistä tiealuetta muihin tietarkoituksiin sen mukaan kuin siitä tiesuunnitelmassa määrätään. Tällöin maantietoimituksessa tulee määrätä, että tiealue jää tienpitäjän omistukseen tai tieoikeus siihen pysytetään. Jollei tällaista määräystä tiesuunnitelmassa ole annettu, alueen käyttö maantietarkoituksiin ja siihen kohdistuva oikeus lakkaa parannetun maantien tultua luovutuksi yleiseen liikenteeseen.

Kun lakanneen maantien tiealuetta ei enää tarvita 1 momentissa tarkoitettuihin muihin tietarkoituksiin, tienpitoviranomainen lakkauttaa alueen käytön ja siihen kohdistuvan tienpitäjän oikeuden. Tällaisesta alueesta on voimassa, mitä tässä luvussa säädetään enti-

sestä tiealueesta.

#### 89 §

##### *Maantien lakkauttaminen*

Jos maantietä ei enää käytetä yleiseen liikenteeseen, se voidaan lakkauttaa. Lakkauttamista koskevassa tiesuunnitelmassa on määrättävä, mistä lukien lakkautettava tie lakkaa olemasta maantie. Kun tie lakkaa maantienä, lakkaa siihen kohdistunut tienpitäjän oikeus.

#### 90 §

##### *Entisen tiealueen rakenteet ja laitteet*

Mitä entiselle tiealueelle on tienpitoa varten rakennettu tai sijoitettu, siirtyy alueen omistajalle, jollei tienpitoviranomainen vie sitä pois vuoden kuluessa tien lakkaamisesta lukien. Tiesuunnitelmassa on osoitettava, tarvitaanko aluetta yksityiseksi tieksi tai kaduksi ja kuuluuko alueeseen erityistä hoitoa vaativia rakenteita tai laitteita. Alue on jätettävä sellaiseksi, ettei sen käyttö sanottuun tarkoitukseen vaikeudu. Vastuu mainituista rakenteista ja laitteista siirtyy yksityisen tien tai kadun pitäjälle maantien lakatessa.

Jos lakkaavaa tai lakkautettavaa maantietä ei tarvita I momentissa mainittuun tarkoitukseen, on tiesuunnitelmassa osoitettava ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen entisen tiealueen palauttamiseksi ennalleen. Tienpitoviranomaisen tulee huolehtia näistä toimenpiteistä kustannuksellaan vuoden kuluessa tien lakkaamisesta lukien.

#### 91 §

##### *Entisen tiealueen siirtyminen*

Jollei 88 §:n 1 momentista muuta johdu, siirtyy tienpitäjän omistama lakanneen maantien tiealue tien lakatessa tienpitäjältä korvausta viereiseen kiinteistöön sekä asemakaava-alueella ja alueella, jolle kunta on päättänyt laadittavaksi asemakaavan, kunnan omistukseen.

Mitä I momentissa säädetään, koskee myös

112 §:n 6 momentissa tarkoitettuja muihin tietarkoituksiin käytettyjä entisiä tiealueita tienpitoviranomaisen lakkautettua alueen käytön 88 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla.

Milloin tieoikeudella hallittu 58 §:n 1 momentin ja 112 §:n 4 ja 5 momentin mukainen lakannut maantien tiealue on asemakaavassa osoitettu maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 1 momentin mukaiseksi yleiseksi alueeksi, on asemakaavan toteutuksessa tällaisesta alueesta mahdollista korvausta määrättäessä otettava huomioon omistajan tai haltijan oikeutta rasittanut tieoikeus.

Tiealue siirtyy siihen rajoittuviin kiinteistöihin tien ajoradan tai ajoratojen muodostaman alueen keskilinjaa myöten. Toisiinsa rajoittuvien kiinteistöjen välinen raja jatkuu tiealueella sen rajasta kohtisuoraan sanottua keskilinjaa vastaan. Edellä sanotun estämättä saadaan rajaa entisellä tiealueella käytäessä oikoa rajaa ja suorittaa muita kiinteistöjaotuksen kannalta tarkoituksenmukaisia rajansovituksia siten, että pinta-alataan ja arvotetaan vähäisiä alueita vaihtuu kiinteistöjen kesken tai, jollei sopivaa vastikemaata ole, siirtyy kiinteistöstä toiseen.

