

10140509

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

Julkaisunumerot:

TVH 722500

Suomen Kaupunkiliitto, julkaisu B 86

Suomen Kunnallisliitto,

käytännön kunnallishallintoa n:o 15

TIE- JA VESIRAKENNUSHALLITUS

SUOMEN KAUPUNKILIITTO

SUOMEN KUNNALLISLIITTO

FINLANDS SVENSKA KOMMUNFÖRBUND

Helsinki 1979

08
TIE-



79 727

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

PÄÄPERIAATTEET

ISBN 951-46-3523-X
Kunnallispaino 1979

Alkusanat

Suomen Kaupunkiliitto sekä tie- ja vesirakennushallitus asettivat 5. 11. 1973 työryhmän tutkimaan tienpidon kustannusten jakoa koskevia menettelytapoja sekä yleisiä toimivalta- ja lainsäädäntökysymyksiä. Liikenneministeriö oli myös edustettuna työryhmässä.

Työryhmän muistio, joka on liitteenä tässä ohjeessa, valmistui 17. 6. 1976. Suomen Kunnallislitto on antanut lausuntonsa muistiosta. Tässä yhteydessä on todettu ohjeiden tarkennettuna soveltuvan myös rakennuskaava-alueilla käytettäväksi muilta osin paitsi kohdan 1.11 alkuosan suhteen, jonka mukainen menettely on jo ollut lailla säädetty (Laki yleisistä teistä 52 § 4 mom.) sekä kohdan 1.5 suhteen, sillä rakennuskaava-alueilla ei yleiselle tielle määrätä päätekohtaa, eikä kaavan vahvistaminen vaikuta yleisten teiden hallinnolliseen asemaan.

Työryhmän ehdotukseen tehtyjen tarkennusten jälkeen ovat kaikki osapuolet sen hyväksyneet. Myös liikenneministeriö on kirjeellään n:o 659/40/79/23. 4. 1979 ilmoittanut, ettei sillä ole muuta huomauttamista tehtyihin ehdotuksiin kuin että lainsäädännön muutosehdotukset käsitellään erikseen.

Ohje otetaan käyttöön 1. 9. 1979 lähtien muiden kuin kunnossapitoa ja liikennealueen lunastamista koskevien kohtien osalta, eli ohjetta sovelletaan teiden tekemistä koskeviin hankkeisiin, joiden kustannusjako neuvotellaan ja suunnitelma vahvistetaan 1. 9. 1979 jälkeen. Liikennealueen lunastamisen osalta ohje otetaan käyttöön vireillä olevien lainsäädännön tarkistusten tultua voimaan.

Keuyen liikenteen väylien ja liikennevalojen kunnossapidon sekä tievalaistuksen energiakustannusten osalta ohjetta ryhdytään soveltamaan 1. 1. 1980 lukien huomioon ottaen tielain 95 §:n 2 mom. säännös kuntien vapauttamisesta sitoumuksestaan.

Tie- ja vesirakennushallitus
Suomen Kaupunkiliitto
Suomen Kunnallisliitto
Finlands svenska kommunförbund

SISÄLLYSLUETTELO

1. OHJEET KUSTANNUSTEN JAKOA SEKÄ TOIMIVALTA- JA LAINSÄÄDÄNTÖKYSYMYKSIÄ KOSKEVISTA MENETTELYTAVOISTA	7
1.1 YLEISEN TIEN TEKEMISEN YHTEYDESSÄ RAKENNETTAVAT SILLAT, ALI- JA YLIKULKUKÄYTTÄVÄT SEKÄ KATU/KAAVATIEJÄRJESTELYT	5
1.11 Nykyisten katu/kaavatieyhteyksien uudelleen järjestelyt	8
1.12 Kadun/kaavatien tulevan liikennetarpeen huomioonotto mitoituksessa	8
1.13 Uusien katu/kaavatieyhteyksien järjestelyt	9
1.14 Omistus ja kunnossapito	9
1.15 Tulevien liikenneyhteyksien huomioon ottaminen	9
1.16 Rakennuslain 83 ja 136 a §:ien soveltaminen	9
1.2 JALKAKÄYTTÄVÄT JA PYÖRÄTIET YLEISEN TIEN YHTEYDESSÄ	10
1.21 Kustannuksista vastaaminen	10
1.22 Kustannusvastuu erikoistapauksissa	10
1.3 TIEVALAISTUKSEN JÄRJESTÄMINEN YLEISELLE TIELLE	11
1.31 Valaistuslaitteiden rakentamiskustannukset	11
1.32 Tievalaistuksen energiakustannukset	11
1.33 Tievalaistus kunnallisena toimenpiteenä	11
1.34 Valaistuslaitteiden siirtokustannukset	11
1.35 Jalankulku- ja pyörätien valaistuksen kustannukset	12
1.4 VALO-OHJAUS YLEISILLÄ TEILLÄ	13
1.41 Yksittäiset liikennevalot	13
1.42 Yhteenkytketyt liikennevalot	14

1.43 Erikoistapauksia liikennevalojen kustannusjaossa	14
1.5 YLEISEN TIEN LIIKENNEALUE ASEMAKAAVASSA	15
1.51 Rakennuslain 36 §:n 1 momentin 5 kohdan tulkinta.....	15
1.52 Ohitustiet.....	15
1.53 Sisääntulotiet	15
1.54 Paikallistiet.....	17
1.55 Liikennealueen varaaminen	17
1.56 Liikennealueen lunastaminen	17
1.6 SUUNNITTELUKUSTANNUKSET, LIIKENNESELVITYKSET JA LIIKENNELASKENNAT	18
1.61 Liikenneväylien suunnittelu	18
1.62 Liikenneverkkojen yleissuunnittelu	18
1.63 Liikennelaskennat	18
2. TYÖRYHMÄN MUISTIO	19
YLEISEN TIEN YHTEYDESSÄ RAKENNETTAVAT SILLAT, ALI- JA YLIKULKUKÄYTTÄVÄT SEKÄ KATUJÄRJESTELYT	23
JALKAKÄYTTÄVÄT JA PYÖRÄTIET YLEISEN TIEN YHTEYDESSÄ.....	28
TIEVALAISTUKSEN JÄRJESTÄMINEN YLEISELLE TIELLE.....	30
VALO-OHJAUS YLEISILLÄ TEILLÄ.....	34
YLEISEN TIEN LIIKENNEALUE ASEMAKAAVASSA ...	37
SUUNNITTELUKUSTANNUKSET, LIIKENNESELVITYKSET JA LIIKENNELASKENNAT	43
LAINSÄÄDÄNTÖÄ KOSKEVAT MUUTOSITYKSET	45

1

Ohjeet kustannusten
jakoa sekä toimivalta- ja
lainsäädäntökysymyksiä
koskevista
menettelytavoista

1.1

Yleisen tien tekemisen yhteydessä rakennettavat sillat, ali- ja ylikulkukäytävät sekä katu/kaavatiejärjestelyt

1.11 Nykyisten katu/kaavatieyhteyksien uudelleen järjestelyt

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

Kaavatieen osalta noudatetaan tielain 52 § 4 mom. säännöstä.

Paikallistien tekemisen yhteydessä tulee kunnan osallistua em. kustannuksiin tielain velvoitteiden mukaisesti.

Katualueen lunastaminen ja siitä johtuvat korvaukset sekä sellaiset kunnallisteknilliset 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/kaavatieen tasojärjestelyn muuttamiseen eritasoiseksi silloin, kun se johtuu yleisen tien liikenteen vaatimuksesta.

Tien tekemisellä ymmärretään tielain mukaan myös nykyisen tien parantamista.

1.12 Kadun/kaavatie tulevan liikennetarpeen huomioonotto mitoituksessa

Milloin katu/kaavatieä 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 esim. nykyinen 2-ajokaistainen katu voidaan tulevaisuudessa leventää 4- tai useampi ajokaistaiseksi.

Keuyen liikenteen tarvitsema tila, maisemallisten näkökohtien ja liikenteen tulevan kehityksen kohtuullinen huomioon ottaminen rakenteissa eivät kuitenkaan ole tässä mielessä "huomatavasti korkealuokkaisempaa mitoitusta".

Erityistapauksissa korkealuokkaisempi ratkaisu saattaa korvata kohdan 1.13 mukaisen uuden katu/kaavatienyhteyden. Tällöin noudatetaan kohdan 1.13 mukaista periaatetta eli valtio osallistuu lisäkustannuksiin 50 %:lla.

1.13 Uusien katu/kaavatienyhteyksien järjestelyt

Milloin yleisen tien tekemisen yhteydessä rakennetaan silta, ali- tai ylikulkukäytävä uusien katu/kaavatienyhteyksien järjestämiseksi yleisen tien poikki, osallistuu valtio em. rakenteen rakentamiskustannuksiin 50 %:lla, 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/kaavatie rakentamistyöt tulee kunnan kustannuksella toteuttaa.

1.14 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.

1.15 Tulevien liikenneyhteyksien huomioon ottaminen

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

1.16 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

1.21 Kustannuksista vastaaminen

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

1.22 Kustannusvastuu erikoistapauksissa

Erikoistapauksissa, kuten kiirehtiäkseen hankkeen toteuttamista, kunnat voivat vapaaehtoisesti osallistua kohdassa 1.21 mainittuihin kustannuksiin suuremmassa määrin kuin mitä edellä on esitetty tai sitoutua vastaamaan jalkakäytävien ja pyöräteiden 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 vastatakseen 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 toteuttamishjelmaa kokonaisuudessaan. Kunta voidaan myös, milloin siihen on syytä, vapauttaa antamastaan sitoumuksesta.

