

## **Vastaus kirjalliseen tiesuolauksen pilaamien maiden ja niiden kiinteistöjen vahinkojen oikeudenmukaisesta korvaamisesta omistajille**

### **Eduskunnan puhemiehelle**

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Heli Järvisen/vihr näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KKV 100/2019 vp:

*Miten tiesuolauksen pilaamien maiden ja niiden kiinteistöjen vahingot saadaan oikeudenmukaisesti korvattua omistajille?*

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Maanteistä ja niiden tienpidosta säädetään liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa. Tienpitoa koskevien lain yleisten vaatimusten mukaan maantiet on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa niiden liikenteellinen merkitys huomioon ottaen muun muassa siten, että maantiet tarjoavat mahdollisuuden turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa kohtuullisin kustannuksin, maantie-verkon ja liikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi eikä tienpito tuota kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. Maantie on lain mukaan pidettävä yleisen liikenteen tarvetta ja väylän liikenteellistä merkitystä vastaavassa kunnossa. Kunnossapidossa on otettava huomioon muun muassa keliolosuhteet, liikenneturvallisuus ja liikenteen toimivuus, kustannustehokkuus sekä ympäristönäkökohdat.

Liikenneturvallisuuden kannalta ennakoitava, yllätyksetön ja pitävä keli on maanteillä ensiarvoisen tärkeää. Suolaaminen on tehokkain keino torjua liukkautta pääteillä. Suolaa käytetään nimenomaisesti liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi.

Suolaa on vuosikymmeniä käytetty maanteillä liukkaudentorjuntaan. Maanteiden talvisuolaus oli Suomessa huipussaan vuonna 1990, jolloin suolaa käytettiin yli 157 000 tonnia. Nykyään liikutaan keskimäärin runsaan 100 000 tonnin vuositasolla. Talvella 2018 – 2019 maanteiden liukkaudentorjuntaan käytettiin suolaa 110 000 tonnia eli suunnilleen saman verran kuin edellistalvena. Suolan kulutus ei siis merkittävästi kasvanut, vaikka talvihoidon laatuvaatimukset uusittiin ja

## Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 100/2019 vp

vuoden 2019 alusta talvihoidon tasoa parannettiin nostamalla talvihoitoluokkia yli 10 000 km matkalla.

Suolauksen piirissä oleva tieverkko on kasvanut, koska liikennemäärät ovat nousseet. Lisäksi moottoriteitä ja muita 2-ajorataisia teitä on tullut lisää verrattuna aiempiin vuosiin. Kun verrataan samoja teitä 1990 ja 2017, nykyinen talvisuolamäärä kilometriä kohti on alle puolet vuoden 1990 tasosta.

Tienpidon urakoitsijat ovat jo pitkään minimoineet suolan käyttöään esimerkiksi käyttämällä liuossuolaa ja optimoimalla toimenpiteiden ajoitusta sekä hyödyntämällä tiesäätäjärjestelmää. Suolan käyttö on liikenneturvallisuuden ja kuljetusten toimivuuden kannalta pääteillä välttämätöntä. Suolan käyttö jakaa edelleen jonkin verran mielipiteitä. Tienkäyttäjistä lähes 60 % pitää nykyistä suolankäyttöä sopivana ja melko harva liian suurena. Erityisesti raskaassa liikenteessä on enemmän suolan käytön lisäämistä kannattavia kuin tätä vastustavia kuljettajia.

Väylävirasto valtion maantieverkon haltijana ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (ELY-keskukset) tienpidosta vastaavina viranomaisina ovat toiminnanharjoittajina ympäristövahinkolain nojalla vastuussa väylänpidosta aiheutuvista ympäristövahingoista, kuten esimerkiksi maaperän tai veden pilaantumisesta. Näihin vahinkoihin liittyvien yksittäisten korvausasioiden käsittelystä vastaa käytännön tasolla ELY -keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue. Korvattujen vahinkojen määrä on vaihdellut ELY -keskuksittain, joidenkin alueella tapauksia on ollut useita ja joillakin hyvin vähän. Kattavaa valtakunnallista seurantatietoa korvausasioista ei tällä hetkellä ole.

Lähtökohtana on, että tiesuolauksesta kiinteistönomistajalle aiheutunut vahinko tai haitta korvataan oikeudenmukaisesti ja tasapuolisesti. Suolauksen vaikutukset kiinteistöllä selvitetään seurannalla tai muulla tavalla ja tilanteen korjaamiseksi tarvittavat toimenpiteet arvioidaan. Haitan poistamiseksi voidaan korvata jokin toimenpide (esimerkiksi liittymisen vesijohtoverkostoon tai uuden kaivon rakentaminen) tai vaihtoehtoisesti kiinteistölle aiheutunut haitta tai vahinko korvataan rahallisesti (esimerkiksi kiinteistön arvon aleneminen sen vuoksi, että kiinteistöllä ei ole enää omaa talousvettä). Korvauksen määrä vaihtelee, koska se riippuu tapauskohtaisesti tarvittavista toimenpiteistä, haitan laajuudesta ja korvattavan kohteen ominaisuuksista.

Veden laatuun liittyvä korvauskysymys voi tulla ratkaistavaksi myös maantietoimituksessa joko osana tie-hanketta tai erillisenä korvauskysymyksenä. Tuolloin haitan- ja vahingonkorvaukset ratkaistaan toimitus-menettelyssä liikennejärjestelyistä ja maanteistä annetun lain sekä ympäristövahinkolain säännösten nojalla.

Liikenne- ja viestintäministeriö, Väylävirasto, ELY-keskukset ja urakoitsijat ovat hyvin tietoisia suolan ympäristövaikutuksista. Määrätietoista työtä ympäristövaikutusten ja erityisesti suolan pohjavesihaittojen minimoimiseksi on tehty pitkään. Suolan käyttöä on vähennetty erityisesti tärkeiden pohjavesialueiden kohdalla, ja suojauksia on rakennettu alueille, joissa ne ovat yleensä tarpeen esimerkiksi kemikaalionnettomuuksissa.

**Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 100/2019 vp**

Suojaamattomilla tärkeillä pohjavesialueilla eräs keino on ollut kaliumformiaatin käyttö kloridisuolan sijaan. Aine on käytössä tielle levitettynä noin viisi kertaa tavallista talvisuolaa kalliimpaa, mutta valittujen pohjavesialueiden keinovalikoimassa se on korkeammista kustannuksistaan huolimatta perusteltu ja osuva ratkaisu. Tästä toimintatavasta tulee pohjavesialueilla lähivuosina yhä systemaattisemmin ja laajemmin käytetty. Koko maantieverkolla siirtyminen formiaattien käyttöön ei ole mahdollista erittäin korkeasta kustannuksesta johtuen.

Helsinki 27.9.2019

Liikenne- ja viestintäministeri Sanna Marin

LVM/1413/01/2019