

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 454/2025 vp

Vastaus kirjalliseen kysymykseen lainsäädännön soveltamisesta yleisessä käytössä oleviin paikallisteihin

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Anders Norrback /r näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 454/2025 vp:

Aikooko hallitus selvittää, miten lainsäädännöllä voidaan varmistaa, että kunnat tai valtio eivät virheellisesti luokittele yksityisteiksi sellaisia teitä, jotka käytännössä palvelevat laajaa yleistä käyttäjäpohjaa, ja tulisiko ottaa käyttöön erityinen paikallisten yleisten teiden kategoria,

miten hallitus aikoo korjata sen kuntalaisten välisen yksityisteiden kustannusvastuuta koskevan eriarvoisuuden ja epäjohtonmukaisuuden, joka syntyy siitä, että kunta voi yksityistielain 6 §:n 2 momentin mukaan tieosakkaana ottaa itselleen kustannusvastuun siitä, että osa kuntalaisista saa maksutta ja ilman tieosakkuutta käyttää yksityistietä, kun taas ne kuntalaiset, jotka ovat tieosakkaita, ovat itse kustannusvastuussa tien käytöstään,

miten ministeriö aikoo selkeyttää kuntien vastuuta sellaisten teiden suunnittelusta ja ylläpidosta, jotka toimivat kauttakulkuväylinä asemakaava-alueiden välillä tai kaupungin läheisen maaseudun ja kunnan keskustan välillä, ja joita rajoittamaton joukko käyttäjiä käyttää yleiseen ajoneuvoliikenteeseen, ja

onko hallitus valmis tarkistamaan sääntelyä siten, että yksityistiet, joilla on merkittävää yleistä liikennettä, voidaan tarvittaessa muuttaa maanteiksi ilman, että prosessi rinnastetaan kokonaan uusien teiden rakentamiseen?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Hallitus on tietoinen teiden hallinnollisiin luokkiin liittyvän lainsäädännön haasteista ja onkin käynnistänyt säädöshankkeet, joissa on tarkoitus muuttaa sekä väylälakeja eli liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettua lakia (503/2005) ja ratalakia (110/2007) että yksityistielakia (560/2018). Väylävirasto on kehittänyt ja kehittää edelleen yhdenmukaisia arviointikriteereitä sekä vaikutusarviointia, jotka osaltaan mahdollistavat verkollisen luokittelun tietopohjaisen tarkastelun ja verkon laajuutta muuttavat toimenpiteet. Tarkasteluiden pohjalta on mahdollista tehdä

muutoksia jo nykyisen sääntelyn puitteissa, mikäli muutoksille todetaan tarve. Kaavojen toteuttamista sekä katujen ja muiden yleisten alueiden kunnossapitoa koskevaa sääntelykokonaisuutta tarkastellaan paraikaa ympäristöministeriön säädöshankkeessa, jossa valmistellaan ehdotukset uudeksi yhdyskuntakehittämislaiksi ja uudeksi yhdyskuntarakentamislaki (YM074:00/2023).

