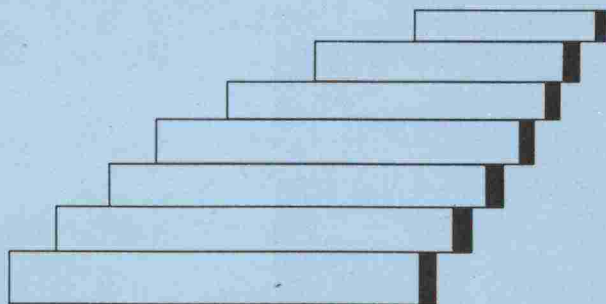
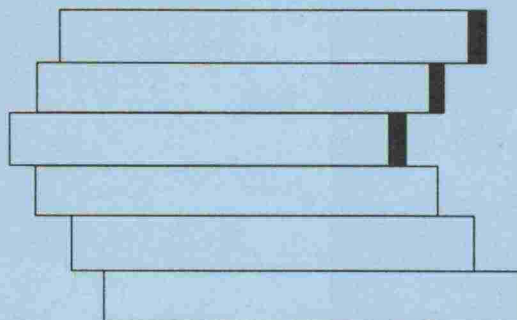


**TIELAITOS
SUOMEN KAUPUNKILIITTO
SUOMEN KUNNALLISLIITTO
FINLANDS SVENSKA KOMMUNFÖRBUND**



**YLEISTEN TEIDEN TIENPIDON
KUSTANNUSJAKO
VALTION JA KUNTIEN KESKEN**



PÄÄPERIAATTEET

HELSINKI 1990

Julkaisunumerot:

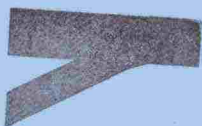
TIEL 722500-1990

Suomen Kaupunkiliitto, julkaisu nro 582

Suomen Kunnallisiitto 951-777-002-2

Y
VANHENTUNUT

08 TIEC / Y



Tielaitos

Tiehallituksen kirjasto

Doknro: 910097

Nidenro: 710350

**YLEISTEN TEIDEN TIENPIDON
KUSTANNUSJAKO
KUNTIEN JA VALTION KESKEN
PÄÄPERIAATTEET**

Tuotenumero 15-5-3-0582
ISBN 951-759-683-9

Kaupunkitalon painatuskeskus, Helsinki 1990

ALKUSANAT

Kuntien keskusjärjestöt ja tie- ja vesirakennushallitus julkaisivat vuonna 1979 yhteisesti hyväksytyt ohjeet yleisten teiden tienpidon kustannusjaosta kuntien ja valtion kesken.

Ohjeiden kohdat "1.3 Tievalaistuksen järjestäminen yleiselle tielle" ja "1.4 Valo-ohjaus yleisillä teillä" on nyt tarkistettu ja samalla on ohjeisiin lisätty kohta "1.7 Melusteiden rakentaminen". Kaikki osapuolet ovat hyväksyneet muutokset.

Tämä julkaisu korvaa vuodelta 1979 olevan julkaisun "Yleisten teiden tienpidon kustannusjako kuntien ja valtion kesken. Pääperiaatteet" (julkaisunumerot TVH 722500, Suomen Kaupunkiliitto, julkaisu B 86, Suomen Kunnallislitto, käytännön kunnallishallintoa n:o 15) kohdan "1 Ohjeet kustannusten jakoa sekä toimivalta- ja lainsäädäntökysymyksiä koskevista menettelytavoista".

Muutetut ohjeet otetaan käyttöön 1.1.1991.

TIELAITOS
SUOMEN KAUPUNKILIITTO
SUOMEN KUNNALLISLIITTO
FINLANDS SVENSKA KOMMUNFÖRBUND

ALKUSANAT

3

**1 OHJEET KUSTANNUSTEN JAKOA SEKÄ TOIMI-
VALTA- JA LAINSÄÄDÄNTÖKYSYMYKSIÄ
KOSKEVISTA MENETTELYTAVOISTA**

7

**1.1 YLEISEN TIEN TEKEMISEN YHTEYDESSÄ
RAKENNETTAVAT SILLAT, ALI- JA YLI-
KULKUKÄYTÄVÄT SEKÄ KATU/KAAVA-
TIEJÄRJESTELYT**