1.3

Tievalaistuksen järjestäminen yleiselle tielle

1.31 Valaistuslaitteiden rakentamiskustannukset

Yleisiin teihin kuuluvien valaistuslaitteiden rakentamiskustannuksista vastaa maanteiden osalta valtio.

Paikallisteiden osalta rakentamiskustannukset jaetaan siten kuin tielaissa on edellytetty.

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

1.32 Tievalaistuksen energiakustannukset

Yleiseen tiehen kuuluvan tievalaistuksen energiakustannukset jaetaan tasan valtion ja kunnan kesken.

Energiakustannukset määrätään sillä perusteella, millä kunnat maksavat omista katuvalaistuksistaan.

Edellä esitetty tarkoittaa energiakustannusten osalta tievalaistuksia, jotka on rakennettu valtion toimesta ja jotka valtio omistaa.

1.33 Tievalaistus kunnallisena toimenpiteenä

Kunnalla on oikeus kuten tähänkin asti järjestää valaistuksia kustannuksellaan yleiselle tielle tienpitäjän luvalla esim. tapauksissa, joissa valaistuksen järjestäminen tienpitäjän toimesta ei ole sillä hetkellä mahdollista.

Valaistuslaitteet ovat tällöin kunnan omistuksessa. Valaistuslaitteiden omistusoikeus voidaan tietyissä tapauksissa siirtää tienpitäjälle, jolloin asiasta on sovittava kussakin tapauksessa erikseen.

1.34 Valaistuslaitteiden siirtokustannukset

Yleisen tien tekemisestä aiheutuvat valaistuslaitteiden siirtokustannukset tulee sisällyttää tien tekemiskustannuksiin.

1.35 Jalankulku- ja pyörätien valaistuksen kustannukset
Jalankulku- ja pyöräteiden valaistuksen järjestämisessä noudatetaan samoja periaatteita kustannusjaon suhteen kuin varsinaisen ajoradankin valaistuksen järjestämisessä.

1.4

Valo-ohjaus yleisillä teillä

1.41 Yksittäiset liikennevalot

Rakentaminen

Rakentamiskustannukset, joilla tässä tarkoitetaan liikennevalojen asentamisen johdosta suoritettavan liittymän parantamisen kokonaiskustannuksia, joetaan 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 ja katujen/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.

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 tie- ja vesirakennuspiiri laskuttaen kunnalta tämän kustannusosuuden.

Omistus

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

1.42 Yhteenkytketyt liikennevalot

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

Lasketaan 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.

1.43 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 rak.lain 83 §:n perusteella sisällytetään liikennevalojen rakentamiskustannukset liittymän kokonaiskustannuksiin, jotka jaetaan siten kuin on sovittu. Kunnossapitokustannukset 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)

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

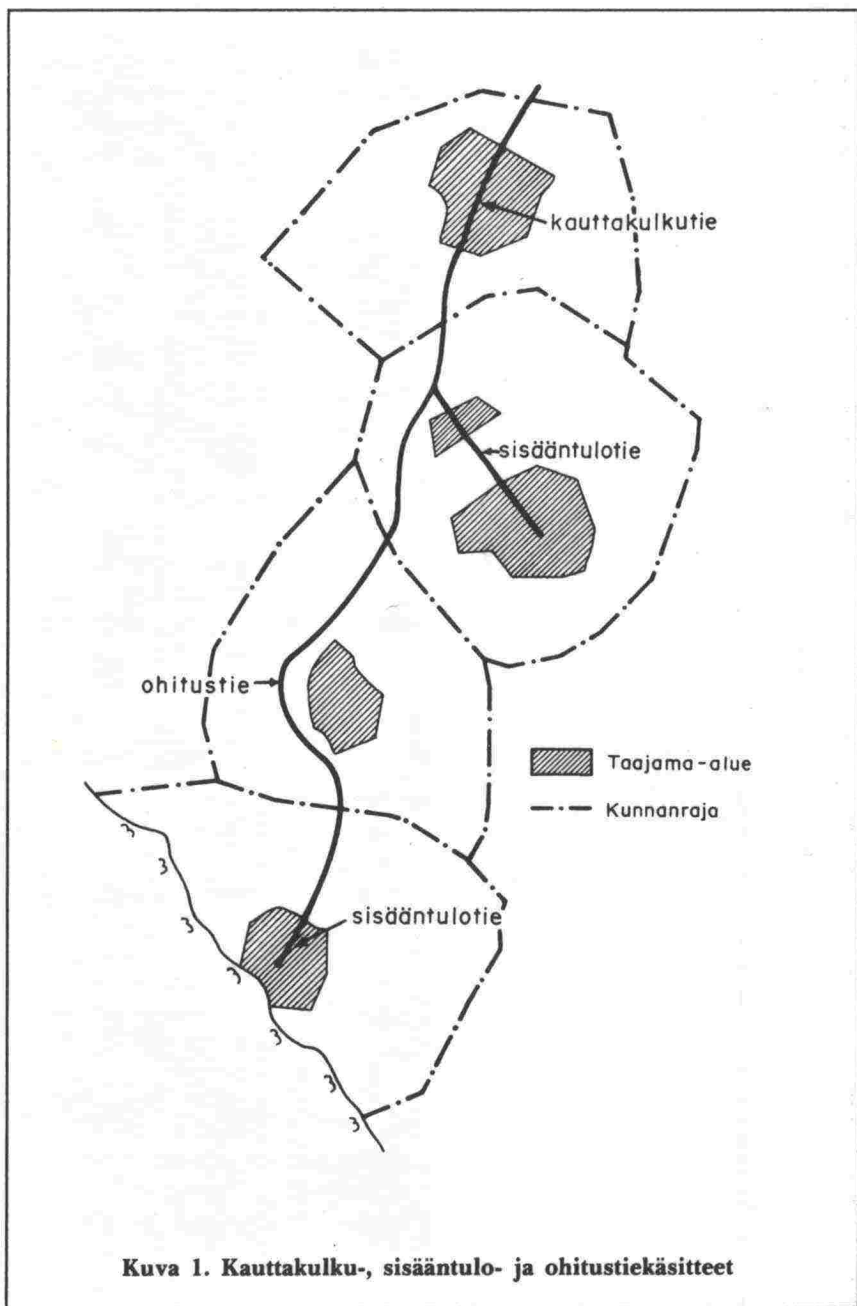
Rak.lain 36 §:n 1 momentin 5. kohdan tulkinnan lähtökohdaksi otetaan väylän tieverkollinen asema ja liikenteen luonne. Tällöin pyritään eheään yleisten teiden verkkoon, jota eivät katkaise lyhyet katuosuudet edellyttäen kuitenkin, että liittymät on järjestetty tien ja liikenteen luonteen edellyttämällä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

1.52 Ohitustiet (Kuva 1)

Ohitustiet 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 tieverkkosuunnitteluun. Kauttakulkuteilla tulisi liittymävälin olla koko kaava-alueella yleensä vähintään 300—500 m olosuhteista riippuen.

1.53 Sisääntulotiet (Kuva 1)

Sisääntuloteilla liikennealue päätetään yleensä ensimmäiseen merkittävään katuliittymään. Sisääntuloteitten liikennealueita ei tulisi katkaista lyhyillä katuosuuksilla 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

1.54 Paikallistiet

Paikallisteille ei voida muodostaa liikennealuetta nykyisen lainsäädännön puitteissa.

1.55 Liikennealueen varaaminen

Liikennealue varataan suoja- ja näkemäalueineen. Ahtailla keskustalualueilla voidaan liikennealue tarvittaessa varata edellä esitettyä kapeammaksi. Eritasoliittymät kaavoitetaan liikennealueeksi ramppineen, 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 kaavamerkinnoin ja -määräyksin. Jalankulku- ja pyöräteitä varten ei voida muodostaa erillistä liikennealuetta.

1.56 Liikennealueen lunastaminen

Liikennealueen launastaa kokonaisuudessaan yleisen tien pitäjä.

1.6

Suunnittelukustannukset, liikenneselvitykset ja liikennelaskennat

1.61 Liikenneväylien suunnittelu

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

1.62 Liikenneverkkojen yleissuunnittelu

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

1.63 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 lisäpisteitä lukuunottamatta.



Työryhmän muistio

KAUPUNKILIITON JA TIE- JA VESIRAKENNUSHALLITUKSEN YHTEISTOIMINTA

Kustannusten jakoa koskevia menettelytapoja sekä yleisiä toimivalta- ja lainsäädäntökysymyksiä selvittäneen työryhmän muistio.

Helsinki 17. 6. 1976

Kaupunkiliiton ja TVH:n kesken päätettiin 5. 11. 1973 perustaa työryhmä tutkimaan kustannusten jakoa koskevia menettelytapoja sekä yleisiä toimivalta- ja lainsäädäntökysymyksiä. Samalla päätettiin, että työryhmään tulisi kuulumaan valtion edustajina kolme henkilöä TVH:n ja TVL:n piiristä sekä yksi henkilö liikenneministeriöstä sekä neljä kaupunkien ja Kaupunkiliiton edustajaa ja että TVH nimeää työryhmän puheenjohtajan ja sihteerin.

