



TEKNILLINEN TIEDEKUNTA

UUDEN YKSITYISTIELAIN VAIKUTUKSET TIEKUNTIEN TOIMINTAAN

Arttu Junttila

RAKENNUS- JA YHDYSKUNTATEKNIIKAN KOULUTUSOHJELMA

Kandidaatintyö

Huhtikuu 2022

TIIVISTELMÄ

Uuden yksityistielain vaikutukset tiekuntien toimintaan

Arttu Julius Junttila

Oulun yliopisto, Rakennus- ja yhdyskuntatekniikan tutkinto-ohjelma

Kandidaatintyö 2022, 52 s. + 2 liitettä

Työn ohjaaja yliopistolla: DI, FM Veikko Pekkala

Tässä kandidaatintyössä tutkittiin uuden yksityistielain vaikutuksia tiekuntien toimintaan. Uusi yksityistielaki astui voimaan tammikuussa 2019 korvaten vanhan vuodelta 1963 olleen yksityistielain. Lakiuudistuksen myötä tiekuntien toimintaa jouduttiin muuttamaan joiltain osin.

Uuden yksityistielain vaikutuksia tiekuntien toimintaan selvitetiin kirjallisuustutkimuksena vertaamalla uutta yksityistielakia vanhaan yksityistielakiin. Lisäksi muutoksia tutkittiin suorittamalla media-analyysi yksityistielakiin liittyvästä uutisoinnista ja kirjoituksista eri medioissa sekä haastattelemalla uuden yksityistielain kohderyhmään kuuluvia henkilöitä. Tämän tutkimuksen maantieteellisenä rajauksena oli Pohjois-Suomi.

Suoritettujen kirjallisuustutkimuksen, media-analyysin ja haastattelujen perusteella uuden yksityistielain merkittävimiksi vaikutuksiksi tunnistettiin muuttunut riitatilanteiden käsittelyprosessi sekä tiekuntien vastuun lisääntyminen. Yksityistielakimuutoksen myötä kunnan ja valtion yksityisteille myöntämien avustusten muuttuneet myöntökriteerit ovat aiheuttaneet erittäin paljon keskustelua eri medioissa. Tutkimuksessa havaittiin uuden yksityistielain seurauksena lakkautettujen kuntien tielautakuntien olleen tarpeellisia yksityistieasioita käsitteleviä toimijoita ja saman tapaisille organisaatioille olevan tarvetta myös uuden lain astuttua voimaan.

Tämän tutkimuksen maantieteellisenä rajauksena oli Pohjois-Suomi, eivätkä tulokset edusta koko valtakunnan tasoa. Koko valtakunnan kattavaa tutkimusta uuden yksityistielain vaikutuksista tiekuntien toimintaan ei ole vielä suoritettu. Tällainen

tutkimus on tärkeä, jotta uuden yksityistielain mahdolliset, vielä tunnistamattomat epäkohdat saataisiin selvitettyä. Tämän tutkimuksen tulokset voivat toimia lähtötietoina koko valtakunnan kattavan tutkimuksen toteuttamisessa.

Asiasanat: yksityistielaki, yksityistiet, yksityistielakimuutos, tiekunta

SISÄLLYSLUETTELO

1 Johdanto	5
2 Yksityisteiden merkitys suomessa	6
2.1 Yksityistieverkoston laajuus ja arvo	6
2.2 Yksityisteiden jaottelu.....	8
2.3 Yksityisteiden merkitys yhteiskunnalle	8
3 Uusi yksityistielaki.....	10
3.1 Uuden yksityistielain säätämispöessi	10
3.2 Uuden yksityistielain tavoitteet.....	11
3.3 Uuden yksityistielain tuomat muutokset.....	12
3.4 Uuteen yksityistielakiin tehdyt muutokset.....	15
4 Uusi yksityistielaki medioissa.....	19
4.1 Yksityisteiden katuvalot.....	20
4.2 Muuttunut oikaisumenettely ja riitatilanteiden käsittely	21
4.3 Kunnossapito- ja perusparannusavustukset.....	21
4.4 Yksityisteihin liittyvät hallinnolliset käsittelyt	24
4.5 Yhteenveto media-analyysista	24
5 Käyttäjryhmän kokemuksia uudesta laista	27
5.1 Pohjatiedot.....	27
5.2 Lakiuudistuksesta informointi.....	29
5.3 Lakiuudistuksen tuomat muutokset.....	30
5.4 Kunnossapito- ja perusparannusavustukset.....	33
5.5 Oikeusturva ja tielautakunnan lakkauttaminen	35
5.6 Uusi laki ja vanha laki.....	39
5.7 Yhteenveto käyttäjryhmän kokemuksista	41
6 Yhteenveto	43
LÄHDELUETTELO	47

LIITTEET:

Liite 1. Haastattelukysymykset tiekuntien toimijoille

Liite 2. Haastattelukysymykset tieyhdistyksen toimijoille

1 JOHDANTO

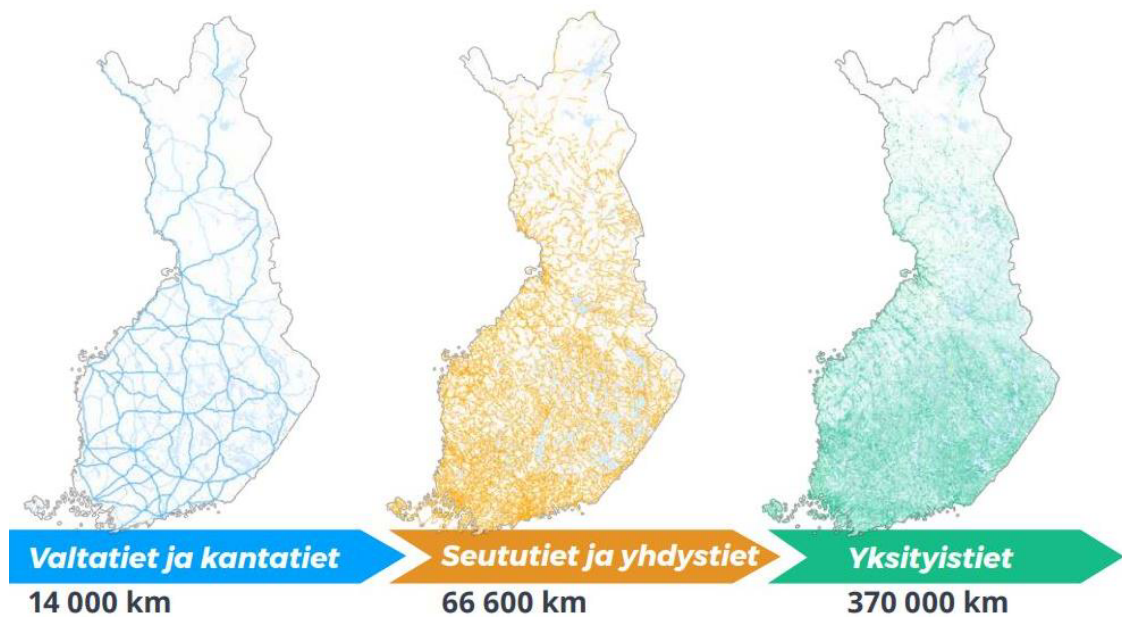
Suomen eduskunta hyväksyi uuden yksityistielain 13.8.2018. Uudistettu yksityistielaki astui voimaan 1.1.2019 korvaten vanhan vuodelta 1963 peräisin olevan yksityistielain. Vanhaan yksityistielakiin oli vuosien saatossa jouduttu tekemään useita lisäyksiä ja muutoksia, joiden myötä vanha laki on menettänyt selkeyttään ja yhtenäisen rakenteensa (HE 147/2017). Uuden yksityistielain tavoitteena on ajantasaistaa ja selkeyttää yksityisteitä koskevaa lakia. Lisäksi uuden lain tarkoituksena on mahdollistaa yksityistieverkon kehittäminen ja ylläpito, turvata asutuksen, elinkeinoelämän ja muiden yhteiskunnallisten tarpeiden edellyttämät kulkuyhteydet, sekä taata tiekuntien jäsenten oikeusturva ja yhdenvertainen kohtelu yksityistietä koskevissa asioissa (Yksityistielaki 560/2018 1 §). Uusi yksityistielaki on työn tekemisen aikana ollut voimassa yli kolme vuotta ja se on tuonut mukanaan paljon uudistuksia ja muutoksia, jotka ovat osaltaan vaikuttaneet tiekuntien toimintaan. Uusi laki ja sen tuomat muutokset ja vaikutukset herättävät edelleen huomiota ja keskustelua erityisesti erilaisissa medioissa.

Työn tarkoituksena on selvittää uuden yksityistielain tuomia vaikutuksia tiekuntien toimintaan sekä tiekuntien osakkaille. Uuden yksityistielain vaikutusten kartoittamiseksi suoritettiin media-analyysi, jossa keskityttiin tarkastelemaan erityisesti Pohjois-Suomen alueella keskusteluun nousseita vaikutuksia ja muutoksia uuden yksityistielain myötä. Uuden yksityistielain vaikutuksia kartoitettiin myös suorittamalla neljä erillistä haastattelua. Haastateltavat koostuivat yksityistieasiahenkilöistä sekä Suomen tieyhdistyksen toimijoista. Työhön liittyvä media-analyysi suoritettiin syksyn 2020 ja kevään 2021 aikana. Työhön liittyvät haastattelut suoritettiin kesän 2021 aikana.

2 YKSITYISTEIDEN MERKITYS SUOMESSA

2.1 Yksityistieverkoston laajuus ja arvo

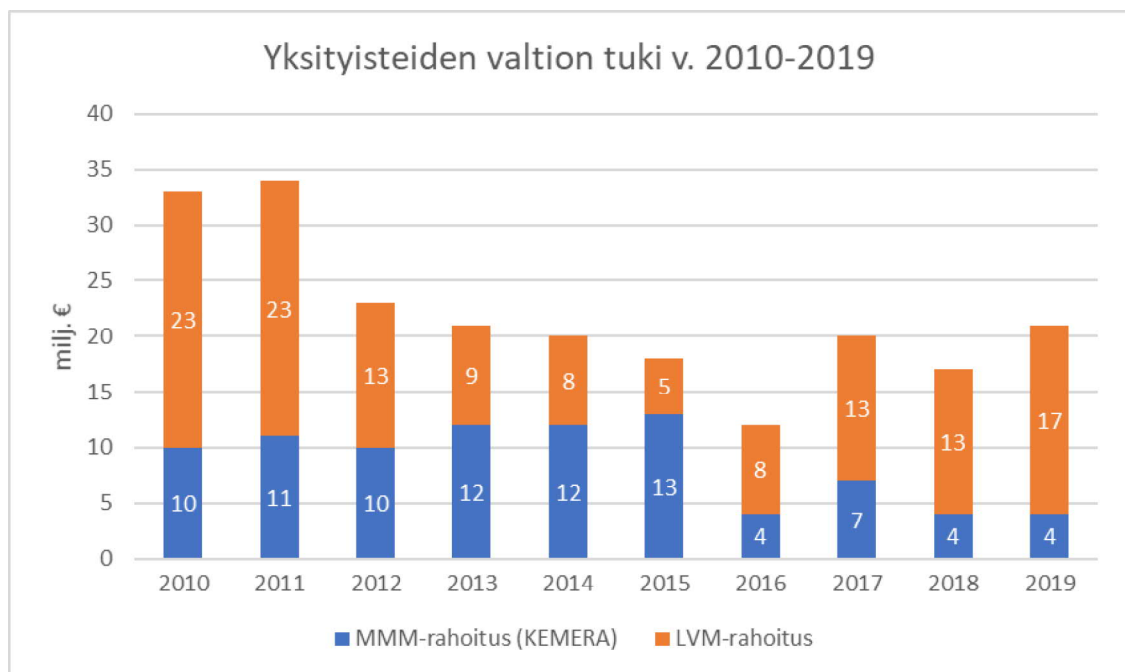
Suomen tieverkon pituus on yhteensä noin 454 000 km, josta yksityisteiden osuus on noin 350 000 km (Väylävirasto, 2020). Yksityistiellä tarkoitetaan tietä, joka ei ole valtion tai kunnan omistama, vaan yksityisten teosakkaiden omistama sekä ylläpitämä tie (Hämäläinen E. 2019). Yksityistiet ovat näin ollen yksityistä omaisuutta. Yksityistieverkosto muodostaa Suomen tieverkon hiussuoniston ja niillä on suuri merkitys tieverkon toimivuuden kannalta. Suomen tieverkoston maantieteellinen laajuus on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1. Suomen tieverkostot kartalla (Lähde: Suomen Tieyhdistys)

Suomen tieverkoston yhteen laskettu arvo on tällä hetkellä noin 45mrd € (RIL, 2021). Tieverkosta maanteiden arvo on 15mrd €, kuntien katujen, metrojen ja raitioteiden arvo on 15mrd € ja yksityisteiden arvo on 15mrd €. Yksityistieverkon ylläpito maksaa vuosittain noin 150 miljoonaa euroa (HE 147/2017). Suomen valtio myöntää vuosittain yksityisteille avustuksia noin 15–20 milj. €. Summaan kuuluvat sekä valtion tuki (LVM-rahoitus kaaviossa 1), että maa- ja metsätalousministeriön myöntämä ns. KEMERA tuki metsäautoteiden rakentamiseen tai kunnostukseen. (Suomen Tieyhdistys, 2019a). Valtion lisäksi myös kunnat avustavat yksityisteitä noin 30 milj. € vuodessa (HE 147/2017). Yksityisteiden korjausvelan määrästä ei ole olemassa tarkkoja laskelmia. Korjausvelalla

tarkoittaa sitä rahamäärää, joka yksityisteihin olisi tullut investoida, jotta niiden kunto olisi käytön kannalta hyvä (Rakennusteollisuus, 2021). Vuonna 2017 kantavuudeltaan heikkoja tai perusparannuksen tarpeessa olevia asutusta palvelevia yksityisteitä arvioitiin olevan noin 150 000 km (RIL, 2017). Suomen tieyhdistys on arvioinut vuonna 2019 yksityisteiden korjausvelan olevan noin 400–500 miljoonaa euroa asuttujen yksityisteiden osalta ja korjausvelan kohoavan jopa miljardiin euroon kaikkien yksityisteiden, mukaan lukien niillä sijaitsevien siltojen korjausvelka (Suomen tieyhdistys, 2019b). Vuonna 2021 yksityisteille kohdennettujen valtionavustusten määrä oli 30 miljoonaa € (STT, 2021).



Kaavio 1 Suomen yksityisteiden valtiontuki v. 2010–2019 (mukailen Suomen tieyhdistys 2019a)

Yksityistieverkosto on huomioitu myös Suomen valtion valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa. Luonnoksessa valtio ilmoittaa nostavansa yksityisteiden tienpitoon kohdennettavien määrärahojen määrän 25 miljoonaan € vuodessa vuosille 2022–2032. Tämän lisäksi valtio korottaa yksityisteiden avustusprosenttia yksityisteillä sijaitsevien lauttapaikkojen osalta 80 %:iin. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2020)

2.2 Yksityisteiden jaottelu

Yksityisteillä ei ole selkeää hallinnollista jakoa, mutta nykyisen uuden lain pohjalta voidaan johtaa yksityisteille kolme hallinnollista luokkaan sen perusteella, kuinka tieosakkaan tieoikeus syntyy. Yksityistiet voidaan jakaa toimitusteihin, sopimusteihin ja omiin teihin. Toimitustiessä tieoikeus perustuu yksityistietoimitukseen (Yksityistielaki 560/2018 71 §). Toimitustiet ovat yleisimpiä yksityisteitä Suomessa (Suomen Tieyhdistys 2019a). Sopimustiessä tienkäyttäjän tieoikeus perustuu osapuolten väliseen sopimukseen (Yksityistielaki 560/2018 14 §). Sopimusteiden osalta yksityistielakia sovelletaan vain niiltä osin kuin siitä nimenomaan säädetään yksityistielaisissa (Yksityistielaki 560/2018 2 §). Omalla tiellä tarkoitetaan yhden kiinteistön alueella kulkevaa tietä, joka ei palvele muita kuin kyseisen kiinteistön omistajaa. Omiin teihin ei sovelleta yksityistielakia, vaikka ne luetaankin yksityisteiksi (Yksityistielaki 560/2018 2 §). Yksityistiet voidaan jaotella myös niiden käyttötarkoituksen mukaan. Tällöin yksityisteiden luokat niiden roolin mukaan ovat asuttu yksityistie, metsätie sekä muut autolla ajettavat yksityistiet. Asutut yksityistiet palvelevat nimensä mukaan vakituista asumista ja metsätiet puolestaan on tarkoitettu metsätalouden kuljetuksia ja metsätalouden harjoittamista varten (Suomen Tieyhdistys, 2019a).

