

päätösalueita: kustannustoiminta, paikkatietoratkaisut, jotka koostuvat projekteista ja MapInfo-lisenssien myymisestä, sekä kolmantena mobiiliteknologia. Kaikkia näitä yhdistävä yhteinen tuotanto ja yhteinen paikkatietoaineisto.”

– Tuleeko Mobile-tuotepiirille potkua aikaisemman Sonera-kokemuksen perusteella?

”Toki Soneran aika on antanut kohuun paljon näkemyksiä niin teknologian kuin palvelukonseptien osalta (esim. ASP).”

### **Paikkatieto tärkeää koko konsernissa**

”Olemme konsernin lailla sisältöjen tuottaja. Moni palvelu on sisältöjen muokkaamista ja palvelujen tuottamista. WSOY:ssä paikkatietoratkaisujen hyödyntäminen on asetettu yhdeksi keihäänkärkialueeksi vuonna 2001.”

– Mitä uutta nämä asetelmat voisivat tuoda perinteisen karttabisneksen oheen?

”Paikantavat puhelimet tulevat varmaan arkipäivän käyttövälineeksi tavalliselle ihmiselle.”

– Karttakeskus toi maahan yksioikeudella MapInfo-teknologiaa sekä Suomessa että Baltiassa. Geodata taas on ollut riip-

pumaton toimittaja, joka on tarjonnut ratkaisuja kaikkiin paikkatietojärjestelmiin. Millainen MapInfo-tuotteiden asema on uudessa yrityksessä?

”MapInfo on toinen omistajamme 10 %:n osuudella. Karttakeskus oli MapInfon käyttäjä, Geodata käytti useita ohjelmistoja. Oleellista on, että tämä osaaminen on tallella. Monissa projekteissa käytetään useampaa teknologiaa.”

### **Päällekkäisiä tuotteitakin ”fuusioidaan” – lapsesta kauniimpi kuin vanhemmista**

– Geodatalla ja Karttakeskuksella oli muutamia kilpailevia tuotteita, kuten kaupunkikartat ja tiekartat. Mitä näille tehdään?

”Yrityksillä oli kyllä muutamia päällekkäisiä tuotteita”, Vuorio toteaa. ”Mietimme asiakas- ja viranomaistahojen tarpeiden kannalta, millaiseksi tuotteet jatkossa rakennetaan. Uusissa tuotteissa pyritään yhdistämään molempien hyviä puolia.”

### **Julkishallinnon ja yritysten roolit syytä pitää karttopoliitikassa selkeinä**

Aineistopoliitikassaan Genimap pyrkii hyvään yhteistyöhön niin Maanmittauslaitoksen kuin kuntasektorinkin kanssa. Näin halutaan luoda ”ylivertaisia” aineistoja, joissa olisi lähdeaineistojen parhaita piirteitä.

Kartastopoliittinen ohjelma tulee Vuorion mielestä olemaan merkittävä. ”Tärkeää olisi käydä rajaa viranomais- ja yksityissektorin työnjaossa. Odotamme, että julkis-sektori kerää perusaineistot; tuotteistaminen ja jat-

kojalostus jäisi yksityissektorin tehtäväksi. Tämä olisi nykyaikainen malli: perusaineistot luodaan budjettirahalla ja yritykset tuotteistavat niitä liiketaloudellisella riskillä.”

”Pääsääntöisesti suuntaviivat näyttävät olevan kannaltamme positiivisia. Julkisella ja yksityisellä sektorilla tulisi olla omat roolinsa”, sanoo Vuorio.

Uuden yksityistielain säätäminen vuonna 1962 oli hyvin merkittävä parannus yksityisiä teitä koskevaan lainsäädäntöön. Yksityistielaila koottiin kaikki yksityistiet saman lain alle niiden syntytavasta riippumatta.