7

1.1.1 Nykyisten katu/kaavatieyhteyksien uudelleenjärjestelyt

7

1.1.2 Kadun/kaavatien tulevan liikennetarpeen huomioonotto
mitoituksessa

8

1.1.3 Uusien katu/kaavatieyhteyksien järjestelyt

8

1.1.4 Omistus ja kunnossapito

9

1.1.5 Tulevien liikenneyhteyksien huomioonottaminen

9

1.1.6 Rakennuslain 83 ja 136 a §:ien soveltaminen

9

**1.2 JALKAKÄYTÄVÄT JA PYÖRÄTIET YLEISEN
TIEN YHTEYDESSÄ**

10

1.2.1 Kustannuksista vastaaminen

10

1.2.2 Kustannusvastuu erikoistapauksissa

10

**1.3 TIEVALAISTUKSEN JÄRJESTÄMINEN YLEISELLE
TIELLE**

11

1.3.1 Valaistuslaitteiden rakentamiskustannukset

11

1.3.2 Valaistuksen käyttö- ja kunnossapitokustannukset

11

1.3.3 Omistusoikeuden siirto

11

1.3.4 Valaistuslaitteiden siirtokustannukset

12

1.3.5 Jalankulku- ja pyöriteiden valaistuskustannukset

12

1.4	VALO-OHJAUS YLEISILLÄ TEILLÄ	13
1.4.1	Yksittäiset liikennevalot	13
1.4.2	Yhteenkytketyt liikennevalot	13
1.4.3	Liikennevalojen kunnossapito	14
1.4.4	Erikoistapauksia liikennevalojen kustannusjaossa	15
1.5	YLEISEN TIEN LIIKENNEALUE ASEMA- KAAVASSA	16
1.5.1	Rakennuslain 36 §:n 1 mom. 5. kohdan tulkinta	16
1.5.2	Ohitustiet	16
1.5.3	Sisääntulotiet	16
1.5.4	Paikallistiet	18
1.5.5	Liikennealueen varaaminen	18
1.5.6	Liikennealueen lunastaminen	18
1.6	SUUNNITTELUKUSTANNUKSET, LIIKENNE- SELVITYKSET JA LIIKENNELASKENNAT	19
1.6.1	Liikenneväylien suunnittelu	19
1.6.2	Liikenneverkkojen yleissuunnittelu	19
1.6.3	Liikennelaskennat	19
1.7	MELUESTEIDEN RAKENTAMINEN	20
1.7.1	Uuden tien rakentaminen, suuntauksen parantaminen ja kapasiteetin lisääminen	20
1.7.2	Meluesteen rakentaminen uuden melualueelle kaavoitet- tavan ja toteutettavan ennakoimattoman maankäytön vuoksi	20
1.7.3	Meluesteen rakentaminen olemassa olevan meluhaitan poistamiseksi vähäisen tienparannustyön yhteydessä tai erillisenä toimenpiteenä	21
1.7.4	Meluhaittojen torjumiseksi toteutettavat muut toimen- piteet	21

1

OHJEET KUSTANNUSTEN JAKOA SEKÄ TOIMIVALTA- JA LAINSÄÄDÄNTÖKYSYMYKSIÄ KOSKEVISTA MENETTELYTAVOISTA

1.1

**Yleisen tien tekemisen yhteydessä rakennettavat sil-
lat, ali- ja ylikulkukäytävät sekä katu/kaavatie-
järjestelyt**

1.1.1

Nykyisten katu/kaavatieyhteyksien uudelleenjärjestelyt

Milloin maantien tekemisen yhteydessä rakennetaan silta, ali- tai ylikulkukäytävä olemassa olevien katuyhteyksien järjestämiseksi yleisen tien poikki (nykyisellä paikalla tai sitä korvaavien), vastaa valtio edellä mainitun rakenteen sekä siihen välittömästi liittyvien välttämättömien katujärjestelyjen kustannuksista samoin, kuin myös vastaavien tasoliittymien katujärjestelyjen kustannuksista kokonaan.

Kaavatien osalta noudatetaan tielain 52 § 4 mom. säännöstä.

Paikallistien tekemisen yhteydessä tulee kunnan osallistua edellä mainittuihin kustannuksiin tielain velvoitteiden mukaisesti.

Katualueen lunastaminen ja siitä johtuvat korvaukset sekä sellaiset kunnallistekniset työt, joista kunnalla ei ole oikeutta tielain 67 §:n mukaan saada korvausta, eivät kuitenkaan kustannusjaossa kuulu näihin töihin nykyisen lainsäädännön mukaan.

