

Maantielaila yleistiela- ajan tasalle

Seppo Kaasinen

Eduskunnan käsittelyssä oleva lakiesitys korvaa 50 vuotta vanhan ja moneen kertaan muutetun nykyisen yleisistä teistä annetun lain.

Eduskunnan käsiteltävänä on hallituksen esitys maantielaiksi. Uusi laki korvaisi nykyisen yleisistä teistä annetun lain, joka julkaistiin säädöskokoelmassa 50 vuotta sitten 21.5.1954. Silloin presidenttinä oli vielä Paasikivi. Nykyinen laki on vain muutaman pykälän osalta alkuperäisessä muodossaan. Useiden osittaisuudistusten vuoksi laista on tullut vaikeaselkoinen ja sen sisäinen logiikka on kadonnut.

Viime vuosisadan kolme yleistielaikokokonaisuudistusta eli vuosien 1918 ja 1927 sekä vuoden 1954 tielaki ovat olleet tiereformeja. Lakiuudistukset ovat aina muuttaneet tienpitovastuita. Suuri linja on ollut kohti valtioneijärjestelmää, sillä jokaisen uudistuksen yhteydessä yleisten teiden pituus on lisääntynyt ja valtion panos muutenkin vahvistunut. Asiallisesti ottaen valtioneijärjestelmä vietiin johdonmukaiseen päätökseensä vuonna 1996 voimaantulleella yleistielaikokokonaisuudistuksella, jolla kunnat vapautettiin paikallistiekustannuksista. Siitä lähtien valtio on vastannut yksin yleisistä teistä, ellei toisin ole sovittu tai määrätty. Yleisten teiden kustannusperusteinen jako maanteihin ja paikallistieihin onkin menettänyt merkityksensä.

Maantielaikokokonaisuuden mukaan kaikki yleiset tiet olisivat maanteitä, joiden pidosta vastasi aina valtio. Nykyisessä laissa hyvin vähäiselle käytölle jäänyt mahdollisuus määrätä kunta tienpitäjäksi jäisi pois. Kysymyksessä ei ole tällä kertaa tiereformi, vaan yleistielaikokokonaisuuden ajantasaus ja samalla kodifointi, kun maantielaila kumottaisiin nykyinen yleistielaikokokonaisuus ja laki oikeudesta entiseen tiealueeseen. Mitään uusia avauksia katujen ja yksityisteiden suuntaan ei tehdä, vaan väylien hallinnolliset muutokset kuten yleisen tien lakkauttaminen tai yksityisen tien muuttaminen yleiseksi tieksi käsitellään ja ratkaistaan yksittäistapauksina. Vuoden 2004 alussa yleisten teiden pituus oli 78 197 kilometriä. Mitään liikenteellistä tarvetta maantieverkon merkittävään laajentamiseen ei ole.

Maantiet luokiteltaisiin niiden tieverkollisen aseman mukaan valtateihin, kantateihin, seututeihin ja yhdysteihin. Osa pääteistä voitaisiin nimetä valtakunnallisesti merkittäviksi runkoteiksi, millä pyritään turvaamaan tällaisten teiden korkea laatutaso.

Maantielaikokokonaisuus olisi rakenteeltaan tien elinkaaren kaltainen. Ensimmäisessä luvussa annetaan yleisiä säännöksiä ja

määritellään käsitteitä kuten tiealue, liitännäisalue, tienpito ja tienpidon kustannukset. Toinen luku säätelee tien suunnittelua ja siihen liittyvää vuorovai-
kusmenettelyä. Kolmannessa luvussa annetaan tien kunnossapitoa ja muita olemassa olevaa tietä kuten liittymiä koskevia määräyksiä. Neljännessä luvussa on kysymys tiealueen ulkopuolisista suo-
ja- ja näkemäalueista ja niihin liittyvistä maanomistajan käyttövallan rajoituksista. Viidennessä ja samalla lain laajimmassa luvussa säädetään alueiden hankkimisesta ja korvauksista sekä kuudennessa luvussa tien lakkaamisesta ja lakkauttamisesta. Seitsemännessä luvussa annetaan lähinnä menettelysäännöksiä kuten säännöksiä päätösten tiedoksi antamisesta ja muutoksenhausta. Viimeinen kahdeksas luku koskee normaaliin lainsäädäntötapaan voimaantulo- ja siirtymäsäännöksiä.

Jäljempänä tarkastellaan kiinteistöjärjestelmän kannalta keskeisiä maantielaikokokonaisuuden säännöksiä.