Lain säännökset kirjoitettiin hyvin stabiileja olosuhteita silmällä pitäen. Liikennetarpeet, liikennemäärät ja ajoneuvokanta olivat kuitenkin kovin erilaiset nykyiseen verrattuna. Tämän vuoksi säännökset eivät olleet riittäviä niissä tilanteissa, joissa liikennetarpeiden ja -olosuhteiden muuttumisen vuoksi oli tarvetta tieoikeuksien ja teiden uudelleen järjestelemiseen. Eri-tyisesti tämä ilmeni sellaisissa tapauksissa, joissa tien liikennemäärien kasvun vuoksi tien rasittavuus lisääntyi niin paljon, ettei sitä tietä perustettaessa osattu ollenkaan ennakoita.

### **Lakimuutoksen lähtökohtia**

Valmistellessaan ehdotustaan yksityistielakityöryhmä tarkasteli muutosten tarpeellisuutta mm. seuraavista lähtökohdista:

- miten tietarpeet ja liikenne ovat muuttuneet
- miten tieolot voidaan/tulee järjestää uudelleen, kun ympäristössä/olosuhteissa tapahtuu muutoksia
- miten tienpidon kustannukset jaetaan oikeudenmukaisesti erityyppisten käyttäjien kesken
- toimitusprosessin tarkistaminen
- säädösten ja menettelyn yhdenmukaistaminen
- tielautakuntaa koskevien säännösten selventäminen.

### **Muutosten kohteet**

Yksityistien tarkistukset merkitsevät muutoksia ja lisäyksiä seuraavissa asioissa:

- tien tekemisen edellytykset
- tien siirtäminen
- yleisestä tarpeesta johtuva tieyhteyksien ja oikeuksien lakkauttaminen ja muuttaminen
- alueellinen tietoisuus
- tienpitokustannusten jakaantuminen/jakoperusteet
- asemakaava-alueella olevien yksityistien lakkaaminen
- tielautakunnan tehtävät ja toimitus
- yksityistielain mukaisten maksujen maksuunpano.

### **GEODATA OY:N HISTORIAA**

- 1977** Yhtiön perustaminen, Pentti Martimo ja Risto Jäppinen.
- 1986** Varsinaisen paikkatietoliiketoiminnan aloittaminen.
- 1987** Mittaustekniikka Oy:n ostaminen Viatek Oy:ltä.
- 1988** WSOY ostaa Geodata Oy:n osakekannan. Mittaustekniikka Oy jää Pentti Martimolle.
- 1999** SanomaWSOY Oyj aloittaa toimintansa.
- 2001** Geodata Oy ja Karttakeskus Oy fuusioidaan Genimap Oy:ksi.

### **ANTERO VUORIO**

- DI, Graafinen tekniikka ja teollisuustalous
- MBA Turun Kauppakorkeakoulu
- Sanoma WSOY, mm. Kiviranta Oy:n toimitusjohtaja
- Alma Media, myyntijohtaja
- Sonera, Senior Business Development
- Sanoma WSOY, Genimap Oy:n toimitusjohtaja
- Perheessä vaimo ja 3 lasta

Pauli Karvinen

# Liikenteen kehitys vaatii lain muuttamista

## YKSITYISTIELAIN MUUTOKSET JA NIIDEN MERKITYS



© ANTERO AALTONEN

**Yksityistielain säännökset kirjoitettiin aikanaan hyvin stabiileja olosuhteita silmällä pitäen. Liikennetarpeet, liikennemäärät ja ajoneuvokanta olivat kuitenkin kovin erilaiset nykyiseen verrattuna.**

Liikenneministeriö asetti vuoden 1998 alussa yksityistielakityöryhmän, jonka tehtävänä oli selvittää yksityistielain ja asetuksen muutostarpeet sekä tehdä tarpeelliset muutosehdotukset lain osalta hallituksen esityksen muotoon ja asetuksen osalta tarpeellinen asetuksen muutosehdotus. Työryhmän mietintö valmistui vuoden 1999 toukokuussa ja se sisälsi toimeksiannon mukaisesti ehdotuksen hallituksen esitykseksi yksityistielain muuttamisesta sekä ehdotuksen uudeksi yksityistieasetukseksi. Hallituksen esitys Eduskunnalle annettiin v. 2000 ja laki tuli voimaan 1.1.2001.