Edellä esitettyä sovelletaan myös olemassa olevan yleisen tien ja sitä risteävän kadun/kaavatien tasojärjestelyn muuttamiseen eritasoiseksi silloin, kun se johtuu yleisen tien liikenteen vaatimuksesta.

Tien tekemisellä ymmärretään tielain mukaan myös nykyisen tien parantamista.

1.1.2

Kadun/kaavatien tulevan liikennetarpeen huomioonotto mitoituksessa

Milloin katua/kaavatietä varten yleisen tien tekemisen yhteydessä rakennetaan silta, ali- tai ylikulkukäytävä, joka kunnan esityksestä kunnan tarpeita varten mitoitetaan huomattavasti korkealuokkaisemmaksi (esim. leveämmäksi) kuin olemassa olevien yhteyksien järjestämiseksi on tarpeen, tulee kunnan vastata siitä aiheutuvista lisäkustannuksista kokonaan.

Sanonta "huomattavasti korkealuokkaisempi" ja "kunnan tarpeita varten" tarkoittaa siltarakenteen suhteen lähinnä sitä, että esimerkiksi nykyinen 2-ajokaistainen katu voidaan tulevaisuudessa leventää 4- tai useampiajokaistaiseksi.

Kevyen liikenteen tarvitsema tila, maisemallisten näkökohtien ja liikenteen tulevan kehityksen kohtuullinen huomioonottaminen rakenteissa eivät kuitenkaan ole tässä mielessä "huomattavasti korkealuokkaisempaa mitoitusta".

Erityistapauksissa korkealuokkaisempi ratkaisu saattaa korvata kohdan 1.1.3 mukaisen uuden katu/kaavatieyhteyden. Tällöin noudatetaan kohdan 1.1.3 mukaista periaatetta eli valtio osallistuu lisäkustannuksiin 50 prosentilla.

1.1.3

Uusien katu/kaavatieyhteyksien järjestelyt

Milloin yleisen tien tekemisen yhteydessä rakennetaan silta, ali- tai ylikulkukäytävä uusien katu/kaavatieyhteyksien järjestämiseksi yleisen tien poikki, osallistuu valtio edellä mainitun rakenteen rakentamiskustannuksiin 50 prosentilla, edellyttäen, että katu/kaavatie toteutetaan yleisen tien tekemisen yhteydessä.

Siltarakenteeseen kuuluvat kustannusjaossa tällöin myös siihen välittömästi liittyvät, välttämättömät leikkaus- ja pengerrystyöt. Sen sijaan muut kadun/kaavatien rakentamistyöt tulee kunnan kustannuksella toteuttaa.

1.1.4

Omistus ja kunnossapito

Siltarakenne jää yleensä sen osapuolen omistukseen ja kunnossapidettäväksi, jolle sen päällä olevan liikenteen käyttämän liikenneväylän omistus ja kunnossapito kuuluu, ellei erityisistä syistä toisin sovita.

1.1.5

Tulevien liikenneyhteyksien huomioonottaminen

Mitä edellisissä kohdissa on sanottu kaduista/kaavateistä, koskee myös muita liikenneyhteyksiä, joiden käyttötarve on esimerkiksi maankäyttösuunnitelmissa tai muulla tavoin luotettavasti esitetty.

1.1.6

Rakennuslain 83 ja 136 a §:ien soveltaminen

Yleisen tien tekemisen yhteydessä suoritettavien katujärjestelyjen kustannusjaossa sovelletaan rakennuslain 83 §:ä kaikkiin liikennealueita koskeviin katujärjestelyihin, vaikka ne ulottuisivat liikennealueen ulkopuolellekin ja rakennuslain 136 a §:ä vain sellaisiin liikennealueen ulkopuolella oleviin katujärjestelyihin, jotka eivät välittömästi liity yleiseen tiehen, mutta jotka kuitenkin aiheutuvat tien tekemisestä.

Edellä mainittuja periaatteita sovelletaan vastaavasti myös kaavateihin.

1.2

Jalkakäytävät ja pyörätiet yleisen tien yhteydessä

1.2.1

Kustannuksista vastaaminen

Yleisiin teihin kuuluvien jalkakäytävien ja pyörateiden tekemisestä ja kunnossapidosta sekä niistä aiheutuvista kustannuksista vastaa maanteiden osalta valtio. Paikallisteiden osalta kustannukset jaetaan siten, kuin tielaissa on edellytetty.

