

Plenum

Tisdag 6.3.2018 kl. 14.02—16.37

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

Regeringens proposition RP 11/2018 rd

Remissdebatt

Förste vice talman Mauri Pekkarinen: Ärende 10 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet, som grundlagsutskottet, förvaltningsutskottet, jord- och skogsbruksutskottet och miljöutskottet ska lämna utlåtande till.

Debatt

16.00 **Markku Pakkanen kesk:** Arvoisa herra puhemies! Tässä on eduskunnalla nyt keskustelussa uusi yksityistielaki. Suomessa tapahtuu maakuntauudistus, ja yksityisteiden hoito alistetaan maakuntien alle, ja tätä suuntausta varten tämä lakiesitys on nytten tehty.

Hyvä kysymys, joka varmaan tässä salissa ja varmaan tuolla valiokunnissakin on edustajien hyvä esittää itselleen tai ainakin kavereilleen, on, että mikä se yksityistie varsinaisesti on. Uskon niin, että monikaan suomalainen ei tunnista liikkueensa tuolla maanteillä, että ajelee kenties yksityisteillä. Kaiken kaikkiaan Suomessahan on yksityisteitä noin 360 000 kilometriä, ja se on 80 prosenttia tieverkostosta. Se koskettaa meitä kaikkia. Ihmisillä on usein sellainen harhakäsitys siitä, että mikä se yksityistie kaiken kaikkiaan on. Yksityisteiden varsiltahan lähtee valtava määrä esimerkiksi raaka-aineita teollisuudelle, niin metsäteollisuuden, biotalouden kuin elintarviketeollisuuden tuotteet kulkevat alkumatkan useimmiten juuri yksityisteitä pitkin. Ja juuri siksi tämä yksityistielaki on syytä päivittää tälle vuosituhannelle. Se taitaa olla viime vuosisadan aikainen laki, mikä kaipaa monelta osin päivitystä.

Ammattimainen hoito tiekunnilla, joita ne tänä päivänä ovat, on saanut hyvän vastaanoton, ja nyt tässä tulevassa lakiesityksessä korostetaan sitä ammattimaisen hoidon tärkeyttä.

Nyt vielä toivonkin, kun viime viikolla parlamentaarinen työryhmä sai oman työnsä valmiiksi, että tämän työn innoittamana tällainen parlamentaarinen näkemys löytyisi myös tähän yksityisteiden lakiuudistuksen taustalle.

16.02 **Hannu Hoskonen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Yksityistiet ovat tärkeä osa suomalaista yhteiskuntaa, ja yksityistieasiat tunnetusti herättävät valtavasti mielenkiintoa ja joskus nostavat vähän turhaankin ihmisten verenpaineita.

Punkt i protokollet PR 17/2018 rd

Yksityisteiden hallinto on järjestetty yksityistiehoitokuntien kautta niin, että yksityistiehoitokunta voi päättää asioista tiealuetta koskien kohtuullisen vapaasti. Sillä on oikeus hankkia ja saada jonkun verran avustuksia yhteiskunnan rahoista. Tässä asiassa Suomessa on pieni harhakäsitys: se, että yhteiskunta avustaisi yksityisteitä. Se summa, mikä yksityisteille tulee vuosittain yhteiskunnan potista valtion budjetin kautta ja jonkun verran kuntien talousarvioiden kautta, on hyvin, hyvin pieni. Tosiasiassa yksityistiet avustavat valtiota suurilla summilla, koska kaikkien niiden tiehoitolaskujen ja toimenpiteiden, mitä yksityisteillä tehdään, yhteydessä laskussa on tietysti arvonlisävero, ja tämä arvonlisävero on monta, monta kertaa suurempi kuin yksityistieavustukset koskaan ovat olleet. Ja toinen myytti, joka näistä yksityisteistä on tässä maassa vallalla, on se, että yksityisteitä olisi pohjoisessa ja itäisessä Suomessa, Metsä-Suomessa, enemmän. Tosiasiassa yksityisteiden avustuksista suurin osa tulee tänne Uudellemaalle. Täällä nämä pienet tiet, joiden varrella on paljon asutusta, kuuluvat tämän lain piiriin, tietenkin, ja ne ovat niitä suurimpia avustusten saajia. Tämä on syytä sanoa jo tässä hyväksi aluksi.