### **Tien tekemistä koskevat muutokset**

*Uuden tien tekemiseen (8.1 §) liittyvistä muutoksista on merkittävin se, että tiestä aiheutuva haitta arvioidaan nykyistä laajemmin kiinteistörajoista riippumatta.*

Tiealueen sisältöä koskevaa 5 §:n säännöstä on laennettu. Tieoikeus voidaan kohdistaa myös yleisen tien tiealueeseen. Edelleen lakiin on lisätty säännös siitä, että uusi tie voidaan perustaa vain tietynlaista liikennettä varten.

*Tien parantamista koskevat säännök-*

set, kun kysymys ei ole tien siirtämisestä, ovat säilyneet ennallaan. Sen sijaan tien siirtämistä koskeviin säännöksiin on tullut periaatteellisia muutoksia. Nämä muutokset koskevat sekä siirtämisen edellytyksiä että siirtämiskustannusten jakoa.

Uusien säännöksiin mukaan siirtämisedellytysten kannalta voidaan erottaa kolme erityyppistä siirtämistilannetta:

– tien siirtäminen kulkuyhteyden lyhentämiseksi (8.2 §)

- tien siirtäminen tiestä tai sen käyttämisestä taikka 13 §:n mukaisista oikeuksista aiheutuvan haitan poistamiseksi tai vähentämiseksi (38b §)
- tien siirtäminen liikenneturvallisuutta koskevan haitan poistamiseksi.

Siirtämiskustannusten jakaantumisessa pääperiaatteena on, että kustannuksiin osallistuvat sekä tieosakkaat että ao. kiinteistön omistaja. Kustannusten jaossa tulee ottaa huomioon sekä tien siirtämiseen johtaneet syyt että siirtämisestä eri osapuolille tuleva hyöty.

Näillä uusituilla siirtämissäännöksillä on pyritty erityisesti siihen, että tien rasi-  
tuksen tai liikennetarpeen muuttuessa  
on olemassa riittävät mahdollisuudet  
muutosten tekemiseen tieoloihin.

### **Yleisestä tarpeesta johtuva tien ja muiden oikeuksien lakkauttaminen**

Aikaisemman lainsäädännön mukaan oli epäselvää, voidaanko ja missä tilanteissa soveltaa yksityistielain 11 luvun tien ja tiehen liittyvien oikeuksien lakkauttamista koskevia säännöksiä silloin, kun yleinen tarve vaatii lakkauttamista. Yleisellä tarpeella tässä tarkoitetaan vastaavaa tarvetta kuin lunastuslaissa. Epäselvyyttä ja käytännön epäyhtenäisyyttä on ollut mm. niissä tapauksissa, joissa tien tai sen osan lakkauttaminen on tarpeen rautatien tasoylikäytävän poistamiseksi. Toisinaan tasoylikäytävän poistaminen ja korvaavien kulkuyhteyksien järjestäminen on toteutettu yksityistietoimituksella, toisinaan taas lunastuslain 3 §:n 3 kohdassa tarkoitettulla lunastustoiminteellä ja sen yhteydessä suoritetulla 26 ja 27 §:n mukaisella yksityisteiden järjestelyllä.

Yksitystielain 84 ja 85 §:n muutoksilla ja uudella 86 §:llä tilannetta on selkeytetty siten, että yleisen tarpeen vaatima tien ja tiehen liittyvien oikeuksien lakkauttaminen sekä sen vuoksi tarpeellisten uusien kulkuyhteyksien järjestäminen voidaan tehdä yksityistielain nojalla yksityistietoimituksena.

Muutokseen sisältyy myös muutoksen kohteeksi joutuneiden asianosaisten kannalta merkittävä säännös, jonka mukaan yleisen tarpeen nojalla lakkauttamista hakenut tai vaatinut on velvollinen korvaamaan asianosaisille välttämättömät oikeudenvallvonnasta johtuvat kustannukset.

