

## VALTUUSTOALOITE

### Läpiajettavien yksityisteiden avustusmallin muutos

Runsasliikenteiset, mahdollisesti myös rakenteeltaan ja maastoltaan haastavat läpiajettavat yksityistiet ovat ylläpitokustannuksiltaan merkittävästi poikkeavat näihin perustason päättyviin yksityisteihin nähden, joiden ylläpitokustannukset ovat maltillisesti ”hyväksytyin kustannuksen” luokkaa. Todellisuudessa luokan 1 tienpidon kustannus voi nousta vaikean talven ja vaikeiden murroskausien myötä yli 10 000 €/km/a, jolloin koko tämä rasite kohdistuu vain tiekunnille, jotka vastaavat läpiajon kustannuksista tällöin 100 %:sti.

Tukimalli ei ole oikeudenmukainen. Se asettaa läpiajoteiden asukkaat epätasa-arvoiseen asemaan. Näiden kuntayhteisölle merkittävien teiden tulisi olla kunnan itsensä hoitovastuulla, esim. hoitosopimukseen perustuen.

Tähän voisi olla kokonaan uusi tapa hoitaa asia. Mikäli läpiajoteiden kustannuksia halutaan yhdenvertaisuusperiaatteesta poiketen ohjata tieosakkaille, tulisi tukimalli kääntää käänteiseksi ja asettaa osakkaille omavastuuosuus, jonka ylittävästä osuudesta sitten kunta vastaisi.

Nurmijärven kunnan tekninen lautakunta on 25.4.2019 päätöksellään todennut Nurmijärvellä 1970-1980 luvuilla laaditut yksityisteiden hoitosopimukset lainvastaisina lakanneiksi, lakkaaminen on vahvistettu kunnanhallituksessa ja -valtuustossa. Tulkintamme mukaan esitetyt mallit ovat aiheuttaneet asiassa ristiriidan, jonka perusteella poliittisten päättäjien on ollut mahdotonta täysin ymmärtää mistä ja mitä ovat päättäneet. Mielestämme kunta on laatinut uuden yksityisteiden avustusmallin, jonka koemme epätasa-arvoiseksi ja syrjiväksi runsaan kuormituksen läpiajettavia yksityisteitä, joiden hoitokustannukset poikkeavat reilusti perustason yksityisteistä, jotka ovat usein päättyviä muutaman osakkaan lyhyitä teitä. Tämän avustusmallin olemme hyväksyneet kunnanhallituksessa ja -valtuustossa ilman riittäviä vertailumalleja. Näin jälkiviisaana toteamme, että on jäänyt tunne lain hengen ja asetuksen antamien vaihtoehtojen unohtumisesta päätöksenteossa. On hölmöyttä pitää kiinni huonosta päätöksestä. Olisi viisautta myöntää virhe ja oikaista asia.

Pöytäkirjojen mukaan esittelyn aikana on korostetusti kerrottu, että ”nykytilan olevan lainvastainen” ja ”esitetty malli on ainoa lainmukainen malli”, tämä tieto on kuitenkin ollut virheellinen. Kyllä, tilanne oli lainvastainen, mutta malleja olisi ollut käytössä muitakin.

Hypätään hieman ajassa taaksepäin. Lyhyt kertaus on paikallaan. Vanhan lain aikana kunnanavustusten perusteena on ollut pääasiassa tasapuolisuuden ylläpitäminen kunnan haja-asutusalueilla ja taajama-alueilla asuvien tienpitokustannusten välillä. Tämäkään ei tosin toiminut, osa pienemmistä tieosuuksista sai avustusta/ylläpitoa kunnalta, toiset eivät vaan hoitivat tiensä itse. Tässä suhteessa uusi laki on oikeudenmukaisempi.

Osa Nurmijärven yksityisteistä muodostaa merkittävän osan kunnan sisäisestä liikenneverkosta, ne yhdistävät kyläkeskuksia ja päätaajamia, toimivat yhdysteinä, joidenka merkitys tienkäyttäjille on enemmän kylät yhdistävä yhdystie kuin tien varrella asustavien asukkaiden käyttöä palveleva kotitie. Nurmijärven yksityistieverkossa onkin jossain määrin teitä, joilla on enemmänkin yleistä kuin yksityistä merkitystä.