1.2.2

Kustannusvastuu erikoistapauksissa

Erikoistapauksissa, kuten kiirehtiäkseen hankkeen toteuttamista, kunnat voivat vapaaehtoisesti osallistua kohdassa 1.2.1 mainittuihin kustannuksiin suuremmassa määrin, kuin mitä edellä on esitetty tai sitoutua vastaamaan jalkakäytävien ja pyörateiden kunnossapidosta siten, kuin kussakin tapauksessa voidaan erikseen sopia.

Edellä esitetty tarkoittaa tielain 95 §:n mukaista menettelyä, jolloin kunta voi erityisissä tapauksissa ottaa osaksi tai kokonaan vastataksien tienpidon (tekemisen ja kunnossapidon) kustannuksista. Jos kunta ei osallistu kevyen liikenteen teiden kustannuksiin, se ei merkitse hankkeen, joka toteutetaan ensisijaisesti liikenneturvallisuuden parantamiseksi, poistamista valtion toimenpideohjelmasta. Kuntien osallistuminen kustannuksiin kuitenkin nopeuttaa valtion kevyen liikenteen teiden toteuttamisohjelmaa kokonaisuudessaan. Kunta voidaan myös, milloin siihen on syytä, vapauttaa antamastaan sitoumuksesta.

1.3

Tievalaistuksen järjestäminen yleiselle tielle

1.3.1

Valaistuslaitteiden rakentamiskustannukset

Maanteiden valaistuslaitteiden rakentamiskustannuksista vastaa valtio. Paikallisteillä kunta osallistuu kustannuksiin tielain mukaisesti.

Jos valaistus kunnan esityksestä rakennetaan huomattavasti korkealuokkaisemmaksi, kuin mitä TIEL:n ohjeiden mukaan on tarpeen, vastaa kunta siitä aiheutuvista lisäkustannuksista.

Jos valaistus ei TIEL:n ohjeiden mukaan ole tarpeen, voi kunta tienpitäjän luvalla rakentaa valaistuksen myös omalla kustannuksellaan.

1.3.2

Valaistuksen käyttö- ja kunnossapitokustannukset

Valtio vastaa omistamiensa valaistusten käyttö- ja kunnossapitokustannuksista kaikilla yleisillä teillä asema- ja rakennuskaava-alueiden ulkopuolella sekä moottoriväylillä ja valta- ja kantateillä myös kaava-alueilla.

Kunta vastaa valaistusten käyttö- ja kunnossapitokustannuksista asema- ja rakennuskaava-alueiden yleisillä teillä moottoriväyliä sekä valta- ja kantateitä lukuunottamatta.

1.3.3

Omistusoikeuden siirto

Kunnan omistamat liikenteellisten perusteiden mukaan tarpeellisten valaistusten valaistuslaitteet siirretään korvauksetta valtion omistukseen. Vastaavasti tämän suosituksen mukaisesti valtiolta kunnan omistukseen siirtyvien valaistuslaitteiden omistusoikeus siirtyy korvauksetta.

Valaistuksen tarpeellisuus ja muut omistusoikeuden siirtoon liittyvät asiat todetaan kunnan ja valtion edustajien yhteisessä katselmuksessa.

Omistusoikeuden siirron yhteydessä liikenneturvallisuuden tai valaistuslaitteiden teknisen vanhenemisen vuoksi tarpeellisen valaistuksen parantamisen kustannukset jaetaan tasan valtion ja kunnan kesken.

1.3.4

Valaistuslaitteiden siirtokustannukset

Yleisen tien tekemisestä aiheutuvat valaistuslaitteiden siirtokustannukset tulee sisällyttää tien tekemiskustannuksiin.

1.3.5

Jalankulku- ja pyöräteiden valaistuskustannukset

Jalankulku- ja pyöräteiden valaistuksessa noudatetaan edellä esitettyjä kustannusjakoperiaatteita.

1.4

Valo-ohjaus yleisillä teillä

1.4.1

Yksittäiset liikennevalot

RAKENTAMINEN

Rakentamiskustannukset, joilla tässä tarkoitetaan liikennevalojen asentamisen johdosta suoritettavan liittymän parantamisen kokonaiskustannuksia, jaetaan ensin puoliksi pääsuunnan ja liittyvän suunnan kesken. Jos liittyviä suuntia on kaksi tulee kummankin liittyvän suunnan osuudeksi 1/4 kokonaiskustannuksista. Pääsuunnan kummankin liittymähaaran kustannusosuudeksi tulee aina 1/4 kokonaiskustannuksista. Tämän jälkeen määräytyvät kustannusosuudet eri kustannusjako-osapuolille kunkin liittymähaaran kustannusosuudesta liittymähaaran hallinnollisesta luokasta riippuen seuraavasti: Maanteiden osalta vastaa kustannuksista valtio; paikallisteiden osalta jakaantuvat kustannukset siten, kuin tielain 87 § edellyttää; katu- ja kaavateiden sekä katuluontoisten liikenneväylien osalta vastaa kustannuksista kunta. Mikäli jokin liittymähaaroista on vähäliikenteinen yksityistie, jonka tiekunnalta ei voida vaatia kustannuksiin osallistumista, jaetaan yksityisen tien liikennevalokustannusosuus tasan jäljelle jääneiden kustannusosapuolten kesken.