2.3 Yksityisteiden merkitys yhteiskunnalle

Yksityisomistuksestaan huolimatta yksityistieverkostolla on suuri yhteiskunnallinen merkitys etenkin teollisuudelle. Yksityistieverkostolla on korvaamaton merkitys alkutuotannolle, sillä alkutuotannon toimitusketjut saavat alkunsa useinmiten yksityisteiltä. Erityisen suuri merkitys yksityistieverkostolla on maa- ja metsätaloudelle. Yksityisteiden varsilla sijaitsee noin 40 000 maatilaa ja metsätalouden käyttämästä puusta yli 90 % noudetaan yksityisteiden varsilta. Maa- ja metsätalouden lisäksi yksityistieverkosto on välttämätön sähkön tuotannolle ja jakelulle ja näin ollen myös huoltovarmuuden varmistamiselle. Sähköverkon laitteista suurin osa sijaitsee yksityisteiden varrella. Yksityistieverkosto mahdollistaa sähköverkon eri laitteiden kunnossapidon ja korjauksen tarvittaessa ja on näin tärkeä huoltovarmuustekijä. Yksityistieverkosto toimii myös Suomen hallitusohjelman mukaisen energiapolitiikan mahdollistajana, sillä yksityisteiden varsilta saadaan erilaisten biopolttoaineiden raaka-

aineita ja valtaosa tulivoimaloista sijaitsee yksityistien varrella (Suomen Tieyhdistys, 2019a).

Teollisuuden ohella yksityistieverkko palvelee myös asumista, sillä yksityisteiden varsilla sijaitsee noin 250 000 asuinkiinteistöä ja noin 190 000 loma-asuntoa. Yksityistieverkosto on myös korvaamaton matkailu- ja virkistystoiminnalle, sillä yksityistiet mahdollistavat kulun monille ulkoilu- ja virkistyspaikoille. Suomessa on 40 kansallispuistoa, joista suurimpaan osaan pääsee ainoastaan yksityistietä pitkin (Suomen Tieyhdistys, 2019a).

3 UUSI YKSITYISTIELAKI

3.1 Uuden yksityistielain säätämisprosessi

Ensimmäinen pelkästään yksityisteitä käsittelevä laki astui voimaan 1. tammikuuta 1963. Ennen ensimmäistä yksityistielakia yksityisteitä koskevat lait ja säädökset olivat hajallaan eri lakien sisällä. Vanha yksityistielaki oli säädetty palvelemaan sen aikaista yhteiskuntaa ja siihen onkin vuosien aikana jouduttu tekemään suuri määrä muutoksia ja lisäyksiä, joiden myötä vanha laki oli muuttunut epäjohdonmukaiseksi sekä epäselväksi. Lisäksi vanha laki ei enää pystynyt tukemaan tarpeeksi tehokkaasti maaseudun yksityisomisteisen infran hallinnointia (HE 147/2017).

Prosessi uuden yksityistielain säätämisestä alkoi jo vuonna 2013 Liikenne- ja viestintäministeriön tekemällä esiselvityksellä yksityisteiden rahoitusjärjestelmän kehittämisestä. Syksyllä 2014 julkaistiin selvitysmies Esko Hämäläisen tekemä raportti yksityistielain uudistamistarpeista. Raportti sisälsi arvion lain uudistamistarpeista, sekä joitain uudistamisehdotuksia. Yksityistielain uudistamistarpeista järjestettiin kesällä 2016 kaikille kansalaisille avoin nettikysely, jolla kartoitettiin kansalaisten näkemyksiä ja tarpeita uuteen yksityistielakiin liittyen. Näiden lisäksi vuonna 2016 tilattiin selvitykset yksityisteihin liittyvistä käytännöistä ja vaikutuksista, sekä yksityistiemäärärahojen jakautumisesta maakunnittain, mikäli maakunnat olisivat ottaneet yksityistieavustusten myöntämisen vastuulleen. Lisäksi Kuntaliitto laati syksyllä 2016 kyselytutkimuksen tielautakuntien lakkauttamisesta ja lakiuudistuksen vaikutuksista kuntien toimintaan. Tehtyjen selvitysten, kyselyjen ja tutkimusten pohjalta laadittiin esitysluonnos uudeksi yksityistielaksi, joka lähetettiin lausuntokierrokselle alkuvuodesta 2017. Hyvin monet eri tahot antoivat lausuntoja esitysluonnoksesta. Lausuntoja antoivat esimerkiksi kunnat, maanmittauslaitos, Suomen tieyhdistys sekä monet muut yksityisteihin liittyvät sidosryhmät. Lausuntokierroksen päätyttyä esitysluonnosta muokattiin ja lopputuloksena syntyi hallituksen esitys 147/2017, joka sisälsi esityksen uudeksi yksityistielaksi. Hallituksen esitys hyväksyttiin eduskunnassa heinäkuussa 2017 ja uuden yksityistielain oli määrä tulla voimaan tammikuussa 2020 (HE 147/2017). Maaliskuussa 2018 eduskunnalle annettiin hallituksen esitys 11/2018, joka oli täydennystä aikaisempaan

esitykseen yksityistielaista. Esityksessä korvattiin maakuntauudistukseen liittyvät viittaukset lähinnä ELY-keskuksilla, sekä selkiytettiin alkuperäistä yksityistielakiehdotusta joillain muutosehdotuksilla. Lisäksi täydennysehdotuksessa aikaistettiin uuden yksityistielain voimaantuloa vuodelta tammikuuhun 2019 (HE 11/2018). Esitys uudeksi yksityistielaksi hyväksyttiin heinäkuussa 2018 ja se astui voimaan 1.1.2019.

Yksityistielakia sovelletaan yksityisteiden perustamiseen, muuttamiseen ja lakkauttamiseen. Näiden lisäksi lakia sovelletaan yksityisteiden tienpitoon, yksityistietoimitukseen sekä tieosakkaiden, kiinteistönomistajien ja muiden asianosaisten oikeuksiin ja velvollisuuksiin. Lakia sovelletaan myös asemakaava-alueella sijaitseviin yksityistieihin. Lakia ei kuitenkaan sovelleta maanomistajien omiin teihin, eikä kiinteistönmuodostamislain mukaiseen rasitteeseen. Sopimusteihin yksityistielakia sovelletaan vain siitä säädettyjen kohtien osalta (Yksityistielaki 560/2018 2 §).

3.2 Uuden yksityistielain tavoitteet

Yksityistielakiuudistuksen tavoitteena on ollut luoda selkeä, mahdollistava sekä nykyaikainen laki, joka huomioisi myös yhteiskunnallisen muutoksen. Hallituksen esitykseen 147/2017 on listattu runsaasti uudelle yksityistielalle asetettuja tavoitteita, joista voidaan selkeästi erotella sekä yhteiskunnan kannalta olennaiset tavoitteet, että tiekuntien ja yksittäisten tieosakkaiden kannalta oleelliset tavoitteet.

Uuden yksityistielain tarkoituksena on ollut antaa tiekunnille ja tieosakkaille vapaammat toimintatavat ja näin mahdollistaa tiekuntien joustavampi toiminta. Lakiuudistuksen yksi tavoite on ollut selkiyttää eri osapuolten välisiä vastuita yksityisteiden tienpidon ja liikkumisen suhteen. Lakiuudistuksen tavoitteena on ollut lisätä tiekuntien vastuuta päätöksistään ja toimintatavoistaan, sekä samalla kannustaa tiekuntia toimimaan entistä omatoimisemmin. Lain yhtenä tavoitteena on ollut korostaa hyötyjä maksaa -periaatetta, jonka mukaan yksityisteitä käyttävät maksavat myös sen kunnossapidosta ja näin ollen vähentää tiekunnille kohdistuvia kunnossapitokustannuksia, jotka ovat aiheutuneet ulkopuolisesta liikenteestä. Hyötyjä maksaa periaatteen tarkoituksena on ollut saavuttaa oikeudenmukaisempi rahoitusmalli yksityisteiden kunnossapitoon. Tavoitteena on ollut

myös yksityisteiden tienpidon ammattimainen järjestäminen, sekä ulkoistaminen tiekunnan ulkopuoliselle taholle. Uuden yksityistielain tarkoituksena on myös taata kaikkien osapuolien tasa-arvoinen kohtelu koskien niin tiekunnan osakkaita, kuin myös tieoikeuden omaavia henkilöitä (HE 147/2017).

Uuden yksityistielain yhteiskunnallinen tarkoitus on ollut integroida yksityistieverkosto kiinteäksi osaksi Suomen liikennejärjestelmää ja näin varmistaa yksityistieverkon ylläpito ja kehitys. Tarkoituksena on ollut luoda edellytykset yksityistieverkon kehittämiseksi ja ylläpidolle huomioiden kaupungistumisen, maaseudun ikärakenteen muuttumisen sekä yksityisteiden tarpeet elinkeinoelämälle ja luonnonvarataloudelle. Tarkoituksena on ollut myös taata yksityisteiden varsilla asuvien liikkuminen. Tämän lisäksi on myös haluttu turvata elinkeinoelämän kuljetusten tarvitsema yksityisteiden käyttö. Lain tavoitteena myös on ollut mahdollistaa nykyisen tietoyhteiskunnan kehittyminen tulevaisuudessa, joten viestintä- ja sähköjohtojen rakentamiseen vaadittavien lupamenettelyjä on helpotettu yksityisteiden osalta. Yhtenä lain tavoitteena on ollut yksityisteiden tienpidon ammattimainen järjestäminen ja sitä kautta uudenlaisen elinkeinon muodostuminen maaseudulle sekä yksityistieasioiden käsittelyn asiantuntemuksen parantuminen (HE 147/2017; Yksitystielaki 560/2018 1 §).

3.3 Uuden yksityistielain tuomat muutokset

Uutta yksityistielakia on tiivistetty ja sen ulkoasua on selkeytetty vanhaan nähden. Alkuperäinen uusi yksityistielaki sisältää yhdeksän lukua ja 97 pykälää, kun taas vanhassa laissa oli 10 lukua, 110 pykälää ja 27 lakimuutosta. Jokainen luku ja pykälä on otsikoitu erikseen uudessa yksityistielaisissa. Tämä selkeyttää lakia ja helpottaa sen käyttöä huomattavasti verrattuna vanhaan lakiin, jossa luvut ja otsikot olivat pelkästään numeroitu.

Uusi yksityistielaki on voimaan tulonsa myötä muuttanut vanhoja käytäntöjä, sekä tuonut mukanaan joitain uusia käytäntöjä. Uuden lain myötä kuntien tielautakunnat lakkautettiin ja muutoksenhaku tiekunnan päätökseen tullaan nykyisin hakemaan ensin tiekunnalta ja sen jälkeen käräjäoikeudelta. Muutoksenhakua voidaan vaatia käräjäoikeudessa vain, jos asian käsittelyssä ei ole noudatettu yksityistielakia tai tiekunnan sääntöjä, päätös on lain

tai tiekunnan sääntöjen vastainen tai päätös loukkaa tieosakkaiden oikeutta tai yhdenvertaisuutta. Vanhan yksityistielain mukaan tiekunnan päätökseen haettiin oikaisua tielautakunnalta ja tielautakunnan tekemään päätökseen vasta käräjäoikeudesta (Yksityistielaki 560/2018 65 §; Laki yksityisistä teistä 358/1962 51 §).

Yksityistielain uudistamisen myötä tiekuntien perustaminen on helpottunut. Vanhan yksityistielain mukaan tiekuntien voitiin perustaa ainoastaan tietoimituksessa tai kunnan tielautakunnan päätöksellä (Laki yksityisistä teistä 5.6.1962/358 58 §). Uuden lain perusteella tiekunta voidaan perustaa yksityistietoimituksen lisäksi tiekunnan omassa kokouksessa. Tiekunta syntyy, kun sen tiedoista on tehty merkintä kiinteistötietojärjestelmään maanmittauslaitoksen hallinnoimaan kiinteistötietojärjestelmään (Yksityistielaki 560/2018 49 §).

Tiekuntien vastuu on myös kasvanut uuden lain voimaantulon myötä. Tiekuntien tulee huolehtia tietojensa ajantasaisuudesta Maanmittauslaitoksen yksityistierekisterissä, sekä Väyläviraston hallinnoimassa kansallisessa tie- ja katuverkon Digiroad-palvelussa. Tiekuunnan tulee ilmoittaa tiellä olevat mahdolliset painorajoitukset ja mahdolliset tien käytön kiellot ja rajoitukset kansalliseen tie- ja katuverkon tietojärjestelmään. Yksityistierekisteriin tiekuunnan tulee ilmoittaa tiekuunnan nimi, toimitsijamiehen tai hoitokuunnan puheenjohtajan henkilö- ja yhteystiedot sekä tiekuunnan säännöt. Näiden lisäksi tiekuunnan tulee ilmoittaa yksityistierekisteriin, mikäli jokin edellä mainituista tiedoista muuttuu tai tiehen liitetään toinen tie tai tien osa tai, jos tiekunta yhdistyy, jaetaan tai lakkautetaan (Yksityistielaki 560/2018 50 §). Yksityisteille osoitettujen kunnan ja valtionavustusten saamisen yhtenä edellytyksenä on edellä mainittujen tietojen ajantasaisuus (Yksityistielaki 560/2018 83 § & 84 §).

Valtionavustusten ja kunnan avustusten myöntökriteerit ovat muuttuneet lakiuudistuksen myötä. Vanhan lain mukaan yksityistiellä tuli olla joko huomattava liikenteellinen merkitys tai sen tuli palvella pysyvää asutusta, ja sen pituus tuli olla vähintään yksi kilometri ja vaikutuspiirissä tuli olla vähintään kolme pysyvästi asuttua taloutta, jotta tielle voitiin myöntää valtionavustusta. Vanha laki ei mahdollistanut maa- ja metsätaloutta palvelevien tai vapaa-ajan asuntojen yksityisteiden avustamista. Lisäksi vanha laki ei sallinut asema- tai rakennuskaava-alueella sijaitsevan yksityistien

avustamista valtionavustuksilla (Laki yksityisistä teistä 5.6.1962/358 93 §). Vanhan lain mukaan kunnat saivat vapaasti päättää myöntämistään avustuksista sekä avustuksiensa ehdoista (Laki yksityisistä teistä 5.6.1962/358 95 §). Yksityistielain uudistamisen myötä valtionavustuksen myöntökriteereitä on helpotettu. Uuden lain mukaan yksityistie voi saada valtionavustusta, mikäli sille on perustettu tiekunta ja tiekuntaa ja sen yksityistietä koskevat ajantasaiset tiedot on toimitettu yksityistierekisteriin (Yksityistielaki 560/2018 83 §). Muut vanhan lain aikaiset vaatimukset on poistettu. Kunnan avustuksen ehtoihin on lakiuudistuksen myötä lisätty samat vaatimukset kuin valtionavustuksille. Yksityistiellä tulee olla tiekunta sekä ajantasaiset tiedot yksityistierekisterissä, jotta yksityistie on oikeutettu kunnan avustuksiin (Yksityistielaki 560/2018 84 §).

Tiekunnan kokouksen koolle kutsumiseen on myös tullut joitain muutoksia. Vanhan lain perusteella tiekunnan kokouksen kokouskutsut tuli toimittaa tieosakkaille postitse tai jollain mulla tavalla. Kokouskutsuksi on ennen kelvannut myös ilmoitus sanomalehdessä (Laki yksityisistä teistä 5.6.1962/358 65 §). Uuden lain myötä tiekunnan kokouksen kokouskutsu voidaan kirjeen lisäksi lähettää myös sähköpostilla. Lakiuudistuksen myötä tiekunnan kokouksesta ilmoittaminen sanomalehti-ilmoituksella ei ole enää lainvoimainen tapa kutsua tiekunnan kokous koolle (Yksityistielaki 560/2018 61 §). Uusi yksityistielaki mahdollistaa myös tiekunnan kokouksen pitämisen sähköisessä muodossa (Yksityistielaki 560/2018 58 §).