#### 92 §

##### *Entistä tiealuetta koskevat menettelyt*

Maantietoimituksessa todetaan viereiseen kiinteistöön tai kunnan omistukseen siirtynyt tiealue ja sen pinta-ala sekä merkitään alue karttaan ja tarvittaessa maastoon. Kunnan omistukseen siirtyneet alueet muodostetaan, sen mukaan kuin on tarkoituksenmukaista, yhdeksi tai useammaksi kiinteistöksi tai liitetään kunnan ennestään omistamaan kiinteistöön noudattaen soveltuvin osin, mitä kiinteistönmuodostamislain 41 §:ssä säädetään.

Kunnan omistukseen asemakaava-alueen ulkopuolella ennen 1 päivää heinäkuuta 1991 siirtynyt entisen yleisen tien alue, joka ei kuulu ennestään kiinteistöön, muodostetaan tilaksi tai liitetään kiinteistöön kiinteistönmuodostamislain 41 §:ssä tarkoitetussa toimituksessa. Määräyksen toimituksen suorittamiseen antaa maanmittaustoimisto hakemusta kuultuaan sitä ennen kuntaa. Toimitus-

kustannukset maksaa kunta.

Jos viereiseen kiinteistöön ennen 1 päivää heinäkuuta 1991 siirtyneen entisen yleisen tien rajaa ei ole käyty, kiinteistöön siirtynyt alue voidaan rajaa käymättä todeta aluetta koskevan kiinteistötoimituksen yhteydessä, jollei rajan paikasta ole epäselvyyttä. Kiinteistön omistajan hakemuksesta rajan paikan määrittämiseksi suoritetaan kiinteistönmääritys.

#### 93 §

##### *Entinen tiealue yksityisenä tienä*

Vaikka entisen maantien tiealue on siirtynyt viereisen kiinteistön omistajan tai kunnan omistukseen, saa muukin, joka tarvitsee aluetta yksityiseksi tieksi, toistaiseksi käyttää sitä korvauksetta tienään, kunnes tieoikeutta koskevat kysymykset on käsitelty 69 §:ssä säädettyssä järjestyksessä tai 75 §:n 1 momentin mukaisessa maantietoimituksessa.

Edellä 92 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen alueiden käyttämistä yksityisenä tienä koskevat kysymykset käsitellään ja ratkaistaan yksityisistä teistä annetun lain mukaan.

Tienpitoviranomainen vastaa 1 momentissa tarkoitettua entisen maantien kunnossapidosta valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettävään ajankohtaan saakka.

Ennen tienpitoviranomaisen kunnossapitovelvollisuuden päättymistä on maantietoimituksessa päätettävä entisen maantien kunnossapidosta tieosakasten kesken. Tarvittaessa siitä voidaan määrätä väliaikaisesti. Tällainen määräys lakkaa olemasta voimassa, kun maantietoimitus on saanut lainvoiman, jollei kunnossapidosta päätettäessä ole sen voimassaolosta toisin määrätty.

#### 94 §

##### *Aikaisempien säännösten mukaiset entiset tiealueet*

Jos yleinen tie on lakkautettu tai maan käyttö tiealueeksi muusta syystä lakannut ennen 1 päivää tammikuuta 1958 eikä tiealuetta ole määrätty muihin tietarkoituksiin, on tiealueeseen sovellettava tämän lain säännök-

siä.

Jos viereisen alueen omistajan yksinomaisessa hallinnassa on pysyvästi ollut ja edelleen on tiealuetta enemmän kuin mitä 91 §:n 4 momentin mukaan voi tulla kuulumaan sanottuun alueeseen, voidaan myös hänen näin hallitsemansa maa vaadittaessa liittää tähän alueeseen.

#### 95 §

##### *Liitännäisalueen lakkauttaminen*

Tienpitoviranomainen lakkauttaa liitännäisalueen, kun sitä ei enää tarvita tienpitoon. Liitännäisalueen lakkauttamista koskevasta menettelystä on soveltuvin osin voimassa, mitä tiesuunnitelmasta säädetään. Kun liitännäisalue lakkautetaan, lakkaa samalla siihen kohdistunut tieoikeus.

Kiinteistörekisterilain (392/1985) 2 §:n 2 momentin mukainen muuna rekisteriyksikkönä kiinteistörekisteriin merkitty lakkautettu liitännäisalue on maantietoimituksessa määrättävä kuulumaan siihen kiinteistöön, josta se on otettu tietarkoituksiin tai, jollei sitä kiinteistöä enää ole, siihen tai niihin kiinteistöihin, joihin se alueellisesti parhaiten soveltuu.