OMISTUS

Mikäli liittymässä on vain yleisiä teitä niin liikennevalolaitteet omistaa yleisen tien pitäjä. Mikäli liittymässä on sekä yleisiä teitä että katu- ja kaavateitä niin liikennevalolaitteiden omistus jakaantuu yleisen tien pitäjän ja kunnan kesken samassa suhteessa, kuin rakentamiskustannukset.

1.4.2

Yhteenkytketyt liikennevalot

Kun tiellä tai sen osalla ohjataan liittymien liikennettä yhteenkytketyillä liikennevaloilla, suoritetaan kustannusjako seuraavasti: Laske-

taan jokaisen liittymän kustannusjako edellä esitettyjen yksittäisen liittymän kustannusjakoperiaatteiden mukaisesti.

Yksittäisen liittymän kustannuksiin on yhteenkytkennän vuoksi lisättävä seuraavat lisäkustannukset: Pääohjauskojeen ja ohjauskaapeliin kustannukset jaetaan tasan ohjattavien liittymien kesken. Myöhemmin pääohjauskojeeseen lisättäviä liittymiä ei tällöin oteta huomioon, ellei niiden määrä ole suurempi, kuin ensimmäisessä rakennusvaiheessa ohjattavien liittymien lukumäärä.

LIIKENNEVALOJEN KESKUSOHJAUSLAITTEET

Liikennevalojen keskusohjauslaitteiden rakentamiskustannukset jaetaan järjestelmään tulevien yleisten teiden liittymien ja katu- ja kaa-
vatieverkolla olevien valo-ohjattujen liittymien suhteessa.

1.4.3

Liikennevalojen kunnossapito

Liikennevalolaitteiden käyttö- ja kunnossapitokustannukset jaetaan samojen perusteiden mukaan, kuin rakentamiskustannuksetkin. Liikennevalolaitteiden kunnossapidosta huolehtii yhteishankkeissa kunta laskuttaen vuosittain yleisen tien pitäjältä tämän kustannusosuuden. Liikennevalojen tarkkailuun ja säätelyyn ottavat osaa molemmat osapuolet.

Yksittäistapauksissa voidaan sopia myös niin, että liikennevalolaitteiden kunnossapidosta huolehtii yhteishankkeissa asianomainen tiepiiri laskuttaen kunnalta tämän kustannusosuuden.

LIIKENNETEKNINEN KUNNOSSAPITO

Liikennevalojen liikenneteknisen tarkkailun ja säädön (liikennetekninen kunnossapito) vastuuosapuolesta sovitaan kussakin tapauksessa erikseen. Valta- ja kantateiden valo-ohjauksen liikenneteknisen tarkkailun ja säädön vastuuosapuoleksi sovitaan valtio ja muun valo-ohjauksen osalta kunta, ellei erityisestä syystä ole aihetta toisin sopia.

1.4.4

Erikoistapauksia liikennevalojen kustannusjaossa

Edellä esitettyjä kustannusjakoperiaatteita noudatetaan tapauksissa, joissa liikennevalojen rakentamisesta sovitaan yhteisesti hyväksytyyn suunnitelman mukaisesti.

Mikäli yleisen tien tekemisen yhteydessä sovitaan katuliittymän rakentamisen kustannusjaosta RakL 83 §:n perusteella sisällytetään liikennevalojen rakentamiskustannukset liittymän kokonaiskustannuksiin, jotka jaetaan siten kuin on sovittu. Kunnossapidokustannukset jaetaan tällöin kuitenkin yleensä tasan osapuolten kesken.

Jos kysymyksessä on lupaan perustuva liittymän rakentaminen, voidaan lupaehdoissa hakija velvoittaa rakentamaan liittymään kustannuksellaan myös liikennevalot sekä huolehtimaan niiden käytöstä ja kunnossapidosta kustannuksellaan.