Tieverkon hallinnollinen jako yksityisten kiinteistöjen ylläpitämiin yksityisteihin, valtion ylläpitämiin maanteihin ja kuntien ylläpitämiin katuihin on perua vuosikymmenten aikana tehdyistä päätöksistä ja lainsäädännön muutoksista. Maan eri alueiden väestö- ja elinkeinorakenteet sekä paikalliset yhdyskuntarakenteet ovat jatkuvassa muutoksessa, ja sen myötä myös tieverkon eri osien käyttö ja käyttötarpeet ovat muuttuneet ja muuttuvat edelleen, kun erityisesti harvaan asutujen alueiden väestö ja toiminnot vähentyvät. Liikenne- ja viestintäministeriössä onkin tunnistettu tarve tarkastella maanteiden, katujen ja yksityisteiden rajapintoja niin julkisen talouden kuin kiinteistönomistajien yhdenvertaisen kohtelunkin kannalta.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) luo lähtökohdat liikenneväylien suunnitteluun. Teiden hallinnollisten luokkien rajapintakysymykseen liittyy olennaisesti vaikutustiedon hyödyntäminen ja toisaalta myös yksityisteiden valtionavustukset ja niihin osoitetut määrärahat. Valtioneuvosto on 18.12.2025 antanut eduskunnalle selonteon valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037 (VNS 10/2025). Päivitettyyn suunnitelmaan sisältyvän toimenpideohjelman mukaan valtio (Väylävirasto) kasvattaa väyläverkon laajuuteen liittyvää tietopohjaa ja vaikutustenarviointitietoa verkon supistamisen vaikutuksista eri toimijoille erityisesti huomioiden yhteiskuntataloudelliset vaikutukset. Vaikutusarvioiden pohjalta erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä voidaan luopua, jos vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa ja/tai rahoitustaso väylien pitämiseen tarkoituksenmukaisessa kunnossa ei ole riittävä. Väylävirasto laatii periaatteet menettelylle hallinnolliset luokat huomioiden vuoteen 2027 mennessä. Lisäksi Väylävirasto yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa pyrkii yhdenmukaistamaan teiden hallinnollisia luokkia koskevat toimintatavat ja periaatteet. Toimenpideohjelman mukaan Väylävirasto myös pyrkii yksinkertaistamaan erityisesti pienhekköjen väylähankkeiden suunnittelua ja olemassa olevaa lainsäädäntöä tarkastellaan kevyempien ja edullisempien suunnitteluratkaisujen osalta. Liikenne 12 -suunnitelman mukaan yksityisteiden valtionavustusten määrärahataso vuosina 2026–2029 on keskimäärin 6,7 milj. euroa vuosittain. Vuodesta 2030 alkaen avustusta korotetaan 4 miljoonalla eurolla vuosittain, millä turvataan mm. elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden kannalta kriittisiä yhteyksiä ja koko maan saavutettavuutta.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (LjMTL, 503/2005) mukainen prosessi edellyttää teiden hallinnollisten luokkien muutoksissa käytännössä aina LjMTL:n mukaisen tiesuunnitelman laatimisen. Yhdenvertaisuuden varmistamiseksi on tärkeää, että tiesuunnitelmia käynnistetään yhdenmukaiseen arviointikehikkoon ja kriteeristöön perustuen, mutta lakisääteinen suunnitelmaprosessi jo osaltaan varmistaa, että verkolliset muutokset ja teiden luokittelut eivät ole ”virheellisiä” vaan perustuvat lakiin. Hallinnollisen luokan muutoksia koskevissa ratkaisuissa on

usein kyse yksilön ja yhteisöjen etuihin ja oikeuksiin vaikuttavista asioista, ja siksi menettelyihin tulee hyvän hallinnon periaatteiden mukaan sisältyä riittävät vaikutusmahdollisuudet. Kun tiesuunnitelmaa laaditaan, toimivaltaisen elinvoimakeskuksen on varattava kunnalle, kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa. Ennen suunnitelman hyväksymistä elinvoimakeskuksen on varattava mainituille tahoille tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta ja asetettava tiesuunnitelma nähtäville julkisella kuulutuksella. (LjMTL 27 §)