Tiekiinteistö

Maantielaissa luokiteltaisiin nykyisen lain mukaisesti, minkälaisia alueita maantietien kuuluu. Tällaisten alueiden rajat osoitettaisiin tiesuunnitelmassa, jonka

mukaan maantietoimituksessa muodostettaisiin tiealuekiinteistöt. Olemassa olevan ja vielä erottamattoman maantien leveys tulisi olemaan nykyisestä yhdestä metristä poiketen kaksi metriä ojan ulkosyrjästä mitattuna. Tiealueen ulkopuolella oleva nykyisen lain mukainen vierialue, jossa maanomistajan käyttövaltaa on voimakkaasti rajoitettu, jäisi pois.

Liitännäisalueita voitaisiin osoittaa vain tienpitoaineen ottopaikoiksi sekä tietä ja tienpitoa varten tarpeelliseksi teknisen huollon alueiksi kuten tietunneleiden ilmanottoaukoiksi tai vastaaviksi. Liitännäisalueet olisivat tulevaisuudessa selvästi tiealueen ulkopuolella. Maantien välittömästi liittyvät alueet kuten levähdys- ja pysäköimisalueet olisivat tiealueita.

Tien suunnittelu

Maanteiden suunnittelujärjestelmä säilyisi pääpiirteittäin ennallaan. Suunnitelmat olisivat nykyisen lain mukaiset eli yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma. Niitä aikaisemmat suunnitelmat kuten liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja tieverkko-suunnitelmat säilyttäisivät nykyisen epävirallisen asemansa. Ne saisivat sisältönsä ja muotonsa sekä oikeusvaikutuksensa kaavoituksen kautta.

Yleissuunnitelmavaiheessa tulisi selvittää tiehankkeen vaikutukset. Lisäyksenä nykyiseen lakiin on erikseen mainittu vaikutusten arvioiminen kiinteistö rakenteeseen. Vaikutusarvioinnissa selvitettäisiin varhaisessa suunnitteluvaiheessa tien aiheuttama tilusten pirstoutuminen ja suunniteltaisiin erilaisia kiinteistöjärjestelyjä. Yhteistyö maanmittausviranomaisen ja tieviranomaisen välillä tehostuisi tässäkin suhteessa.

Tiesuunnitelmassa olisi otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon maanomistusolot. Tiehankkeiden luonteesta johtuen tilusten pirstoutumista ei voida ehkäistä. Maanomistusolojen huomioon ottaminen tiesuunnitelmassa edellyttää entistä tarkempaa tilusjärjestelyjen ja yksityistiejärjestelyjen suunnittelua niin että kiinteistöjen hyödyllinen käyttö turvattaisiin.

Alueiden haltuunottaminen

Hyväksytty tiesuunnitelma muodostaa lunastuksen perustan. Tiesuunnitelmassa osoitetut tie- ja liitännäisalueet sekä tienpitäjälle perustettavat oikeudet otettaisiin haltuun tietoimituksessa pidettävässä haltuunotokatselmuksessa määrättyinä ajankohtana. Tietoimitusta kutsuttaisiin maantietoimitukseksi. Haltuunotto voisi tapahtua myös tienpitoviranomaisen ja

maanomistajan sopimuksen perusteella niissä tapauksissa, jolloin tiesuunnitelmaa ei tarvitse laatia. Tämä tulee kysymykseen sellaisissa vaikutuksiltaan vähäisiksi arvioituissa maantien parantamisissa, joissa maanomistaja on antanut kirjallisen suostumuksensa lisäalueen ottamiseen. Maantietoimitusta tulisi kuitenkin hakea viipymättä.

Toimitusmenettely

Maantietoimitusmenettely vastaisi paljolti nykyistä lakia. Nyt käytössä oleva kaksivaiheinen tietoitusmenettely, joka perustuu Tiehallinnon ja maanmittauslaitoksen yhteisiin menettelytapasuosituksiin, saisi lain vahvistuksen. Toimitusinsinööri voisi jakaa toimitusmääräyksen käsittävän tiehankkeen kahdeksi eri maantietoimitukseksi, jos se on ratkaistavien asioiden määrän tai laadun vuoksi tai muusta syystä tarkoituksenmukaista. Varsinkin mittavien tiehankkeiden osalta jakaminen olisi perusteltua korvausten saamisen nopeuttamiseksi. Maapohjakorvaukset sekä selvät haitan- ja vahingonkorvaukset voitaisiin määrätä lopullisina varsin pian haltuunoton jälkeen. Toimituksen jakaminen edellyttäisi tienpitoviranomaisen esitystä.