### **Alueellinen tietoimitus**

Uutena toimituslajina lainmuutokseen sisältyvät säännökset *alueellisesta tietoimituksesta*. Alueellisessa tietoimituksessa on tarkoitus järjestellä samalla kertaa määrätyn laajemman alueen tieoikeudet siten, että koko alueen tieyhteydet tulevat tarkoituksenmukaisiksi ajankohdan tarpeisiin nähden.

Tällä toimituksella pyritään poistamaan vanhat jo käytöstä poisjääneet tieoikeudet ja vähentämään tienpitokustannuksia järjestelemällä alueen tieverkko uudelleen.

### **Tienpitoa koskevat maksut**

Lainmuutoksen jälkeen tien käyttäjiltä voidaan periä kahdenlaisia tienpitoa koskevia maksuja:

- tiemaksuja
- käyttömaksuja.

*Tiemaksu* peritään tieosakkailta ja se määräytyy tieosakkaille vahvistettujen tieyksiköiden mukaan, mutta se voi koostua kahdesta osasta eli kiinteästä perusmaksusta, joka kattaisi välittömät hallintokulut, ja yksiköiden perusteella määrätystä osasta.

*Käyttömaksu* voidaan määrätä muusta

kuin säännönmukaisesta tien käytöstä ja se voitaisiin määrätä sekä tieosakkaalle että muulle tien käyttäjälle tilanteen mukaan seuraavissa tapauksissa:

- tieosakkaalle tien tilapäisestä käyttämisestä tavalla, joka huomattavasti poikkeaa tavasta, jonka perusteella tieyksiköt on määrätty
- tien satunnaiselle käyttäjälle, jos tietä käytetään muuta kuin kiinteistöä varten ja oikeus on saatu muun kuin yksityistielain nojalla
- muulle tilapäiselle käyttäjälle
- tieosakkaalle metsätien osalta tiemaksun sijasta.

### **Korvaus tehdyn tien tientekokustannuksista**

Jokainen, joka on saanut tieoikeuden tai oikeuden tien käyttämiseen YksTL 8, 9, 9b tai 10 §:n mukaisesti, on velvollinen suorittamaan kohtuullisen korvauksen tien tekemisestä, jos oikeuden saajalle on tullut siitä huomattavaa hyötyä. Huomioon otetaan 15 viimeksi kuluneen vuoden aikana tapahtunut tien tekeminen.

### **Tielautakuntaa koskevat säännökset**

Ennen lainmuutosta tielautakuntaa ja erityisesti tielautakunnan toimitusta koskevat säännökset sekä laissa että asetuksessa olivat eräiltä osin puutteelliset ja vaikeaselkoiset. Säännöstarvikset eivät tarkoita niinkään muutoksia tielautakuntien tehtäviin tai menettelytapoihin, vaan tarkoituksena on ollut ennen muuta selkeyttää säännöksiä ja

## **UUDISTUKSEN TAUSTAA**

### **RASITIEOIKEUSTOIMIKUNTA**

Maa- ja metsätalousministeriö asetti vuonna 1982 rasitioikeustoimikunnan, jonka tehtävänä oli selvittää mahdollisuudet yhdenmukaistaa rasitteiden ja niihin verrattavien käyttöoikeuksien

- perustamisen, muuttamisen ja lakkauttamisen edellytykset
- ko. oikeuksista johtuvien vahinkojen ja haittojen korvaaminen
- ko. oikeuksia koskevissa toimituksissa noudatettavat menettelytavat
- ko. oikeuksien rekisteröiminen.

Mietintö valmistui vuonna 1984 (komiteamietintö 1984:12) ja siinä ehdotettiin monia muutoksia muun lainsäädännön ohella myös yksityistielakiin. Kun toimikunnan työn aikana oli jo asetettu uusi työryhmä valmistelevaan kiinteistönmuodostamislainsäädännön kokonaisuudistusta, jäivät toimikunnan ehdotukset myös yksityistielain osalta odottamaan tämän kokonaisuudistuksen tuloksia.