Mutta joka tapauksessa tärkeää on muistaa, kun yksityistielakia muutetaan ja ollaan nyt virittämässä tämän päivän vaatimusten mukaiseksi, se, että tiehoitokuntien asema on edelleen turvattu. Ja toinen asia sitten: Näihin tieasioihin, kuten tiedämme, liittyy aika paljon erilaisia eriäviä mielipiteitä, suoranaisia riitoja, ja näiden tieriitojen ratkaisumenettely on tähän asti ollut kuntien tielautakunnilla tai sitten esimerkiksi kunnanhallituksen alle perustetuilla eräänlaisilla toimielimillä, jotka ovat ratkaisseet näitä ihmisten valituksia koskien yksityisteitä. Totta kai näiden lautakuntien valituksien jälkeen on mahdollisuus päästä sitten [Puhemies: Aika!] oikeusasteisiin... — Jatkan hetken kuluttua toisessa puheenvuorossa.

16.04 Katja Taimela sd: Arvoisa rouva puhemies! Tässä esityksessä ehdotetaan täydennettäväksi hallituksen esitystä yksityistielaksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. Alkuperäisessä esityksessä ehdotettiin, että yksityistielaki tulisi voimaan vuoden 2020 alusta maakuntauudistuksen aikataulusta johtuen. Yksityistielakiehdotuksen liitännät maakuntauudistukseen ovat kuitenkin vähäiset, näin on arvioitu, ja tämän vuoksi nyt ehdotetaan, että lait tulisivat voimaan jo vuoden 2019 alusta. Näin ollen päästäisiin myös käsittelemään tätä koko lakipakettia valiokuntatyössä uudelleen tai jatkettaisiin sen käsittelyä.

Alkuperäisessä esityksessä ehdotettiin, että lakkautettavien kuntien tielautakuntien tehtävät siirrettäisiin kunnan kadunpitovelvollisuuden arviointiin, tiekunnan kokouksen koolle kutsumiseen ja hallintopakkeiden käyttämiseen liittyen maakuntauudistuksen yhteydessä perustettavalle valtion lupa- ja valvontavirastolle. Tässä esityksessä nyt ehdotetaan, että tielautakuntien tehtävät hoidettaisiin vuoden 2019 ajan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa elikkä tuttavallisemmin tässä talossa ely-keskuksissa.

Esitys liittyy siis lokakuussa lähete keskustelussa olleeseen yksityistielain uudistamiseen, johon lausuntokierroksella ei erityistä kritiikkiä tullut oikeastaan ollenkaan. LVM perustelee tätä täydennystä sillä, ettei yksityistielaila ole kovin paljoa kosketuspintaa maakuntauudistukseen. Kuitenkin se, että alkuperäisestä suunnitelmasta poiketaan, tuo tavaltaan, kun olemme itsellemme rehellisiä, moninkertaisen lainsäädäntötyön ja ely-keskusten lisätyön tullessaan. Ja tuo kaikki siis tulee siitä, että nyt sitten vuodella aikaistetaan. Mutta siis avoimin mielin jatketaan tästä aiheesta valiokuntatyössä, nykyinen yksityistielaki kun on vuodelta 1963, ja uskallan väittää, että varmasti tämän ikäinen laki on myös uudistami-

Punkt i protokollet PR 17/2018 rd

sen tarpeessa liittyen niihinkin haasteisiin, [Puhemies koputtaa] joihin tässä viitattiin kahdessa edeltävässä puheenvuorossa.

16.06 Juha Pylväs kesk: Arvoisa puhemies! Tämä yksityistielaki on varsin hyvä laki, ja tämä lakitäydennys vain nopeuttaa niitä yksityistielain monia hyviä puolia, jotka on syytä saada mahdollisimman pian voimaan. Käytännössä tämä täydennysesitys nopeuttaa tämän lain voimaantuloa ja siirtää näitä maakunnalle kaavailtuja tehtäviä ely-keskuksille ennen maakuntien voimaantuloa.