1.5

Yleisen tien liikennealue asemakaavassa

(Yleiseen liikenteeseen käytettävien liikenneväylien varaamisesta rakennuskaavassa on rakennuslaissa säädetty erikseen.)

1.5.1

Rakennuslain 36 §:n 1 mom. 5. kohdan tulkinta

RakL 36 §:n 1 mom. 5. kohdan tulkinnan lähtökohdaksi otetaan väylän tieverkollinen asema ja liikenteen luonne. Tällöin pyritään eheään yleisten teiden verkkoon, jota eivät katkaise lyhyet katuosuudet edellyttäen kuitenkin, että liittymät on järjestetty tien ja liikenteen luonteen edellyttämällä tavalla. Liittymät voivat olla joko taso- tai eritasoliittymiä.

1.5.2

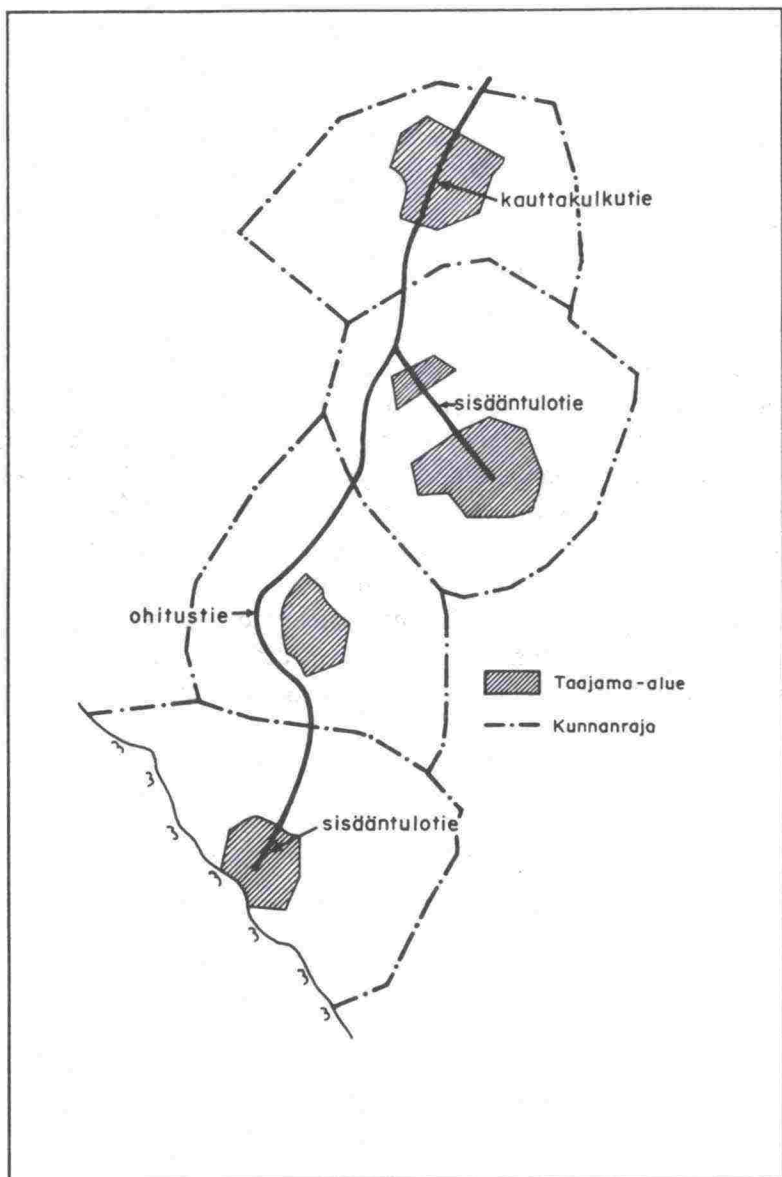
Ohitustiet

Ohitustiet (KUVA 1) ovat jo tieverkollisen luonteensa vuoksi yleensä yleisiä teitä, jolloin niille on muodostettava asemakaavoituksessa tieliikennealue. Ohitustielle voidaan liittymiä sallia erittäin rajoitetusti. Ohitus- ja kauttakulkuteiden liittymäkohdat määräytyvät teiden toiminnallisen luokan, kyseisille tiejaksoille ominaisten teknisten ratkaisujen ja liikenteen jäsentelytarpeen mukaisesti kaikkien näiden perustuessa vähintään taajamakohtaiseen liikenne- ja tieverkkoosuunnitteluun. Kauttakulkuteilla tulisi liittymävälillä olla koko kaava-alueella yleensä vähintään 300 - 500 m olosuhteista riippuen.