Jos liitännäisalueen lakkauttamisesta aiheutuu jollekin hyötyä, jota ei ole pidettävä vähäisenä, on hyödynsaaja velvollinen korvaamaan tienpitoviranomaiselle saamansa hyödyn. Jollei korvauksesta sovita, on asia ratkaistava maantietoimituksessa.

#### 96 §

##### *Panttioikeuden ja erityisen oikeuden raukeaminen*

Jos kiinteistöön, johon kuulunut alue on tämän luvun nojalla siirtynyt toiseen kiinteistöön, kohdistuu pantti- tai erityinen oikeus, raukeaa sanottu oikeus siirtyneen alueen osalta. Jos oikeuden raukeamisesta aiheutuu sen haltijalle vahinkoa, on tällä oikeus saada tienpitäjältä siitä korvaus. Tällöin on soveltuvin kohdin noudatettava, mitä 5 luvussa säädetään.

## 97 §

*Suoja- ja näkemäaluemerkintöjen poistaminen*

Kun maantie on lakannut, poistetaan 61 §:n mukaiset kiinteistöihin kohdistuvat merkin-  
nät kiinteistörekisteristä.

## 98 §

*Tiealueen ulkopuoliset alueet*

Tämän luvun säännökset eivät koske tien-  
pitäjälle tienpitotarkoituksiin lunastettua tai  
luovutuksella tullutta muuta kuin tiealuetta.

## 7 luku

**Erinäiset säännökset**

## 99 §

*Päätöksenteko*

Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy  
tiesuunnitelmat, jotka koskevat yksityisen  
tien tai kadun muuttamista maantiekse taikka  
maantien lakkauttamista. Muut tiesuunnitel-  
mat sekä yleissuunnitelmat hyväksyy Tiehal-  
linto. Jos kunta, maakunnan liitto tai alueelli-  
nen ympäristökeskus on suunnitelman olen-  
naisista kohdista eri mieltä Tiehallinnon  
kanssa, on asia siirrettävä liikenne- ja viestin-  
tämministeriön ratkaistavaksi. Tiehallinto voi  
erityisistä syistä muutoinkin siirtää suunnit-  
telman liikenne- ja viestintäministeriön hy-  
väksyttäväksi.

## 100 §

*Rangaistukset*

Jos joku

1) rikkoo 24 §:n 1 momentin nojalla an-  
netun määräyksen tai kiellon liittymän tekemi-  
sestä tai käyttämisestä taikka 35, 37 tai  
42 §:ssä olevan tai niiden nojalla annetun  
kiellon tai määräyksen taikka toimii niiden  
nojalla annetun luvan ja siinä olevien ehtojen  
vastaisesti taikka

2) tahallaan tai törkeästä huolimattomu-  
udesta menettelee 26 §:n 2 momentissa taikka  
44—46 §:ssä olevan tai niiden nojalla an-  
netun kiellon vastaisesti,  
on tuomittava, jollei teosta muualla laissa  
säädetä ankarampaa rangaistusta, *maantie-  
lain säännösten rikkomisesta* sakkoon.

## 101 §

*Hallinnolliset pakkotoimet*

Lääninhallitus voi kieltää sitä, joka rikkoo  
tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä,  
jatkamasta tai toistamasta lainvastaista me-  
nettelyä. Lääninhallitus voi myös määrätä  
sen, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla an-  
nettuja säännöksiä, täyttämään muulla tavoin  
velvollisuutensa. Lääninhallitus voi tehostaa  
päätöstään uhkasakolla tai uhalla, että eke-  
mättä jätetty toimenpide tehdään laiminlyö-  
jän kustannuksella tai toiminta keskeytetään.  
Uhkasakkoa, teettämisuhkaa ja keskeyttä-  
misuhkaa koskevaan asiaan sovelletaan muu-  
toin, mitä uhkasakkolaissa (1113/1990) sää-  
detään.

Jos liikennettä välittömästi uhkaavan vaa-  
ran poistamiseksi on tarpeen kiireellinen  
toimenpide taikka jos on kysymys tiealuee-  
seen kohdistuvan luvattoman toimenpiteen  
oikaisemisesta, tienpitoviranomaisella on oi-  
keus toimenpiteeseen tai luvattoman toimen-  
piteen oikaisemiseen siihen velvollisen kus-  
tannuksella.

Jos tienpitoviranomaista estetään toimitta-  
masta 2 momentissa tarkoitettua virkatehtä-  
vää taikka estetään 16 §:n 1 momentissa tar-  
koitetun tutkimustyön suorittaminen, on po-  
liisin annettava tienpitoviranomaisen pyyn-  
nöstä virka-apua.