Uuden lain tavoitteina on ollut selkeä, mahdollistava ja nykyaikainen yksityistieläkelaki, joka huomioisi käynnissä olevan yhteiskunnallisen muutoksen sekä digitalisaatiokehityksen. Tavoitteena on ollut lisäksi mm. hyötyjä maksaa -periaatteen korostaminen ja yleisesti yksityisteiden rahoituksen saaminen kestäväälle pohjalle. Huomioitavaa on, että lain kanssa samaan aikaan tuli voimaan 5.12.2018 vahvistettu Valtioneuvoston asetus yksityisteistä 1069/2018. Tämä helposti unohtuu ja se on sitten ihan toinen juttu.

Teknisenlautakunnan käsittelyaineistossa oli mukana uudistettu yksityistieläkelaki 560/2018, Kuntaliiton yleiskirje 15.10.2018, Tiekunta tutuksi ja toimivaksi (Suomen tieyhdistyksen esite) ja Ote Teknisen lautakunnan 26.2.2013 kokouksen pöytäkirjasta. Huomionarvoista tässä käsittelyssä on, että Lakiin oleellisesti liittyvä valtioneuvoston asetus 1069/2018 sekä Kuntaliiton erillisen kirjeen ohjeistus olemassa olevien avustusten käsittelystä puuttuivat listasta.

Tekninen lautakunta sitten totesi ja vahvisti kokouksessa, että kunnan ja tiekuntien (yksityisteiden) välinen hoitosopimusjärjestelmä ei ole yksityistieläkelain uudistumisen 1.1.2019 johdosta enää voimassa, ja että kyseiset hoitosopimukset kunnan ja tiekuntien välillä ovat rauenneet 1.1.2019 alkaen.

Edellä mainittu päätös vaikuttaisi olevan ristiriidassa Kuntaliiton antaman ohjeen kanssa: *"Olemassa olevia avustuspäätöksiä, jotka ovat voimassa toistaiseksi ei ole tarvetta avustuskriteerien muuttumisen vuoksi muuttaa. Mikäli lain voimaan tultua tehdään uusia päätöksiä, tai entisiä päätöksiä muutetaan, uusi säännös tulee huomioida."* Lisäksi lakikokonaisuuteen liittyvässä Valtioneuvoston asetuksen 1069/2018 7§ *"Tiekunnan ja kunnan sopimus"* yksiselitteisesti mahdollistaa hoitosopimusten olemassaolon ja lainmukaisuuden: *"Tiekunta voi tehdä kunnan kanssa sopimuksen tienpidosta. Tällöin kunnasta on voimassa, mitä valtionavustuksen hakemisesta, maksamisesta ja muutoksenhausta tiekunnan osalta säädetään. Sopimuksesta riippumatta tiekunta on edelleen tienpitäjä."*

Lopullisesti hyväksytyt uudet yksityistieavustusten myöntämisehdot eivät käsittääksemme täytä lainsäädännön asettamia vaatimuksia (ml. tasapuolisuus-, yhdenvertaisuus-, oikeudenmukaisuus-, syrjimättömyysnäkökohdat). Tukimalli syrjii eniten yksityisteitä, jotka ovat luonteeltaan yleistä liikennettä palvelevia läpiajoteitä, esimerkkejä kunnassa on useita. Tämän tyyppisten runsaskuormitteisten teiden hoitokustannukset ovat 5-10 kertaa suuremmat kuin pienten päättyvien yksityisteiden hoitokustannukset. Hyväksytty, pelkkään prosentuaaliseen tukeen perustuva tukimalli siirtää sitä enemmän kustannuksia osakkaille, mitä enemmän ulkopuolista kuormitusta tiellä on. Tämä on ristiriidassa oikeudenmukaisuuden kanssa. Lisäksi yksityisteiden myöntämisehtojen käsite "hyväksytty kustannus", joka toimii tuen laskennan kantaluokana, on jätetty kokonaisuudessaan määrittelemättä, tämä aiheuttaa sen, ettei tukimalli ole selkeästi määritelty, sitova ja läpinäkyvä, eikä sen vaikuttavuutta pysty arvioimaan etukäteen. Tämä on käsittääksemme vastoin asetettuja tavoitteita ja lakia.