Ely-keskuksille ollaan myös siirtämässä kunnista lakkautettavien tielautakuntien tehtävät. Tässä yhteydessä olisin kyllä pohtinut myös sitä vaihtoehtoa, joka oli myös aiemmissa luonnoksissa, että tämä valitus- ja sovitteluelin olisi myös maakunnallinen valitus- ja sovitteluelin, eliikä olisi ollut mahdollisuus maakunnalla tämmöinen elin perustaa, niin tästä olisi tämä oikeusprosessi jäänyt pois, mutta tätä tässä esityksessä ei ole. Olisin toivonut tietenkin senkin olevan tässä mukana. Hyvä laki sinänsä, mutta pienellä viilauksella aina entistä parempi.

16.07 Eeva-Maria Maijala kesk: Arvoisa puhemies! Tämä täydennyslaki yksityistieasioista on todella tervetullut ja odotettu. Kentällä, jossa ollaan tämän yksityistielain kanssa tekemisissä kunnissa, tätä lakia odotetaan todella paljon. Ei ole montaa päivää aikaa, kun minuun viimeksi yhdestä lappilaisesta kunnasta otettiin yhteyttä, että onko tosi, että tämä laki ei nytten toteudukaan. Sain onneksi rauhoitettua hänet, että kyllä se laki nytten viedään läpi, koska he kaikki olivat jo valmistautuneet siihen, että ensi vuoden alusta tämä laki on voimassa.

Kun yleensä ottaen maakuntahallintopuolella on meneillään paljon muutosesityksiä, niin ei varmasti ketään haittaa se, että tämä laki nyt sitten tulee jo maakuntatasolle hoidettavaksi, sillä hyvin todennäköistä on se, että ne henkilöt, jotka nyt ottavat nämä asiat ely-keskustasolla hoidettavakseen, ovat sitten niitä henkilöitä, jotka hoitavat niitä jatkossa maakuntahallinnossakin tämän jälkeen. Eliikä se ei ollenkaan tule varmastikaan tätä kokonaisuutta sekoittamaan.

Eliikä näillä asioilla eteenpäin. Tärkeää koko tämän yksityistielain puolella on se, että varmistetaan se pieni rahoitusasia, mikä on mahdollista yksityisteille jatkossakin jakaa. Koko lakihan on kokonaisuus, jossa viedään eteenpäin näitä yksityistieasioita.

Yksityistielain puolesta vielä sen verran, että kysehän on aika pienistä rahasummista — 12, vai oliko se 13, miljoonaa euroa vuodessa. Mutta nämä ovat äärettömän tärkeitä rahasummia tämänkin jälkeen näille yksityisteille.

16.09 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Vielä haluaisin palata parlamentaarisen työryhmän lopputulokseen. Siinähan ei sinällänsä puututtu tähän yksityistieasiaan, mutta ajatus siitä, että kuitenkin budjettipohjaisesti perusväylänpitoon Suomessa parlamentaarisesti nyt sitouduttiin miljardiluokan rahoituksella, on hyvä. Toivoisinkin, että sieltä työryhmän työn perusteella löytyisi sellainen hyvä henki, jolla yksityistierahoituskin pystyttäisiin Suomessa turvaamaan ja sitä perustasoa nostamaan, niin kuin tuossa edellä kuultiin. Edustaja Maijala kertoi, että valtion yksityistieavustusrahat ovat noin 13 miljoonaa vuositasolla. Se on todella pieni summa rahaa, mitä valtio käyttää, koska tosiaan niitä on satojatuhansia kilometrejä. Kunnathan tänä päivänä vielä monilta osin tukevat yksityisteitä, on pääsääntöisesti tiehoitokunnat, tai omistajathan maksavat ne kulut. Ja tiet

Punkt i protokollet PR 17/2018 rd

ovat meillä kaikilla käytössä, niin että se on siinä mielessä erittäin edullista väylärahoitusta. Toivoisin, että tähän saataisiin tasokorotusta.