## 102 §

*Kustannusten periminen*

Jos tienpitoviranomaisella on oikeus tässä  
laissa tarkoitetun toimenpiteen suorittami-  
seen toisen kustannuksella, kustannukset  
voidaan periä siten kuin verojen ja maksujen  
perimisestä ulosottoin annetussa laissa  
(367/1961) säädetään.

## 103 §

*Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisisaanti*

Yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymistä sekä tiesuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös on annettava yleisesti tiedoksi. Päätöksen tiedoksi antamiseksi on tienpitoviranomaisen toimitettava päätös ja sen perusteena olevat asiakirjat asianomaiseen kuntaan, jonka on ilmoitettava niiden nähtäväksi asettamisesta siten kuin kuntalain (365/1995) 64 §:ssä säädetään. Päätös ja asiakirjat on pidettävä kunnassa yleisesti nähtävinä 30 päivän ajan. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen silloin, kun päätös on asetettu yleisesti nähtäville.

Tiesuunnitelman hyväksymispäätös, joka on merkitykseltään vähäinen, voidaan antaa tiedoksi todisteellisesti siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Päätösten sähköisestä tiedoksi antamisesta säädetään sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003).

Tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä, joka koskee yksityisen tien muuttamista maantiekseksi, on tienpitoviranomaisen annettava tieto kunnalle ja 2 momentin mukaista menettelyä noudattaen aloitteen tekijälle tai, jos aloitteen allekirjoittajia on kaksi tai useampia, yhteisessä asiakirjassa ilmoitetulle yhdyshenkilölle, jonka on ilmoitettava tiedoksisaannista muille allekirjoittajille.

## 104 §

*Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille*

Tienpitoviranomaisen tulee lähettää yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus niille suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa, samanaikaisesti, kun päätös 103 §:n mukaisesti annetaan yleisesti tiedoksi.

Tienpitoviranomaisen tulee lähettää yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus kunnalle, alueelliselle ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle. Ilmoituk-

seen tulee tarvittaessa liittää jäljennös suunnitelmasta.

## 105 §

*Muutoksenhaku*

Tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen haetaan muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään, jollei 87 §:stä muuta johdu. Tienpitoviranomaisen päätöksestä 37 §:ssä, 38 §:n 2 momentissa, 40 §:n 2 momentissa, 47 §:ssä, 48 §:n 2 momentissa ja 52 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu liittymä, ylityskohta, kiinteistö taikka mainos tai ilmoitus sijaitsee.

Kunnalla, alueellisella ympäristökeskuksella ja maakunnan liitolla on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaisesta yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan alueelle tai viranomaisen toimialueelle.

Rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaisesta yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä, jonka vaikutukset ulottuvat yhteisön tai säätiön toiminta-alueelle.

Yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavaa yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöstä koskeva valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

## 106 §

*Muutoksenhaun rajoitukset*

Yleissuunnitelman hyväksymispäätökseen ei saa hakea valittamalla muutosta siltä osin kuin maantien sijainti ja tekniset ratkaisut on jo hyväksytty lainvoimaisesti oikeusvaikutteisessa kaavassa.

Mitä 1 momentissa säädetään, koskee myös tiesuunnitelman hyväksymispäätöstä. Siihen ei saa hakea muutosta myöskään siltä osin kuin maantien sijainti ja tekniset ratkaisut on jo hyväksytty lainvoimaisessa yleissuunnitelmassa.

## 107 §

*Päätösten välitön täytäntöönpano*

Yleis- tai tiesuunnitelman hyväksymistä koskeva päätös voidaan panna täytäntöön valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakutuomioistuimella toisin määrää.

Päätöksessä, jonka tienpitoviranomainen antaa 48 §:n 2 momentin nojalla, voidaan määrätä, että päätös on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta.

## 108 §

*Kuuluttaminen*

Milloin tämän lain tai sen nojalla on julkaistava kuulutus, määräys, kieltö tai muu asia yleisesti tiedoksi eikä tiedoksi antamisen tavasta ole erikseen säädetty, tulee tienpitoviranomaisen tiedottaa asiasta kuuluttamalla siitä vähintään 30 päivän ajan asianomaisen kunnan ilmoitustaululla siten kuin julkisista kuulutuksista annetussa laissa (34/1925) säädetään. Kuulutuksen julkaisemisesta on ilmoitettava ainakin yhdessä toiminnan vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä, jollei asian merkitys ole vähäinen tai ilmoittaminen ole muutoin ilmeisen tarpeellista.