Tiehanke aiheuttaa varsin usein tilusten pirstoutumista. Kiinteistöjärjestelmän selkeyden ja toimivuuden kannalta tilusjärjestelyt ovat tärkeitä ja niitä voitaisiin tietyin edellytyksin tehdä kuten nykyisinkin maantietoimituksessa ilman maanomistajien suostumusta. Maantietoimituksessa olisi viran puolesta selvitettävä tilusjärjestelyjen suorittamisen tarpeellisuus. Tilusjärjestelytoimenpiteitä olisivat tilusvaihto ja toisijaisesti alueen siirtäminen kiinteistöstä toiseen rahana suoritettavaa täyttä korvausta vastaan. Maantielain tilusjärjestelysäännökset on kirjoitettu samaan tapaan kuin yksityistielain hiljan muutetussa 38 a §:ssä eli luettelemalla ensin tapaukset, jolloin tilusjärjestely voidaan suorittaa ja sitten tilusjärjestelyn suorittamisen yleiset edellytykset, kuten että tilusjärjestelystä ei saa aiheutua kenellekään merkittävää haittaa.

Maantielain korvausperusteet olisivat suunnilleen nykyisen lain mukaisia. Korvaussysteemi olisi nykyiseen tapaan sikäli avoin, että jos maantien rakentamisesta tai sen käyttämisestä aiheutuu kiinteistölle yleensä vahinkoa tai haittaa, olisi se tienpitäjän korvattava. Korvausriita ratkaistaisiin maantietoimituksessa, jolle on haluttu antaa tässä suhteessa yleistöimivalta niin, että tällaista korvausasiaa ei voisi saattaa esimerkiksi käräjäoikeuden

ratkaistavaksi.

Lunastushankkeiden lisäksi maantietoimitus olisi pidettävä väylien hallinnollisten muutosten tapahduttua eli kun yksityinen tie tai katu on muutettu maantiseksi taikka kun maantie tai liitännäisalue on lakkautettu. Maantietoimitus voi olla myös tiealueen rajaamistoimitus tai toimitus, jossa määrätään maantien suoja- tai näkemäalueen raja kiinteistöllä.

Maantielaisissa määrättäisiin arvohetki eli se ajankohta, jonka mukaan korvaus määrätään. Arvohetki olisi haltuunoton ajankohta. Niissä tapauksissa, joissa varsinaista haltuunottoa ei ole, arvohetki olisi maantietoimituksen päättymisajankohta. Myös korvausten koron alkamisajankohta määräytyisi saman periaatteen mukaan eli haltuunotosta alkaen ja muissa tapauksissa toimituksen päättymisestä lukien. Eriyisesti rajaamistoimituksissa määrättyjen korvausten koron alkamisajankohdasta on syntynyt epätietoisuutta, kun mitään varsinaista haltuunottoa ei tiealueen vähittäisen leviämisen vuoksi voida määrittää. Maantielain mukaan korkoa alettaisiin näissä tapauksissa laskea toimituksen päättymisestä lukien.

Tienpitäjälle tuleva oikeus

Nykyisen lain mukainen tieoikeus on kiinteistöjärjestelmän selkeyden kannalta havaittu epätydyttäväksi. Tilanne on johtanut siihen, että tiealueen omistajasta ei yleensä ole selvyyttä ainakaan ajan myötä, koska tiealue on vähennetty aluetta luovuttavan kiinteistön tilusalasta. Maantielain valmistelun yhteydessä pidettiin tärkeänä, että nykyisestä tieoikeusjärjestelmästä voitaisiin luopua. Lähtökohta onkin, että uudet tiealueet tulisivat tienpitäjälle omistusoikeudella ja niistä muodostettaisiin lunastusyksikkökiinteistöjä. Kiinteistöjärjestelmän selkeys edellyttää, että maantielain voimaan tullessa olemassa olevien tiealueiden tieoikeus muuttuu suoraan lain perusteella omistusoikeudeksi ja niistä muodostetaan lunastusyksiköitä.