Maakunnat tulevat tulevaisuudessa vastaamaan yksityisteiden hallinnosta, ja siinä mielessä poliittinen päätöksenteko pääsee siihen vaikuttamaan. Toivoisinkin, että tämä yhteiskunnan tarjoama tuki, mikä on, tavalla tai toisella korvamerkittäisiin sinne maakuntiin. Nämä rahat, mitkä kuuluvat yksityisteille, tulisi myös kohdentaa sinne väylille, koska kovin helposti ne rahat sieltä menevät joihinkin muihin, myös tärkeisiin, kohteisiin, mutta itse pidän tätä yksityistierahoituksen turvaamista ihan ensiarvoisen tärkeänä asiana.

16.11 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Vielä muutama huomio tästä yksityisteiden tärkeydestä. Kuten sanottu, se 360 000 kilometriä yksityisteitä, mitä Suomessa on, on äärimmäisen tärkeä liikenneväylä Suomen tulevaisuuden kannalta. Ensinnäkin tämä tällä hetkellä tapahtuva valtava ja erittäin positiivinen metsienkäytön lisääntyminen ja sen tuoma lisätyö tähän maahan — kansantalouden nousemisessa laman suosta yhtenä tärkeänä osana on metsätalous — ja kaikki metsätoimintahan tapahtuu yksityisteiden kautta. Joka ainut puumotti, mikä metsästä lähtee, käytännöllisesti katsoen tulee yksityisteille ensin ja sen jälkeen vasta yleisille teille. Sen takia on aika onnetonta tavallaan, että tässä maassa ei ole tätä asiaa kovin vahvasti tunnustettu.

Aikoinaan kun 95 Euroopan unioniin liityimme ja siihen liittyvään lainsäädäntöön aloimme tottua, direktiiveihin sun muihin, siitä asti on tämä yksityisteiden avustus, joka valtion kassasta on saatu, pienentynyt vuosi vuodelta. Nykyisinhän siitä ei saa enää hoitavustuksia ollenkaan, vaan kysymys on peruskorjauksesta. Että voisi sanoa, että pitäisikö tässä asiassa nyt palata oikeastaan juurille ja todeta, että valtio voisi pikkusen antaa sitä rahaa sillä keinoin, että myös tienhoitoon saisi rahoitusta, koska tänä päivänä se peruskorjaukshan tulee vain kovin kovin harvoin, ehkä 15 vuoden välein, ja se tienhoito on oikeastaan se suurempi menoerä, kun katsoo sen tien historiaa.

Sen takia toivoisin, että tämän lain valiokuntakäsittelyssä nostettaisiin terävästi esille tämä teiden hoidon ja kunnon tärkeys, koska kaikki me tiedämme, että tänäpäivänä metsäteollisuuden ja kuljetusten vaatimukset ovat aiheuttaneet sen, että akselipainot ovat nousseet valtavasti. Ne rekat, mitkä Suomen teillä kulkivat vielä 60- ja 70-luvuilla, olivat todella pieniä, kevyitä rekkoja. Tänä päivänä ne ovat valtavia, valtavia. Koko ajan akselipainot nousevat, ja se, että tiellä voi tulla vastaan talvisaikaan 70—80 tonnin rekka, joka todella on valtava laiva, asettaa erittäin kovat vaatimukset teiden rungoille varsinkin kesäaikaan.

Toivoisin, että tässä asiassa vihdoin ja viimein päästäisiin sellaiseen näkemykseen myös täällä eduskunnassa, että näitä yksityisteitä kannattaa hieman tukea ja sitä kautta myös varmistaa se, että tätä jokaiselle meille niin tärkeää jokamiehenoikeuttakin voitaisiin harjoittaa niin, että jokainen tienkäyttäjä voisi sanoa, että minunkin verorahoistani muutama sentti on tälle tielle ehkä tullut ja siten voin hyvällä omalla tunnolla tätä tietä pitkin ajaa.