### **VUODEN 1985 LAINTARKISTUSEHDOTUS**

Myös liikenneministeriössä oli tullut esille tarve tarkistaa yksityistielain säännöksiä. Tämän vuoksi liikenneministeriössä, jonka tehtäväalueeseen yksityistielainsäädäntö kuuluu, valmisteltiin virkamiestyönä ehdotus hallituksen esitykseksi yksityistielain muuttamisesta. Se valmistui vuonna 1985. Ehdotuksen tarkoituksena oli poistaa lakia sovellettaessa havaittuja puutteellisuksia ja epäkohtia. Ehdotukset koskivat:

- kuljetusmaksuja ja niiden määrittelyperusteita
- tietoimitusten tiedottamista ja toimituksissa käsiteltäviä asioita
- lainvoimaa vailla olevan päätöksen (erityisesti tiekunnan) täytäntöönpanoa
- läpiajoliikenteen kieltämistä.

Ehdotus ei kuitenkaan johtanut tässä vaiheessa hallituksen esityksen antamiseen.

### **KIINTEISTÖNMUODOSTAMISTYÖRYHMÄ**

Kiinteistönmuodostamistyöryhmän mietintö (komiteamietintö 1990:22) kiinteistönmuodostamislainsäädännön kokonaisuudistamisesta, joka valmistui vuonna 1990, sisälsi myöskin ehdotuksen yksityistielain muuttamisesta.



väylä, jolle sen liikenne on tarkoitettu siirtyväksi, luovutetaan katuna yleiseen käyttöön. Päätöksessä, jossa katu hyväksytään tarkoitukseensa, on määrättävä, mitkä tiet tai tieosat vastaavasti lakkaavat.

Lakiin on otettu erityinen siirtymäsäännös lain voimaan tullessa olleiden yksityisteiden osalta, joita koskevaa 3.2 §:ssä tarkoitettua päätöstä ei ole aikanaan tehty. Tämän siirtymäsäännöksen mukaan kuntien tulee 5 vuoden kuluessa 1.1.2001 lukien tehdä takautuvasti kyseiset päätökset ja toimittaa ne kiinteistörekisterin pitäjälle kiinteistörekisteriin merkitsemistä varten taikka kunnan on pantava vireille alueellinen tietoisuus.

### Muita muutoksia ja tarkistuksia

Kaikkiaan muutoksia tehtiin 58 pykälään eli yli puoleen kaikista yksityistielain pykälästä. Merkittävä osa näistä muutoksista oli teknisluonteisia tarkistuksia tai täsmennyksiä. Edellä käsiteltyjen muutosten lisäksi lakiin tehtiin myös muita asiallisia muutoksia, jotka vaikuttavat tietoisuuteen ja tielautakunnan toimitukseen sekä tiekunnan toimintaan ja tieosakkaiden asemaan. Näistä muista muutoksista merkittävimpinä voidaan luettelomaisesti todeta seuraavat:

- Lakiin on lisätty säännös siitä, että yksityistielakia sovelletaan myös muun lainsäädännön nojalla annettuun yksityistä kulkuyhteyttä palvelevaan rasiteoikeuteen tai pysyvään käyttöoikeuteen.

menettelytapoja.

Lakiin on lisätty nimenomainen säännös siitä, että tielautakunnan yksityistielain mukaan päätettäväksi kuuluvat asiat käsitellään ja ratkaistaan tielautakunnan toimituksessa. Asetuksen 5 §:ään on puolestaan otettu yksityiskohtaiset säännökset tielautakunnan toimituksessa noudatettavasta menettelystä ja toimitusasiakirjoista.

Asiallisina muutoksina lakiin sisältyvät säännökset siitä, että tielautakunnan toimitusta koskevat samat tiedottamista ja toimituskustannuksia koskevat säännökset kuin yksityistietoimitusta. Tielaakunnan tehtäviin on tehty myös

eräitä lisäyksiä.

### Asemakaava-alueella olevien yksityisteiden lakkaaminen

Asemakaava-alueilla olevia yksityisteitä koskevien säännöstarkistusten avulla pyritään lakkauttamaan tarpeettomat, käytöstä poisjääneet tiet ja tieoikeudet ja poistamaan ne kiinteistörekisteristä. Tällä tavoin rekisteri tulisi selkeämmäksi ja rekisteriin merkityt tieoikeudet vastaisivat käytössä olevia teitä.