Uuden yksityistielain myötä tiekunnat voivat edelleen valtuuttaa ulkopuolisen toimijan hoitamaan yksityistiensä tienpidon, kuten vanhankin lain aikana. Tienpidon lisäksi tiekunnat voivat uuden lain myötä valtuuttaa ulkopuolisen tekijän hoitamaan käytännössä koko tiekunnan hoidon, niin tienpidon kuin myös tiekunnan hallinnollisen hoidon (Yksityistielaki 560/2018 68 §). Uuden yksityistielain tunnistettavissa olleet muutokset tiekuntien toimintaan ennen lain voimaan astumista on esitetty taulukossa 1.

Yksityistielakiuudistuksen odotettavissa olleet suurimmat muutokset	
Muutos	Vaikutus
Tielautakuntien lakkauttamien	Kuntien tielautakunnat lakkautettiin uuden lain astuessa voimaan.
Tiekunnan päätöksen oikaisumenettelyn muuttuminen	Uuden lain mukaan oikaisua tiekunnan päätökseen haetaan ensin tiekunnalta ja sen jälkeen käräjäoikeudelta.
Valtionavustusten ja kunnan avustusten myöntökriteerit	Avustusten myöntökriteerit ovat helpottuneet valtion avustusten osalta. Kriteereinä valtion avustuksille ainoastaan tiekunnan järjestäytyminen sekä tiekunnan ja yksityistien tietojen vieni Digiroad-palveluun.
Tiekunnan vastuun ja itsemääräämisoikeuden kasvaminen	Tiekunnan tulee huolehtia tietojensa ajantasaisuudesta ja niiden viennistä Digiroad-palveluun. Tiekunta voidaan perustaa ilman tietoimitusta.

Taulukko 1. Uuden yksityistielain muutokset ennen lain voimaantuloa

3.4 Uuteen yksityistielakiin tehdyt muutokset

Tällä hetkellä yksityistielakia on muutettu kolme kertaa. Ensimmäisen kerran yksityistielakia muutettiin hallituksen esityksen HE 91/2019 pohjalta joulukuussa 2019 ja toisen kerran hallituksen esityksen HE 263/2020 pohjalta alkuvuodesta 2021. Viimeisin yksityistielakiin tehty muutos on tehty hallituksen esityksen HE 26/2021 pohjalta ja se astui voimaan 1.1.2022.

Hallituksen esityksen HE 91/2019 mukaan tehty muutos yksityistielakiin on ensimmäinen sekä laajin uuden yksityistielain kokema muutos. Lakimuutoksen myötä muutettiin uuden yksityistielain pykälä 26 §, 51 §, 61 §, 65 §, 83 §, 88 § ja 91 §. Yksityistielain 26 §:n ja 51 §:n muutokset olivat sanamuotojen muutoksia. Pykälien 61, 65, 83, 88 ja 91 muutokset olivat puolestaan sisällöllisiä muutoksia.

26 §:n ja 51 §:n kokemat muutokset koskivat vain pykälien sisältämien termien ajantasaistamista. Lakimuutoksen myötä 26 § mainittu maantielaki muutettiin nykyiseksi

laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä. 51 §:ssä aiemmin mainittu kiinteistötietojärjestelmä muutettiin yksityistierekisteriksi (HE 91/2019).

Yksityistielain 61 §:ään lisättiin säädös tiekunnan vuosikokouksien pakollisesta järjestämisestä vähintään viiden vuoden välein. Lakimuutoksen myötä tiekunnan yksittäinen osakas voi viiden vuoden takarajan umpeuduttua kutsua tiekunnan kokouksen koolle, jos tiekunnan vuosikokouksesta vastaava taho on laiminlyönyt kokouksen koollekutsumisen. Kokousta koolle kutsuttaessa tiekunnan osakkaan tulee kuitenkin noudattaa yksityistielain mukaisia kokouskäytäntöjä (HE 91/2019).

Yksityistielain 65 §:ään lisättiin kohta maa- ja metsätalouden osastossa mahdollisuudesta osallistua käräjäoikeudessa esitettävän moitekanteen valmisteluun. Tällä lisäyksellä haluttiin mahdollistaa riittävä asiantuntemus yksityistieasioita koskevissa käräjäoikeuskäsittelyissä (HE 91/2019).

Yksityistielain 83 §:ään tehtiin rakenteellisia muutoksia lakimuutoksen yhteydessä. 83 §:ään listattiin selkeästi kohteet, joihin yksityisteille kohdennettuja valtionavustuksia voidaan myöntää, sekä valtion avustuksen myöntämiseen edellyttämät kriteerit. Lisäksi lakimuutoksen yhteydessä määriteltiin, mitä avustuksia myöntävät alueelliset ELY-keskukset, ja mitä avustuksia myöntää liikenne- ja viestintävirasto. Lakimuutoksen yhteydessä pykälään lisättiin myös kohta, jonka mukaan liikenne- ja viestintävirasto päättää avustuksiin tarkoitettujen määrärahojen kohdentamisesta ELY-keskuksille (HE 91/2019).

Yksityistielain 88 § siirrettiin lakimuutoksen myötä luvusta seitsemän lukuun kahdeksan. Samalla 88 §:n sisältöön lisättiin kohta, jonka mukaan ELY-keskuksen tekemään päätökseen valtionavustuksen myöntämisestä voi hakea oikaisua. Pykälään lisättiin myös kohta, jonka mukaan ELY-keskuksen tekemiin päätöksiin valtionavun myöntämisestä, yksityistien muuttumisesta kaduksi, määräämästä teettämishastasta tai yksittäisen tieosakkaan valtuuttamisesta tiekunnan kokouksen koolle kutsumiseen voidaan hakea muutosta valittamalla siitä alueella toimivaan hallinto-oikeuteen (HE 91/2019).

Yksityistielain 91 § muutettiin siten, että päätöksen välitön täytäntöönpano koskee yksityistietoimituksessa sekä tiekunnankokouksessa tehtyjen päätösten lisäksi myös ELY-keskusten myöntämiä valtionavustuksia ja tiekunnan kokouksen koolle kutsumisen viiden vuoden takarajaa (HE 91/2019).

Hallituksen esityksessä HE 263/2020 on esitetty yksityistielain 58 § muuttamista siten, että se mahdollistaisi tiekunnan kokoukseen osallistumisen myös etänä. Esityksen mukaan etäosallistumismahdollisuudesta ei tarvitse ilmoittaa erikseen kokouskutsussa, eikä sitä tarvitse olla kirjattuna tiekunnan sääntöihin. Tieosakkaan tulisi kuitenkin ilmoittaa etäosallistumisestaan ennen kokousta. Lakimuutos ei kuitenkaan velvoita tiekuntia järjestämään etäosallistumismahdollisuutta, vaan tarjoaa vain mahdollisuuden osallistua etänä tiekunnan kokoukseen. Lakimuutos ei kuitenkaan mahdollista pelkästään etänä järjestettävää tiekunnan kokousta, vaan tiekunnan tulee edelleen järjestää myös fyysinen kokous, johon lakimuutoksen myötä voidaan tarjota etäosallistumismahdollisuus. Lakimuutoksen tarkoituksena on mahdollistaa sähköisen ympäristön entistä laajempi hyödyntäminen, sekä mahdollistaa tiekuntien kokoukset vallitsevan covid-19-pandemian aikana turvallisesti. Tiekunnan kokouksen päätös ja pöytäkirja ovat yksi kriteeri valtion- ja kunnan avustuksen myöntämiselle yksityistielle, joten tiekunnankokouksien pitäminen on välttämätöntä, jotta tiekunnat voisivat saada avustusta tiellensä. Hallituksen esitys HE 263/2020 hyväksyttiin eduskunnassa maalliskuussa 2021 ja lakimuutos astui voimaan 12.3.2021 (HE 263/2020).

Hallituksen esitys HE 26/2021 eduskunnalle laeiksi kiinteistönmuodostuslain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta annettiin eduskunnalle maaliskuussa 2021. Yksityistielain osalta esityksessä esitettiin lisättäväksi lain 77 §:ään kohta, joka sallisi sopimusperusteisesti suoritettavan yksityistietoimituksen pitämisen kirjeitse. Tällainen yksityistietoimitus voitaisiin muutosesityksen mukaan suorittaa, mikäli toimituksen pohjalla oleva sopimus on selvä ja riidaton, eivätkä sopimuksen osapuolet vastusta kirjallista menettelytapaa. Kirjallisen menettelyn pohjalla olevan sopimuksen pitää myös olla sopimus pohjaiseen yksityistietoimitukseen soveltuva lain 77 §:n mukaisesti, eikä se saisi vaikuttaa toimituksen ulkopuolisten kiinteistöjen käyttöön. Tämän lisäksi toimituksen suorittavan toimitusinsinöörin tulee todeta kirjallinen menettelytapa

tarkoituksen mukaiseksi, jotta sitä voidaan käyttää. Lakimuutos astui voimaan 1.1.2022 (HE 26/2021).

4 UUSI YKSITYISTIELAKI MEDIOISSA

Yksityistielakiuudistus on saanut huomiota eri medioissa. Uuden yksityistielain saamaa mediahuomiota kartoitettiin tarkastelemalla erilaisia medioissa esiintyviä yksityisteitä ja yksityistielakia koskevia kirjoituksia. Media-analyysi suoritettiin kokonaisuudessaan sähköisesti. Media-analyysin tarkoituksena oli selvittää uuden yksityistielain myötä keskustelun aiheiksi nousseita teemoja ja keskustelun takana olevia uuden lain tuomia muutoksia. Kohdealueeksi valittiin Pohjois-Suomi. Alueellisen keskittymisen lisäksi mediahuomiota tarkasteltiin pintapuolisesti myös koko valtakunnan tasolla. Tarkasteltaviksi julkaisuksi valikoituivat maantieteellisen tarkastelualueen rajauksen puitteissa Kaleva, Koillissanomat, Lapin kansa sekä Kainuun sanomat. Koko Valtakunnan tasolla yksityistielakimuutoksen saaman mediahuomion kartoittamiseksi käytiin läpi YLE uutiset, Maaseudun tulevaisuus, Iltasanomat, Iltalehti, Helsingin sanomat ja Tekniikka & Talous. Lakiuudistuksen sosiaalisissa medioissa saaman huomion kartoittamiseksi tarkasteltiin julkaisuja Twitteristä sekä Suomi24-keskustelupalstalta. Uutta yksityistielakia koskevia kirjoituksia haettiin hakusanoilla yksityistielaki, yksityistie, yksityistiet, yksityistielakiuudistus, liikenne ja tiet. Haettavien kirjoitusten aikaväli rajattiin vuodesta 2017 vuoteen 2021 asti. Kyseinen aikaväli valikoitui, sillä lakiuudistuksen aiheuttamaa uutisointia haluttiin myös tarkastella ennen lain voimaan tuloa sekä lain valmistelun ajalta. Vuonna 2017 uutisointi lakiuudistuksesta oli hyvin vähäistä media-analyysiin valikoiduissa medioissa. Uutisointi keskittyi lähinnä alkuvuodesta 2017 lausuntokierrokselle lähteneen lakiuudistusluonnoksen sisällön listaukseen, eikä sisältö aiheuttanut tuolloin vielä merkittävää keskustelua. Media-analyysissa tarkasteltavien kirjoitusten julkaisuajankohdat sijoittuvat vuosien 2018 ja 2021 välille julkaisujen määrän takia. Valituista medioista käytiin yhteensä läpi 143 kpl kirjoituksia, joista valittiin työn kannalta oleellisemmat 33 kpl kirjoituksia tarkempaa analyysia varten. Media-analyysin yhteydessä tarkastellut mediat sekä niissä olleet uutta yksityistielakia käsittelevät julkaisut on esitetty taulukossa 2.

Valtakunnan mediat	
YLE uutiset	21
Maaseudun tulevaisuus	15
Iltasanomat	13
Iltalehti	0
Helsingin sanomat	6
Tekniikka & talous	3
Paikallis- ja maakuntamediat	
Kaleva	15
Koillisanomat	14
Lapin kansa	25
Kainuun sanomat	6
Sosiaaliset mediat	
Twitter	14
Suomi24	11

Taulukko 2. Media-analysissä käytyjen kirjoitusten lukumäärät medioittain

4.1 Yksityisteiden katuvalot

Lakiuudistuksen myötä keskustelua on aiheuttanut yksityisteiden varsilla sijaitsevat katuvalot. Katuvalot ovat yleensä kunnan rakennuttamia ja ylläpitämiä. Uuden yksityistielain myötä kunnat ovat luopuneet katuvalojen ylläpidosta yksityisteillä ja ovatkin monin paikoin luovuttamassa yksityisteiden varsilla olevia katuvaloja tiekuntien omistukseen. Esimerkiksi Oulussa kaupunki on tarjonnut tiekunnille mahdollisuutta ottaa katuvalot omistukseensa, jolloin kaupunki kunnostaisi katuvalot ennen luovutusta. Mikäli tiekunta ei halua ottaa katuvaloja omistukseensa kaupunki tarjoutuu purkamaan katuvalot (Harju, 2020). Oulun alueella sijaitsee noin 39 km valaistuja yksityisteitä (Pasanen, 2020). Suurin osa näiden teiden tiekunnista ottavat valaistuksen ylläpidettäväkseen. Vuoden 2020 marraskuuhun mennessä 23 tiekuntaa oli ottanut valaistuksen ylläpidettäväkseen, viisi tiekuntaa oli ilmoittanut, ettei ota valaistusta vastaan ja viisi tiekuntaa ei ollut vielä tehnyt asiasta päätöstä (Rahko, 2020). Katuvalojen osalta myös esimerkiksi Kouvolan kaupungin toimintalinjat ovat saman suuntaisia kuin Oulussa, tiekuntien tulee ilmoittaa ottavatko he katuvalot ylläpidettäväkseen vai ei. Kouvolan kaupunki on lupautunut purkamaan katuvalot, mikäli tiekunta ei ota niitä ylläpidettäväkseen (Tahkokorpi, 2019). Kuusamossa tiekuntien on otettava katuvalot ylläpidettäväkseen viimeistään vuonna 2029. Mikäli tiekunta ei ota katuvaloja

ylläpidettäväkseen vuoteen 2029 mennessä, niin kaupunki purkaa katuvalot kustannuksellaan (Koillisanomat, 2018). Pitkän ylläpidon ilmoittamisen takarajan takia Kuusamossa ei ole vielä päässyt syntymään keskustelua yksityisteiden katuvalojen kohtalosta. Katuvalojen omistus ja ylläpito lisää tiekuntien kuluja, niin valojen tarvitseman sähkön osalta, kuin myös varaosien osalta.

4.2 Muuttunut oikaisumenettely ja riitatilanteiden käsittely

Valtakunnan mediassa esille on noussut lakiuudistuksen myötä muuttuneet käytännöt tiekuntien päätöksien oikaisumenettelyyn sekä riitatilanteiden selvittelyyn. Lakiuudistuksen myötä kuntien tielautakunnat lakkautettiin ja riitatilanteissa oikaisua tiekunnan päätökseen haetaan uuden lain mukaan ensin tiekunnalta ja sen jälkeen suoraan käräjäoikeudelta (Yksityistielaki 560/2018 64 § & 65 §). Yksityistieasioista riitelemine on hyvin yleistä Suomessa ja lakiuudistuksen myötä riitatilanteet voivat joko vähentyä tai käräjäoikeudet voivat ruuhkautua. Ennen lakiuudistusta pelättiin riitatilanteiden selvittelyn kynnyksen nousevan liian korkealle ja riitatilanteiden jäävän selvittämättä ja näin vaikuttavan myöhemmin tiekunnan toimintaan. Uuden yksityistielain voimaantulon myötä muuttuneen oikaisumenettelyn myös pelätään nostavan tiekuntien kustannuksia oikeudenkäyntien ja asianajakulujen myötä. Tiekontia on suositeltu hankkimaan oikeusturvavakuutus käräjäoikeuteen menevien riitatilanteiden kulujen varalle. Muuttuneen oikaisumenettelyn myötä tiekuntien ja sen osakkaiden oikeusturvan koetaan heikentyneen aiheetta (Ruokoski, 2018; Mabrouk, 2019; Ristola, 2019; Kaakinen, 2019).