1.5.3

Sisääntulotiet

Sisääntuloteilla (KUVA 1) liikennealue päätetään yleensä ensimmäiseen merkittävään katuliittymään. Sisääntuloteiden liikennealueita ei tulisi katkaista lyhyillä katu- osuuksilla esimerkiksi pienillä erillisillä päätaajaman ulkopuolisilla kaava-alueilla. Valta- ja kantateille voidaan liikennealue muodostaa, mikäli liittymäväli on vähintään 300 - 500 m olosuhteista riippuen.



KUVA 1:Kauttakulku-, sisääntulo- ja ohitustiekäsitteet

1.5.4

Paikallistiet

Paikallisteille ei voida muodostaa liikennealuetta nykyisen lainsäädännön puitteissa.

1.5.5

Liikennealueen varaaminen

Liikennealue varataan suoja- ja näkemäalueineen. Ahtailla keskusta-alueilla voidaan liikennealue tarvittaessa varata edellä esitettyä kaapeammaksi. Eritasoliittymät kaavoitetaan liikennealueeksi rampeineen, jolloin rampit tulevat kuulumaan yleiseen tiehen. Mikäli ramppiin joudutaan erittäin pakottavien syiden takia liittämään katu, tulee ramppi edellä esitetystä poiketen kaavoittaa kaduksi olosuhteista riippuen joko kokonaan tai katuliittymästä alkaen. Yleisen tien päätekohta tulisi olla myös kunnossapidon kannalta tarkoituksenmukainen (esim. liittymäkohta). Liikennealuetta risteävä katu tulee osoittaa asianmukaisin kaavamerkinnöin ja -määräyksin. Jalankulku- ja pyöräteitä varten ei voida muodostaa erillistä liikennealuetta.

1.5.6

Liikennealueen lunastaminen

Liikennealueen lunastaa kokonaisuudessaan yleisen tien pitäjä.

1.6

Suunnittelukustannukset, liikenneselvitykset ja liikennelaskennat

1.6.1

Liikenneväylien suunnittelu

Hankkeiden, joiden rakentamiskustannuksista vastaa RakL 83 §:n perusteella valtio joko kokonaan tai osittain, suunnittelu suoritetaan yleensä valtion toimesta ja kustannuksella ja hankkeiden, joiden rakentamiskustannuksiin kunnalla on mahdollisuus hakea RakL 136 a §:n mukaista avustusta, suunnittelu suoritetaan yleensä kunnan toimesta ja kustannuksella.

1.6.2

Liikenneverkkojen yleissuunnittelu

Kaupunkiseutujen liikenneverkkojen yleissuunnittelukustannukset niihin välittömästi liittyvine tutkimuskustannuksineen jaetaan tasan valtion ja kunnan kesken, ellei ole erityistä syytä poiketa tästä periaatteesta.

1.6.3

Liikennelaskennat

Kumpikin osapuoli suorittaa omiin tarkoituksiinsa tarpeellisten liikennelaskentojen kustannukset. Yleisten liikennelaskentojen voidaan katsoa palvelevan valtakunnallisia tarkoituksia ja kuuluvan valtion kustannettaviksi kuntien omia tarkoituksia varten haluamia lisä-pisteitä lukuunottamatta.

1.7

Melusteiden rakentaminen

1.7.1

Uuden tien rakentaminen, suuntauksen parantaminen ja kapasiteetin lisääminen

Uuden tien rakentaminen tai suuntauksen parantaminen merkitsee liikennemelulle altistuvien määrän lisääntymistä tien melualueella ja uusien meluhaittojen syntymistä. Samassa yhteydessä syrjään jäävän tien varrella meluhaitta poistuu kokonaan tai vähenee olennaisesti.

Olemassa olevan tien välityskyvyn lisääminen lisäkaistoja rakentamalla merkitsee tavallisesti liikenteen kasvua, ajonopeuksien kasvua tai tien verkollisen aseman muutosta. Tien parantaminen entisellä paikallaan voi siten meluhaittojen syntymisen kannalta olla verrattavissa uuden tien tekemiseen tai suuntauksen parantamiseen.

Uuden tien rakentamisen vuoksi syntyvien meluhaittojen estämiseksi rakennettavat melusteet on katsottava tien tekemiseen kuuluviksi ja niiden rakentamiskustannuksista vastaa valtio.