Lain 3.2 §:n säännöstä on selkeytetty siten, että yksityinen tie tai tienosa lakkaa, kun se taikka sellainen liikenne-

Eräin tarkistuksin ja lisäyksin, jotka johtuivat lähinnä yksityistielain yhdenmukaistamisesta ehdotukseen sisältyneen muun lainsäädännön kanssa, ehdotus sisälsi ne muutokset, jotka olivat sisältyneet jo rasiteoikeustoimikunnan mietintöön. Enempiä muutoksia tässä yhteydessä ei ehdotettu lähinnä sen vuoksi, että liikenneministeriö ilmoitti käynnistävänsä yksityistielain kokonaistarkistuksen.

### YKSITYSTIELAKITYÖRYHMÄ

Liikenneministeriö asetti vuoden 1998 alussa yksityistielakityöryhmän, jonka tehtävänä oli selvittää yksityistielain ja asetuksen muutostarpeet sekä tehdä tarpeelliset muutosehdotukset lain osalta hallituksen esityksen muotoon ja asetuksen osalta tarpeellinen asetuksen muutos.

Työryhmän tuli erityisesti selvittää:

- tieosakkailta tienpidosta perittäviä maksuja koskevat säännökset (mahdollisuus periä tieyksiköihin perustuvien tiemaksujen lisäksi tarvittaessa muita maksuja)
- alueellisen useita yksityistietä koskevan järjestelytoimituksen (tietoisuuden) mahdollistaminen
- yksityistietoimituksen ja kunnan tielautakunnan välisen toimivallan jaon tarkistamistarve

- tieyksiköiden vahvistamista ja niiden perusteella tehtävää maksuunpanoluetteloa koskevien säännösten tarkistamistarve
- tiekunnan päätöksestä kunnan tielautakunnalle tehtävää muutoksenhakua koskevan säännöksen tarkistamistarve.

Työryhmän tuli myös tarkistaa, olisiko liikenneministeriössä aikaisemmin valmistuneessa yksityistielain teistä annetun lain muutosesityksessä ollut - siltä osin kuin siinä olevia säännösehdoituksia ei oltu jo toteutettu - vielä muutosehdoituksia, jotka olisi otettava työryhmän työssä huomioon.

Työryhmän mietintö valmistui vuoden 1999 toukokuussa ja se sisälsi toimeksiannon mukaisesti ehdotuksen hallituksen esitykseksi yksityistielain muuttamisesta sekä ehdotuksen uudeksi yksityistielasetukseksi.

Mietintö oli laajalla lausuntokierroksella ja lausunnoissa ehdotettiin melko paljon muutoksia lakiehdotukseen. Liikenneministeriön pyynnöstä työryhmä kävi vielä vuoden 2000 alkupuolella läpi lausunnot ja teki lakiehdotukseen tarkistuksia lausuntojen perusteella. Lopullinen hallituksen esitys annettiin eduskunnalle saman vuoden alkusyksystä.

- Määräala rinnastetaan yksityistielakia sovellettaessa kiinteistöön.
- Eri yhteyksissä perustetut samaa tietä/tieosaa koskevat tieoikeudet laajenevat suoraan lain nojalla leveimpänä perustetun tieoikeuden mukaisiksi siitä riippumatta, kuinka leveäksi tieoikeudet on aikanaan toimituksissa perustettu.
- Toimituksen asianosaisen määritelmä on muutettu yhdenmukaiseksi KML:iin sisältyvän asianosaismääritelmän kanssa. Samoin toimitusmiehiä koskevat säännökset on yhdenmukaistettu KML:n toimitusmiehiä koskevien säännösten kanssa.
- Tietoimituksen toimituskustannuksiin tulevat sovellettavaksi KML 16 luvun säännökset mm. aiheuttamasti haetun toimituksen ja tahallaan aiheutettujen lisäkustannusten osalta.
- Mahdollisuutta muutoksen hakemiseen toimituksen kestäessä on lisätty ja toimituksessa havaittujen virheiden korjaamiseen sovelletaan KML:n vastaavia säännöksiä.
- Tiekunta ratkaisee epäselvyyden tai riidan siitä, onko tie tehty perustetun tieoikeuden mukaisena ja kunnoltaan oikean tasoisena sekä siitä, käytetäänkö tieoikeutta tai muuta yksityistielain mukaista oikeutetta sillä tavalla kuin oikeus on perustettu.
- Kiinteistökohtaisen liittymän tekeminen tiehen ja sen kunnossapito kuuluu kiinteistön omistajalle.
- Tieosakkaan enimmäisäänivalta on rajoitettu 30 %:iin kokouksessa edustettuna olevasta yhteisestä äänimäärästä.