## 109 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Tarkemmat säännökset maanteiden rekisteröinnistä, suunnitelma-asiakirjojen säilyttämisestä, jälkihoitovelvoitteista, liikenteeseen luovuttamisesta, maantien ulottuvuudesta, rakennusten etäisyydestä sekä maantien ja rautatien yhteisjärjestelyistä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Liikenne- ja viestintäministeriö antaa ohjeet maanteiden näkemäalueista.

Tiehallinto antaa maanteiden pitoa koskevat tekniset ohjeet sekä Euroopan laajuisten tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin / EY täytäntöönpanoa ja soveltamista koskevat tekniset määräykset. Maanmittauslaitoksen

keskushallinto antaa maantietoimituksen suorittamisen ohjaamiseksi tarpeelliset asiakirjojen kaavat, määräykset rajamerkeistä ja muista maastomerkeistä sekä maantietoimituksessa suoritettavien mittausten tarkkuudesta.

## 8 luku

**Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset**

## 110 §

*Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 200.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

## 111 §

*Kumottavat lait*

Tällä lailla kumotaan seuraavat lait niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen:

1) yleisistä teistä 21 päivänä toukokuuta 1954 annettu laki (243/1954);

2) yleisistä teistä annetun lain voimaantuloa 21 päivänä toukokuuta 1954 annettu laki (244/1954); ja

3) oikeudesta entiseen tiealueeseen 21 päivänä toukokuuta 1954 annettu laki (245/1954).

Muussa laissa tai asetuksessa oleva viittaus säännökseen, joka kumotaan tällä lailla, tarkoittaa tämän lain voimaantulon jälkeen viittausta tähän lakiin. Muussa laissa tai asetuksessa oleva viittaus yleiseen tiehen tarkoittaa tämän lain voimaantulon jälkeen viittausta maantiehen.

## 112 §

*Oikeuksien syntymistä ja kiinteistörekisterimerkintöjä koskevat siirtymäsäännökset*

Olemassa olevan yleisen tien tiealue, johon tienpitäjällä on tieoikeus, siirtyy tämän lain tullessa voimaan tienpitäjän omistukseen.

Mitä 1 momentissa säädetään, koskee myös tiealueeseen välittömästi rajoittuvaa ja maan-

tietä varten edelleen tarpeellista liitännäisaluetta.

Kiinteistörekisterin pitäjä muuttaa kiinteistörekisterissä olevat 1 momentin yleisen tien ja 2 momentin liitännäisaluiden rekisteriyksiköt lunastusyksiköiksi. Toimenpide tehdään ilman erityistä toimitusta tai päätöstä.

Sellaiseen yleisen tien tiealueeseen, joka tämän lain tullessa voimaan on kunnan omistuksessa, on tienpitäjällä tieoikeus. Siitä tehdään merkintä kiinteistörekisteriin ilman erityistä toimitusta tai päätöstä.

Jos yleinen tie tämän lain tullessa voimaan sijaitsee tunnelissa, sillalla, padolla, kannella tai kannen alla taikka tien ylä- tai alapuolelle on oikeusvaikutteisessa kaavassa osoitettu rakentamista taikka jos yleinen tie sijaitsee muun kuin tienpitöviranomaiselle kuuluvan lunastusyksikön alueella, kiinteistörekisterin pitäjä merkitsee kiinteistörekisteriin tienpitöviranomaista kuultuaan tiealueeseen tienpitäjälle tieoikeuden. Merkintä tehdään ilman erityistä toimitusta tai päätöstä.

Mitä 5 momentissa säädetään, koskee myös sellaisia entisiä tiealueita, joita tienpitäjällä on oikeus käyttää muihin tietarkoituksiin yleisistä teistä annetun lain 33 §:n 2 momentin tai aikaisemmin voimassa olleen lainsäädännön nojalla.

Jos kiinteistörekisterin pitäjä katsoo, että 4—6 momentin mukainen tieoikeutta koskeva asia on epäselvä, on sen ennen kiinteistörekisteriin merkitsemistä kuultava asianomaisen kiinteistön omistajaa tai haltijaa.

Jos kiinteistön omistaja tai haltija tekee 7 momentin mukaisen kuulemisen yhteydessä muistutuksen taikka jos rekisteriyksikön tai tieoikeuden ulottuvuus on epäselvä muissa kuin 113 §:n mukaisissa tapauksissa taikka jos siihen on muita erityisiä syitä, asia käsitellään kiinteistörekisterin pitäjän vireille pänemässä maantietoimituksessa.