Työryhmään nimesi sittemmin Kaupunkiliitto edustajikseen yli-insinööri Ilkka Huuhtasen (Kaupunkiliiton toimisto), lainopillinen sihteerin Martti Uotilan (Kaupunkiliiton toimisto), apulaiskaupunginjohtaja Vilho Olsbomin (Lappeenrannan kaupunki) ja virastopäällikkö Pentti Lehtomäen (Espoon kaupunki), liikenneministeriö edustajikseen hallitusneuvos Kalevi Perkon sekä TVH edustajikseen rakennusneuvos E. A. Hietasen työryhmän puheenjohtajaksi ja muiksi jäseniksi piiri-insinööri Anton Ortamon ja yli-insinööri Veikko Hakolan sekä työryhmän sihteeriksi toimistoinsinööri Jorma Kosusen.

Työryhmä on kokoontunut käsittelemään asioita yhteensä 24 kertaa. Työryhmä on sille annetun tehtävän puitteissa katsonut tärkeimmäksi asiaksi laatia ehdotuksen kustannustenjakoa koskeviksi menettelytavoiksi sekä eräiksi siihen liittyviksi lainsäädäntöä koskeviksi muutoksiksi. Tämän johdosta työryhmä on laatinut selvityksen sekä ehdotuksen seuraavista asioista:

1. Yleisen tien tekemisen yhteydessä rakennettavat sillat, ali- ja ylikulkukäytävät sekä katujärjestelyt.
2. Jalkakäytävät ja pyörätiet yleisen tien yhteydessä.
3. Tievalaistuksen järjestäminen yleiselle tielle.
4. Valo-ohjaus yleisillä teillä.
5. Yleisen tien liikennealue asemakaavassa.
6. Suunnittelukustannukset, liikenneselvitykset ja liikennelaakennat.
7. Lainsäädäntöä koskevat muutosesitykset.

Työryhmä toteaa, että kustannusten jakoa koskeva käytäntö on ollut kirjava ja edellyttänyt lukuisia neuvotteluja samanlaisistakin asioista. Työryhmä pitää tarpeellisena yleisten menettelytapojen luomista peruskysymysten selventämiseksi.

Työryhmä on laatinut ehdotuksen pääsääntöjen muotoon,

jolloin yksityiskohtaisiin kysymyksiin ei ole voitu ottaa kantaa. Erityistapauksissa saattaa olla aihetta poiketa esitetystä pääsääntöistä.

Suoritettuaan tehtävänsä työryhmä luovuttaa laatimansa muistion käsittelemistään asioista sekä kannanottonsa ja ehdotuksensa, ja esittää 1) että Kaupunkiliiton hallitus hyväksyisi muistion ja suosittelisi sen sisältämien periaatteiden noudattamista jäsenkunnilleen, 2) että TVH päättäisi hyväksyä muistion sisältämät periaatteet sovellettaviksi.

1

Yleisen tien tekemisen yhteydessä rakennettavat sillat, ali- ja ylikulkukäytävät sekä katujärjestelyt

Yleisen tien tekemisen yhteydessä joudutaan usein yleiseen tiehen liittyvät tai sitä risteävät muut liikenneväylät kuten kadut, rakennuskaavatiet ja yksityistiet järjestämään uudelleen.

Tielain 52 §:n 4. momentin mukaan ”jos yleinen tie tehdään siten, että se katkaisee ennestään olevan yksityisen tien taikka jos tietä levennetään, korotetaan tai alennetaan niin, että pääsy sinne ennestään olevalta yksityiseltä tieltä huomattavasti vaikeutuu, yleisen tien pitäjän velvollisuutena on kustannuksellaan huolehtia yksityisen tien johtamiseksi yleisen tien poikki taikka sen liittämiseksi yleiseen tiehen tarpeellisten laitteiden ja niihin liittyvien töiden tekemisestä. Mitä tässä momentissa säädetään yksityisestä tiestä, koskee vastaavasti rakennuskaavatietä”. Edellä mainittuun lainkohtaan ei ole sisällytetty katua.

Yleisen tien tekeminen kaava-alueelle edellyttää pitkälle menevää yhteistyötä kunnan ja tienpitäjän välillä, koska yleisen tien tekemisen täytyy nivelyä kaavoitukseen ja kaavan toteuttamiseen. Asemakaava-alueella yleinen tie voidaan tehdä ainoastaan silloin kun sitä varten on asemakaavassa varattu tieliikennealue (rak.laki 36 § kohta 5).

Rakennuslain mukaan kuuluu kadun rakentaminen kaupungille. Rakennuslain 83 §:n perusteella voidaan mm. liikennealueen poikki menevien siltojen ja rakenteiden kustannusten jaosta sopia kaupungin ja tienpitäjän kesken. Käytännössä onkin kaupunkien ja tienpitäjän välillä neuvoteltu ja sovittu em. kustannusten jakamisesta silloin kun silta, ali-, tai ylikulkukäytävä on rakennettu yleisen tien tekemisen yhteydessä. Liikennealuetta risteävien katujen ja katusiltojen kustannukset ovat kunnat ottaneet useassa tapauksessa vastatakseen 100 %:sti. Milloin katusiltojen rakentamiskustannukset ovat nousseet niin suuriksi, ettei kunnalla ole

ollut mahdollisuuksia niiden rakentamiseen kokonaan kustannuksellaan, on valtio osallistunut rakentamiskustannuksiin. Kustannusjakokäytäntö on ollut vaihteleva. Kustannusten jakamisessa on otettu huomioon lähinnä yleisen tien tekemisestä kunnalle aiheutuvien kokonaiskustannusten suuruus suhteessa kunnan taloudellisiin mahdollisuuksiin. Yleisemmin on valtion osuus siltakustannuksista ollut tällöin 25—50 %. Jos yleinen tie on rakennettu kadun yli, on siltaa voitu pitää yleisen tien osana, jolloin valtio on vastannut siltakustannuksista 100 %:stikin.

Sellaisissa tapauksissa, joissa kaupunki on rakentanut katua varten sillan liikennealueen poikki muulloin kuin yleisen tien tekemisen yhteydessä on käytäntönä ollut, että yleisen tien pitäjä ei ole osallistunut kustannuksiin.

Kaavoittamattomalla alueella sekä rakennuskaava-alueella yleisiä tieteä tehtäessä on tienpitäjä tielain 52 §:n perusteella velvollinen maksamaan yleisen tien tekemisestä välittömästi aiheutuvat rakennuskaavateiden ja yksityisteiden järjestelyistä johtuvat kustannukset. Tällöin on periaatteessa lähdetty siitä, että entinen tilanne on korvattu uusien olosuhteiden edellyttämällä tavalla.

Milloin silta tai tie kunnan esityksestä on rakennettu korkealuokkaisemmaksi kuin olemassa olevien liikenneyhteyksien vuoksi on ollut tarpeen on siitä aiheutuvat lisäkustannukset peritty kunnalta nojautuen tielain 91 §:än, jossa sanotaan: "Jos valtiolle sen ollessa tienpitäjänä aiheutuu lisäkustannuksia sen johdosta, että tie kunnan päätöksen mukaisesti tehdään korkeampiluokkaiseksi kuin liikenteen tarve vaatii, on kunnan suoritettava nämä kustannukset." Työryhmän mielestä liikenteen tarvetta arvioitaessa tulisi liikenteen tuleva kehitys ottaa kohtuullisessa määrin huomioon.

Kunnilla on ollut mahdollisuus rak.lain 93 §:n perusteella saada valtiolta avustusta mm. moottoriajoneuvoliikenteelle tärkeään katuun liittyvän kallirakenteisen sillan kustannuksista. Vuoden 1974 alusta lähtien korvattiin rak. lain em. pykälä 136 a §:lla, jonka 5 momentin mukaan kunnalla on lisäksi mahdollisuus saada valtiolta avustusta yleisen tien rakentamisen aiheuttamista kadun tai siihen liittyvän laitteen rakentamisen tai muuttamisen kustannuksista asemakaava-alueella. (Sama koskee myös rakennuskaava-alueen yleiseen liikenteeseen käytettävää liikenneväylää). Liikenneministeriö on antanut rak.lain 136 a §:n

soveltamisesta yleisohjeet kirjeellään no 88/48/74/9. I. 1974. Yleisohjeissa sanotaan mm. seuraavaa: "Kohteet, joihin avustusta 5 momentin mukaisesti voidaan myöntää, selvitetään yleisen tien tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä. Kohteita, jotka tulevat kysymykseen, selvitetään edelleen myös tieviranomaisten ja kunnan välisissä kustannusjakoneuvotteluissa ja kohteet määritetään tiesuunnitelman vahvistamisen yhteydessä, esim. tiesuunnitelman vahvistamispäätöksessä. Tällaisia kohteita käsittävät tiesuunnitelmat vahvistaa liikenneministeriö. Kuntien ja tienpitäjän välillä on neuvoteltu ja sovittu yleisen tien rakentamisen yhteydessä mm. liikennealueen poikki menevien katusiltojen ja rakenteiden kustannusten jaosta rakennuslain 83 §:n mukaisesti. Nykyinen käytäntö säilyy näiden kustannusten jaon osalta, eikä näin sovittuun kunnan osuuteen voida myöntää avustusta nyt kysymyksessä olevan momentin nojalla."