**Petri Roimela**

# Täsmäparantamisella kokonaistaloudellisuutta kadun kunnostukseen

Kuntien ja kaupunkien yksi merkittävimmistä investointikohteista vuosittain on tie- ja katuverkko. Esimerkiksi tälle vuodelle kunnat ja kaupungit ovat budjetoineet noin 550 Mmk liikenneväylien ja -alueiden korjausrakentamiseen. Silti rahoitus ei ole riittävä tie- ja katuverkon kunnon ylläpitämiseksi. Onkin mietittävä uusia keinoja, joilla käytettävissä oleva rahoitus voitaisiin hyödyntää tehokkaammin. Yksi erinomainen ratkaisu on täsmäparantaminen, joka kokonaispalveluna tarjoaa mahdollisuuden edulliseen toteutukseen ja laadukkaaseen lopputulokseen.

## Liikenneväylien nykytilanne ja maankäytön suunnittelun vaatimukset

Useissa kunnissa ja kaupungeissa tie- tai katuverkko on rakennettu 60–70-luvulla. Rakenteen parantaminen olisi ajankoh- taista monin paikoin. Kuntien tiukkene- van rahoituksen myötä toimenpiteitä on lykätty niiden kustannusten vuoksi, tai sitten on tyydytty päällystettä paikkaa- malla antamaan ”tekohengitystä”, jotta selvittäisiin seuraavaan vuoteen.

Lähivuosina teiden ja katujen kuntoon on kuitenkin kiinnitettävä huomi- oita. Kuntalaisten kasvava tyytymättö- myys teiden ja katujen kuntoa kohtaan sekä toisaalta pahojen vaurioiden aihe- uttamat liikenneturvallisuusriskit pakot- tavat raskaisiin toimenpiteisiin. On huomioitava, että kunnilla ja kaupun- geilla on merkittävä omaisuus tie- ja katu- verkossa, josta tulisi huolehtia. Kuiten- kin uusiutumattomia luonnonvaroja tulisi säästää. Kuinka siis päästäisiin laa- dukkaaseen ja kustannustehokkaaseen lopputulokseen siten, että tämän omai- suuden arvo säilyisi?

Maankäyttö ja rakentaminen luovat myös painetta tie- ja katuverkon kehittä- miselle. Uusille asunto- ja teollisuusalu- eille vievien liikenneväylien toimivuus- desta on huolehdittava. Kestääkö uudelle alueelle johtava liikenneväylä lisäänty- vän kuormituksen vai tulisiko väylää parantaa? Mistä on kokonaistaloudelli- sesti edullisin rakentaa uusi yhdystie huomioiden mahdolliset liittyvien tei- den korjauskustannukset?

## Rakenteiden parantaminen edullisesti ja ympäristöystävällisesti

Tieliikelaitoksen täsmäparantamisen kokonaispalvelu tarjoaa mahdollisuuden edulliseen, mutta laadukkaaseen loppu- tulokseen liikenneväylän rakenteiden kunnostamisessa. Täsmäparantamisessa ideana on kohdistaa toimenpiteet oikei-

**Kirjoittaja on ylijohdaja Maanmit-  
tauslaitoksen keskushallinnossa.  
Sähköposti: Pauli.Karvinen@nls.fi.**