Itse kuulun kahteenkin tienhoitokuntaan jäsenenä ja olen murheellinen siitä, että molemmissa tapauksissa maanomistajille on jäänyt näiden teiden hoidon kustantaminen, ja teiden käyttö maanomistajien osalta on hyvin vähäistä. Voi sanoa, että niiden kahden tien osalta tieosakkaiden käyttö tälle tielle edustaa noin yhtä prosenttia ja 99 prosenttia on sitten näitä jokamiehenoikeuteen perustuvia käyttäjiä. Valtiolta emme käytännössä saa sille tielle yhtään mitään. Kunta antaa pienen avustuksen joka vuosi. Se on todella pieni, muutama sata euroa. Loput maksavat maanomistajat itse. Maanomistajien tienkäyttö siellä on

Punkt i protokollet PR 17/2018 rd

lähinnä metsätaloustaloustäyttöä ja hieman kesämökkikäyttöä, ja se on todella vähäistä. Ne ovat läpikulkuteitä käytännössä molemmat, ja se aiheuttaa erittäin suuren rasituksen.

Pitää muistaa myös, että yksityistielakiinhan sisältyy myös vastuu. Tie on pidettävä siinä kunnossa, että se on turvallinen liikennöidä. Jos tiellä sattuu joku onnettomuus, joka johtuu tien huonosta kunnosta, siinäpä tienhoitokunta on vastuussa sitten, mitä tapahtuu. Kuka sen maksaa? Siinä voi rikosoikeudelliseen vastuuseen joutua, jos vaikka siltarumpu on pettänyt ja joku yön pimeydessä ajaa siihen, särkee autonsa ja pahimmillaan itsensä. Siinä hyvin äkkiä lähdetään käymään käräjiä, kuka tämän lystin maksaa, ja ihan varmasti joutuu syylliseksi sitten tiehoitokunta siitä, kun tie on tässä kunnossa, koska se on yleinen. Sitä ei voi tietä panna umpeen eikä puomia tielle, kun siihen on valtionavustusta saatu.

Lopuksi, arvoisa rouva puhemies, vielä yksi asia:

Kun nämä riidanratkaisiasiathan kuuluvat myös yksityisteille ja totta kai tieasiat, kalastusasiat ja monet muut tällaiset kuumat asiat, metsästys mukaan lukien, aiheuttavat aina erittäin korkeita veronpaineita eri kokouksissa ja sitten tulee turhia valituksia — valittajan mielestä äärimmäisen tärkeitä valituksia — niin toivoisin, että valiokunta yhdessä ministeriön kanssa pohtii vielä sitä, että tässä tieriitojen ratkaisussa päästäisiin uuden maakuntahallinnon myötä sellaiseen menettelyyn, että tulisivat tällaiset maakunnalliset toimieliimet, jotka ratkaisevat tämän asian niin, että tarvittaisiin mahdollisimman vähän oikeudenkäyntejä. Moni valittajahan, kun saa ratkaisun joltakin tielautakunnalta, monesti tyytyy siihen, mutta totta kai senkin jälkeen on vielä hallinto-oikeustie olemassa. Se olisi maailman halvin oikeudenkäyttömenetelmä, ja sen jälkeen, jos sitten valittaja olisi vielä tyytymätön siihen tielautakunnan tai vaikka maakunnallisen oikeudenkäyttöelimen ratkaisuun, hän voisi tietenkin mennä hallinto-oikeuskierrokselle, jos niin asiakseen katsoo.

Tämä entinen kuntien tielautakuntamenettely oli erittäin hyvä, erittäin toimiva, ja ennen kaikkea tällaisessa valtion taloustilanteessa, kun katsotaan lopputulosta, erittäin edullinen. Jos katsotaan, mitä juristit laskuttavat, jos rupeavat asioita hoitamaan, niin siellä ei alle tuhannen euron laskuja tietääkseni kukaan ole vielä kirjoittanut. Mutta kun kunnan tielautakunta kokoontuu, niin ainut kustannus käytännössä on muutamien kymmenien eurojen kilometrilasku per kokous ja sitten kokouspalkkio, joka harvemmin ylittää 100:a euroa per lautakunnan jäsen. Sen halvempaa oikeudenkäyttöjärjestelmää ei tässä maassa ole, ja on erittäin toimiva.