Olemassa olevan tien parantamisen yhteydessä lisääntyvän meluhaitan poistamiseksi rakennettavien melusteiden rakentaminen on katsottava tien tekemiseen kuuluvaksi ja niiden kustannuksista vastaa valtio.

Jos valtion toimesta rakennettava meluste rakennetaan kunnan vaatimuksesta huomattavasti tavanomaista korkeatasoisemmaksi, maksaa kunta tästä aiheutuvat lisäkustannukset.

1.7.2

Melusteiden rakentaminen uuden melualueelle kaavoitettavan ja toteutettavan ennakoimattoman maankäytön vuoksi

Uuden ennakoimattoman maankäytön kaavoittaminen olemassa olevan tai suunnitellun yleisen tien melualueelle voi olla perusteltua. Tällöin tarve meluntorjuntatoimenpiteiden toteuttamiseen aiheutuu maankäyttöä koskevista kunnan ratkaisuksista. Meluntorjuntatoimenpiteiden toteuttamisen katsotaan tällöin seuraavan asema- tai rakennuskaavan terveellisyttä ja viihtyisyyttä koskevista vaatimuksista.

Olemassa olevan tai suunnitellun yleisen tien melualueelle melulle altista maankäyttöä kaavoitettaessa on meluhaittojen estämiseksi rakennettavat meluesteet rakennettava kunnan kustannuksella.

1.7.3

Meluesteen rakentaminen olemassa olevan meluhaitan poistamiseksi vähäisen tienparannustyön yhteydessä tai erillisenä toimenpiteenä

Meluesteiden rakentaminen yleisen tien varsille muutoin, kuin tienparannustöiden yhteydessä on ollut vähäistä. Meluesteiden laajamittaiseen rakentamiseen jo olevan meluhaitan poistamiseksi ei näytä TIEL:lla eikä kunnilla olevan lähivuosina mahdollisuuksia. Kaikkein selvimpiin meluongelmien poistamiseen olisi kuitenkin voitava ryhtyä jo nykyisellä rahoituksella.

Tilanne on samanlainen silloin, kun yleiselle tielle tehdään vähäinen parannustyö, joka ei vaikuta meluhaitan lisääntymiseen. Jo olevan meluhaitan torjuminen tienparannustöiden yhteydessä voi olla perusteltua silloinkin kun parannustyö ei lisää meluhaittaa.

Jo olevien pahimpien meluhaittojen torjumismahdollisuuksia nykyisellä tienpidon rahoituksella, kuntien varoilla tai valtion ja kuntien yhteistyönä olisi selvitettävä. Ongelmien selvittämisen välineenä voitaisiin käyttää meluntorjuntalain mukaista kuntakohtaista meluntorjuntaohjelmaa ja meluntorjunnalle voitaisiin asettaa tavoitteet muiden tienpidolle asetettavien tulostavoitteiden yhteydessä.

Hankekohtaiset meluntorjuntaratkaisut on pyrittävä löytämään tielaitoksen ja kunnan kesken käytävissä neuvotteluissa. Lähtökohtina tällöin ovat laaditut meluntorjuntaselvitykset ja -ohjelmat, joista tulisi käydä ilmi meluongelman vakavuus ja meluntorjunnan kustannukset sekä saavutettavat hyödyt. Muita asiaan vaikuttavia seikkoja ovat muun muassa toteutetut maankäyttöratkaisut ja osapuolten taloudelliset mahdollisuudet.

1.7.4

Meluhaittojen torjumiseksi toteutettavat muut toimenpiteet

Meluesteiden rakentamisen lisäksi TIEL ja kunnat voivat muulla tavoin edistää meluhaittojen vähentämistä ja vähentää melupäästöjen syntymistä.

Kuntien ja TIEL:n tulisi melusteiden rakentamisen lisäksi vähentää meluhaittoja muilla käytettävissä olevilla keinoilla ja kehittää melun kannalta edullisempia ja ympäristöön sopivia ratkaisuja. Tällaisia ovat muun muassa väylän korkeus- ja sivusuuntainen sijoittaminen, päällystevalinnat, nopeusrajoitukset, raskaan liikenteen reittien valinta ja muut liikenteenohjauksen keinot ja suojaistutukset.

TIEL 722500-1990

Suomen Kaupunkiliitto
Tuotenumero 15-5-3-0582
ISBN 951-759-683-9

Suomen Kunnallisliitto
Julkaisunumero 951-777-002-2

Kaupunkientalon painatuskeskus, Helsinki 1990