Kuntalaiset maksavat yhdenvertaisesti kunnallisveroa ja kiinteistöveroa, jotka kohdistetaan kunnan menoihin kunnan parhaaksi katsomalla tavalla ja hyväksytään vuosittain valtuustossa. Kiinteistövero korvasi vuonna 1993 kiinteistöjen harkintaverotuksen, asuntotulon verotuksen ja katumaksun. Katumaksu oli aikanaan maksu, jota asemakaava-alueen asukkaat maksoivat katujen ylläpidosta. Kiinteistöveron käyttöönoton yhteydessä siirrettiin siis asemakaava-alueen kustannuksia myös haja-asutusalueen kuntalaisten maksettavaksi.

Nykytilanteen mukaan yksityisteiden varsilla asuvat kuntalaiset maksavat samoin perustein veronsa kuin asemakaava-alueen kuntalaiset, saamatta kuitenkaan verovaraille samaa vastinetta, mm. talousveden, jäteveden ja nyt viimeisimmän päätöksen myötä tienpidon osalta. Tämä päätös ei täytä käsittääksemme oikeudenmukaisuus-, yhdenvertaisuus-, tasapuolisuus-, eikä syrjimättömyysperiaatteita.

Nyt asiaa tutkittuamme olemme tulleet siihen tulokseen, että uuden lain voimaan tullessa olisi riittänyt vain nukkuvien tiekuntien herättely, eli niille olisi valittu hoitokunta, joka olisi koordinoinut kunnan kanssa aiemmin sovittuja, voimaan jätettyjä hoitosopimuksia, muuta ei lakiuudistuksen mukaan olisi tarvinnut tehdä.

Tämän aloitteen henki on ollut jo havaittavissa vanhoissa valtuustoaloitteissa, joista pari viimeistä nyt 2000-luvulla, yksittäiset Kokoomuksen valtuutetut 26.8.2009 sekä SDP valtuustoryhmä 11.11.2009. Molemmissa on lisäksi ollut kannatusta muiltakin valtuutetuilta.

Termiä "hyväksytyt kustannukset" on sovellettu Nurmijärven kunnassa aiemmin siten, että se on kaikille teille samansuuruinen 1500 €/km/a, jota pidetään keskimääräisenä yksityistien ylläpitokustannuksena ja tuen suuruus lasketaan ko. kantaluokkaa käyttäen.

Olemme juuri tänä vuonna päättäneet, että ns. ennakkoavustusta on mahdollista myöntää tiekunnalle kunnossapitoluokan mukaisesti 1LK/ 750 e/km, 2LK/ 600 e/km ja 3LK/ 450e/km, jotka vähennetään ko. tiekunnan seuraavan kolmen (3) vuoden aikana myönnettävistä kunnossapitoavustuksista tasasuuruusina erinä.

On päivän selvää, että 1lk läpiajotien hoitokustannukset nousevat muutamiin kymmeneen tuhansiin euroihin näillä 7-10km mittaisilla osuuksilla, kun taas 3lk päättyvillä 1-3km mittaisilla yksityisteillä kulut jäävät usein alle tuhanteen euroon. Joten palataan tuohon alkutekstiin:

Tukimalli ei ole oikeudenmukainen. Se asettaa läpiajoteiden asukkaat epätasa-arvoiseen asemaan. Näiden kuntayhteisölle merkittävien teiden tulisi olla kunnan itsensä hoitovastuulla, esim. hoitosopimukseen perustuen.

Tähän voisi olla kokonaan uusi tapa hoitaa asia. Mikäli läpiajoteiden kustannuksia halutaan yhdenvertaisuusperiaatteesta poiketen ohjata tieosakkaille, tulisi tukimalli kääntää käänteiseksi ja asettaa osakkaille omavastuuosuus, jonka ylittävältä osuudelta sitten kunta vastaisi.

**Nurmijärvellä, 14. joulukuuta 2020**

---

**Jari Vainio**  
**Valtuuston 1.varapuheenjohtaja**

---

**Maiju Tapiolinna**  
**Kunnanhallituksen jäsen**

Kirsi Lompolo  
Kalevi Laine  
Leni Pispala  
Esa Laitinen  
Jerry Latva  
Sanna Viljakainen  
Jussi Malkamäki  
Juhani Viljakainen  
Ismo Uusitalo  
Sirpa Rantala  
Joonas Suomi  
Harri Lepolahti  
Eero Santala

Kimmo Pirkkala  
Tero Arteli  
Mira Lappalainen  
Riikka Raekannas  
Janne Taipale  
Visa Tarikka  
Aulikki Markkanen  
Taneli Kalliokoski  
Kalle Mustonen  
Petri Vaulamo  
Joonas Suomi  
Jari Salminen