4.3 Kunnossapito- ja perusparannusavustukset

Yksityistielain uudistuksen myötä keskustelua herättivät kuntien muuttuneet yksityisteille myönnettävien kunnossapitoon ja perusparannuksiin kohdennettävien avustusten laatu. Erityisesti keskustelua herättivät kaupunkien myöntämien aurausavustusten laadun muuttuminen toimenpideavustuksista rahalliseksi avustamiseksi. Avustusten laadun muuttuminen on aiheuttanut hyvin paljon keskustelua ja kannanottoja tiekuntien suunnalta. Toimenpideavustuksen luonteen muuttuminen rahalliseksi tarkoitti sitä, että tiekuntien täytyi aktivoitua omassa tienpidossaan, sillä he

joutuivat itse kilpailuttamaan ja hakemaan auraspalvelun talveksi, kaupungin toimiessa ainoastaan rahoittajana. Lisäksi järjestäytymättömien yksityisteiden tuli pitää yksityistietoimitus ja perustaa tiekunta voidakseen saada kaupungin avustusta. Toiminta nähtiin ongelmallisena etenkin Oulun syrjäalueilla, joissa aurasurakoitsijoita on vähän ja välimatkat pitkiä. Usein aurattavat yksityistiet ovat lyhyitä ja siirtymät pitkiä, joten urakoitsijoilla ei ole mielekästä tehdä kunnossapitosopimusta tällaisista kohteista. Lakiuudistuksen ja Oulun kaupungin avustuskäytäntöjen muutoksen myötä Oulun haja-asutusalueella Ylikiimingissä tiekunnilla on ollut vaikeuksia saada tielleen talvikunnossapitoa, vaikka useat yksityistiekunnat ovat jättäneet yhteisiä tarjouspyyntöjä urakoitsijoille ja yrittäneet näin laajentaa urakoitsijalle tarjottavaa kohdetta. Yksityisteiden tieosakkaat ovat myös vedonneet Oulun kaupunkiin, jotta se hoitaisi yksityisteiden kunnossapidon kilpailutukset keskitetysti, jotta kunnossapidosta saataisiin mahdollisimman edullista. Oulun kaupungin puolelta lain myötä muuttuneet avustuskriteerit ja sen myötä muuttuneet avustuskäytännöt nähdään positiivisina sekä tarpeellisena. Lakiuudistuksen toivotaan selkeyttävän yksityisteiden tilannetta sekä aktivoivan passiivisia tiekuntia toimimaan ja huolehtimaan itse tienpidostaan (Murtovaara, 2019; Tolonen, 2020; Hakkarainen, 2019).

Rovaniemen kaupunki on myös päättänyt muuttaa lakiuudistuksen myötä yksityisteille myönnettävien avustusten käytäntöjä. Rovaniemellä avustuskäytäntöjen voimaan saattaminen on ollut hyvin vaativa ja keskustelua aiheuttanut prosessi. Kaupungin yksityisteiden kunnossapitoavustusten ehtojen oli alun perin määrä muuttua toukokuussa 2020 (Haapakangas, 2019). Avustusehtojen muutoksen suunnitelmat aiheuttivat paljon keskustelua, jonka myötä avustusehtojen muutos pitkittyi. Päätös uusista avustusehdoista tehtiin Rovaniemen elinvoimalautakunnassa tammikuussa 2021 (Rytkönen 2021). Tehdyn päätöksen mukaan Rovaniemen kaupunki tukisi yksityisteitä joko rahallisesti tai kaupungin kunnossapidolla. Kaupungin myöntämän avustuksen ehtona on, että tielle on perustettu tiekunta ja, että tien varrella sijaitsee vähintään yksi asuttu kiinteistö (Ruokoski, 2021). Uudet avustuskriteerit koettiin Rovaniemellä epäoikeudenmukaisiksi ja päätöksen pohjalta yli tuhat kaupunkilaista vaatii päätöksen oikaisua (Rytkönen, 2021). Päätöksen myötä Rovaniemen haja-asutusalueen asukkaat kokivat joutuvansa eriarvoiseen asemaan ydinkeskustassa asuviin nähden. Rovaniemellä on hyvin voimakkaasti vaadittu, että kaupungin tulisi ottaa jokainen yksityistie hoitoonsa.

Aiheeseen liittyen on Lapin kansassa julkaistu mielipidekirjoituksia yhteensä 10 kappaletta aikavälillä huhtikuu 2020 – maaliskuu 2021. Rovaniemellä hankaluudet uusien avustuskriteerien päättämisestä johtuvat aiemmista hyvin sekavista ja alueellisesti poikkeavista avustuskäytännöistä. Yksityisteiden avustus- ja kunnossapitokäytäntöjä ei muutettu Rovaniemellä vuonna 2006 toteutetun kuntaliitoksen yhteydessä, joten voimaan jäivät aiemmin voimassa olleet käytännöt. Esimerkiksi vanhan Rovaniemen maalaiskunnan alueella kunta huolehti kaikkien yksityisteiden kunnossapidosta, mutta Rovaniemen kaupungin alueella yksityisteiden avustaminen ei ollut yhtä kokonaisvaltaista (Rytkönen, 2021).

Yksityisteiden tienpitoon kohdennettuihin avustuksiin liittyvissä keskusteluissa ja uutisissa esille on noussut hyvin voimakkaasti kaupungin ja haja-asutusalueen tasa-arvo. Haja-asutusalueella yksityistien varressa asuvat ovat kokeneet joutuvansa eriarvoiseen asemaan kaupungissa asuviin nähden, sillä kunnallisveron lisäksi he joutuvat maksamaan myös oman yksityistiensä pidosta. Tiekuntien osakkaat toivoisivat kaupunkien osallistuvan yksityisteiden tienpitoon tulevaisuudessa esimerkiksi kilpailuttamalla toimijat ja yksityisteillä käytettävät materiaalit, vastapainona asemakaava-alueella asuvien saamalle täydelle tiestön kunnossapidolle. Kiinteistöverojen vaikutukset eivät näy haja-asutusalueella tarpeeksi tiekuntien osakkaiden mielestä, eikä haja-asutusaluetta kehitetä heidän mukaansa tasavertaisesti ydinkeskustaan nähden, vaikka kiinteistöveroista suurin osa kerätäänkin haja-asutusalueilta. Alueellisen eriarvoisuuden lisäksi keskustelun aiheeksi on noussut myös tiekunnan osakkaiden keskinäinen tasa-arvo. Useilla yksityisteillä on osakkaina niin vakituisia asukkaita, loma-asuntojen omistajia sekä metsänomistajia. Harvemmin yksityistietä käyttävät osakkaat kokevat joutuvansa kustantamaan useammin tietä käyttävien puolesta tienkunnossapidon. Tämä korostuu etenkin tien talvikunnossapidossa, sillä esimerkiksi metsänomistajat ja kesäasunnon omistajat eivät käytä tietä yhtä useasti kuin vakituinen asuja tai talvellakin loma-asuntoaan käyttävä osakas (Koskela, 2020; Tolonen, 2020; Rytkönen, 2020; Rytkönen, 2021; Hannelius, 2019).

4.4 Yksityisteihin liittyvät hallinnolliset käsittelyt

Yksityisteille myönnettävien avustusten hakemiseen liittyviin hallinnollisiin käytäntöihin on myös otettu kantaa medioissa. Osa tiekunnista on kokenut avustusten haun liian vaikeaksi ja ovat jopa jättäneet avustuksia hakematta siihen liittyvien käytäntöjen ja menettelyjen vaikeuden takia. Tie kuntien osakkaat ovat kokeneet tie kuntien järjestäytymisen hankalaksi, eikä monellakaan tiekunnalla ole taitoa tai tietoa perustaa tiekuntaa omatoimisesti. Uuteen lakiin lisätty tie kuntien järjestäytymisvelvoite avustusten saamiseksi on koettu myös epätasa-arvoisena etenkin pieniä vain muutaman osakkaan tai yhden tilan omia lyhyitä yksityisteitä kohtaan. Yksityistietoimituksen kustannukset voivat kattaa tällaisen pienen yksityistien monen vuoden kunnossapitokustannukset, tai yksityistietoimituksen ja avustusten haun jälkeen pienen yksityistien tiekunta voi joutua maksamaan kunnossapidosta ja suoritetusta toimituksesta saman verran kuin vuotuisen kunnossapitoon olisi mennyt rahaa aikaisemminkin (Bamberg, 2019; Kutilainen 2019; Ramppa X, 2020).

Rovaniemellä Maanmittauslaitos ruuhkautui lakiuudistuksen myötä alkuvuodesta 2019 lisääntyneistä yksityistietoimituksien hakemisesta. Osaltaan ruuhkautumiseen vaikutti myös covid19-pandemia, jonka takia yksityisteiden tie kuntien kokouksia ei voitu järjestää ja Maanmittauslaitokselle kertyneiden yksityistietoimitusten sumaa purkaa. Maanmittauslaitoksen ruuhkautumisella oli myös osaltaan vaikutus Rovaniemen kaupungin pitkittyneeseen avustuskäytäntöjen muuttamiseen, sillä elinvoimalautakunta lykkäsi tie kuntien perustamisen takarajaa avustusten saamiseksi vuoden 2020 loppuun alkuperäisen toukokuun 2020 lopun sijaan (Sallinen, 2020).

4.5 Yhteenveto media-analyysista

Medioissa esiintyvistä tie kuntien osakkaiden haastatteluista ja kommenteista käy ilmi, että yksityisteihin liittyvissä asioissa, kuten tienpidossa ja hallinnossa, kaivattaisiin enemmän neuvontaa. Ennen lakiuudistusta kokonaisvaltaista viranomaisneuvontaa tarjosivat kuntien tielautakunnat. Lakiuudistuksen myötä kuntien tielautakunnat lakkautettiin uuden yksityistielain mukaisesti, eikä yhtä korvaavaa neuvovaa viranomaistahoa nimetty. Kuntien tielautakunnan lakkauttamisen myötä suuri määrä

kuntatason tietoa ja taitoa yksityisteihin liittyen jää hyödyntämättä. Lakiuudistus on velvoittanut tiekuntia aktivoitumaan toiminnassaan, joka on tuottanut ongelmia erityisesti pitkään hiljaiseloa eläneissä tiekunnissa, joissa yksityistienpitoon liittyvät toimintatavat ovat päässeet ajan myötä unohtumaan. Lakimuutos on tullut Oulussa tiekunnille yllätyksenä eikä siihen ole osattu varautua, joten neuvonvalle viranomaisstaholle olisi selvästi tarvetta. Neuvonnan puute näkyy myös Rovaniemellä, jossa tiekunnat ovat yrittäneet omatoimisesti etukäteen varautua lakiuudistuksen tuomiin muutoksiin ja hakeneet kunnossapitoavustuksia kaupungilta. Heikon ammattitaidon ja -tiedon takia seurauksena on ollut vajaita avustushakemuksia. Puutteita on ollut esimerkiksi tiekuntien tiedoissa, karttaotteissa sekä pöytäkirjoissa. Yksitystien tienpidon laadukkaaseen hoitamiseen tulisi osakkailla olla hyvin monipuoliset tienpitoon, järjestötoimintaan sekä talouden hoitoon liittyvät tiedot ja taidot, joita monessakaan tiekunnassa ei ole. Tie kuntien osakkaat toivovat neuvontaa ja avustusta tie kuntien perustamiseen ja tiekunnan asioiden hoitoon kaupungeilta. Erilaisia infotilaisuuksia lakimuutokseen sekä uusiin avustuskriteereihin on järjestetty monilla eri paikkakunnilla. Infotilaisuuksia on järjestetty mm. Kuusamossa, Oulussa, Rovaniemellä ja Kajaanissa. Lisäksi TAPIO oy järjesti alkuvuonna 2019 valtakunnallisen koulutuskiertueen uudesta yksityistielaista, jonka tarkoitus oli tuoda uusi laki tutuksi tie kuntien osakkailla, toimijoilla sekä yksityistieasioista kiinnostuneilla. Infotilaisuuksien osanottajamäärä oli hyvin korkea, joka osaltaan osoittaa, tieosakkaiden kommenttien ohella, tiedottamisen ja neuvonnan olevan toivottua, sekä tarpeellista (Pitkänen, 2019; Merjanaho, 2021; Holopainen H. & Seeskorpi P. 2019; Haapakangas, 2019; Rytönen, 2021; Ovaskainen, 2020; Ojajarvi, 2019; Murtovaara, 2019; Rytönen, 2020; Mabrouk, 2019; TAPIO, 2019).

Yksitystielakimuutokseen liittyvä uutisointi ja kommentointi on ollut voimakkainta uuden lain voimaantulon jälkeen keväällä 2019. Uutisointi ja kommentointi on ollut hyvin vähäistä lainvalmistelun ja hyväksymisen jälkeen ja on aktivoitunut vasta lain voimaantulon jälkeen 1.1.2019, jolloin tiekunnat kokivat lakiuudistuksen tuomat muutokset konkreettisesti toiminnassaan. Media-analyysin pohjalta alueellisesti yhteiseksi ja yleisimmiksi keskustelun aiheeksi nousseiksi lakiuudistuksen tuomiksi muutoksiksi nousivat osakkaiden oikeusturva, yksityisteiden kunnossapitoavustukset, alueellinen ja osakkaiden välinen tasa-arvo sekä neuvonnan ja tiedon puute. Media-analyysin pohjalta tunnistetut uuden yksitystielain tuomat muutokset on esitetty taulukossa 3.

Media-analyysin pohjalta tunnistetut muutokset ja vaikutukset	
Muutos	Vaikutus
Tielautakuntien lakkauttaminen	Tiekuntien tiedon ja neuvonnan puute.
Tiekunnan päätöksen oikaisumenettelyn muuttuminen	Oikeusturvan on koettu heikentyneen muuttuneen oikaisumenettelyn myötä.
Valtionavustusten ja kunnan avustusten myöntökriteerit	Tiekuntien täytyi aktivoitua ja järjestäytyä saadakseen avustuksia. Epätasa-arvoisuuden tunne. Avustusten laatu on muuttunut monin paikoin toimenpideavustuksista rahalliseksi avustamiseksi.
Tiekuntien järjestäytymisvelvoite	Velvoite koetaan hankalaksi ja monimutkaiseksi. Tietoimituksen kustannukset ovat osakkaiden määrään nähden suuret pienillä teillä.
Katuvalojen omistuksen siirto tiekunnille	Epätasa-arvoisuuden tunne.

Taulukko 3. Media-analyysin aikana tunnistetut lakiuudistuksen tuomat muutokset

Keskustelun aiheiden taustalla olevat muutokset noudattavat lakiuudistuksen myötä tiedossa olleita muutoksia. Uutena, media-analyysin myötä ilmi tulleen, muutoksena oli keskustelu yksityisteiden varsilla sijaitsevista katuvaloista ja niiden omistussuhteista. Media-analyysin yhteydessä uuden yksityistielain hyvistä muutoksista ei juurikaan uutisoitu, vaan uuden yksityistielain tuomat muutokset nähtiin lähinnä negatiivisina eri medioissa.

5 KÄYTTÄJÄRYHMÄN KOKEMUKSIA UUDESTA LAISTA

Käyttäjryhmän kokemuksia uudesta yksityistielaista kartoitettiin suorittamalla neljä haastattelua. Haastateltavista kaksi olivat yksityistieasiahenkilöitä ja kaksi Suomen tieyhdistyksen toimijoita. Haastattelut toteutettiin kesän 2021 aikana haastattelijan ja haastateltavan välisellä Teams-etäyhteydellä. Haastattelut toteutettiin käyttäen liitteen 1 ja liitteen 2 mukaisia haastattelukysymyksiä. Haastattelukysymykset olivat erilaiset riippuen, oliko haastateltava yksityistieasiahenkilö vai Suomen tieyhdistyksen edustaja. Haastatteluissa keskityttiin selvittämään tarkemmin media-analyysin pohjalta tunnistettuja uuden yksityistielain tuomia muutoksia, sekä muutoksien vaikutuksia. Samalla kartoitettiin myös muita mahdollisia uuden yksityistielain tuomia muutoksia, joita ei media-analyysin pohjalta ollut tunnistettavissa. Haastatteluissa paneuduttiin uuden lain tuomista muutoksista erityisesti uuden yksityistielain myötä muuttuneisiin riitatilanteiden ratkaisukäytäntöihin sekä yksityisteille myönnettäviin kunnossapito- ja perusparannusavustuksiin, jotka tunnistettiin media-analyysin myötä keskustelua herättäneiksi muutoksiksi. Lisäksi haastatteluissa vertailtiin uutta ja vanhaa yksityistielakia.