Omistusoikeutta rajoitetumpi oikeus olisi kuitenkin tarpeen erityisissä tapauksissa. Tällaista oikeutta kutsuttaisiin edelleen tieoikeudeksi. Maantielain tieoikeus poikkeaisi kuitenkin merkittävästi nykyisen lain tieoikeudesta. Kysymyksessä ei olisi enää täydellinen kaikki muut oikeudet poissulkeva alueperusteinen oikeus, vaan kiinteistörekisteriasetuksen 6 §:n 1 momentin 12 kohdan mukainen rasitteeseen rinnastettava käyttöoikeus. Tieoikeusalueita ei siten vähennettäisi kiinteistön tilusalasta eikä merkittäisi kiinteistörekisteriin rekisteriysikköinä.

Tiealueisiin perustettaisiin omistusoikeuden sijaan tieoikeus vain erityistapa-uksissa. Näin milloin maantie sijoitetaan kiinteistön alueella tunneliin, sillalle, padolle, kannelle tai kannen alle taikka tien ylä- tai alapuolelle on oikeusvaikutteisessa kaavassa osoitettu rakentamista. Tieoikeus osoitettaisiin tiesuunnitelmas- sa, jossa tieoikeuden ulottuvuudesta ja sisällöstä määrättäisiin tarkemmin. Maantielain tieoikeus nykyiseen tieoi- keuteen ja samalla omistusoikeuteen verrattuna olisi joustavampi varsinkin syvyysuunnassa, mikä mahdollistaisi esimerkiksi tien ylä- tai alapuolisen rakentamisen muihin kuin tietarkoituksiin aikaisempaa paremmin. Pällekkäisten lunastusyksiköiden muodostumisen eh- käisemiseksi perustettaisiin tietä varten tieoikeus aina niissä tapauksissa, kun maantie sijoitetaan muulle kuin tienpitä- jälle kuuluvan lunastusyksikön alueelle kuten rautatiealueelle.

Uuden lain mukaan liitännäisalueita perustettaisiin varsin harvoin. Tiehank- keiden kiviaineshuolto turvattaisiin hankintasopimuksin tai jos pakko-otto osoittautuu välttämättömäksi, tiesuun- nitelmassa osoitettaisiin otto-oikeuksia johonkin tiettyyn enimmäismäärään tie- työn ajaksi. Kuitenkin mahdollisuus kivi- aineksen hankkimiseen liitännäisalueena on syytä säilyttää. Liitännäisalueisiin koh- distuva oikeus olisi rasitteen kaltainen tie- oikeus, joten uusia liitännäisalueitakaan ei merkittäisi enää kiinteistörekisteriin rekisteriyksikkönä.

Kiinteistöjärjestelmän selkeyden kan- nalta epätydyttävää mutta käytännön kannalta välttämätöntä on ollut säilyttää nykyisten tiealueiden ulkopuolisten lii- tännäisalueiden kiinteistöoikeudellinen asema entisellään. Ne eivät muutu tien- pitäjälle omistusoikeudella kuuluviksi ja säilyvät kiinteistörekisterissä muina rekisteriyksikkönä siihen saakka kun- nes ne lakkautetaan. Sen sijaan nykyiset liitännäisalueet kuten pysäköimisalueet, jotka rajoittuvat tiealueisiin, muuttuisivat tiealueiksi, jos niitä edelleen tarvitaan tienpitoon.

Tien lakkaaminen ja lakkauttaminen

Kun maantie sitä parannettaessa siirtyy toiseen paikkaan, lakkaisi syrjään jäänyt tie maantienä. Tämä olisi maantielain pää- sääntö ja se vastaa nykyistä lakia. Tien pa- rantamista koskevassa tiesuunnitelmassa voitaisiin kuitenkin määrätä, että syrjään jäänyt tie edelleen säilyy maantienä esi- merkiksi kevyen liikenteen väylänä tai tienpitäjälle jätetään oikeus käyttää en-

tistä maantietä muihin tietarkoituksiin, vaikkapa varastoalueena.

Siitä huolimatta, että tienpitäjällä on tiealueisiin omistusoikeus, siirtyisi lakannut tiealue keskilinjaperiaatetta noudattaen viereisiin kiinteistöihin taikka kunnalle asemakaava-alueella tai alueella, jolle kunta päättänyt laaditta- vaksi asemakaavan. Siirto tapahtuisi kor- vauksetta. Säännökset vastaavat nykyistä oikeudesta entiseen tiealueeseen annettua lakia. Jos tienpitäjällä olisi tiealueeseen poikkeuksellisesti omistusoikeuden sijasta tieoikeus, mitään alueen siirty- mistä ei luonnollisesti tapahtuisi, vaan tien lakatessa samalla lakkaisi tieoikeus ja kiinteistö vapautuisi sitä rasittavasta oikeudesta.