#### 113 §

##### *Kunnan omistukseen siirtyneen tiealueen merkitseminen kiinteistörekisteriin*

Asemakaava-alueella oleva yleisen tien alue, joka on siirtynyt kunnan omistukseen ennen tämän lain voimaantuloa, merkitään kiinteistörekisterin pitäjän päätöksellä kiin-

teistörekisteriin yleisenä alueena, jos alue on asemakaavassa osoitettu kokonaan joksikin kiinteistönmuodostamislain 2 §:n 4 kohdan mukaiseksi yleiseksi alueeksi. Jos kunnan omistukseen siirtyneen alueen ulottuvuus on epäselvä, asia ratkaistaan ennen edellä tarkoitetun päätöksen tekemistä suoritettavalla kiinteistönmuodostamislain mukaisella kiinteistönmäärityksellä. Määräyksen toimituksen suorittamiseen antaa kiinteistörekisterin pitäjä hakemukset ja toimituskustannukset maksaa kunta.

Jos 1 momentissa tarkoitettuun kunnan omistukseen siirtyneeseen alueeseen sisältyy asemakaavassa eri käyttötarkoitukseen osoitettuja alueita, alueen kiinteistöksi muodostamista varten suoritetaan lohkominen, jossa eri käyttötarkoituksiin osoitetut alueet muodostetaan kiinteistöiksi asemakaavan mukaisesti.

Sellinen maantien tiealue, joka siirtyy kunnan omistukseen maankäyttö- ja rakennuslain 93 §:n nojalla tämän lain voimaantulon jälkeen, erotetaan lohkomalla asemakaavan mukaisiksi kiinteistöiksi.

#### 114 §

##### *Maantietoimituksia koskevat siirtymäsäännökset*

Tätä lakia sovelletaan myös niihin ennen tämän lain voimaantuloa aloitetuissa maantietoimituksissa ratkaistaviin kysymyksiin, jotka otetaan tämän lain voimaantulon jälkeen ratkaistaviksi.

Jos ennen tämän lain voimaantuloa aloitetussa maantietoimituksessa tie sijaitsee tunnelissa, sillalla, padolla, kannella tai kannen alla taikka tien ylä- tai alapuolelle on oikeusvaikutteisessa kaavassa osoitettu rakentamista, on toimituksessa ratkaistava tieoikeuden perustaminen.

#### 115 §

##### *Muut siirtymäsäännökset*

Tämän lain voimaan tullessa alueellisissa ympäristökeskuksissa vireillä olevat poikkeuslupa-asiat, jotka koskevat tienvarsien ulkomainontaa sekä rakennusten pitämistä



yleisen tien vieri-, suoja- ja näkemäalueella, sekä asiat, jotka koskevat yleisistä teistä annetun asetuksen (482/1957) 63 §:n mukaista yleisen tien päätekohtan vahvistamista, käsitellään ja ratkaistaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan.

Tämän lain voimaan tullessa yleisen tien vierialueelle sijoitetut liikennemerkkit ja muut liikenteen ohjauslaitteet saavat jäädä paikoilleen.

Jos kunta on määrätty tienpitäjäksi yleisistä teistä annetun lain 20 §:n 1 momentin perusteella, se vastaa tämän lain tultua voimaan tienpidosta tienpitomääräyksen mukaan ja siten kuin tässä laissa ja sen nojalla tienpidosta säädetään. Liikenne- ja viestintäministeriö voi erityisistä syistä vapauttaa kunnan tienpitovelvollisuudesta. Jollekin muulle kuin tienpitäjälle yleisistä teistä annetun lain 20 §:n 2 momentin perusteella syntynyt velvollisuus vastata jostain tienpitoon kuuluvasta tehtävästä jatkuu sellaisenaan tämän lain tullessa voimaan. Tienpitoviranomainen voi erityisistä syistä vapauttaa vastuovelvollisen tienpitotehtävästään.

Yleis- ja tiesuunnitelmat, joiden laatiminen on aloitettu ennen tämän lain voimaantuloa, käsitellään ja hyväksytään tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan.

Tämän lain voimaan tullessa vireillä olevat yksityisen tien muuttamista yleiseksi tieksi koskevat asiat, joiden osalta on ennen tämän lain voimaantuloa toimitettu yleisistä teistä annetun asetuksen 38 §:n 3 momentin mukainen katselmus, käsitellään ja ratkaistaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan. Tämän lain voimaan tullessa vireillä olevat yleisen tien lakkauttamista koskevat asiat, joita koskeva lakkauttamisesitys on ennen tämän lain voimaantuloa toimitettu Tiehallinnon keskushallinnolle, käsitellään ja ratkaistaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan.