Toivon, että valiokunta ottaa tämän vakavasti ja yhdessä ministeriön kanssa tätä asiaa vielä pohtii yhden kerran, koska se on mielestäni pohdinnan arvoinen asia.

16.17 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Yksityistiet äkkiä tuovat mieleen, että kysymyksessä on joku pieni asia. Sitä suinkaan tämä hallituksen esitys ei ole, sillä yksityistiet kuuluvat oleellisena osana suomalaiseen infrajärjestelmään. Niin kuin edustaja Hoskonen totesi, oman muistini mukaan niitä on tarkasti 358 000 kilometriä, ja meidän metsäteollisuuden puuhuolto hyvin pitkälle perustuu niihin. Eli ne saattavat olla pieniä teitä, mutta niitten strateginen merkitys on erittäin suuri.

Mitä tulee niitten peruskorjaukseen, edellisellä eduskuntakaudellahan täällä korjausvelkayöryhmä teki erinomaista työtä ja päätyi sitten siihen, mihin päätyi, ja sehän sitten tuli seuraavan hallituksen ohjelmaan. Eli me pistimme 600 miljoonaa peruskorjauksiin ja korjausvelan taittamiseen ja vielä vähän näistä kehittämishankkeista, 364 miljoonaa. Eli tuli aika iso ylimääräinen panostus entiseen verrattuna, ja sehän näkyi myös yksityisteitten avustuksissa: 30 miljoonaa tuli kolmelle vuodelle eli 10 miljoonaa per vuosi. Että jotakin

Punkt i protokollet PR 17/2018 rd

hyvää on saatu aikaan, ja tässä nähtiin, mikä merkitys loppujen lopuksi oli sillä parlamentaarisella korjausvelkayöryhmällä — se teki erinomaista työtä.

Mutta haluaisin vielä, arvoisa puhemies, tuoda puheenvuorossa sen esille, että nämä yksityistietkin ovat menneet aika huonoon kuntoon. Kuten edustaja Hoskonen ja muutkin täällä totesivat, ajoneuvot tänä päivänä ovat isoja, ne ovat painavia, ne tarvitsevat pitävän alustan. Näin erään tutkimuksen, jossa oli arvioitu, mikä tämä korjausvelka on loppujen lopuksi yksityisteillä, ja yllätys yllätys, näiden peruskorjausten, siltojen ja siltarumpujen hinta oli yhteensä 500 miljoonaa, mitä pitäisi investoida ja laittaa kuntoon. Eli sanoisin näin, että jos joskus on arvioitu ja arvosteltu siltarumpupoliitikkoja, niiden aika ei kyllä ole ohi, päinvastoin: heille on suuri sosiaalinen tilaus suomalaisessa yhteiskunnassa.

16.19 Eeva-Maria Maijala kesk: Arvoisa puhemies! Kunnista on tullut kahdenlaista palautetta siitä, pidetäänkö kunnissa tielautakunnat vai siirretäänkö sitten nämä tehtävät ely-keskukselle, jatkossa mahdollisesti maakuntatasolle ohjattavaksi. Sehän on tosi, että kun se on lähellä hoidettavana, niin silloin päätös tehdään todellakin lähellä ja päästään hyvin helposti myöskin sovittelemaan tuttujen henkilöitten kanssa, mutta tämä usein tuo myöskin ongelmia. Nyt kun olen kuunnellut kahdenlaisia palautteita tästä, niin kyllä minä kokonaisuudessaan olen tullut kuitenkin siihen tulokseen, että on parempi, että tämä siirtyy siten ely-keskukseen, jatkossa maakuntatasolle hoidettavaksi sen takia, että monissakin kunnissa niitä tapauksia on hyvin vähän elikkä nämä yksittäiset tapaukset sitten suhteessa työllistävät tätä kunnan virkamiestä aika paljon ja monestikin on tilanne se, että tavallinen virkamieskin joutuu neuvottelemaan ja keskustelemaan tuttujen henkilöitten kanssa, niin että siinä voi olla myöskin vaikea tehdä semmoinen järkevä ratkaisu eikä se ole mikään kiva tilanne hoitaa sitä asiaa.