Tähän mennessä on rak.lain 136 a §:n 5 mom:n mukaisia avustuskohhteita määritetty tiesuunnitelmien vahvistamisen yhteydessä vain muutamassa tapauksessa eikä varsinaisia erillisiä niihin liittyviä avustushakemuksia, joiden perusteella mm. avustuksen suuruus määrätään, ole toistaiseksi esitetty.

Työryhmä on yleisen tien tekemisen yhteydessä tarvittavien siltojen ja katujärjestelyjen kustannusjakoasiaa selvittäessään pyrkinyt siihen, että rak.lain 83 §:n tulkinnan selventämiseksi olisi saatava aikaan kustannustenjakoa koskevat ohjeet, jotka ottaisivat huomioon myös rak.lain 136 a §:n soveltamismahdollisuuden käytännössä siten, että lainsäätäjän tarkoitus tulisi mahdollisimman hyvin toteutetuksi.

Työryhmä toteaa, että alunperin rak.lain 83 §:n mukaiset ristiriitatilanteet on tarkoitettu ratkaistaviksi oikeusharkintaa käyttäen, mutta käytännössä ratkaisut on tehty tarkoituksenmukaisuusharkintaa käyttäen. Tarkoituksenmukaisuusharkinnassa tulisi ottaa huomioon mm. prioriteettiperiaate, hyötyperiaate ja kunnan taloudelliset mahdollisuudet. Lisäksi työryhmä toteaa, ettei teknillinen ratkaisu kuten esim. se, kumpi liikenneväylystä, yleinen tie vai katu menee toisen yli, saa vaikuttaa kustannusjakoon. Vertailun vuoksi mainittakoon, että rautatien ja yleisen tien välisissä risteysjärjestelyissä on kustannusjako prioriteettiperiaatteeseen perustuen selvä (tieasetus 26 § ja 29 §) samoin kuin yleisen tien tekemisestä aiheutuviissa yksityisten teiden ja rakennuskaava-

teiden järjestelyissä (tielaki 52 §). Työryhmän käsityksen mukaan rak.lain 83 §:ää voidaan soveltaa sekä siltaan että siihen välittömästi liittyviin katujärjestelyihin vaikka ne ulottuisivat liikennealueen ulkopuolellekin sekä lisäksi myös tasoliittymien katujärjestelyihin. On todettava, että tienpitäjä on käytännössä osallistunut silta- ja katukustannuksiin käyttäen yleisen tien tekemiseen myönnettyjä varoja ainoastaan silloin kun hanke on liittynyt yleisen tien tekemiseen ja toteutettu samanaikaisesti sen kanssa.

Koska tietyissä tapauksissa voidaan kustannusjaossa soveltaa joko rak.lain 83 §:ää tai 136 a §:ää, tulisi työryhmän mielestä pyrkiä siihen, että rak.lain 83 §:ää sovellettaisiin kaikkiin liikennealuetta koskeviin katujärjestelyihin ja 136 §:ää vain sellaisiin liikennealueen ulkopuolella oleviin katujärjestelyihin, jotka eivät välittömästi liity yleiseen tiehen, mutta jotka kuitenkin aiheutuvat yleisen tien tekemisestä.

Edellä esitettyyn viitaten työryhmä esittää, että yleisen tien tekemisen yhteydessä rakennettavien siltojen, ali- ja ylikulkukäytävien sekä katujärjestelyjen suhteen noudatettaisiin seuraavia periaatteita:

1. Milloin maantien tekemisen yhteydessä rakennetaan silta, ali- tai ylikulkukäytävä *olemassaolevien katuyhteyksien* järjestämiseksi yleisen tien poikki (nykyisellä paikalla tai sitä korvaavien), vastaa valtio em. rakenteen sekä siihen välittömästi liittyvien välttämättömien katujärjestelyjen kustannuksista samoin kuin myös vastaavien tasoliittymien katujärjestelyjen kustannuksista kokonaan. Paikallistien tekemisen yhteydessä tulee kunnan osallistua em. kustannuksiin tielain velvoitteiden mukaisesti. Katualueen lunastaminen ja siitä johtuvat korvaukset sekä sellaiset kunnallisteknilliset työt, joista kunnalla ei ole oikeutta tielain 67 §:n mukaan saada korvausta eivät kuitenkaan kustannusjaossa kuulu näihin töihin nykyisen lainsäädännön mukaan.
2. Milloin katua 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 esim. nykyinen 2-ajokaistainen katu voidaan tulevaisuudessa leventää 4- tai useampi ajokaistaiseksi. Kevyen liikenteen tarvitsema tila, maisemallisten näkökohtien ja liikenteen tulevan kehityksen kohtuullinen huomioon ottaminen rakenteissa eivät kuitenkaan ole tässä mielessä "huomattavasti korkealuokkaisempaa mitoitusta".

Erityistapauksissa korkealuokkaisempi ratkaisu saattaa korvata kohdan 3. mukaisen uuden katuyhteyden. Tällöin noudatetaan kohdan 3. mukaista periaatetta eli valtio osallistuu lisäkustannuksiin 50 %:lla.

3. Milloin yleisen tien tekemisen yhteydessä rakennetaan silta, ali- tai ylikulkukäytävä *uusien katuyhteyksien* järjestämiseksi yleisen tien poikki osallistuu valtio em. rakenteen rakentamiskustannuksiin 50 %:lla, edellyttäen, että katu toteutetaan yleisen tien tekemisen yhteydessä. Siltarakenteeseen kuuluvat kustannusjaossa tällöin myös siihen välittömästi liittyvät, välttämättömät leikkaus- ja pengerrystyöt. Sen sijaan muut kadun rakentamistyöt tulee kunnan kustannuksellaan toteuttaa.
4. Siltarakenne jää yleensä sen osapuolen omistukseen ja kunnossapidettäväksi, jolle sen päällä olevan liikenteen käyttämän liikenneväylän omistus ja kunnossapito kuuluu, ellei erityisistä syistä toisin sovita.
5. Mitä edellisissä kohdissa on sanottu kaduista koskee myös muita liikenneyhteyksiä, joiden käyttötarve on esim. maankäyttösuunnitelmissa tai muulla tavoin luotettavasti esitetty.
6. Yleisen tien tekemisen yhteydessä suoritettavien katujärjestelyjen kustannusjaossa sovelletaan rak.lain 83 §:ää kaikkiin liikennealueetta koskeviin katujärjestelyihin, vaikka ne ulottuivat liikennealueen ulkopuolellekin ja rak.lain 136 §:ää vain sellaisiin liikennealueen ulkopuolella oleviin katujärjestelyihin, jotka eivät välittömästi liity yleiseen tiehen, mutta jotka kuitenkin aiheutuvat tien tekemisestä.

2

Jalkakäytävät ja pyörätiet yleisen tien yhteydessä

Tielain 3 §:n mukaan yleiseen tiehen kuuluu myös jalkakäytävä ja polkupyörätie. Jalkakäytäviä ja pyöräteitä on rakennettu yleiseen tiehen kuuluvina sekä ajoradan viereen, että siitä kauemmaksi esim tien sivuojan ulkopuolelle ns. erillisinä jalankulku- ja pyöräteinä.

Tielain 5 §:n mukaan valtio kustantaa yleensä maanteiden pitämisen ja paikallisteiden pitämisestä aiheutuvat kustannukset jaetaan valtion ja kuntien kesken yleensä siten kuin tielain 10 luvussa on säädetty. Jalkakäytävien ja pyöräteiden osalta on tielaitos kuitenkin tähän asti katsonut, että kuntien tulisi osallistua niistä aiheutuviin kustannuksiin. Tämä on johtunut TVH:n mielestä lähinnä tiemäärärahojen niukkuudesta sekä siitä, että jalankulku- ja pyöräliikenne on pääasiassa paikallista taajaman sisäistä liikennettä. Niinpä tielain 95 §:n perusteella on kunnilta tieasetuksen 14 § mukaisen käsittelyn yhteydessä tiedusteltu, ottaako kunta osaa maantiehen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien rakentamisesta aiheutuviin kustannuksiin ja paikallistiehen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien rakentamisesta aiheutuviin kustannuksiin yli sen määrän, mitä tielain 10 luvussa edellytetään. Samoin on kunnilta tiedusteltu, ottaako kunta huolehtiakseen kustannuksellaan jalkakäytävän ja pyörätien kunnossapidosta. Useimmiten ovat kunnat osallistuneet jalankulku- ja pyöräteiden rakentamisesta aiheutuviin kustannuksiin 20—50 %:lla tai ainakin vähintään paikallistie-%:lla sekä usein myös sitoutuneet vastaamaan niiden kunnossapidosta kustannuksellaan. On myös tapauksia, joissa kunnat eivät ole osallistuneet em. kustannuksiin esim. heikon taloudellisen kantokyvyn vuoksi, mutta myös tapauksia, joissa kunnat ovat toteuttaneet yleiseen tiehen kuuluvan jalankulku- ja pyörätien omalla kustannuksel-

laan nopeuttaakseen ko. hankkeen toteutumista.

Jalankulku- ja pyöräteitä on rakennettu yleisten teiden varsille kuntien toimesta ja kustannuksella myös yleiseen tiehen kuulumattomina, jolloin siltä osin kuin niiden rakentaminen on tapahtunut yleisen tien tiealueella, on siihen tarvittu tielain 53 §:n mukainen lupa tienpitoviranomaiselta.