Tämän lain 105 §:n 3 ja 4 momenttia sovelletaan sellaisiin yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksiin, jotka on tehty tämän lain tultua voimaan.

## 2.

**Laki****maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 5 päivänä helmikuuta 1999 annetun maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 93 §  
 ja 179 § sekä  
*lisätään* uusi 86 a § seuraavasti:

86 a §

*Maantien muuttaminen kaduksi*

Maantie, joka asemakaavassa on osoitettu kaduksi, muuttuu kunnan tekemällä kadunpitopäätöksellä kaduksi. Kadunpitopäätökset tulee tehdä tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina ottaen huomioon kunnossapidon vaatimukset ja maankäytön sekä tie- ja katuverkon toteutuminen.

Maantie lakkaa 1 momentissa tarkoitettun kadunpitopäätöksen tultua voimaan ja maantien tiealue siirtyy samalla kunnan omistukseen.

93 §

*Maantien tiealueen siirtyminen kunnalle*

Asemakaava-alueeseen sisältyvä tienpitäjän omistama maantien tiealue siirtyy korvauksetta kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan ja tiealueeseen syntyy sa-

malla tienpitäjälle maantielain ( / ) 58 §:n 3 momentissa tarkoitettu tieoikeus.

179 §

*Määräys kadunpitovelvollisuuden toteuttamiseksi*

Jollei katurakennetta tai sen osaa rakenneta lainvoimaisen asemakaavan mukaisen maankäytön edellyttämään kuntoon kohtuullisessa ajassa kadunpitovelvollisuuden alkamisen jälkeen ja siitä voi aiheutua haittaa terveydelle tai turvallisuudelle taikka erityistä muuta haittaa maankäytön tai liikenteen järjestämiselle taikka jollei kunta kohtuullisessa ajassa täytä 86 a §:ssä säädettyjä velvollisuuksiaan, voi alueellinen ympäristökeskus velvoittaa uhkasakolla kunnan toteuttamaan velvollisuutensa.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 200 .

## 3.

**Laki****kiinteistörekisterilain 2 § :n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 16 päivänä toukokuuta 1985 annetun kiinteistörekisterilain (392/1985) 2 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 448/2000, seuraavasti:

2 §

oikeudella hallittavat liittämisalueet.

-----  
 Muina rekisteriyksikköinä merkitään kiinteistörekisteriin yhteiset alueet sekä yleisistä teistä annetun lain (243/1954) mukaiset, tie-

-----  
 Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 200\_\_\_\_\_.

4.

## Laki

### luonnonsuojelulain 36 § :n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 20 päivänä joulukuuta 1996 annetun luonnonsuojelulain (1096/1996) 36 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa 144/1999, seuraavasti:

36 §	jokamiehen oikeuden käyttämisen kieltävää taulua, jonka asettamiseen ei ole lakiin rajautuvaa perustetta.
<i>Kieltotaulut.</i>	

Maa- tai vesialueelle ei saa pystyttää sellaista kulkemisen, mairinnousun tai muun \_\_\_\_\_ Tätä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 2004.

Helsingissä 27 päivänä helmikuuta 2004

**Tasavallan Presidentti**

**TARJA HALONEN**

Liikenne- ja viestintäministeri *Leena Luhtanen*

Liite

Rinnakkaistekstit

2.

## Laki

### maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti:  
*muutetaan* 5 päivänä helmikuuta 1999 annetun maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999)  
 93 § ja 179 § sekä  
*lisätään* uusi 86 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

86 a §

#### *Maantien muuttaminen kaduksi*

*Maantie, joka asemakaavassa on osoitettu kaduksi, muuttuu kunnan tekemällä kadunpitopäätöksellä kaduksi. Kadunpitopäätökset tulee tehdä tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina ottaen huomioon kunnosapidon vaatimukset ja maankäytön sekä tie- ja katuverkon toteutuminen.*

*Maantie lakkaa 1 momentissa tarkoitetun kadunpitopäätöksen tultua voimaan ja maantien tiealue siirtyy samalla kunnan omistukseen.*

93 §

93 §

#### *Yleisen tien tiealueen siirtyminen kunnalle*

Asemakaava-alueeseen sisältyvä yleisen tien tiealue siirtyy korvauksetta kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan.