Tärkeintä kuitenkin minusta on se, että jatkossa, kun tämä siirtyy maakuntatasolle, siis ensin ely-tasolle, koulutukseen satsattaisiin niin, että tulisi tämä asia kunnolla hoidettavaksi ja saataisiin todella ammattilaisia hoitamaan tätä asiaa. Nyt kun meillä tuleepi henkilöitä, jotka hoitavat useita tapauksia vuoden aikana, niin sen jälkeen se olisi joustavaa ja sujuvaa eikä sitten tulisi tämmöistä ylimääräistä raskasta oikeusprosessikokonaisuutta, sillä siihen ei saa missään nimessä päästää tätä asiaa.

16.21 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa herra puhemies! Edustaja Eestilä nosti hyvin tuon siltarumpupolitiikan, ja itse tunnustan olevani vahvasti siltarumpupoliitikko silloin, kun on kyse tieasioista ja väyläinvestoinneista. Tuo 500 miljoonaa, mitä korjausvelkaa on, sehän on kutakuinkin 20 prosenttia suomalaisten teiden korjausvelasta. Siinä mielessä tämä parlamentaarisen työryhmän lopputulos on tärkeä huomioida, että kun tulevaisuudessa korjausvelkaa pyritään sillä 300 miljoonan lisärahoituksella lyhentämään, niin on arvioitu tämän päivän tilanteen mukaan, että se veisi noin 12 vuotta, että se 2,5 miljardia saadaan taitettua, mikäli tilanne säilyy tällaisena ja tulevatkin hallituksetkin sitoutuvat tähän hyvään tie- ja väyläpolitiikkaan, mitä Sipilän hallitus on kiistatta kyllä tehnyt, koska tämähän on selvästi perustienpitoon satsannut rahaa ja korjausvelkarahaa ja myös yksityisteihin on laitettu se ylimääräinen 30 miljoonaa, mikä on ollut tärkeä raha. Toivottavasti tällaista henkeä ja asennetta löytyy tuleviltakin hallituksilta Suomessa ja saadaan perusväylänpito sille kuuluvalla tasolla. Se on erittäin tärkeä elinkeinojen kohdalta ja metsäteollisuuden tilanteesta erityisesti, nyt kun Suomessa puu kasvaa hyvin ja kauppa käy. Toivottavasti silläkin perusteella tälle löytyisi sellaista myönteistä asennetta. Tämähän on elin-

Punkt i protokollet PR 17/2018 rd

voimakysymys koko Suomessa, ja pitäisin hienona, jos erityisesti tuolla kotiseudullani Kaakkois-Suomessa, missä metsäteollisuuden osuus on muutenkin tärkeä, tämä yksityistierahoitusasia saataisiin tulevinakin vuosina hyvin pidettyä nykytasolla.

16.23 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Vielä yksi asia jäi sanomatta, ja se on se, että kun yksityisteitä on Suomessa paljon, sellaisiakin teitä, jotka eivät ole järjestäytyneet, tämän lain myötä käytännössä käy niin, että jokaisen yksityistien kannattaa järjestäytyä, koska jos meinaa joitakin avustuksia saada yhteiskunnalta tien hoitoon, kunnosapitoon tai muuhun vastaavaan, niin silloin se kyllä käytännössä tarkoittaa, että tiekunnan pitää olla järjestäytynyt.