5.1 Pohjatiedot

Suomen tieyhdistyksen toimijoista toinen oli työskennellyt yksityisteiden parissa noin 10 vuotta ja toinen lähes 40 vuotta. Toinen heistä oli myös toiminut tiekunnan puheenjohtajana. Yksityistieasiahenkilöistä molemmat toimivat tiekunnassaan puheenjohtajana. Kokemusta puheenjohtajan tehtävistä toisella oli alle 10 vuotta ja toisella lähes 30 vuotta. Molemmat heistä käsittelevät työssään myös yksityisteihin ja yksityistielakiin liittyviä aiheista. Yksityistieasiamiehistä toinen oli myös toiminut kunnan tielautakunnan jäsenenä. Yksityistieasiahenkilöiden yksityistiet sijaitsevat eri kuntien alueilla. Tarkemmat pohjatiedot haastateltavista on esitetty taulukossa 4. Pohjatiedot yksityistieasiahenkilöiden yksityisteistä on esitetty taulukossa 5.

Pohjatiedot haastateltavista			
Haastateltava	Työkokemus/ aika, jonka toiminut tiekunnassa	Rooli tiekunnassa	Toiminut kunnan tielautakunnassa
Yksityistieasiahenkilö 1	Reilu 5 vuotta	Tiekunnan puheenjohtaja	Ei
Yksityistieasiahenkilö 2	Noin 30 vuotta	Tiekunnan puheenjohtaja	Kyllä, 3 vuotta
Suomen tieyhdistyksen toimija 1	Lähes 40 vuotta työkokemusta	Tiekunnan puheenjohtaja	
Suomen tieyhdistyksen toimija 2	Noin 10 vuotta työkokemusta	Tieosakas	

Taulukko 4. Pohjatiedot haastateltavista henkilöistä

Haastateltavien yksityistiet		
	Yksityistieasiahenkilö 1	Yksityistieasiahenkilö 2
Osakkaiden määrä	74	23
Yksityistien pituus	Noin 3 km	noin 2 km
Osakkaiden keski-ikä	40–60 v	40–60 v
Milloin tiekunta on järjestäytynyt	Virallisesti vuoden 2019 lakiuudistuksen jälkeen. Toiminta ollut aktiivista jo ennen lakiuudistusta ilman virallista järjestäytymistä.	Tiekunta on järjestäytynyt jo 80-luvulla.
Millaista liikennettä tiellä on	Pääsääntöisesti vakituista-asutusta. Tiellä on myös jonkin verran läpiajo liikennettä.	Vakituista-asutusta, maa- ja metsätaloutta, vapaa-ajanasutusta sekä läpiajoliikennettä.
Millaisessa järjestyksessä liikennettä on suurimmasta pienempään	1. vakituinen asutus 2. läpiajoliikenne 3. vapaa-ajan asutus 4. maa- ja metsätalous	1. Vakituinen asutus 2. matkailun aiheuttama liikenne 3. vapaa-ajan asutus 4. maa- ja metsätalous 5. läpiajoliikenne (venesatama)
Muuta	Yksityistie on lähes kaavamainen katu, jolla on suuri määrä läpiajoliikennettä, sekä suuri merkitys liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta.	Yksityistie on umpikuja, jonka päässä sijaitsee venesatama. Tien varrella sijaitsee myös matkailuyritys, joka aiheuttaa tielle ulkopuolista liikennettä.

Taulukko 5. Pohjatiedot yksityistieasiahenkilöiden yksityisteistä

5.2 Lakiuudistuksesta informointi

Yksityistieasiahenkilön 1 saama informointi lakiuudistuksesta tuli pääasiassa kaupungin järjestämistä infotilaisuuksista. ELY-keskuksen jakama informaatio oli yksityistieasiahenkilö 1:n mukaan hyvin vähäistä. Hänen mukaansa jaetusta informaatiosta jäi vaikutelma, että yksityisteiden hallinto ja hoito tulisi jättää ammattimaisille tieisännöitsijöille. Yksityistieasiahenkilö 1 koki, että täytyi olla erittäin aktiivinen, jotta informaatiota lakiuudistuksesta oli saatavilla.

Yksityistieasiahenkilö 2:n mukaan informaatiota lakiuudistuksesta jakoi lähinnä Suomen tieyhdistys. Hänen mukaansa ELY-keskus ja kunta eivät juurikaan jakaneet informaatiota. Myös yksityistieasiahenkilö 2 koki, että täytyi olla aktiivinen, jotta sai informaatiota.

Suomen tieyhdistyksen toimijoiden kanta lakiuudistuksesta informoinnin riittävydestä jakautui kahtia. Suomen tieyhdistyksen toimija 1:n mukaan informoinnin osalta tehtiin mitä kohtuudella oli tehtävissä ja tietoa lakiuudistuksesta on ollut mahdollista saada, mikäli on ollut aktiivinen. Suomen tieyhdistyksen toimijan 2 mukaan tiekuntia ei informoitu lakiuudistuksesta tarpeeksi. Tietoa oli hänen mukaansa myös tarpeeksi saatavilla, mutta tiekuntien tuli olla aktiivisia, jotta tietoa on saanut.

5.3 Lakiuudistuksen tuomat muutokset

Yksityistieasiahenkilö 1:n tiekunnan toimintaan lakiuudistus toi selkeitä muutoksia. suurin muutos yksityistieasiahenkilö 1:n tiekunnan toiminnassa oli tiekunnan vastuun lisääntyminen ja tiekunnan juridinen vastuu tienkäyttäjille tiekunnan toiminnasta. Yksityistieasiahenkilö 1:n mukaan yksityistien kunnossapidon vastuun siirtyminen tiekunnille oli odotettavissa uuden lain myötä. Yksityistieasiahenkilö 1:n mielestä lakiuudistuksen tuomat muutokset ovat positiivisia, kun ei oteta huomioon uuden lain siirtymäkaudella ilmenneitä epäselviä tulkintoja. Hänen mukaansa erityisen hyvää on ollut tiekunnan sekä sen osakkaiden vastuun sekä itsemääräämisvallan lisääntyminen. Yksityistieasiahenkilö 1:n mukaan vastuun lisääntymisen myötä tiekunnan osakkaat ovat aktivoituneet ja tiekunnan toiminta on piristynyt. Lakiuudistuksen myötä Yksityistieasiahenkilö 1:n tiekunnan organisaatio muuttui. Lakiuudistuksen myötä yksityistieasiahenkilö 1:n tiekunta valitsi itselleen tietoimikunnan, johon kuuluu puheenjohtaja sekä asiamies, joka hoitaa tiekunnan juoksevia asioita.

Yksityistieasiahenkilö 2:n tiekunnan toimintaan lakiuudistus ei ole tuonut muutoksia. Yksityistieasiahenkilö 2:n mukaan lakiuudistuksen myötä odotettavissa oli kunnan tielautakuntien lakkaaminen. Hänen mukaansa yllättävänä lakiuudistuksen aiheuttaman muutoksena oli tiekunnan päätöksen valitusprosessin hankaloituminen. Yksityistieasiahenkilö 2:n mukaan positiivisia uuden lain tuomia muutoksia olivat

tiekunnan vastuun lisääntyminen sekä tiekunnan mahdollisuus järjestäytyä ilman tietoiimitusta. Negatiivisia muutoksia hänen mukaansa olivat puolestaan päätöksien valitusaikojen pidentyminen.

Suomen tieyhdistyksen toimijoiden mukaan lakiuudistus ei tuonut suuria muutoksia hyvin toimivien tiekuntien arkeen. Puolestaan heikommin hoidetut tiekunnat ovat kokeneet suuria muutoksia. Suurin tiekuntien toimintaan vaikuttanut tekijä oli lakiuudistuksen myötä kunnan tielautakunnan lakkauttaminen, joka on lakiuudistuksen myötä osoittautunut suuremmaksi tekijäksi kuin odotettiin. Lakiuudistuksen sekä osaltaan koronaviruspandemian myötä tiekuntien sähköiset toimintatavat ja etäosallistumiset ovat lisääntyneet. Sähköisiin toimintatapoihin ja etäosallistumisiin siirtyminen oli Tieyhdistyksen toimijoiden mukaan odotettavissa lakiuudistuksen myötä, mutta osaltaan sähköisiin toimintatapoihin siirtymisen nopeus tuli yllätyksenä ja nopeasti koronaviruksen myötä. Tieyhdistyksen toimija 1:n mukaan laista joudutaan tekemään vielä osittain tulkintoja sekä pohdintoja. Hänen mukaansa mm. uuden lain mahdollistama menettely tiekunnan perustamiseen tieosakkaiden kesken on vielä epäselvää. Menettelyssä epäselvää on, täytyykö tiekuntaa perustettaessa olla tieosakkaiden yksimielinen päätös, vai riittääkö tieosakkaiden enemmistö päätös tiekunnan perustamiseen. Tieyhdistyksen toimija 1:n mukaan lakiuudistuksen myötä tiekuntien kasvaneen itsemääräämisvallan määrä tuli yllätyksenä.

Tieyhdistyksen toimija 1:n mukaan lakiuudistuksen tuomia positiivisia uudistuksia olivat tiekunnan kokouksen koollekutsumisen helpottuminen sekä uuden lain mahdollistama tiekunnan kokouksen pitäminen sähköisenä ja uuden lain vaatima henkilökohtaisen kokouskutsun lähettämistä tieosakkaille. Hyvänä hän pitää myös tiekuntien itsemääräämisvallan ja tiekunnankokouksen päätäntävällän lisäystä. Tieyhdistyksen toimija 1 nostaa lakiuudistuksen negatiivisina muutoksina tielautakunnan lakkauttamisen sekä tieosakkaiden riitatilanteiden käsittelyn muuttumisen. Hänen mukaansa uuden lain riitatilanteiden käsittelyn mukainen tieosakkaan oikaisuvaatimus tiekunnalle tiekunnan kokouksen päätöksestä aiheuttaa useimmiten turhaa käsittelyä päätöksen kuitenkin muuttumatta.

Tieyhdistyksen toimija 2:n mukaan uuden lain positiivisia puolia ovat tiekuntien hallinnon keventäminen ja lain mahdollistamat etäosallistumismahdollisuudet. Uusi laki on hänen mukaansa hyvin selkeä sekä helppolukuinen myös niille, jotka eivät ole lakialan ammattilaisia. Uuden lain negatiivisan muutoksina hän pitää Tieyhdistyksen toimija 1:n lailla kunnan tielautakunnan lakkauttamista sekä tiekunnan päätöksen muutoksenhakuprosessin muuttumista. Tieyhdistyksen toimija 2:n mukaan tieosakkaiden oikeusturva on kärsinyt ja heikentynyt uuden yksityistielain myötä.

Selkein lakiuudistuksen tuoma muutos tiekuntien toimintaan liittyy Tieyhdistyksen toimija 1:n mukaan sähköiseen toimintaan siirtymiseen. Hänen mukaansa tiekunnat ovat lakiuudistuksen myötä alkaneet uuden lain mahdollistamana toimittamaan kokouskutsuja sekä laskuja sähköisesti sähköpostin välityksellä tieosakkaille. Lisäksi suuri muutos tiekunnan toimintaan on hänen mukaansa ollut lakiuudistuksen myötä yksinkertaistuneet ja selkiytyneet yksityisteiden valtionavustusten myöntökriteerit. Tieyhdistyksen toimija 1:n mukaan tiekunnat ovat sopeutuneet hyvin lakiuudistukseen sekä sen tuomiin muutoksiin. Hänen mukaansa jo ennen lakiuudistusta aktiivisten tiekuntien toimintaan ei lakiuudistus ole vaikuttanut radikaalisti, joihinkin asioihin täytyy vain kiinnittää huomiota uuden lain vaatimalla tavalla. Tieyhdistyksen toimija 1:n mukaan kokousten sähköpostikutsut ja sähköiset tiekunnan laskut on otettu vastaan erittäin hyvin tiekunnissa. Hänen mukaansa kuitenkin sähköisten tiekunnan kokousten pitämisessä ollaan vielä alkumetreillä ja toimintatavoissa on vielä kehitettävää.

Tieyhdistyksen toimija 2:n mukaan suurin osa tiekunnista on sopeutunut hyvin lakiuudistuksen tuomiin muutoksiin. Hänen mukaansa tiekunnat, joissa on jo ennen lakiuudistusta ollut ongelmia ovat edelleen ongelmissa ja ongelmallisten tiekuntien osalta ongelmat ovat jopa kasvaneet lakiuudistuksen myötä. Tieyhdistyksen toimija 2:n mukaan lakiuudistuksen myötä eräänlainen öykkärien valta on kasvanut osassa tiekunnissa heikentyneen oikeusturvan myötä. Hänen mukaansa tiekunnan kokoukset voivat lakiuudistuksen myötä muuttuneen riitaisuuksien ratkaisemisen myötä tehdä jopa laittomia päätöksiä enemmistöäänimäärällä vähemmistön tyytyessä päätökseen, sillä ainoa keino valittaa päätöksestä on käräjäoikeus, jonne valittaminen koetaan usein liian monimutkaiseksi.

5.4 Kunnossapito- ja perusparannusavustukset

Yksityistieasiahenkilöiden edustamista tiekunnista kumpikaan ei ollut hakenut ELY-keskusten myöntämää perusparannusavustusta, joten kummallakaan heistä ei ollut kokemusta valtakunnallisiin avustuksiin tai niiden hakemiseen liittyen. Sen sijaan molempien tiekunta oli hakenut, sekä saanut kunnan myöntämää avustusta yksityistien kunnossapitoon.

Yksityistieasiahenkilö 1 koki kunnan myöntämien avustuksien hakemisen olevan yksinkertaista ja toimivaa. Hän koki kuitenkin kunnan myöntämien avustusten jakoperusteet sekä myönnettävien avustussummien olevan epävarmoja avustuksia haettaessa. Avustusten myöntämisen jälkeen hänen tiekuntansa kuitenkin yllättyi positiivisesti myönnetyn avustuksen summasta. Kaiken kaikkiaan yksityistieasiahenkilö 1 koki kunnanavustuksiin liittyvien hakukäytäntöjen olevan toimivia. Myös yksityistieasiahenkilö 2 koki kunnanavustusten hakemisen olevan yksinkertaista. Talvikunnossapidon lisäksi kunta avustaa yksityistieasiahenkilö 2:n tiekuntaa kesällä lanauksella sekä sorastuksella.

Yksityistieasiahenkilö 1:n mielestä kunnan myöntämien avustusten jakoperusteissa tulisi enemmän huomioida yksityisteiden erilaisuus. Hänen mukaansa avustuksia jakaessa tulisi ottaa huomioon yksityistien merkitys osana liikennejärjestelmää, sekä huomioida yksityistiellä olevan läpiajoliikenteen määrä. Hänen mukaansa laajemmilla eri alueilla myönnettävien kunnan yksityistieavustuksien myöntökriteerit tulisi yhtenäistää, mutta tietyn kunnan alueella sijaitsevien yksityisteille myönnettävien avustusten myöntökriteerejä ei tulisi yhtenäistää, vaan erityyppisille yksityisteille tulisi olla erilaiset avustusten myöntökriteerit. Yksityistieasiahenkilö 2:n mielestä nykyiset kunnan myöntämien avustusten myöntökriteerit ovat täysin toimivia, eikä niitä hänen mukaansa tarvitse muuttaa.

Yksityistieasiahenkilöiden näkemykset avustusten laadusta poikkesivat toisistaan. Yksityistieasiahenkilö 1 piti rahallista avustamista ehdottomasti työsuoritusta parempana tapana avustaa yksityisteitä. Hänen mukaansa rahallisella avustuksella tiekunta saavuttaa paremman kunnossapidon lopputuloksen itse hankkiessaan ja kilpailuttaessaan

kunnossapidosta vastaavan urakoitsijan. Hänen mukaansa rahallinen avustaminen palvelee myös elinkeinoelämää, sillä tiekunta voi rahallisen avustuksen myötä ostaa tiensä kunnossapidon myös pienemmiltä paikallisilta urakoitsijoilta.

Yksityistieasiahenkilö 2 piti toimenpideavustusta rahallista avustusta parempana. Hänen mukaansa toimenpideavustus takaa yksityistien kunnossapidon rahallista avustusta varmemmin. Hän toi esille, ettei monessakaan tiekunnassa ole toimijoita, jotka pystyisivät ja osaisivat hankkia itse tiensä kunnossapidon, joten tämän takia hän piti toimenpideavustusta parempana.

Tieyhdistyksen toimija 1:n mukaan kuntien avustuskäytännöt ja kunnan avustusten hakeminen on pääosin sujuvaa ja toimivaa. Hänen mukaansa kuitenkin joissain kunnissa on avustusten myönnössä hieman liian tiukka linja, esimerkiksi tiekunnan vuosittaisten kokousten suhteen yhtenä avustuksen myöntökriteerinä. Myös valtakunnallisten ELY-keskusten myöntämien avustusten hän kokee olevan toimivia ja avustusten määrärahan olevan hyvällä tasolla. Ongelmana hän nostaa esille läpikulkuteinä toimivien yksityisteiden avustamisen. Hänen mukaansa yhteiskunnan tulisi myös avustaa läpikulkuteinä toimivia yksityisteitä jollain tapaa.