Asema- ja rakennuskaava-alueilla ei yleisen tien pitäjä ole voinut rakentaa jalankulku- ja pyöräteitä liikennealueen ulkopuolella eikä myöskään osallistua niiden kustannuksiin eikä myöskään sellaisille yleisille teille, jotka on kaavassa vahvistettu kaduiksi.

Kuten edellä esitetystä ilmenee, on yleiseen tiehen kuuluvien jalkakäytävien ja pyöräteiden rakentaminen ja kustannusten jako ollut verrattain vaihtelevaa.

Työryhmän käsityksen mukaan tulisi käytäntö eri kuntiin nähden olla yhdenmukainen ja koska tielain mukaan yleisiin teihin kuuluvien jalkakäytävien ja pyöräteiden toteuttaminen kuuluu ensisijaisesti valtiolle, niin työryhmä esittää seuraavaa:

1. Yleisiin teihin kuuluvien jalkakäytävien ja pyöräteiden tekemisestä ja kunnossapidosta ja niistä aiheutuvista kustannuksista vastaa maanteiden osalta valtio. Paikallisteiden osalta kustannukset jaetaan siten kuin tielaisissa on edellytetty.
2. Erikoistapauksissa, kuten kiirehtiäkseen hankkeen toteuttamista kunnat voivat vapaaehtoisesti osallistua em. kustannuksiin suuremmissa määrin kuin mitä edellä on esitetty tai sitoutua vastaamaan jalkakäytävien ja pyöräteiden kunnossapidosta siten kuin kussakin tapauksessa voidaan erikseen sopia.

3.

Tievalaistuksen järjestäminen yleiselle tielle

Tievalaistuksen järjestäminen yleiselle tielle tienpitäjän toimesta perustuu yleisistä teistä annetun lain 11 §:ään, jossa sanotaan mm:

”Tien kunnossapitoon kuuluvat . . . , milloin tieviranomaisen on katsonut kiinteän liikennevalaistuksen välttämättömäksi siitä aiheutuvat toimenpiteet . . . Jos mainittu toimenpide suoritetaan tien tekemisen yhteydessä, se luetaan tien tekemiseksi”. Valaistuksen järjestämiseen yleiselle tielle muun kuin tienpitäjän toimesta (esim kunnan tai teollisuuslaitoksen) tarvitaan yleisistä teistä annetun lain 53 §:n edellyttämä lupa tienpitoviranomaiselta. (Yleisillä teillä olevat valaistuslaitteet voivat siten olla joko tiehen kuuluvia tai jonkin muun kuin tienpitäjän omistamia laitteita). Lain mukaan kuuluu valaistuksen järjestäminen välttämättömissä tapauksissa siis ensisijaisesti valtiolle.

Tällä hetkellä on yleisiä teitä valaistu maassamme n 4 000 km, josta suuri osa kuntien toimesta ja kustannuksella. Vasta vuoden 1964 jälkeen, jolloin valaistuksen järjestäminen sisällytettiin tielakiin, on valaistuksia toteutettu yleisillä teillä myös valtion toimesta, mutta silloinkin yleensä aina yhteistyössä kuntien kanssa. Tällöin on käytäntönä yleensä ollut, että maanteiden valaistuslaitteiden rakentamiskustannukset on maksanut valtio ja paikallisteiden osalta on rakentamiskustannukset jaettu siten kuin tielaissa on paikallistiekustannukset edellytetty jaettavaksi. Vain muutamassa tapauksessa on valtio vastannut kaikista valaistuksen järjestämisestä aiheutuvista kustannuksista. Eritasoliittymien ramppien ja eritasoliittymästä johtavien sisäänatuloteiden valaistuksen rakentamiskustannukset, samoinkuin sellaiset lisäkustannukset, jotka ovat johtuneet siitä, että valaistus on rakennettu kunnan esityksestä korkealuokkaisemmaksi kuin TVH:n ohjeet edellyttävät, ovat kuitenkin kuuluneet yleensä kuntien maksetta-

viksi. Silloin on yleensä ollut kysymys siitä, että kunta on halunnut valaistuksen toteutettavaksi metallipylväin ja maakaapelein, vaikka TVH:n ohjeiden mukaan valaistus voidaan rakentaa puupylväin ja ilmajohdoin. Taajama-alueilla ovat korkealuokkaisemmat ratkaisut usein välttämättömiä kaupunkikuvallisista ymsyistä. Valaistuksen toteuttamisesta aiheutuneet käyttö- ja kunnossapitokustannukset ovat tulleet sitoumusten perusteella yleensä kuntien maksettaviksi. Vain silloin kun tienpitäjä on katsonut valaistuksen toteuttamisen olleen ehdottoman välttämätön ja kunta ei ole sitoutunut vastaamaan käyttö- ja kunnossapitokustannuksista, on em. kustannukset otettu valtion maksettaviksi.

Se, ettei valtio ole vastannut kaikista toteuttamiensa valaistusten kustannuksista, on johtunut lähinnä käytännöllisistä syistä, tiemäärärahojen riittämättömyydestä sekä tielain 11 §:n sanonnasta ja perusteluista. Em. lainkohdan perusteluissa on mainittu mm. seuraavaa: "Tienpitäjällä tulisi olla oikeus, mutta ei velvollisuutta, tiesuunnitelman vahvistamisen yhteydessä tai muulloinkin päättää valaistuksen järjestämisestä määrätylle yleiselle tielle tai sen osalle. Käytännössä sähkölaitokset suorittavat tarvittavat rakentamistyöt ja huolehtivat laitteiden hoidosta . . . Tilaaajan, tässä tapauksessa valtion, olisi maksettava liittymismaksut, jotka vastaavat valaistuksen perustamiskustannuksia, sekä tariffien mukaiset maksut valaistussähkön kulutuksesta. Kiinteän liikennevalaistuksen järjestäminen tieviranomaisten toimesta tulisi kysymykseen vain välttämättömiksi katsotuissa tapauksissa . . . Järjestely ei estäisi kuntia ja muita yhteisöjä, jotka jo eräissä tapauksissa ovat huolehtineet yleisen tien valaistuksesta, edelleenkin näin menettelemästä".

Käytännössä on yleisen tien valaistuksen kunnossapito ja käyttö tapahtunut luontevasti paikallisen sähkölaitoksen toimesta, koska valaistus on voitu kytkeä yhteen katuvalaistuksen kanssa ja huoltotoimenpiteet suorittaa samalla henkilökunnalla. Tienpitäjällä ei sopivaa huoltohenkilökuntaa ole, eikä sellaisen hankkiminen liene tulevaisuudessakaan tarkoituksenmukaista. Tämän ei tarvitse ratkaista sitä, kuka maksaa kunnossapidosta.

Valaistuslaitteiden omistus, silloin kun valaistus on valtion toimesta rakennettu, on jäänyt tienpitäjälle, vaikka kunta olisi valaistuksen rakentamiskustannuksiin osallistunutkin. Valtiolla ei ole nykyisen lainsäädännön puitteissa edes mahdollisuutta muulla

tavoin (esim kuntia rahallisesti avustamalla) osallistua valaistuksen toteuttamiseen. Valaistukset, joiden toteuttamiseen valtio on osallistunut, on pitänyt tienpitäjän ohjelmoida ja toteuttaa yleisen tien tekemisenä, jolloin valaistuslaitteet ovat jääneet tiehen kuuluvina valtion omistukseen. Tätä eivät kunnat ole useinkaan tienneet, vaan ovat esittäneet, että valtio avustaisi niitä silloin kun kunta toteuttaa valaistuksen yleiselle tielle.

Kuten edellä todettiin, ovat kunnat järjestäneet täysin omalla kustannuksellaan suuren osan valaistuksista yleisille teille tienpitäjän luvalla, jolloin valaistuslaitteetkin ovat jääneet kuntien (sähkölaitosten) omistukseen. Em tielain 53 §:n edellyttämä lupa on myönnetty, mikäli valaistuksen mitoitus on ollut TVH:n ohjeiden mukainen tai poikkeama niistä sellainen, ettei siitä ole katsottu aiheutuvan vaaraa liikenneturvallisuudelle. Lupaehdoissa on yleensä myös edellytetty, että hakija suorittaa kustannuksellaan tien vastaisesta siirrosta, leventämisestä tai muusta parantamisesta aiheutuvat valaistuslaitteiden siirtämis- ja korjaustyöt.

Valaistuksen rakentamiskustannukset ovat tällä hetkellä keskimäärin n 40 000 mk/km (valaistus toteutettuna puupylväin ja ilmajohdoin) ja valaistuksen käyttö- ja kunnossapitokustannukset keskimäärin n 8 000 mk/km/v (valaistus toteutettuna 250 W:n valaisimin, polttoaika n 4 000 h/v, sähkön hinta 18 p/kWh), josta energiakustannukset muodostavat n 2/3. Yleisillä teillä olevat valaistukset (n 4 000 km) aiheuttavat arvion mukaan n 32 milj. mk:n käyttö- ja kunnossapitokustannukset vuosittain.

Työryhmä on valaistuskysymystä selvittäessään pyrkinyt tutkimaan miten kustannusjakokäytäntöä voitaisiin muuttaa asianmukaisemmaksi, ottaen mm. huomioon, että yhtäläinen käytäntö eri kuntiin nähden säilyy, ja että kunnossapito tulee tarkoituksenmukaisesti hoidetuksi.