Mutta edelleen vielä tästä riidanratkaisumenettelystä, joka yksityisteiden päätöksiä koskee: Siinä asiassa todella toivon, että pysyttäisiin kuntien ylläpitämän tielautakuntamenettelyn jälkeen uudessa maakuntahallinnossa siinä, että saataisiin vaikka tällaiset maakunnalliset riidanratkaisuelimet. Jos maakunnan pinta-ala on iso, esimerkiksi vaikka Lapissa, niin siellähän voisi olla eri kunnissa muutama — kaksi, kolme, jopa neljä — näitä erilaisia lautakuntia, jotka toimisivat tavallaan itsenäisinä toimieliminä. Mutta tietenkin senkin jälkeen, jos vääryyttä kärsinyt henkilö kokee vielä, että hänen asiansa ei ole riittävän hyvin tullut ratkaistuksi tässä maakunnallisessa toimielimessä, hän totta kai voisi mennä tuomioistuimeen valittamaan. Mutta tällaisissa menettelyissä, mitä tiedän kotikunnassani näitä ratkaisuja tehdyn, tielautakunnan ratkaisut ovat lähes poikkeuksetta sellaisia — uskallan sanoa, että 95-prosenttisesti — että valittavat osapuolet ovat tyytyneet tielautakunnan ratkaisuun eikä ole tarvittu kalliita oikeudenkäyntejä sen jälkeen. Kuten vanha juristi eläkkeelle jäädessään totesi eräässä puheenvuorossa, kun häneltä kysyttiin, että missä oikeudessa ne riidat parhaiten ratkaistaan, ja jokainen järkevä ihminen sen tietää: ”Älkää, ihmiset, kun te riitelette, koskaan viekö mitään asioitanne oikeuden päätettäväksi, koska siellä voi tulla ihan mikä päätös tahansa. Sopikaa, se on kaikkien kannalta aina paras ratkaisu.”

16.25 Juha Pylväs kesk: Arvoisa puhemies! Niin kuin tässä edellä edustaja Hoskonen toi esille tämän riitojenratkaisuelimen, nostaisin myös samaa asiaa voimakkaammin esille. Elikkä varsinaisen uudistuksen myötä tielautakunnat kunnista lakkaavat, ja varsinaisessa esityksessä ei ole mainintaa tämmöisistä maakunnallisista tielautakunnista, jotka olisivat niitä riidanratkaisuelimiä. Olen kyllä taipuvainen samaan ajatukseen kuin edustaja Hoskonen siinä mielessä, että maakunnilla pitäisi olla mahdollisuus perustaa tämmöinen riidanratkaisuelin — nythän sitä siellä ei lue — ja tämän maakunnallisen elimen myötä sitten päästäisiin näissä maallisemmin keinoin, ennen kuin mennään oikeusasteisiin, ja se oikeusaste sitten olisi sen maakunnallisen toimielimen jälkeen, jos ei sieltä ratkaisua löydy. Ja mikä tässä maakunnallisessa toimielimessä olisi se hyvä puoli, niin itsekin olen kahdeksan vuotta istunut paikallisen tielautakunnan puheenjohtajana ja tiedän tasan tarkkaan sen, että aika usein siellä ne riita-asiat rikkovat kyläyhteisöjä, naapurussuhteet ovat kärsimässä, samoitte sukulaissuhteet, ja kun pelätään sitä, että kyläyhteisössä tulee sitä eripuraa, niin ei uskalleta olla sitten ratkaisemassa siellä kuntatasolla, kun on liian lähellä se riita-asia, niin että tämmöinen maakunnallinen elin olisi riittävän kaukana, että näitä jääviysongelmia ei tulisi ja päästäisiin sitten tästä ongelmasta eroon. Kannustaisin kyllä valiokuntaa tätä asiaa pohtimaan käsittelyn yhteydessä.

Sitten, arvoisa puhemies, toinen semmoinen merkittävä asia tässä on se, että jatkossa tämän esityksen mukaan valtio, kunnat ja maakunnat voivat olla tiekunnan osakkaana. Sa-

Punkt i protokollet PR 17/2018 rd

moiten valtio voidaan velvoittaa osakkaaksi. Ja sitten tämä hyötyjä maksaa -periaate on semmoinen keskeinen periaate tässä lakiuudistuksessa, joka on monen yksityistien osakkaan kannalta oikein järkevä. Varsinkin tuolla Pohjanmaan lakeuksilla, kun siellä Valtionrautatiet halkoo niitä tiluksia hyvin pitkästi ja rata on tiestön varrelle rakennettu, nyt sitten [Puhemies koputtaa] Liikennevirastokin olisi osakkaaksi mahdollista saada tämän uuden lain mukaan.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet, som grundlagsutskottet, förvaltningsutskottet, jord- och skogsbruksutskottet och miljöutskottet ska lämna utlåtande till.