Tieyhdistyksen toimija 2:n mielestä kuntien lisääntynyt sähköinen käytäntö yksityistieavustusten hakemisessa on erittäin hyvä ja sitä tulisi hänen mielestään lisätä. Hänen mielestään kuntien tulisi listata esimerkiksi nettisivuilleen selkeästi, kuinka kunnassa toimitaan yksityistieavustusten hakemisen ja myöntökriteerien suhteen. Tämä selkeyttäisi huomattavasti kuntien tilannetta yksityistieavustusten kanssa.

Molemmat tieyhdistyksen toimijat pitävät nykyisiä valtakunnallisten avustuskriteerejä toimivina. Tieyhdistyksen toimija 1 pitää hyvänä valtakunnallisten avustuskriteerien loiventamista uuden lain myötä. Molempien Tieyhdistyksen toimijoiden mielestä yksityistielle myönnettävän valtakunnallisen avustuksen prosentuaalista osuutta tulisi kuitenkin kasvattaa.

Tieyhdistyksen toimijoiden mukaan kuntien myöntämien avustusten myöntökriteerit ovat suurimmalta osin toimivia ja hyviä, mutta joissain kunnissa ilmenee ongelmia

yksityistieavustusten kanssa. Tieyhdistyksen toimija 1:n mukaan kuntien myöntämien avustusten avustusprosentit vaihtelevat hyvin paljon, aiheuttaen alueellista epätasa-arvoa kuntien välillä. Hänen mukaansa valtion myöntämiä avustuksia tulisi myös ohjata yksityisteiden kunnossapitoon perusparannusten lisäksi, sekä valtion avustuksia tulisi myös kohdentaa jollain tavalla läpikulkuteinä toimiville yksityisteille. Tieyhdistyksen toimija 2:n mukaan kunnissa tulisi enemmän huomioida läpiajoteinä toimivat yksityistiet sekä julkisen liikenteen aiheuttama rasitus yksityisteille avustuksia jaettaessa.

Kumpikaan Tieyhdistyksen toimija ei yhtenäistäisi kuntien avustuskriteerejä, vaan säilyttäisivät kunnilla määräämisvallan yksityistieavustuksien määrään sekä myöntökriteereihin. Molemmat toivat esille erilaisten alueellisten avustuskriteerien ja avustusten myöntökriteerien aiheuttavan alueellista eriarvoisuutta, mutta kuntien taloudellisen tilanteen vaihdellessa avustusten yhtenäistämisen olevan alueellisesti käytännössä mahdotonta.

Tieyhdistyksen toimija 1 piti tiekuntien rahallista avustusta parempana, sillä rahallisen avustuksen myötä tiekunta pääsee itse vaikuttamaan paremmin tiensä kunnossapitoon. Hän toi myös esille tienpidonvastuun olevan tiekunnalla ja rahallisen avustuksen myötä tiekunnan tienpidon tason pysyvän parempana. Tieyhdistyksen toimija 2 pitää sekä rahallista avustusta, että toimenpideavustusta toimivana käytäntönä. Hänen mukaansa molempiin liittyy tiettyjä ongelmia, mutta molemmat voisivat olla hyvin yleisessä käytössä.

5.5 Oikeusturva ja tielautakunnan lakkauttaminen

Molemmat yksityistieasiahenkilöt kokivat tiekunnan riitojen käsittelyn käräjäoikeudessa olevan liian iso prosessi, sekä kynnyksen riitojen käsittelyyn käräjäoikeudessa olevan liian suuri. Molempien yksityistieasiahenkilöiden mielestä käräjäoikeuden lisäksi tulisi olla muukin tiekunnan ulkopuolinen taho ratkomassa tiekunnan riitatilanteita. Yksityistieasiahenkilö 1:n mielestä riitatilanteiden ulkopuolisen toimijan tulisi olla sovitteluelin, joka auttaisi tiekunnan ja yksittäisen osakkaan asian käsittelyä, sekä arvioisi asian käräjäoikeuteen viemisen tarpeellisuutta. Yksityistieasiahenkilö 1:n mukaan sovitteluelimen tulisi olla eräänlainen välivaihe ennen mahdollista käräjäoikeuden

käsittelyä. Yksityistieasiahenkilö 1 toteaa myös, ettei oikaisuvaatimuksen esittämistä saisi liikaa helpottaa, jos on mahdollista, että mahdolliset oikaisuvaatimukset haittaavat tiekunnan toimintaa ja asioiden toimeenpanoa. Yksityistieasiahenkilö 2 näkee myös jonkinlaiselle tiekuntien riitojen sovittelijalle olevan tarvetta. Hänen mukaansa sovittelijan tulisi olla alueellinen ja kunnassa pitäisi olla jonkin lainen yksityistieasioiden neuvoja, jolta tiekunta tai sen osakas voisi kysyä neuvoa riitatilanteissa ennen sovittelua tai asian viemistä käräjäoikeuteen. Molemmat yksityistieasiahenkilöt kokivat kunnan tielautakunnan olleen toimiva organisaatio yksityistieasioiden käsittelyssä, mutta toivat myös esille tielautakunnan toimintaan liittyneen ongelmia.

Yksityistieasiahenkilö 1:n mukaan tielautakunta toimi riitatilanteiden käsittelijänä joissain tapauksissa hyvin, mutta tienhoidollisissa asioissa hän koki tielautakunnan toiminnan olleen erittäin ongelmallista. Yksityistieasiahenkilö 1 koki, ettei tielautakunnan kautta saanut minkäänlaista apua, eikä tien kunnossapidon tasoon voinut vaikuttaa millään tavalla tielautakunnan kautta. Hänen mukaansa kunnan tielautakuntaan sai heikosti yhteyttä ja asioiden hoitaminen ja päätöksien teko oli tehotonta ja vaati paljon aikaa.

Yksityistieasiahenkilö 2:n mielestä tielautakunnassa olisi tullut olla enemmän ammattilaisia ja tielautakunnan jäsenille olisi tullut antaa enemmän aikaa asioiden käsittelyyn, jotta toiminta olisi ollut sujuvampaa ja toimivampaa. Riitatilanteen käsittelyn hakeminen kunnan tielautakunnalta oli huomattavasti halvempaa kuin käräjäoikeudesta, jonka yksityistieasiahenkilö 2 koki olleen hyvää. Tielautakunnan paikallistuntemus oli hänen mukaansa ollut apuna tielautakuntien riitatilanteiden käsittelyssä. Hän myös totesi paikallistuntemuksen olleen osaltaan myös haittana riitatilanteiden käsittelyssä, sillä asiat ja ihmiset olivat liiankin tuttuja ja lähellä toisiaan. Yksityistieasiahenkilö 2 koki myös tielautakunnan ammattimaisuuden puutteen olleen ongelmana tielautakunnan toiminnassa.

Yksityistieasiahenkilö 1 ei kokenut millään tavalla tielautakuntaa tarpeellisena. Hän ei koe samanlaiselle organisaatiolle olevan tarvetta samassa muodossa, vaan korvaisi tielautakunnan sovitteluelimellä, jonka tulisi ajaa tiekunnan ja sen osakkaiden puolta, ja joka olisi täysin riippumaton ulkopuolisista tielautakunnan toimintaan vaikuttaneista

tekijöistä. Hänen mukaansa tällaisen organisaation tulisi toimia valtakunnallisella tai maakunnallisella tasolla ja organisaation tulisi olla yhteneväinen alueellisesti. Hänen mielestään sovitteluelimen tulisi olla täysin erillään yksityisteille jaettavien avustusten käsittelystä, jotta sovitteluelimen riippumattomuus säilyisi.

Yksityistieasiahenkilö 2 puolestaan koki tielautakunnan olleen tarpeellinen ja samanlaiselle organisaatiolle olevan edelleen tarvetta. Hänen mukaansa vastaava organisaatio voisi toimia alueellisesti esimerkiksi muutaman kunnan yhteenliittymänä, tai jopa maakuntatasolla, jotta organisaatiolle saadaan riittävästi tehtäviä ja sen toiminta olisi täten kannattavaa. Yksityistieasiahenkilö 2 mukaan tällaisen organisaation vetäjän olisi oltava kunnan virkamies, jonka työajasta ja -panoksesta suurin osa kuuluisi yksityistieasioiden selvittelyyn ja hoitoon.

Molempien yksityistieasiahenkilöiden mielestä yksityisteille annettavaa viranomaisneuvontaa on tällä hetkellä liian vähän saatavilla, eikä sitä saa helposti. Molemmat heistä lisäisivät sovitteluelinorganisaation tehtäviin myös tiekuntien neuvonnan.

Molempien tieyhdistyksen toimijoiden mielestä käräjäoikeuden lisäksi tulisi olla muukin tiekuntien ja osakkaiden riitatilanteita käsittelevä organisaatio. Tieyhdistyksen toimija 1:n mielestä riitatilanteiden selvittelyä varten tulisi olla sovitteluelin, joka toimisi maakuntatasolla, jotta saavutettaisiin riittävä paikallistuntemus asioihin, mutta ei kuitenkaan oltaisi liian lähellä käsiteltäviä asioita. Hänen mukaansa ulkopuolisen toimijan kanta riita-asioissa on tärkeä, jotta käsittely tapahtuu lain mukaan. Tieyhdistyksen toimija 2 näkee mahdollisen sovitteluelimen toiminnassa ongelmia. Toimiakseen ongelmitta sovitteluelimellä tulisi olla suuri toimivalta. Sovitteluelimen sijasta Tieyhdistyksen toimija 2 lisäisi yksityistietoimitusten käyttöä riitatilanteiden, sekä selvitystä vailla olevien asioiden käsittelyssä nykyistä enemmän.

Tieyhdistyksen toimija 1:n mielestä kuntien tielautakuntien riitatilanteiden selvittely ei ollut enää toimivaa viime aikoina. Hänen mukaansa kuntien tielautakunnilla ei ollut enää riittävästi aikaa, eikä resursseja selvittää tiekuntien riitatilanteita riittävän laadukkaasti. Tieyhdistyksen toimija 1 näkee tielautakuntien toiminnassa ja riitatilanteiden käsittelyssä

kuitenkin myös paljon hyvää. Tielautakunnan toiminnan hyväksi puoliksi hän nostaa niiden nopean toiminnan ja asioiden nopean käsittelyn. Hänen mukaansa suurimpaan osaan tielautakunnan käsittelemistä asioista saatiin ratkaisu ja tehdyistä päätöksistä tuli yleensä harvoin valituksia. Tielautakunnan hyväksi puoliksi Tieyhdistyksen toimija 1 nostaa myös paikallistuntemuksen, jolloin tielautakunnalla oli asioita selvitellessä ja ratkaistaessa jo valmiiksi taustatietoa käsiteltävästä asiasta. Tieyhdistyksen toimija 1:n mukaan paikallistuntemus oli myös yksi tielautakuntien huonoista puolista. Paikallistuntemuksen mukana tielautakuntiin syntyi myös jääviystilanteita, jotka vaikeuttivat tielautakunnan toimintaa ja asioiden käsittelyä. Tielautakunnan huonoja puolia olivat Tieyhdistyksen toimija 1 mukaan myös osaamisen puute ja kokemattomuus tielautakunnassa, sekä ajan puute asioita käsiteltäessä. Hänen mielestään tielautakunta oli kuitenkin tarpeellinen olemassaolonsa aikana. Tieyhdistyksen toimija 1 ei kuitenkaan näe tarvetta täysin samanlaiselle organisaatiolle nykyisin, vaan hänen mukaansa samanlainen organisaatio voisi toimia maakuntatasolla. Hänen mukaansa maakuntatasolla tällaiselle organisaatiolle saataisiin riittävä määrä käsiteltäviä asioita, jotta organisaatiolle syntyisi osaamista ja ammattitaitoa ja toisaalta mahdollisten organisaation pitämät maastokatselmukset voitaisiin suorittaa vielä tältä tasolta.

Tieyhdistyksen toimija 2:n mukaan suurin osa kuntien tielautakunnista olivat toimivia tiekuntien riitatilanteiden käsittelyssä, mutta paikallisesti joissain tielautakunnissa ilmeni myös ongelmia toiminnassa. Hänen mukaansa kuitenkin kokonaisuutena tielautakunnat olivat toimivia ja tarpeellisia. Tielautakunnan hyviä puolia olivat tieyhdistyksen toimija 2:n mukaan niiden edullisuus tiekunnille sekä tielautakunnilla oleva paikallistuntemus asioita käsiteltäessä. Tielautakuntien toiminnan myötä kunnilla oli Tieyhdistyksen toimija 2:n mukaan osaamista yksityisteihin liittyvissä asioissa, sekä mahdollisuus antaa neuvontaa tiekunnille, jota hän pitää yhtenä tielautakuntien parhaimmista puolista. Tiekunnilla oli matala kynnyks viedä ratkaisua vaativia asioita tielautakunnan käsiteltäväksi, mikä oli myös Tieyhdistyksen toimija 2:n mukaan hyvää tielautakuntien toiminnassa. Toisaalta hänen mukaansa matala kynnyks asioiden viemisen tielautakunnan ratkaistavaksi oli myös huonoa, sillä osassa tiekunnissa kaikki päätökset kierrätettiin tielautakunnan kautta, joka työllisti ja osaltaan myös turhautti tielautakunnan ja tiekunnan toimijoita. Lisäksi Tieyhdistyksen toimija 2:n mukaan osassa tielautakunnissa ei ollut riittävää ammattitaitoa asioiden käsittelyyn. Usean tielautakunnan toiminta henkilöityi

pitkäaikaisiin tielautakunnan puheenjohtajiin, joka omalta osaltaan myös haittasi tielautakunnan toimintaa. Tieyhdistyksen toimija 2:n mukaan paikallistuntemuksen ja paikallistasolla toimimisen myötä joidenkin tielautakuntien toiminta ja päätökset eivät välttämättä aina olleet täysin puolueettomia. Hänen mukaansa tielautakunta oli kuitenkin tarpeellinen ja samanlaiselle organisaatiolle olisi tarvetta nykyisinkin. Hänen mukaansa vastaavanlaisen organisaation tulisi toimia maakuntatasolla. Maakuntatasolla toimittaessa Tieyhdistyksen toimija 2:n mukaan ratkeaisi suurin osa vanhojen tielautakuntien toiminnan ongelmista, sillä oltaisiin selkeästi erillään paikallistasosta.

5.6 Uusi laki ja vanha laki

Yksityistieasiahenkilö 1 ei kokenut vanhassa yksityistielaisissa olevan mitään hyvää verrattuna uuteen lakiin. Hän pitää uutta lakia periaatteiltaan erittäin hyvänä, mutta hänen mielestään sen käyttö vaatii vielä rutiinin kartuttamista sekä eri osapuolten selkeämpää roolitusta. Uuden yksityistielain myötä tieosakkaiden vastuun kasvamista hän pitää hyvänä, ja näkee tämän aktivoivan tiekuntia sekä sen osakkaita. Yksityistieasiahenkilö 1 mielestä uuden lain myötä tulevaisuudessa esille nousevia asioita on ELY-keskusten teiden ja yksityisteiden liikenteen yhteensovittamisen liikenneverkossa käytännössä. Uuden yksityistielain epäkohtina hän näkee erilaisten yksityisteiden käsittelyn tasa-arvoisina riippumatta yksityistien käytöstä sekä sen merkityksestä liikenneverkossa. Hän toteaa lain olevan vielä kesken, mutta tulevaisuudessa se voisi toimia erittäin hyvin.

Yksityistieasiahenkilö 2:n mukaan vanhan yksityistielain lyhemmät valitusajat päätöksistä olivat parempia kuin uuden lain pitemmät vastaavat. Positiivisena hän näkee uuden lain myötä tiekunnan järjestäytymisen helpottumisen sekä itsemääräämisen ja vastuun lisääntymisen. Hänen mukaansa uusi laki on huomattavasti vanhaa lakia joustavampi, mikä on positiivista uudessa laissa. Yksityistieasiahenkilö 2 ei suoraan osaa nimetä mahdollisia uuden yksityistielain tuomia muutoksia tulevaisuudessa, mutta hän kokee, että muutoksia on vielä mahdollisesti tulossa tiekuntien toimintaan. Uuden yksityistielain epäkohtina yksityistieasiahenkilö 2 nostaa nykyiset kolmen kuukauden valitusajat, jotka jatkavat yksityisteiden kunnostushankkeita huomattavasti. Yksityistieasiahenkilö 2:n mielestä käräjäoikeus ei ole oikea paikka ratkaista tiekuntien

riitatilanteita ja riitaisuuksien viemisen käräjäoikeuden ratkaistavaksi olevan yksi uuden yksityistielain epäkohdista.