Edellä esitettyyn viitaten työryhmä esittää seuraavaa:

- 1 Tielakia muutetaan siten, että liikennevalaistusta koskeva kohta 11 §:stä poistetaan ja 3 §:ään lisätään tiehen kuuluvaksi myös valaistuslaitteet.
- 2 Yleisiin teihin kuuluvien valaistuslaitteiden rakentamiskustannuksista vastaa maanteiden osalta valtio. Paikallisteiden osalta rakentamiskustannukset jaetaan siten kuin tielaissa on edellytetty. Milloin valaistus kunnan esityksestä rakennetaan huomattavasti korkealuokkaisemmaksi kuin mitä TVH:n

ohjeiden mukaan on tarpeen, vastaa kunta siitä aiheutuvista lisäkustannuksista.

- 3 Yleiseen tiehen kuuluvan tievalaistuksen energiakustannukset jaetaan tasan valtion ja kunnan kesken. Energiakustannukset määrätään sillä perusteella, millä kunnat maksavat omista katuvalaistuksistaan.

Erikseen tulisi selvittää miten vastaavaa kustannusjakoperiaatetta voidaan soveltaa muihin tievalaistuksen käytöstä ja kunnossapidosta aiheutuviin kustannuksiin.

- 4 Kunnilla on oikeus kuten tähänkin asti järjestää valaistuksia kustannuksellaan yleisille teille tienpitäjän luvalla esim. tapauksissa, joissa valaistuksen järjestäminen tienpitäjän toimesta ei ole sillä hetkellä mahdollista.

Valaistuslaitteet ovat tällöin kunnan omistuksessa. Valaistuslaitteiden omistusoikeus voidaan tietyissä tapauksissa siirtää tienpitäjälle, jolloin asiasta on sovittava kussakin tapauksessa erikseen.

- 5 Yleisen tien tekemisestä aiheutuvat valaistuslaitteiden siirtokustannukset tulee sisällyttää tien tekemiskustannuksiin.
- 6 Jalankulku- ja pyöräteiden valaistuksen järjestämisessä noudatetaan samoja periaatteita kustannusjaon suhteen kuin varsinaisen ajoradankin valaistuksen järjestämisessä.

4. Valo-ohjaus yleisillä teillä

Liikenteen ohjaaminen liikennevaloin lähti alkuun suurimpien kaupunkien katuverkosta, jossa liikenteen sujuminen varsinkin ruuhkatuntien aikana ei ollut muulla tavoin tarkoituksenmukaisesti hoidettavissa. Liikennemäärien kasvaessa ja ruuhkatuntiliikenteen vaikutusten ulottuessa yhä enemmän myös yleisten teiden verkkoon, kaupungit ryhtyivät anomaan lupia liikennevalojen asentamiseen myös yleisten teiden katuliittymiin. Anomuksiin suhtautui tienpitäjä yleensä myönteisesti edellyttäen lupaehtoisissa, että liikennevalojen säätely hoidetaan siten, että myös yleisen tien liikenteen näkökohdat otetaan liikennevalojen ajoituksessa huomioon. Joissakin tapauksissa kunnat esittivät, että yleisen tien pitäjä osallistuisi liikennevalojen rakentamisesta aiheutuviin kustannuksiin. Asiasta sovittiin tällöin kussakin tapauksessa erikseen. Viime aikoina on tällaisissa liikennevalojen asentamiseen liittyvissä yhteishankkeissa ollut yleisimpänä käytäntönä seuraava:

Liikennevalojen rakentamiskustannuksista on vastannut kunta tai ne on jaettu tasan tienpitäjän ja kunnan kesken. Kunta on huolehtinut kustannuksellaan liikennevalojen käytöstä ja kunnosapidosta. Liikennevalojen tarkkailu ja säätely on suoritettu yhteistoimin tienpitäjän ja kunnan kesken. Liikennevalolaitteiden omistus on sovittu kussakin tapauksessa erikseen.

Liikennevalojen asentamiseen liittyvän käytännön yhdenmu-kaistamiseksi työryhmä esittää noudatettavaksi seuraavia periaatteita:

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 ja katujen 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.

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.

Omistus

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

2. Yhteenkytketyt liikennevalot

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

Lasketaan jokaisen liittymän kustannusjako edellä esitettyjen yksittäisen liittymän kustannusjakoperiaatteiden mukaisesti.

Yksittäisen liittymän kustannuksiin on yhteenkytkennän vuoksi lisättävä seuraavat lisäkustannukset: Pääohjauskojeen ja ohjauskaapelin 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.

3. Erikoistapauksia liikennevalojen kustannusjaossa

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

Mikäli yleisen tien tekemisen yhteydessä sovitaan katuliittymän rakentamisen kustannusjaosta rak.lain 83 §:n perusteella sisällytetään liikennevalojen rakentamiskustannukset liittymän kokonaiskustannuksiin, jotka jaetaan siten kuin on sovittu. Kunnossapitokustannukset 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.

5.

Yleisen tien liikennealue asema- kaavassa

Jotta liikenneväylä voitaisiin rakentaa asemakaava-alueella yleisenä tienä, täytyy sitä varten olla kaavassa varattuna liikennealue.

Liikennealue sisältyy niihin merkintöihin, jotka sisäasiainministeriön päätöksen no 386/30. 9. 1959 mukaan on vahvistettu käytettäväksi asema- ja rakennuskaavoissa. LT-kaavamerkinnän selitys on seuraava: Kauttakulku-, sisäänntulo- ja ohitustie tie-, vieri-, suoja- ja näkemäalueineen. Käytännössä LT-merkintää on ryhdytty sanomaan tieliikennealueeksi.

Rakennuslain 36 §:n 1 momentin 5. kohdan mukaan tulee tien täyttää seuraavat ehdot, jotta sille voitaisiin asemakaavassa varata liikennealue:

- tien tulee olla yleisen tien välittömänä jatkeena
- tien tulee olla kauttakulku- tai sisäänntuloliikenteeseen tarkoitettu
- tielle ei ole pääsyä tonteilta eikä poikkikaduilta paitsi erityisesti järjestetyissä liittymiskohdissa.

Vaikka liikennealueen muodostamisesta päättää kaavan vahvistava viranomainen, on tienpitäjällä mahdollisuus vaikuttaa asiaan silloin kun asiasta neuvotellaan kunnan kanssa sekä antaessaan lausuntonsa asemakaavasta. Käytännössä on rak.lain 36 §:ää tulkittu siten, ettei esim. paikallistielle ole katsottu voitavan tieliikennealuetta muodostaa. Maanteiden osalta on erityisesti järjestetyiksi liittymiskohdiksi aikaisemmin hyväksytty vain eritasoliittymät. Viime vuosina on kuitenkin myös tasoliittymiä hyväksytty erityisesti järjestetyiksi liittymiskohdiksi, joten liittymän rakenne tai tekninen varustetaso ei sinänsä ole ollut esteenä liikennealueen muodostamiselle, vaan ratkaisevaa on ollut liikenteen luonne sekä liikennöitävyyden kannalta riittävän suurien liittymävälien aikaansaaminen. Tonttiliittymiä ei liiken-

nealueelle ole yleensä sallittu. Jalankulku- ja pyörätietä varten ei erillistä liikennealuetta ole katsottu voitavan varata.

Mikäli tielle ei ole voitu muodostaa liikennealuetta, on se kaavoitettu kaduksi. Katualueelle jäävä yleinen tie pidetään kunnossa yleisenä tienä siihen saakka kunnes toimitetaan tien päätekohtakatselmus lain edellyttämällä tavalla, jolloin yleinen tie muuttuu päätekohtaan siirtyessä kaduksi.

Liikennealueen ja kadun risteämisen merkitsemistavassa on ollut jonkin verran kirjavuutta käytännössä. Aluevarauksena tällainen järjestely tulee merkitä liikennealuevaraukseksi ja kaavamääräyksellä osoittaa, että katu risteää liikennealuetta.

Samoin on yleisen tien ja kadun välisen eritasoliittymän ramppien merkitseminen ollut vaihtelevaa. Yleisen tien pidon ja kaavoituksen kannalta olisi edullista, jos varsinaisen eritasoliittymän rampit kuuluisivat yleiseen tiehen. Katua ei ole myöskään katsottu voitavan tehdä liikennealueelle maantien rinnalle.

Liikennealueen lunastamisen suhteen on käytäntönä ollut, että tienpitäjä on tien tekemisen yhteydessä lunastanut liikennealueesta yleensä vain tien tekemiseen tarvittavan tiealueen. Kunnan omistamasta maasta ei ole suoritettu korvausta.

Rak.lain 36 §:ssä ei ole mainittu, että liikennealueella olevalle tielle voi olla pääsy vain eritasoliittymien kautta. Laissa sanotaan, että tällaiselle tielle ei saa olla pääsyä tonteilta eikä poikkikaduilta paitsi erityisesti järjestetyissä liittymiskohdissa. Toisin sanoen kohdat, joissa liittyminen sallitaan, on erityisesti järjestetty (mikä vastaa yksityisten teiden järjestelyä kaavoittamattomilla alueilla). Liikennealueen sisäistä järjestelyä ei asemakaavan vahvistus Rak A 35 §:n mukaan koske, jollei siitä ole asemakaavamääräystä.