Maantie voitaisiin lakkauttaa, jos sitä ei enää käytetä yleiseen liikenteeseen. Lakkauttamiset tulisivat vastaisuudes- sakin olemaan yksittäistapauksia, jolloin lakkauttamisen edellytykset tutkitaan kussakin tapauksessa erikseen. Vuosien 2000–2003 aikana on lakkautettu 34 yleis- tä tietä yhteispituudeltaan 31 kilometriä. Lakkautetun tiealueen siirtymisestä olisivat voimassa samat säännökset kuin lakanneistakin tiealueista. Molemmissa tapauksissa pidettäisiin maantietoimitus, jossa kiinteistöihin liittäminen suoritetaan kiinteistötekniisesti. Lakannutta tai lakkautettua maantietä saadaan käyttää yksityisenä tienä, jos tarvetta siihen on. Asia ratkaistaan maantietoimituksessa.

Liitännäisalueen lakkauttaminen

Tiepiiri lakkauttaisi liitännäisalueen, kun sitä ei enää tarvita tienpitoon. Sa- malla siihen kohdistunut oikeus lakkaisi. Maantietoimituksessa poistettaisiin kiin- teistörekisteristä kiinteistöä rasittaneet tieoikeusmerkinnät. Kiinteistörekisteriin muuna rekisteriyksikkönä merkitty lii- tännäisalue olisi maantietoimituksessa määrättävä kuuluvaksi siihen kiinteis- töön, josta se on otettu taikka, jollei sitä enää ole, siihen kiinteistöön, johon se alueellisesti parhaiten soveltuu. Jos liitännäisalueen lakkauttamisesta tulisi jollekin hyötyä, jota ei ole pidettävä vähäisenä, olisi hyödynsaaja velvoitet- tava korvaamaan saamansa hyödyn. Jos korvauksesta ei sovi, ratkaistaisiin asia maantietoimituksessa. Tällainen korvaus voisi tulla kysymykseen ainakin silloin, kun liitännäisalueelle on jäänyt hyödyn- nettävää kiviainesta.

Kirjoittaja on johtava lakimies Tiehallinnossa, sähköposti seppo.kaasinen@tiehallinto.fi.

Käyttäjystävällisyys on avainsana, kun Helsingin pelastuslaitos ottaa käyttöön yhteistyössä WM-data Novon kanssa kehitetyn johtamisjärjestelmän. Järjestelmää on kehitetty pari vuotta ja sen koekäyttö on nyt täydessä vauhdissa. Koko hankkeen onnistumista eivät ratkai- se pelkästään tekninen toteutus ja käytön luotettavuus. Vähintään yhtä tärkeää on se, miten käyttäjät ottavat johtamisjärjes- telmän vastaan. Ellei järjestelmä ole help- pokäyttöinen tavalliselle palomiehelle tai pelastustoimen työntekijälle, sitä ei voida kunnolla hyödyntää.

Kun Helsingin kaupungin pelastus- laitokseen tulee hälytys, palohälytys, ilmoitus liikenneonnettomuudesta, saira- uskohtauksesta tai mistä tahansa muusta hätätapauksesta, on ensisijaisen tärkeää, että apu löytää perille mahdollisimman nopeasti. Pelastuslaitoksen työntekijät osaavat monia Helsingin osoitteita ul- koa, mutta eivät läheskään kaikkia. Eikä nopein reitti määränpähänkään aina ole itsestäänselvyys.

Helsingin pelastuslaitoksen johtamis- järjestelmä auttaa paikantamaan kohteen ja löytämään perille nopeasti. Johtamis- järjestelmän myötä hälytysajoneuvoihin asennetaan näytöt, joissa kartalla näkyy hälytyksen kohdeosoite. Tarkan paikan lisäksi näytölle saadaan myös tehtävätie- dot, mahdolliset muut tärkeät lisätiedot ja esimerkiksi palotilanteessa vesipos- tien sijainnit. Sen lisäksi, että järjestelmä auttaa pelastustyöntekijöitä löytämään perille nopeasti, se auttaa myös johtoa arvioimaan, miten suuria voimia paikalle tarvitaan ja miten ne kohdennetaan.

”Uuden järjestelmän avulla toiminta voidaan käynnistää nopeasti ja kaikki ovat kartalla saman tien”, palomestari Yrjö Niiranen Helsingin pelastuslaitok- sesta sanoo. Niiranen on pelastuslaitoksen