Tieyhdistyksen toimija 1:n mukaan vanhassa laissa ei suoranaisesti ole parempia puolia kuin uudessa laissa. Yhtenä uuden lain hyvänä puolena hän nostaa esille uuden lain myötä selkeästi linjatun yksityistien varteen asennettavien maakaapelien luvan olevan selkeästi tiekunnan vastuulla, sillä aikaisemmin oli epäselvyyttä myöntääkö tiekunta luvan maakaapelin asennukselle vai myöntääkö sen maanomistaja. Hän toteaa myös tiekunnan luvan myöntämisen olevan yksi uuden yksityistielain mahdollisista tulevista ongelmista. Asennettavat kaapelit voivat mahdollisesti nostaa yksityisteille tulevaisuudessa tehtävien perusparannusten kustannuksia ja hänen mukaansa tätä ei ole välttämättä vielä huomioitu maakaapelien asennuslupia myönnettäessä. Uuden yksityistielain hyvinä puolina Tieyhdistyksen toimija 1 pitää uuden lain myötä helpottuneet ja yksinkertaistuneet tiekunnan kokouskutsuihin liittyvät toimet sekä lisääntyneet sähköiset mahdollisuudet tiekunnan toiminnassa. Tieyhdistyksen toimija 1:n mukaan kaikki uuden lain tuomat muutokset ovat tulleet jo hyvin esille, eikä tulevaisuudessa ole enää odotettavissa uusia muutoksia.

Tieyhdistyksen toimija 2:n mukaan vanhan yksityistielain parempia puolia uuteen verrattuna olivat kuntien tielautakunnat. Muuta hyvää hän ei vanhasta laista tunnista. Uuden lain hyvinä puolina Tieyhdistyksen toimija 2 pitää uuden yksityistielain mahdollistamia etäosallistumismahdollisuuksia sekä tiekunnan mahdollisuutta lähettää tiekunnan kokouksen kokouskutsut sähköisesti. Hänen mukaansa uusi yksityistielaki on vielä tuoreutensa takia eräänlaisessa sisäänajovaiheessa, sillä käräjäoikeuden antamista päätöksistä seuranneista valituksista ei ole vielä korkeimman oikeuden päätöksiä. Uuden yksityistielain epäkohtina Tieyhdistyksen toimija 2 nostaa lain tulkintaan liittyvät epäselvyydet tiekunnan osakkaiden valtaan kutsua tiekunnan kokous koolle, varatoimitsijamiehen valtaan, sekä milloin varatoimitsijamies voi käyttää valtaansa. Hänen mukaansa lain tulkintaan liittyvät epäselvyydet voitaisiin korjata epäselvien ja tulkinnan varaisten pykälien kirjoitusasua muuttamalla ja muotoilemalla pykälän sisältö selkeämmin.

5.7 Yhteenveto käyttäjäryhmän kokemuksista

Haastattelussa ilmi tulleet uuden yksityistielain tuomat muutokset tiekuntien toimintaan ovat osittain samoja kuin media-analyysissä esille nousseet muutokset. Haastattelujen perusteella voitiin tunnistaa kuitenkin joitain uusia muutoksia, jotka eivät ole nousseet mediassa esille. Tällaisia muutoksia olivat mm. tiekunnan päätöksien valitusaikojen pidentyminen lakimuutoksen myötä, tiekunnan sähköisten toimintatapojen mahdollisuuden lisääntyminen ja uuden lain selkeämpi luettavuus. Haastattelujen pohjalta esille nousi myös samoja muutoksia kuin media-analyysissäkin. Tällaisia muutoksia olivat mm. tielautakuntien lakkauttaminen, muuttunut oikaisumenettely, tiekunnan vastuun ja itsemääräytymis oikeuden lisääntyminen sekä tiekuntien järjestäytymisvelvoite. Haastattelujen perusteella tunnistetut lakimuutoksen tuomat muutokset ja niiden vaikutukset on esitetty tarkemmin taulukossa 6.

Haastattelujen pohjalta tunnistetut muutokset ja vaikutukset	
Muutos	Vaikutus
Tiekunnan vastuun ja itsemääräämisoikeuden lisääntyminen	Tiekuntien toiminta aktivoitunut.
Tielautakuntien lakkauttaminen	Kunnallinen tiekuntia neuvova toimija poistui.
Tiekunnan päätöksen oikaisumenettelyn muuttuminen	Käräjillä käsittely voi aiheuttaa turhaa käsittelyä. Tiekunnan osakkaiden oikeusturva on kärsinyt.
Tiekunnan päätöksien valitusaikojen pidentyminen	Voi hidastaa tiekuntien toimeenpanoa.
Tiekunnan sähköiset toimintatavat	Tiekunnat voivat pitää kokouksen sähköisesti.
Tiekuntien järjestäytymisvelvoite ja järjestäytymisen helpottaminen	Tiekunnan toiminta on helpompi järjestää.
Valtionavustusten ja kunnan avustusten myöntökriteerit	Myöntökriteerit ovat selkeytyneet.
Uuden lain selkeämpi ulkoasu ja helppolukuisuus	Lakia voivat tulkita helpommin myös muut kuin lakialan ammattilaiset.

Taulukko 6. Haastattelujen pohjalta tunnistetut lakiuudistuksen tuomat muutokset.

6 YHTEENVETO

Media-analyysia suorittaessa keskiöön nousivat erilaiset uuden yksityistielain ongelmat. Media-analyysia suorittaessa uudesta yksityistielaista ei löytynyt juuri ollenkaan positiivisia puoli ja media-analyysin pohjalta tehty tulkinta uudesta yksityistielaista oli hyvin negatiivinen. Haastattelujen suorittamisen myötä uudesta yksityistielaista löytyi myös hyviä sekä onnistuneita muutoksia, mutta esille nousi myös media-analyysissä esille tulleita ongelmia. Haastateltavat pitivät uutta yksityistielakia kuitenkin onnistuneena sekä toimivana muutamista esille tulleista ongelmista huolimatta. Työn aikana tunnistetut uuden yksityistielain tuomat muutokset tiekuntien toimintaan on esitetty taulukossa 7.

Uuden yksityistielain tuomat muutokset tiekuntien toimintaan			
Muutos	Missä muutos on noussut esille		
	Ennen uuden lain voimaan tuloa	Media-analyysi	Haastattelut
Tielautakuntien lakkauttaminen	X	X	X
Tiekunnan päätöksen oikaisumenettelyn muuttuminen	X	X	X
Valtionavustusten ja kunnan avustusten myöntökriteerit	X	X	X
Tiekunnan vastuun ja itsemääräämisoikeuden kasvaminen	X		X
Tiekuntien järjestäytymisvelvoite		X	X
Katuvalojen omistuksen siirto tiekunnille		X	
Tiekunnan päätöksien valitusaikojen pidentyminen			X
Tiekunnan sähköiset toimintatavat			X
Uuden lain selkeämpi ulkoasu ja helppolukuisuus			X

Taulukko 7. Yhteenveto työn aikana tunnistetuista uuden yksityistielain tuomista muutoksista tiekuntien toimintaan.

Tutkimuksen alueellinen rajausta oli Pohjois-Suomi, jonka myötä tutkimuksen tuloksia ei voida pitää luotettavina tarkastellessa valtakunnallista tasoa. Media-analyysissa tarkasteltujen eri medioiden määrä on suppea, joten media-analyysin myötä tunnistetut uuden yksityistielain tuomat muutokset eivät edusta koko valtakunnan tilannetta. Media-analyysin tulosten luotettavuutta heikentää etenkin uuteen yksityistielakiin liittyvän keskustelun saama negatiivinen sävy, joka korostuu varsinkin sosiaalisissa medioissa.

Haastattelujen osalta luotettavuutta heikentää haastattelujen erittäin pieni otanta, jonka johdosta haastattelujen myötä saatu näkemys uuden yksityistielain tuomista muutoksista ei edusta koko valtakunnan tasoa. Haastattelujen pienen otannan myötä haastattelujen tulokset edustavat lähinnä yksittäisiä tapauksia, eikä haastattelujen tuloksia voida pitää täysin luotettavana tarkastellessa uuden yksityistielain tuomia muutoksia valtakunnallisella tasolla.

Suomen tieyhdistys teetti kyselytutkimuksen uuden yksityistielain toiminnasta vuonna 2021. Tutkimuksen kohderyhmä oli yksityistieasioista kiinnostuneet henkilöt ja kyselytutkimukseen saatiin 925 vastausta (Suomen tieyhdistys, 2021). Suomen tieyhdistyksen teettämän kyselytutkimuksen tuloksia ei käytetty tämän työn aineistona tai lähtötietoina.

Suomen tieyhdistyksen teettämään kyselyn tulokset olivat osaltaan samansuuntaisia kuin tämän työn tulokset. Suomen tieyhdistyksen teettämän kyselytutkimuksen perusteella yksi yhtenevä tulos oli, että tiekunnan päätökseen oikaisun hakemiseen pitäisi olla muu alemman tason toimielin kuin käräjäoikeus. (Suomen tieyhdistys, 2021)

Media-analyysin ja tehtyjen haastattelujen myötä voidaan tunnistaa selkeästi kaksi molemmissa esiintyvää yksityistielakiuudistukseen liittyvää teemaa. Media-analyysin ja haastattelujen yhteiset teemat olivat muuttuneet käytännöt tiekuntien riitaisuuksien ratkaisemisessa sekä tiekunnan vastuun lisääntyminen. Molemmat muutokset olivat tiedossa ja esillä myös ennen uuden yksityistielain voimaantuloa. Molemmat aiheet koettiin selvästi negatiivisena varsinkin tiekuntien keskuudessa. Vanhan yksityistielain aikana toiminnassa olleet kuntien tielautakunnat ratkoivat tiekuntien ongelmia sekä opastivat tiekuntia toiminnassaan. Organisaatio oli lähellä tiekuntia ja kynnyksellä kääntymään

tielautakunnan puoleen oli matala. Osaltaan nykyiset valtamediaan sekä keskusteluun nousseet tiekuntien ongelmat liittyvät tielautakuntien lakkauttamisen myötä vähentyneeseen tiekuntien saamaan viranomaisneuvontaan. Selkeällä ammattimaisella neuvovalla viranomaistaholla saataisiin ratkottua suurin osa tiekuntien ongelmista ja välttyttäisiin asioiden selvittelystä käräjäoikeudessa.

Haastattelujen ja media-analyysin tulosten pohjalta voidaan todeta kuntien tielautakuntien olleen oleellinen osa yksityistieasioiden käsittelyä. Tielautakuntien lopettaminen uuden lain myötä jätti eräänlaisen tyhjiön yksityisteihin liittyvien asioiden käsittelyyn, joka heijastuu uuden lain myötä esille nousseissa tiekuntien toiminnan ongelmassa. Lakiuudistuksen myötä esille nousseet tiekuntien ongelmat voitaisiin mahdollisesti ratkaista vanhan tielautakunnan tapaisella yksityisteistä vastaavalla organisaatiolla.

Yksityisteihin ja tiekuntiin liittyvät ongelmat sekä esille nousevat asiat ovat usein paikallisia. Eri alueilla on käytössä hyvin erilaisia toimintatapoja yksityistieasioihin liittyen, eikä yksityistielain lisäksi ole muita selkeitä valtakunnallisia toimintatapoja ja -ohjeita yksityistieasioiden käsittelyyn. Yksityisteihin liittyvien asioiden paikallisuuden takia selkeitä valtakunnallisia tai maakunnallisia yksityistielakiuudistukseen liittyviä muutoksia on hankala löytää nyt tehdyn tutkimuksen laajuudesta johtuen.

Tiekuntien ongelmien ja riitaisuuksien taustalla on myös mahdollisesti muita kuin itse yksityistiehen liittyviä asioita, joten suoraan uuden yksityistielain aiheuttamat ongelmat ja muutokset ovat haasteellisia tunnistaa. Uusi laki ollut voimassa hieman yli kolme vuotta ja sen käyttö on vielä haasteellista vakiintuneen oikeuskäytännön ja esimerkkipäätösten sekä -tulkintojen vähäisyyden takia. Uuden lain toiminnasta ja käytöstä kerääntyy koko ajan lisää käyttäjien kokemuksia. Lisäksi yleiset toimintatavat käytänteet muotoutuvat lain käytön myötä. Uuteen yksityistielakiin tehdyt muutokset osoittavat, ettei uusi laki ole vielä täysin valmis ja, että lakia voidaan tarvittaessa muuttaa käytännön kokemuksen karttuessa uudesta laista. Kaiken kaikkiaan uusi yksityistielaki on kokonaisuudeltaan toimiva, sekä tervetullut uudistus nykyaikaistamaan yksityisteiden sekä tiekuntien arkea.

Tämä työ on pelkästään pintaraapaisu uuden yksityistielain vaikutuksista, eikä media-analyysin laajuuden ja haastattelujen pienen otannan myötä voida tehdä päteviä valtakunnallisia päätelmiä uuden yksityistielain tuomista muutoksista tiekuntien toimintaan. Muutoksien ja mahdollisten uuden yksityistielain epäkohtien laajemmalti kartoittamiseksi tulisi teettää tiekunnille koko valtakunnan kattava kyselytutkimus riittävän otannan saavuttamiseksi luotettavaa jatkotutkimusta varten. Lisäksi jatkotutkimuksessa tulisi ottaa huomioon ammattimaiset tieisännöitsijät ja heidän näkemyksensä uuden yksityistielain tuomista muutoksista ja toimivuudesta.

LÄHDELUETTELO

Bamberg U, 2019. Mielipide- Tempoileva tukipolitiikka ja byrokratia lamaannuttavat tiekunnat. Maaseudun tulevaisuus 7.8.2019. Saatavissa: <https://www.maaseuduntulevaisuus.fi/puheenaiheet/mielipide/artikkeli-1.483113>

Haapakangas T, 2019. Rovaniemen yksityisteiden hoito muuttumassa – Tiekuuntien perustaminen kompastelee kylissä. Lapin kansa 25.9.2019.

Hakkarainen P, 2019. Uusi yksityistielaki lopettaa kunnan hoitaman tien kunnossapidon monin paikoin, muutos on toivottu – "Nykyinen tilanne aiheuttaa paljon epäselvyyttä". Kaleva 11.4.2019.

Hannelius S, 2019. Lukijalta: "Moni metsänomistaja pohtii, pitäisikö hänen osaltaan kustantaa ökyhuvilan omistajan kakkosasunnon talviaurauksen kustannukset". Maaseudun tulevaisuus 8.8.2019. Saatavissa: <https://www.maaseuduntulevaisuus.fi/metsa/artikkeli-1.484183>

Harju I, 2020. Oulu vaatii yksityisteiden tiekuuntia maksamaan katuvalaistuksensa, muuten lamput puretaan pois - Koiteliin vievän Ylikyläntien asukkaat: "Kohtuuton ja omituinen päätös". Kaleva 20.8.2020.

HE 11/2018 vp Hallituksen esitys eduskunnalle yksityistielaksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi annetun hallituksen esityksen (HE 147/2017 vp) täydentämisestä. Saatavissa: https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_11+2018.pdf

HE 147/2017 vp Hallituksen esitys eduskunnalle yksityistielaksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Saatavissa: https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_147+2017.pdf

HE 26/2021 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi kiinteistönmuodostamislain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta. Saatavissa: https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_26+2021.pdf

HE 263/2020 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi yksityistielain 58 §:n ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta sekä luotsauslain väliaikaisesta muuttamisesta. Saatavissa: https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_263+2020.pdf

HE 91/2019 vp Hallituksen esitys eduskunnalle liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyvien lakien muuttamisesta: Saatavissa: https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_91+2019.pdf

Holopainen H & Seeskorpi P, 2019. Oulun laitamilla yksityisteiden omistajat ovat näreissään – lumen auraus ei hoidu, vaikka avustusta saadaan. YLE Uutiset 13.11.2019. Saatavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-11065871>

Hämäläinen E, 2019. Yksityisteiden hallinto: tiekunta ja osakas 2019. Helsinki: Suomen tieyhdistys 2019, ISBN: 978-952-683-133-6

Kaakinen E, 2019. Tiekuunnat totuttelevat uuteen yksityistielakiin – riitely tieasioista uhkaa tulla jatkossa turhan kalliiksi. YLE Uutiset 12.2.2019. Saatavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-10643176>

Koillissanomat, 2018. Yksityisteille jaetaan 40 000 euroa enemmän aurausavustusta kuin tänä vuonna – sopimukset pitää jatkossa myös kilpailuttaa: "Siihen voi riittää puhelinsoitto". Koillissanomat 18.12.2018.