Rak.lain 36 §:ssä mainitut liikennealueen ehdot on tehty väljiksi, jotta niitä voidaan soveltaa tarkoituksenmukaisesti kulloinkin kyseessä olevaan tapaukseen. Laki on hyvin sovellettavissa nykyiseen liikennesuunnitteluun ja teiden jäsentelyajatukseen. Ei tunnu todennäköiseltä, että lain laatijat olisivat halunneet etukäteen määrätä teknisen ratkaisun kuinka katu liitetään tiehen.

Liikenteen määrä ei ole ratkaiseva liikennealuetta hyväksyttäessä vaan liikenteen luonne.

Jollakin pääkadulla voi olla hyvinkin runsas liikenne, mutta se ei tietenkään edellytä, että tällainen katu voitaisiin hyväksyä liikennealueeksi. Liikennealueella oleva tie palvelee kauttakulku-

tai sisääntuloliikennettä ja liittymät siihen ovat muutamissa keskitetyissä kohdissa. Tällainen väylä ei voi palvella ensisijaisesti taajaman sisäistä liikennettä. Aivan yksikäsitteisesti ei voida ilmeisesti määritellä kuinka suuri sisäisen liikenteen prosentuaalinen osuus koko liikennemäärästä voi olla.

Yksistään jalankulku- ja polkupyörätietä varten ei liikennealuetta voida varata, koska tällainen liikenne ei ole kauttakulku- tai sisääntuloliikennettä. Sen sijaan tien liikennealueelle jk + pp-tie voidaan yleiseen tiehen kuuluvana tehdä.

Paikallisteille liikennealuetta ei voitane hyväksyä. Tielain 8 §:n mukaan uusi paikallistie voidaan rakentaa, jos tie pääasiallisesti on tarpeen kunnan sisäistä tai muuta sellaista yleistä liikennettä varten, jolla on vain paikallinen merkitys. Rak.lain 36 §:n liikennealueen ehdot ja tielain 8 §:n paikallistien määritelmä ovat niin ristiriitaisia, etteivät ne voine olla samalla tiellä yhtäaikaisesti voimassa. Työryhmä on kuitenkin todennut että tietyissä tapauksissa on ilmennyt tarvetta myös paikallistien jatkamiseen kaava-alueen halki. Tällöin paikallistien liikenne on ollut pääasiassa ulkoista, kunnan rajojen ulkopuolella peräisin olevaa. Työryhmä on katsonut tarpeelliseksi, että eräissä tapauksissa myös paikallistie olisi voitava tehdä kaava-alueelle. Tätä varten työryhmä esittää kohdassa 7 lainsäädäntöä koskevan muutosesityksen.

Liikennealuekysymys tulisi ratkaista kaupunkiseudullisena kysymyksenä jo liikennesuunnitelmia laadittaessa. Tällöin valtakunnalliset ja seudulliset tiet olisi pyrittävä suunnittelemaan siten, että niistä muodostuu ehjä yleisten teiden verkko. Laajempuna kokonaisuutena olisi ensin selvitettävä mitkä ja minkä luokkaiset tiet muodostavat tällaisen tieverkon. Liikennealueeksi merkittyjen teiden tulisi tietenkin täyttää tietty standardi, joka on sopusoinnussa teiden toiminnallisen merkityksen kanssa. Esim. liittymävehkeille olisi määrättävä ohjeellinen suuruusluokka.

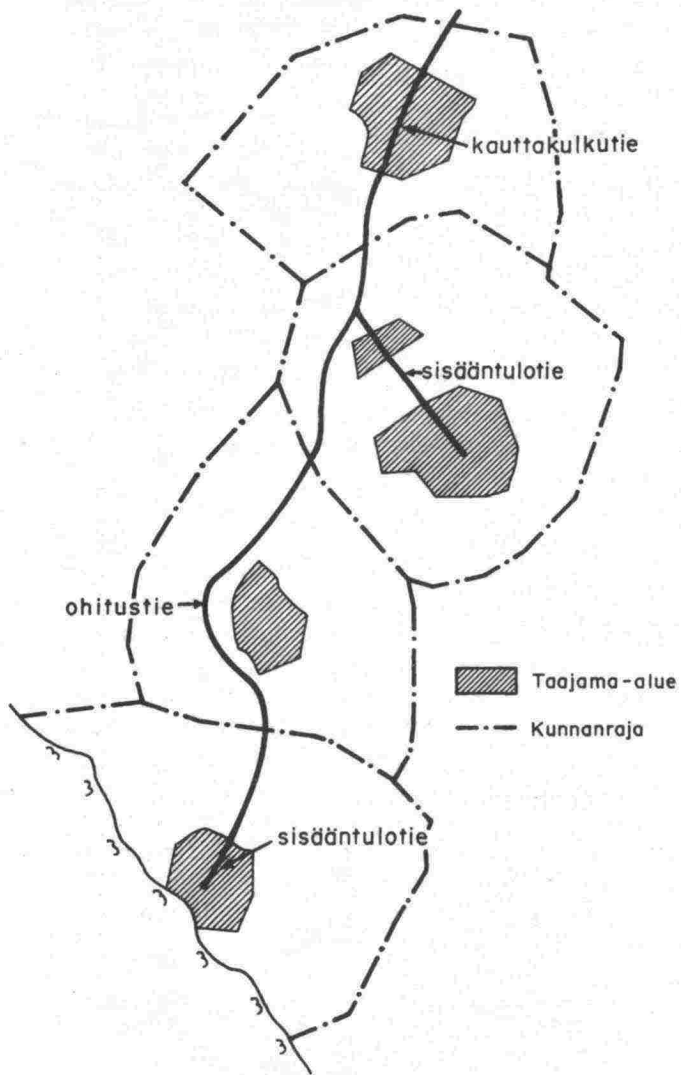
Sisäasiainministeriön vahvistamien kaavamerkintöjen mukaan liikennealumerkintää (LT) käytetään kauttakulku-, sisääntulo- ja ohitusteillä. Rak.lain 36 §:n liikennealuetta koskevissa ehdoissa sanotaan, että tien tulee olla kauttakulku- tai sisääntuloliikenteeseen tarkoitettu. Laissa ei ole käsitettä ohitusliikenne tai ohitustie. Ristiriitaa käsitteiden välillä ei liene, koska ohitustie tarkoittanee tietynlaista kauttakululiikennettä palvelevaa tietä, joka sijaitsee

kauempana taajamakeskuksesta kuin varsinainen kauttakulku- tie. Tarkkaa rajaa kauttakulku- ja ohitustiekäsitteiden välille on ilmeisesti vaikea vetää. Lisäksi voidaan todeta, että tie, joka tietynä ajankohtana on lähempänä ohitustiekäsitettä kuin kauttakulutiekäsitettä saattaa kaavoituksen ja taajamakeskukseen laajetessa muuttaa tässä mielessä merkitystään. Joka tapauksessa ohitustie on tarkoitettu palvelemaan lähinnä kaukoliikennettä kun taas kauttakulku- tie palvelee osaksi myös sisääntuloliikennettä ja kaava-alueen sisäistä liikennettä. Liikennealueen muodostamisessa tämä seikka tulee ottaa huomioon mm. liittymävälejä suunniteltaessa. Ohitustiellä tulee liittymävälien yleensä olla suuremmat kuin kauttakulutiellä. Molemmilla em. teillä tulisi pyrkiä ehjään yleisten teiden verkkoon ottaen lisäksi huomioon liikenteen luonne liittymäjärjestelyissä.

Sisääntulotiellä tarkoitetaan kaava-alueelle päättyvää yleistä tietä, jonka liikenne pääasiassa päättyy kaava-alueelle. Sisääntulotien liikennealuetta muodostettaessa ei siten yleisten teiden tieverkollisella eheydellä ole merkitystä vaan ratkaisevaksi tekijäksi tulee liikenteen luonne. Siitä katuliittymästä alkaen, josta liikenteen luonne muuttuu pääasiassa kaava-alueen sisäiseksi katuliikenteeksi, sisääntulotie tulee kaavoittaa kaduksi. Erillisten kaava-alueiden kohdalla sisääntuloteiden liikennealueita ei tulisi katkaista lyhyillä katuosuuksilla, joiden liikenteen luonne on pääasiassa ulkoista (vrt kuva). Vain poikkeustapauksissa esim valta- ja kantateillä voi sisääntulotiellä olla siinä määrin kaukoliikennettä palveleva merkitys, että liikennealueeseen voidaan hyväksyä useampiakin katuliittymiä edellyttäen, että ne on tarkoituksenmukaisesti järjestetty. (Kauttakulku-, sisääntulo ja ohitustiekäsitteet on esitetty oheisessa kuvassa).