#### *Maantien tiealueen siirtyminen kunnalle*

Asemakaava-alueeseen sisältyvä tienpitäjän omistama maantien tiealue siirtyy korvauksetta kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan ja tiealueeseen syntyy samalla tienpitäjälle maantielain ( / ) 58 §:n 3 momentissa tarkoitettu tieoikeus.

## 179 §

*Määräys kadunpitovelvollisuuden toteuttamiseksi*

Jollei katua tai sen osaa rakenneta lainvoimaisen asemakaavan mukaisen maankäytön edellyttämään kuntoon kohtuullisessa ajassa kadunpitovelvollisuuden alkamisen jälkeen ja siitä voi aiheutua haittaa terveellisyydelle tai turvallisuudelle taikka erityistä muuta haittaa maankäytön tai liikenteen järjestämiselle, voi alueellinen ympäristökeskus velvoittaa uhkasakolla kunnan toteuttamaan velvollisuutensa.

## 179 §

*Määräys kadunpitovelvollisuuden toteuttamiseksi*

Jollei katua tai sen osaa rakenneta lainvoimaisen asemakaavan mukaisen maankäytön edellyttämään kuntoon kohtuullisessa ajassa kadunpitovelvollisuuden alkamisen jälkeen ja siitä voi aiheutua haittaa *terveydelle* tai turvallisuudelle taikka erityistä muuta haittaa maankäytön tai liikenteen järjestämiselle *taikka jollei kunta kohtuullisessa ajassa täytä 86 a §: ssä säädettyä velvollisuuttaan*, voi alueellinen ympäristökeskus velvoittaa uhkasakolla kunnan toteuttamaan velvollisuutensa.

\_\_\_\_\_

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 200.*

\_\_\_\_\_

## 3.

**Laki****kiinteistörekisterilain 2 §: n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan 16 päivänä toukokuuta 1985 annetun kiinteistörekisterilain (392/1985) 2 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 448/2000), seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

## 2 §

-----

Muina rekisteriyksikköinä merkitään kiinteistörekisteriin yhteiset alueet sekä yleisistä teistä annetun lain (243/1954) mukaiset, tieoikeudella hallittavat *tie- ja liitännäisalueet samoin kuin vastaavin perustein ennen 1 päivää tammikuuta 1958 lunastetut alueet, jos tietä edelleen käytetään yleisenä tienä.*

*Ehdotus*

## 2 §

-----

Muina rekisteriyksikköinä merkitään kiinteistörekisteriin yhteiset alueet sekä yleisistä teistä annetun lain (243/1954) mukaiset, tieoikeudella hallittavat liitännäisalueet.

\_\_\_\_\_

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 200.*

\_\_\_\_\_

## 4.

**Laki****luonnonsuojelulain 36 § :n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 20 päivänä joulukuuta 1996 annetun luonnonsuojelulain (1096/1996) 36 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa 144/1999, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

36 §

*Mainos- ja kieltotaulut.*

Asemakaava-alueiden ulkopuolella on rakennelmien, laitteiden, tekstien ja kuvien asettaminen ulkosalle mainos- tai muussa kaupallisessa tarkoituksessa (ulko-mainokset) kielletty.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu kieltö ei koske kokous-, tiedotus-, huvi- tai muuta sellaista tilaisuutta taikka vaaleja tai kansanäänestystä koskevaa ilmoittelua. Rakennuksessa ja sen läheisyydessä saa myös ilmoitella paikalla harjoitettavasta toiminnasta ja siellä myytävistä tuotteista. Ilmoitus on laadittava ja sijoitettava niin, että se mahdollisimman hyvin sopeutuu ympäristöön.

Maa- tai vesialueelle ei saa pystyttää sellaista kulkemisen, mairinnousun tai muun jokamiehen oikeuden käyttämisen kieltävää taulua, jonka asettamiseen ei ole lakiin nojautuvaa perustetta.

Alueellinen ympäristökeskus voi myöntää poikkeuksen 1 momentin kiellosta, jos sitä on pidettävä liikenteen tai matkailun kannalta taikka muun sellaisen syyn takia tarpeellisenä.

36 §

***Kieltotaulut***

*Maa- tai vesialueelle ei saa pystyttää sellaista kulkemisen, mairinnousun tai muun jokamiehen oikeuden käyttämisen kieltävää taulua, jonka asettamiseen ei ole lakiin nojautuvaa perustetta.*

\_\_\_\_\_

*Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_  
kuuta 2000.*

\_\_\_\_\_