Koskela J, 2020. Kohta Oulua voi kutsua Pohjolan pimeäksi kaupungiksi- Mielipide. Kaleva 25.7.2020.

Kutilainen P, 2019. Mielipide -Yksityisteiden asukkaita riistetään – monellakaan ei ole tietoa eikä voimia tiekuntaa perustaa. Kaleva 4.4.2019.

Laki yksityisistä teistä 358/1962.

Liikenne- ja viestintäministeriö, 2020. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – suunnitelmaluonnos. Liikenne- ja viestintäministeriö 13.11.2020. Saatavissa: https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/5b1a3ed2-2ade-4e87-b318-cd9d1f1426ac/KIRJE_20201117125528.PDF

Mabrouk K, 2019. Uusi laki antaa tiekunnille lisää valtuuksia, mutta kiistat puidaan nyt käräjillä. Kainuun sanomat 7.3.2019.

Merjanaho O, 2021. Aiemmin kunnat saattoivat pitää yksityisiä teitä pelkästään rasitteina ja kustannuserinä, toivottavasti nyt on toisin. Kaleva 8.3.2021.

Murtovaara H, 2019. Ylikiimingissä huoli talven aurauksista – "Tärkein esine Sukkeliasemalla on ahkio, jolla voidaan hakea sairauskohtauksen saanut ikäihminen auratun tien varteen". Kaleva 30.9.2019.

Ojajärvi S, 2019. Tiekkunnat uuden edessä lain muututtua - avustuksia jää miljoonia käyttämättä: "Mikäli sama linja jatkuu, valtiovarainministeri ottaa sen osan taatusti budjetista pois". Koillisanomat 5.4.2019.

Ovaskainen H, 2020. Lukijalta: Otetaan kaikki Rovaniemen yksityistiet kaupungin kunnossapidon piiriin. Lapin kansa 13.3.2020.

Pasanen S, 2020. Yksityistielainsäädäntö pimensi Kiimingin Pasontien – tiekkunnat huolissaan teiden turvallisuudesta. Kaleva 8.10.2020.

Pitkänen K, 2019. Edessä on yksityistien merkki, mutta saako sinne ajaa? Kainuun sanomat 23.2.2019.

Rahko P, 2020. Katuvalojen uusiminen etenee Oulussa – suurin osa yksityistiekkunnista ottaa katuvalaistuksen vastuulleen. Kaleva 14.11.2020.

Rakennusteollisuus- korjausvelka. Luettu 13.1.2021. Saatavissa:

<https://www.rakennusteollisuus.fi/Tietoa-alasta/Korjausrakentaminen1/Korjausvelka/>

RamppaX, 2020. Twitter. RamppaX, 10.6.2020, luettu 30.3.2021

https://twitter.com/Ramppa_X/status/1270631771286245377

Ristola L, 2019. Twitter. Lauri Ristola, 4.1.2019, luettu 30.3.2021

<https://twitter.com/LauriRistola/status/1081243235052371968>

Ruokangas P, 2021. Rovaniemi päätti kiistellyistä tieavustuksista – tarkoitus on jakaa avustuksia aiempaa tasapuolisemmin. YLE uutiset 27.1.2021. Saatavissa:

<https://yle.fi/uutiset/3-11758555>

Ruokoski V, 2018. Yli 55 vuotta vanha yksityistielaki uudistuu – jatkossa tiekunnan riidat ratkotaan oikeudessa. YLE Uutiset 15.10.2018. Saatavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-10453181>

Rytkönen P, 2019. Kiistely Rovaniemen teistä pitkittyy – kaupungin lakimiehet ovat ylityöllistettyjä. Lapin kansa 19.3.2021.

Rytkönen P, 2020. Uuden tielain soveltaminen avasi vanhat haavat Rovaniemellä – "Oliko kaupungin ja maalaiskunnan kuntaliitos iso virhe?". Lapin kansa 27.2.2020.

Rytkönen P, 2021. Päätös yksityisteiden kunnossapidosta ei kelpaa – Yli tuhat rovaniemeläistä vaatii päätöksen kumoamista. Lapin kansa 16.2.2021.

Sallinen M, 2020. Tie kuntien perustamisruuhka on "hallinnassa". Lapin kansa 25.5.2020.

STT, 2021. Yksityisteiden parannuksiin on hyvin tarjolla avustusrahaa. STT 25.1.2021, Saatavissa: <https://www.sttinfo.fi/tiedote/yksityisteiden-parannuksiin-on-hyvin-tarjolla-avustusrahaa?publisherId=69817879&releaseId=69899072>

Suomen Rakennusinsinöörien liitto RIL, 2019. Rakennetun omaisuuden tila 2019-
raportti, ROTI 2019. Saatavissa:

https://www.ril.fi/media/2019/roti/roti_2019_raportti.pdf

Suomen Rakennusinsinöörien liitto RIL, 2017. Rakennetun omaisuuden tila 2017-
raportti, ROTI 2017. Saatavissa: [https://www.ril.fi/media/2017/2017-
vaikuttaminen/roti-2017/taustat/roti-2017_painettu-raportti.pdf](https://www.ril.fi/media/2017/2017-vaikuttaminen/roti-2017/taustat/roti-2017_painettu-raportti.pdf)

Suomen tieyhdistys, 2019a. Yksityistieverkon merkitys yhteiskunnalle. Suomen
tieyhdistys 2019. Saatavissa:

https://www.tieyhdistys.fi/site/assets/files/1727/suomen_yksityistieverkko_matalaresoluutio.pdf

Suomen tieyhdistys, 2019b. Järjestöt ovat huolissaan yksityisteistä: Yksityistiet ovat
yhteinen asia. Suomen tieyhdistys 11.3.2019 Saatavissa:

<https://www.tieyhdistys.fi/uutiset/jarjestot-ovat-huolissaan-yksityisteista-yksityistiet-ovat-yhteinen-asia/>

Suomen tieyhdistys, 2022. Uuden yksityistielain toimivuudesta tehtyyn kyselyyn paljon
vastauksia. Suomen tieyhdistys 11.5.2021. Saatavissa:
[https://www.tieyhdistys.fi/uutiset/uuden-yksityistielain-toimivuudesta-tehtyyn-
kyselyyn-paljon-vastauksia/](https://www.tieyhdistys.fi/uutiset/uuden-yksityistielain-toimivuudesta-tehtyyn-kyselyyn-paljon-vastauksia/)

Tahkokorpi M, 2019. Kouvola linjasi yksityisteiden hoitoperiaatteet uudelleen – osa teistä
tiekuntien hoidettaviksi. YLE Uutiset 23.1.2019. Saatavissa: [https://yle.fi/uutiset/3-
10609931](https://yle.fi/uutiset/3-10609931)

TAPIO, 2019. Twitter. TAPIO 11.3.2019. Luettu 30.3.2021 Saatavissa:
<https://twitter.com/TAPIOForestry/status/1105118252789829632>

Tolonen H, 2020. MieliPide - Kunnat voivat edelleen päättää yksityistien kunnossapidon
ottamisesta kokonaan kunnan tehtäväksi. Kaleva 28.10.2020.

Väylävirasto, Tietoa väylistä. Luettu 1.12.2020. Saatavissa:
<https://vayla.fi/fi/vaylista/tieverkko>

Yksityistielaki 560/2018.

LIITE 1. HAASTATTELUKYSYMYKSET TIEKUNTIEN TOIMIJOILLE

Pohjatiedot

- Mikä on roolinne tiekunnassa?
- Kauanko olette toimineet tiekunnan toimitsijahenkilönä?
- Oletteko toimineet muissa tiekunnissa? Millaisissa tehtävissä ja kuinka kauan?
- Oletteko toimineet kunnan tielautakunnan jäsenenä? Jos olette toimineet, niin kuinka kauan?

Pohjatiedot tiekunta

- Kuinka monta osakasta tiekunnassanne on kymmenen osakkaan tarkkuudella?
- Kuinka pitkä tiekuntanne yksityistie on?
- Oliko tiekuntanne järjestäytynyt jo ennen vuoden 2019 lakiuudistusta, vai vasta sen jälkeen?
- Millainen on tiekuntanne osakkaiden keski-ikä? 0- 40 v, 40-60 v, 60 v->
- Millaista liikennettä yksityistiellänne on? Vakituista-asutusta, maa- ja metsätaloutta, vapaa-ajanasutusta, läpiajoliikennettä.
- Millaiseen järjestykseen asettaisit yllä mainitut liikennelajit suurimmasta vähäisempään?

Lakiuudistuksen tuomat muutokset ja lakiuudistuksesta informointi

- Millaista informaatiota saitte lakiuudistuksesta? Kuka sitä jakoi ja miten?
- Millaisia muutoksia lakiuudistus toi tiekunnan toimintaan? Mitkä muutokset olivat odotettavissa ja mitkä tulivat esille vasta lain voimaantulon myötä?
- Mitkä uuden lain tuomat muutokset ovat olleet positiivisia ja mitkä negatiivisia?
- Miten lakiuudistuksen tuomat muutokset ovat vaikuttaneet tiekuntanne toimintaan?

Kunnossapito- ja perusparannusavustukset

- Onko tiekuntanne oikeutettu kunnan tai valtion avustuksiin? Jos ei ole, niin miksi?
- Onko tiekuntanne hakenut tai saanut kunnan tai valtion avustuksia? Millaisena koitte avustusten hakemiseen liittyvät menettelyt?
- Onko nykyisissä avustuskäytännöissä tai avustusten hakukäytännöissä epäkohtia tai jotain parannettavaa? Miten epäkohdat voitaisiin oikaista ja käytäntöjä parantaa?
- Ovatko valtakunnalliset avustusten myöntökriteerit toimivia?
- Tulisiko valtakunnallisia avustuskriteerejä muuttaa? Jos pitäisi, niin miten?
- Ovatko paikalliset avustusten myöntökriteerit toimivia?
- Tulisiko paikallisia avustuskriteerejä muuttaa? Jos pitäisi, niin miten?
- Tulisiko paikalliset avustusten myöntökriteerit yhtenäistää?
- Tulisiko kuntien yksityisteille myönnettävien avustusten olla rahallisia (tiekunta hankkii ja kilpailuttaa itse tarvitsemansa palvelun) vai toimenpideavustuksia (kunta huolehtii omalla kustannuksellaan tarvittavan toimenpiteen toteutuksesta tiekunnan maksaessa osan siitä)?
- Miksi tämä käytäntö on parempi?

Oikeusturva

- Pitäisikö tieosakkaiden välisten riitatilanteiden selvittelyyn olla muukin tiekunnan ulkopuolinen toimija kuin käräjäoikeus? Millainen muun ulkopuolisen toimijan pitäisi olla?
- Oliko kunnan tielautakunta toimiva organisaatio riitatilanteiden käsittelyssä?
- Mitä hyvää oli tielautakuntien riitatilanteiden käsittelyssä?
- Mitä huonoa oli tielautakuntien riitatilanteiden käsittelyssä?
- Ilmenikö tielautakunnan toiminnassa ongelmia?

Tielautakunnan lakkauttaminen

- Oliko kunnan tielautakunta tarpeellinen?
- Mitä hyvää oli tielautakuntien toiminnassa?
- Mitä huonoa oli tielautakuntien toiminnassa?

- Olisiko samankaltaiselle organisaatiolle tarvetta?
- Voisiko vastaavanlainen organisaatio toimia kuntatasolla, maakuntatasolla vai valtakunnallisella tasolla?
- Miksi juuri tällä tasolla?
- Onko viranomaisneuvontaa ja tietoa tarpeeksi saatavilla, saako sitä helposti?

Uusi laki vs. vanha laki

- Oliko vanhassa yksityistielaisissa jotain hyviä puolia, joita ei enää uudessa laissa ole?
- Onko uudessa yksityistielaisissa jotain parempaa kuin vanhassa laissa?
- Onko lakiuudistuksen tuomat kaikki muutokset tulleet jo esille lain voimassaoloaikana, vai onko vielä tulossa joitain muutoksia, jotka eivät ole tulleet esille?
- Onko uudessa yksityistielaisissa selkeitä epäkohtia? Jos on niin mitä?
- Miten nämä epäkohdat voitaisiin oikaista?

LIITE 2. HAASTATTELUKYSYMYKSET TIEYHDISTYKSEN TOIMIJOILLE

Pohjatiedot

- Kauanko olette työskennelleet yksityistieasioiden parissa?
- Millaisissa yksityistieihin liittyvissä työtehtävissä olette toimineet?
- Oletteko toimineet yksityistien tiekunnassa?

Lakiuudistuksen tuomat muutokset ja lakiuudistuksesta informointi

- Informoitiinko tiekuntia tarpeeksi lakiuudistuksesta? Kuka tiekuntia informoi ja miten?
- Millaisia muutoksia lakiuudistus on tuonut tiekunnille? Mitkä muutokset olivat odotettavissa ja mitkä tulivat esille vasta lain voimaantulon myötä?
- Mitkä uuden lain tuomat muutokset ovat olleet positiivisia ja mitkä negatiivisia?
- Miten lakiuudistuksen tuomat muutokset ovat vaikuttaneet tiekuntien toimintaan?
- Miten tiekunnat ovat sopeutuneet muutoksiin?
- Otettiin yksityistielain kokonaisuudistusta valmistellessa tarpeeksi huomioon tiekuntien ja tiekuntien osakkaiden näkemykset ja näkökulmat? Miten tiekunnat huomioitiin lakia valmistellessa? Miten tiekunnat olisi tullut huomioida?

Kunnossapito- ja perusparannusavustukset

- Onko nykyisissä avustuskäytännöissä tai avustusten hakukäytännöissä epäkohtia tai jotain parannettavaa? Miten epäkohdat voitaisiin oikaista ja käytäntöjä parantaa?
- Ovatko valtakunnalliset avustusten myöntökriteerit toimivia?
- Miten avustusten myöntökriteerejä tulisi muuttaa?
- Ovatko paikalliset avustusten myöntökriteerit toimivia?
- Miten avustusten myöntökriteerejä tulisi muuttaa?
- Tulisiko paikalliset avustusten myöntökriteerit yhtenäistää?
- Tulisiko kuntien yksityistieille myönnettävien avustusten olla rahallisia (tiekunta hankkii ja kilpailuttaa itse tarvitsemansa palvelun) vai toimenpideavustuksia (kunta

huolehtii omalla kustannuksellaan tarvittavan toimenpiteen toteutuksesta tiekunnan maksaessa osan siitä)?

- Miksi tämä käytäntö on parempi?

Oikeusturva

- Pitäisikö tieosakkaiden välisten riitatilanteiden selvittelyyn olla muukin tiekunnan ulkopuolinen toimija kuin käräjäoikeus? Millainen muun ulkopuolisen toimijan pitäisi olla?
- Oliko kuntien tielautakunta toimiva organisaatio riitatilanteiden käsittelyssä?
- Mitä hyvää oli tielautakuntien riitatilanteiden käsittelyssä?
- Mitä huonoa oli tielautakuntien riitatilanteiden käsittelyssä?
- Ilmenikö tielautakunnan toiminnassa ongelmia?

Tielautakunnan lakkauttaminen

- Oliko kunnan tielautakunta tarpeellinen?
- Mitä hyvää oli tielautakuntien toiminnassa?
- Mitä huonoa oli tielautakuntien toiminnassa?
- Olisiko samankaltaiselle organisaatiolle tarvetta?
- Voisiko vastaavanlainen organisaatio toimia kuntatasolla, maakuntatasolla vai valtakunnallisella tasolla?
- Miksi juuri tällä tasolla?

Uusi laki vs. vanha laki

- Oliko vanhassa yksityistielaisissa jotain hyviä puolia, joita ei enää uudessa laissa ole?
- Onko uudessa yksityistielaisissa jotain parempaa kuin vanhassa laissa?
- Onko lakiuudistuksen tuomat kaikki muutokset tulleet jo esille lain voimassaoloaikana, vai onko vielä tulossa joitain muutoksia, jotka eivät ole tulleet esille?
- Onko uudessa yksityistielaisissa epäkohtia? Jos on niin mitä?
- Miten nämä epäkohdat voitaisiin oikaista?