Edellä esitettyyn viitaten työryhmä ehdottaa, että asemakaavassa varattavan rak.lain 36 §:n mukaisen tieliikennealueen suhteen pyrittäisiin noudattamaan seuraavia ohjeita:

1. Rak.lain 36 §:n 1 momentin 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.



Kauttakulku-, sisääntulo- ja ohitustiekäsite

2. Ohitustiet ovat jo tieverkollisen luonteensa vuoksi yleensä yleisiä teitä, jolloin niille on muodostettava asemakaavoituksessa tieliikennealue. Ohitustielle voidaan liittymiä sallia erittäin rajoitetusti. Ohitus- ja kauttakulkuteiden liittymäkohdat määrättyvät teiden toiminnallisen luokan, kyseisille tiejaksoille ominaisten teknisten ratkaisujen ja liikenteen jäsentelytarpeen mukaisesti kaikkien näiden perusteessa vähintään taajama-kohtaiseen liikenne- ja tieverkkosuunnitteluun. Kauttakulku-teillä tulisi liittymävälillä olla koko kaava-alueella yleensä vähintään 300—500 m olosuhteista riippuen.
3. Sisääntulotiellä liikennealue päätetään yleensä ensimmäiseen merkittävään katuliittymään. Sisääntuloteitten liikennealueita ei tulisi katkaista lyhyillä katuosuuksilla esimerkiksi pienillä erillisillä päätaajaman ulkopuolisilla kaava-alueilla. Valta- ja kantateille voidaan liikennealue muodostaa, mikäli liittymäväli on vähintään 300—500 m olosuhteista riippuen.
4. Paikallisteille ei voida muodostaa liikennealuetta nykyisen lainsäädännön puitteissa.
5. Liikennealue varataan suoja- ja näkemäalueineen. Ahtailla keskusta-alueilla voidaan liikennealue tarvittaessa varata edellä esitettyä kapeammaksi. Eritasoliittymät kaavoitetaan liikenne-alueeksi 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 kaavamerkinnoin ja -määräyksin. Jalankulku- ja pyörätietä varten ei voida muodostaa erillistä liikennealuetta.
6. Liikennealueen lunastaa kokonaisuudessaan yleisen tien pitäjä.

6.

Suunnittelukustannukset, liikenneselvitykset ja liikennelaskennat

Liikenneväylien suunnittelu

Yleisiä teitä koskevien suunnitelmien laatimisesta huolehtii yleensä valtio kustannuksellaan ja katuja koskevien suunnitelmien laatimisesta kunta. Kunta voi myös tieasetuksen 25 §:n perusteella, sovittuaan asiasta tie- ja vesirakennushallituksen kanssa laadituttaa kustannuksellaan ehdotuksen alueellaan olevan tien tekemistä koskevaksi tiesuunnitelmaksi.

Koska varsinkin suuriin tiehankkeisiin sisältyy kohteita (siltoja ja katujärjestelyjä), joiden rakentamiskustannuksista vastaa valtio joko kokonaan tai osittain, on pidetty tarpeellisena selvittää kenen toimesta ja kustannuksella tällaisten kohteiden suunnittelu suoritetaan. Työryhmän käsityksen mukaan suunnitteluvastuu voitaisiin määrätä sillä perusteella onko kysymyksessä kohde, jonka rakentamiskustannuksista sovitaan rak.lain 83 §:n perusteella vai kohde, jonka rakentamiskustannuksiin kunnalla on mahdollisuus hakea rak.lain 136 a §:n mukaista avustusta. Ensiksi mainitussa tapauksessa huolehtisi kohteen suunnittelusta valtio kustannuksellaan ja jälkimmäisessä tapauksessa kunta. Asiasta voitaisiin tietenkin tietyissä tapauksissa toisinkin sopia ottaen huomioon suunnittelutyön tarkoituksenmukaisen suorittamisen.

Liikenneverkkojen yleissuunnittelu, liikenneselvitykset ja laskennat

Kaupunkiseutujen päätieverkkojen yleissuunnittelussa, joissa molemmat osapuolet ovat olleet mukana, kustannukset on jaettu yleensä tasan. Työryhmän mielestä menettely on hyvä, joten sitä tulisi jatkaa vastaisuudessaakin. Työryhmän mielestä tulisi yhteistyötä liikenneverkkojen yleissuunnittelussa yleensäkin edistää.

Yksinomaan yleisiä teitä koskevien liikenneselvitysten suorittamisesta on huolehtinut valtio kustannuksellaan ja yksinomaan katuja koskevien liikenneselvitysten suorittamisesta kunta.

TVL:n suorittamien liikennelaskentojen aiheuttamat kustannukset on suorittanut valtio, paitsi niitä kuntien omaan tarpeeseensa esittämiä lisäpisteitä (-laskentoja), joista aiheutuneet kenttätyökustannukset on maksanut kunta. Omat katuja koskevat liikennelaskentansa ovat kunnat suorittaneet kustannuksellaan. Työryhmällä ei ole kustannusjakokäytännön suhteen huomauttamista. Yhteistoimintaa erilaisten liikennetutkimusten suorittamisessa tulisi lisätä.

Edellä esitettyyn viitaten työryhmä esittää seuraavaa:

1. Hankkeiden, joiden rakentamiskustannuksista vastaa rak.lain 83 §:n perusteella valtio joko kokonaan tai osittain suunnittelu suoritetaan yleensä valtion toimesta ja kustannuksella ja hankkeiden, joiden rakentamiskustannuksiin kunnalla on mahdollisuus hakea rak.lain 136 a §:n mukaista avustusta suunnittelu suoritetaan yleensä kunnan toimesta ja kustannuksella.
2. Kaupunkiseutujen liikenneverkkojen yleissuunnittelukustannukset niihin välittömästi liittyvine tutkimuskustannuksineen jaetaan tasan valtion ja kunnan kesken, ellei ole erityistä syytä poiketa tästä periaatteesta.
3. Kumpikin osapuoli suorittaa omiin tarkoituksiinsa tarpeellisten liikennelaskentojen kustannukset. Yleisten liikennelaskentojen voidaan katsoa palvelevan valtakunnallisia tarkoituksia ja kuuluvan valtion kustannettaviksi kuntien omia tarkoituksia varten haluamia lisäpisteitä lukuunottamatta.

7.

Lainsäädäntöä koskevat muutosesitykset

Laatiessaan esityksensä kustannusten jakoa koskeviksi menettelytavoiksi työryhmässä on tullut esille eräitä lain kohtia, jotka työryhmän mielestä tulisi muuttaa.

Valaistuksen järjestäminen yleiselle tielle tienpitäjän toimesta perustuu yleisistä teistä annetun lain 11 §:ään, jossa sanotaan mm: "Tien kunnossapitoon kuuluvat: . . . , milloin tienpitoviranomainen on katsonut kiinteän liikennevalaistuksen välttämättömäksi siitä aiheutuvat toimenpiteet . . . Jos mainittu toimenpide suoritetaan tien tekemisen yhteydessä, se luetaan tien tekemiseksi". Koska tienpitäjän toimesta yleisille teille rakennetut valaistuslaitteet ovat sellaisia tien käyttämistä varten tarvittavia laitteita, jotka kuuluvat yleiseen tiehen ja joista on lueteltu esimerkkejä tielain 3 §:ssä, niin työryhmä esittää, että liikennevalaistusta koskeva kohta tielain 11 §:stä poistetaan ja tielain 3 §:ään lisätään tiehen kuuluvaksi myös valaistuslaitteet. Olisi tutkittava laajemminkin vastaako tielain 3 § nykyajan vaatimuksia.

Tielain 67 §:n mukaan kunnalla ei ole oikeutta, ellei valtioneuvosto erityisestä syystä toisin määrää, tielain 9 luvussa säädettyyn tai tielaisissa edellytetystä pakkolunastuksesta johtuvaan korvaukseen, jollei kysymys ole kunnan alueensa ulkopuolella omistamasta maasta, tiehen liitännäisalueena kuuluvasta pysyvästi tarvittavasta tienpitoaineen ottopaikasta tai oikeuden luovuttamisesta tienpitoaineen ottamiseen rajoitettuun määrään tietyltä alueelta. Em. perusteella kunnat eivät yleensä ole saaneet korvausta siitä, että tietarkoitukseen luovutetulta alueelta on jouduttu poistamaan esim. kunnan omistamia rakennuksia, varastoja tai laitteita mukaanlukien vesi-, viemäri-, lämpö-, ym johdot. Sähköjohtojen siirtämisestä aiheutuvat kustannukset on kuitenkin sähkölain perusteella voitu korvata. Yleisen tien

tekemisen johdosta joudutaan usein varsinkin taajama-alueilla siirtämään edellä lueteltuja johtoja. Prioriteettiperiaatteen mukaan tulisi tienpitäjän tällöin korvata johtojen siirtämisestä aiheutuvat kustannukset.

Edellä esitettyyn viitaten ja, jotta korvauskäytäntö erilaisten johtojen siirtämisestä aiheutuviin kustannuksiin olisi yhdenmukainen työryhmä esittää, että tielain 67 §:ää muutetaan siten, että kunnalla olisi aina oikeus saada korvaus yleisen tien tekemisen aiheuttamista vesi-, viemäri-, lämpö-, ym. johtojen siirtokustannuksista sekä korvaus luovutetulle alueelle jäävistä kunnan omistamista rakennuksista, varastoista tai laitteista.

Työryhmä on katsonut tarpeelliseksi, että eräissä tapauksissa myös paikallistie olisi voitava tehdä asemakaava-alueelle. Tämä tulisi kysymykseen lähinnä silloin, kun paikallistien liikenne on pääasiassa kunnan ulkopuolelta peräisin olevaa ja tien pitäminen yleisenä tienä olisi yleisen tieverkon eheyden kannalta perusteltua. Koska rak.lain 36 §:n liikennealueen ehdot ovat työryhmän käsityksen mukaan sellaiset, ettei paikallistielle voida asemakaavassa varata liikennealuetta, niin työryhmä esittää, että tutkittaisiin mahdollisuuksia muuttaa rakennuslainsäädäntöä siten, että em epäkohta korjaantuisi.