Yksityistielain 6 §:n 2 momentin mukaan ennestään olevaan tiehen voidaan valtion tai kunnan hyväksi toimituksessa perustaa tieoikeus yleisen liikenteen käyttöä varten, jos tämä on tärkeää liikenteen tarkoituksenmukaiseksi järjestämiseksi ja pykälän 1 momentissa säädetty edellytykset täyttyvät. Säännöstä ei ole pidettävä kovin ongelmallisena kuntalaisten yhdenvertaisuuden näkökulmasta, sillä vaikka sääntely kunnan tieosakkuuden mahdollistaa, osakkuuden tulee lain mukaan perustua liikenteelliseen tarkoituksenmukaisuuteen. Jos tällainen olosuhde on käsillä, silloin kunnan tieosakkuuden ja sitä kautta myös kustannusvastuun voidaan katsoa olevan johdonmukaista ja perusteltua. Tieoikeutta yleisen liikenteen käyttöä varten voidaan pitää tärkeänä esimerkiksi silloin, kun ei ole muuta tapaa kulkea johonkin mainittujen julkisten tahojen hallinnoimaan kohteeseen tai kun yksityistien olemassaolo vaikuttaisi muihin alueella tehtäviin liikennettä ja väyliä koskeviin ratkaisuihin. Tieoikeuden perustaminen valtion tai kunnan hyväksi on säännöksen mukaan kuitenkin harkinnanvaraista, sillä niillä on mahdollisuus osallistua tienpidon kustannuksiin myös esimerkiksi tienpitoon myönnettävien avustusten välityksellä, ja siksi tieosakkuuden perustamista momentissa tarkoitetuissa tilanteissa ei ole säädetty yksiselitteisesti aina tehtäväksi.

Yksityistielain 7 §:n mukaan tieoikeus voidaan hakemuksesta perustaa valtion hyväksi vastoin tämän tahtoa, jos lain 6 §:n 2 momentissa säädetty edellytykset täyttyvät ja jos tietä merkittävässä määrin käytetään yleiseen liikenteeseen, joka liittyy maantiehen tai valtion hallinnoimaan kohteeseen liikkumiseen. Toisin kuin valtion, kunnan hyväksi ei nykytilassa voi perustaa tieoikeutta vastoin kunnan tahtoa. Kuntien kohdalla tieosakkuus riippuu aina kunnan suostumuksesta. Ratkaisu perustuu kuntien itsehallinnon kunnioittamiseen. Kunnilla on lisäksi paikallistoimijuutensa takia katsottu olevan valtiota enemmän vaihtoehtoja tukea yksityisteiden toimintaa muun muassa avustuksin ja käyttömaksuin. Ratkaisulla on myös haluttu edistää kunnan ja tieosakkaiden välistä vuorovaikutusta ja mahdollistaa harkinta parhaiden toimintatapojen suhteen. Lisäksi tilanteita, joissa valtio velvoitetaan tieosakkaaksi, on pidetty selkeämpinä todeta ja käytännössä ne ovat myös harvinaisempia. Mahdollisuus velvoittaa kunta valtion tapaan yksityistien osakkaaksi voisi kuitenkin olla tarkoituksenmukaista tilanteissa, joissa yksityistielle ohjautuu paikalliseksi katsottavaa yleistä liikennettä asemakaava-alueilta tai katuverkolta tai yksityistie johtaa kunnan hallinnoimaan, merkittävästi liikennettä aiheuttavaan kohteeseen kuten esimerkiksi virkistysalueelle tai

uimarannalle. Joissakin tapauksissa myös kunnan tilaama liikennöinti voi tuoda merkittävän määrän yleiseksi katsottavaa paikallista liikennettä yksityistielle (linjaliikenne, koulukyydit ym.). Mahdollisuuksia säätää kunnan velvoittamisesta tieosakkaaksi valtion tavoin tarkastellaan parhaillaan liikenne- ja viestintäministeriössä yksityistielain muutoksia valmisteleavassa säädöshankkeessa (LVM022:00/2025). Tästä mahdollisuudesta säätämisen voitaisiin katsoa edistävän sääntelyn johdonmukaisuutta ja varmistavan osaltaan tieosakkaiden yhdenvertaisen kohtelun. Toisaalta kunnalliset yksityistieavustukset tiekunnille, joiden tien läpi kulkee liikennettä esimerkiksi kunnan uimarannalle, saattavat silti olla tehokkain tapa tukea tiekuntaa tienpidossa.

Edellä mainittuja seikkoja tullaan arvioimaan käynnissä olevissa yksityistielain sekä väylälakien muutoksia valmisteleavissa säädöshankkeissa.

Helsingissä 13.1.2026

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne