

## Till stadsfullmäktige i Karleby

### Fullmäktigemotion

Vi föreslår att Karleby stad gör en ny utredning av de enskilda vägarna i Karleby och lägger fram ett nytt förslag till fullmäktige gällande väghållningen av de enskilda vägarna på följande sätt:

#### Karleby stad

- utreder vilka vägar på stadens område som enligt staden är enskilda vägar, varför en bestämd väg enligt staden är en enskild väg och så att planläggningssituationen på vägområdet konstateras i utredningen,
- i utredningen presenterar i föregående punkt nämnda vägar och deras längd på ett tydligt sätt (mer detaljerat än utritade på en kartkopia),
- i utredningen namnger de enskilda vägar som ligger på detaljplanerat område eller mellan detaljplanerade områden och/eller är genomfartsleder och i utredningen särskilt granskar dessa
- i utredningen ger fullmäktige en uppskattning av mängden genomfartstrafik på de i föregående punkt nämnda vägarna och denna trafikmängds andel av den totala trafiken på vägen,
- utreder den trafikmässiga betydelsen av de vägar som utgör en integrerad del av det vägnät för allmän trafik som omringar staden,
- i utredningen ger en uppskattning av kostnaderna per kilometer för årligt underhåll av en väg, preciserade enligt vägbeläggning (grusväg eller permanentbelagd väg), så att stadens understöd kan dimensioneras så att det är tillräckligt,
- utreder andra frågor av betydelse för trafiken på enskilda vägar i staden,
- utgående från denna utredning ger ett beslutsförslag till fullmäktige om väghållningen gällande enskilda vägar i Karleby.

#### **Motivering:**

Karleby stadsfullmäktige fattade 19.09.2022 § 82 beslut om att upphöra med sommarunderhållet av samtliga enskilda vägar i Karleby. För de flesta av dessa enskilda vägar hade stadens underhåll dock upphört redan med stöd av stadsfullmäktiges beslut 4.9.2017 § 446, i vilket dock vissa namngivna vägar undantogs, så att staden fortfarande skulle svara för underhållet av dem. Beslutet baserade sig på stadsstrukturnämndens beslut 19.1.2022 § 14.

#### *Följderna av stadsfullmäktiges beslut*

Stadsfullmäktiges beslut har haft som följd att en del av kommuninvånarna betalar för att andra använder den väg som de förstnämnda underhåller. De vägar som staden har klassat som enskilda

vägar används i betydande omfattning även av andra än dem som bor längs vägen. Trots att enligt lagen om enskilda vägar alla som regelbundet använder en väg ska delta i underhållet, är det i praktiken ändå bara de som bor längs vägen som får betala underhållet. Det är omöjligt för dem att veta vem som kör längs vägen och att kräva betalning av var och en. Dessutom förbjuder dataskyddslagen enskilda personer eller väglag att utan tillstånd samla in personuppgifter för ett ändamål som detta. Således är det inte tillåtet att t.ex. anteckna registernumren på bilar som kör på en enskild väg och utgående från registernumren göra förteckningar över ägarna till bilarna.

Särskilt oskäligen är situationer där det finns bara ett fåtal hushåll längs vägen, men genomfartstrafiken är stor. Ibland används en väg nästan uteslutande för genomfartstrafik. Det är också vanligt att en väg som har klassats som enskild väg är en förbindelseväg mellan stora detaljplanerade områden och en infartsled till centrum.

De som bor längs en enskild väg får alltså betala för att andra kör gratis på vägen. Stadens understöd täcker endast en del av kostnaderna. Återstoden får de som bor på vägen betala, medan andra kör gratis på deras väg. Det finns till och med livligt trafikerade vägar vilkas längd underskrider den gräns på 700 meter som stadsstrukturnämnden har satt för att en väg alls ska kunna få understöd. I dessa fall är det särskilt tydligt hur oskäligen följer besluten har haft, eftersom de som bor längs vägen ensamma ska hålla i stånd en väg som till rentav 90 procent trafikeras av andra och där staden också har placerat busstrafik.

Karleby stadsfullmäktige beslöt 19.09.2022 § 82 att i den årliga budgeten och ekonomiplanen skulle reserveras ett tillräckligt anslag för underhåll och grundförbättring av enskilda vägar. Detta har inte skett. De understöd som stadsstrukturnämnden har beviljat är helt otillräckliga.

#### *Vägarna som stadsfullmäktiges beslut gäller*

En stor del av de vägar som stadsfullmäktiges beslut gäller har under 50-60 års tid förvaltats av kommunen. Vägarna har under årens lopp integrerats till en del av det allmänna, obegränsade vägnätet som omger stadens centrum. Staden har också i sin detaljplanläggning använt sig av dessa vägar och inte bygg ersättande vägförbindelser. För många av vägarna består därför användargruppen till stor del eller rentav huvudsakligen av andra kommuninvånare än de som bor längs vägen. I beredningen till beslutet saknades emellertid alla dessa uppgifter om användningen av vägarna och deras trafikmässiga betydelse som del av trafikarrangemangen kring staden. Vägarnas långa historia som allmänna trafikleder lämnades utan avseende i beredningen och man såg bara på om vägen hade blivit hängande kvar på någon gammal icke-verifierad lista över enskilda vägar eller på att den kanske låg utanför detaljplanerat område. Ingen uppmärksamhet ägnades till exempel åt den omständigheten att en sådan väg kunde förbinda detaljplaneområden med varandra eller vara en viktig farled in till centrum eller åt att staden eller den kommun som föregick staden under årtionden hade förvaltats vägen som sin egen väg.

#### *Bristfälligt beslutsunderlag*

När besluten 2017 och 2022 fattades, presenterades för fullmäktige ingen annan utredning över de enskilda vägarna i Karleby än en karta, där de enskilda vägarna var utritade så som föredraganden hade uppfattat dem. Av beredningen till beslutet fanns inga uppgifter om på vilken grund de på kartan utritade vägarna hade klassificerats som enskilda vägar. Det fanns inte heller uppgifter om de olika vägarnas längd, trafikmängder, antalet hushåll som bodde längs de olika vägarna eller deras betydelse som förbindelsevägar. Uppgifter fanns inte heller om planläggningen på det område där de enskilda vägarna var dragna eller på kringliggande områden.

### *Hänvisningarna till lagen om enskilda vägar, konkurrenslagen och diskrimineringslagen*

Särskilt betydelsefullt i detta sammanhang är att det i beredningen framfördes att tre olika lagar skulle ha förutsatt att Karleby stad skulle ändra sina tidigare väghållningsbeslut. I en situation där fullmäktige får höra att en lag förutsätter ett beslut av ett bestämt innehåll, uppfattar en ledamot av fullmäktige lätt saken så att han eller hon inte har prövningsrätt i saken, utan är skyldig att handla på det sätt som framförs i föredragningen och således bör godkänna beslutsförslaget. Följaktligen är det nödvändigt att granska hur lagens krav presenterades i stadsstrukturnämnden 19.1.2022 § 14 och stadsfullmäktige 19.9.2022 § 82.

Stadsstrukturnämnden har motiverat behovet av ett nytt beslut på följande sätt: (översättning här): "Även om stadsstrukturnämndens beslut från 25.9.2017 nu har vunnit laga kraft, så följer det av den nya lagen om enskilda vägar 1.1.2019, konkurrensneutralitetslagen och diskrimineringslagen att granskningen av avtalen om skötsel av och bidrag till de enskilda vägarna bör fortsätta i Karleby stad."

Vi börjar med lagen om enskilda vägar. Ett snabbt svar finner man i ett utbildningsmaterial som Kommunförbundet har publicerat: "Tills vidare gällande beslut som har fattats under den gamla lagens tid behöver inte ändras."

Av 84 § i lagen om enskilda vägar framgår också att kommunen utan att hindras av lagen kan bidra till väghållningen av de enskilda vägarna, men också helt eller delvis åta sig väghållningen. Kommunen har i detta avseende prövningsrätt med stöd av sin självstyrelse. Av detta följer att kommunen har behörighet att besluta att helt och hållet sköta väghållningen av vissa vägar, samtidigt som kommunen kan betala bidrag till andra enskilda vägar. Enligt 84 § i lagen om enskilda vägar "beslutar kommunen om de bidrag som av dess medel beviljas för väghållning av enskilda vägar, om villkoren för bidragen och om tillsynen över användningen av bidragen samt beslutar om att kommunen helt eller delvis ska åta sig anläggningen eller underhållet av en väg." Av samma paragraf framgår att ett väglag måste bildas bara i det fall att väglaget önskar ansöka om bidrag av kommunen.

Kommunens prövningsrätt framgår också av 7 § i kommunallagen, där det föreskrivs att: "Kommunen sköter de uppgifter som den har åtagit sig med stöd av självstyrelsen och organiserar de uppgifter som särskilt föreskrivs för den i lag."

När saken år 2022 föredrogs för stadsfullmäktige, lät man i föredragningen förstå att lagen om enskilda vägar, konkurrenslagstiftningen och diskrimineringslagen skulle begränsa kommunens beslutanderätt och rätt att själv sköta väghållningen av de enskilda vägarna. När man sedan i slutet av beredningen anför att "modellen med bidrag i pengar är ett lagenligt sätt att understöda de väglag som verkar enligt lagen och uppfyller stadens övriga villkor" är detta framställningssätt, i ett sakligt sammanhang där alternativet att staden själv sköter väghållningen ställs mot alternativet att staden beviljar bidrag till väghållningen, ägnat att förmedla bilden att endast beviljande av bidrag i pengar är ett för kommunen tillåtet sätt att se till de enskilda vägarna. Såsom ovan framgår förhåller det sig inte på det sättet. Ikraftträdandet av lagen om enskilda vägar har inte förpliktat Karleby stad att fatta nya beslut om väghållningen gällande de enskilda vägarna.

I föredragningen har också konstaterats att om kommunen sköter det årliga underhållet av de enskilda vägarna, bryter staden med "detta förfarande" mot lagen. Av sammanhanget framgår att med "lagen" här avses konkurrenslagstiftningen. Enligt 126 § i kommunallagen får kommunen dock även i detta avseende med stöd av sin självstyrelse sköta enskilda vägar, eftersom i paragrafen föreskrivs att: " En kommun sköter inte en uppgift i ett konkurrensläge på marknaden åtminstone när 1) kommunen med stöd av lag som egen verksamhet producerar tjänster för kommuninvånarna och

andra som kommunen enligt lag ska ordna tjänster för". Kommunen bryter alltså inte mot konkurrenslagstiftningen genom att själv sköta väghållningen av de enskilda vägarna i kommunen.

I föredragningen motiverades besluten även med diskrimineringslagen och jämlikheten mellan kommuninvånarna. Jämlikheten mellan kommuninvånarna har dock inte förverkligats genom fullmäktiges beslut. Alla kommuninvånare behöver vägförbindelse på kommunens område, och även i detta avseende borde kommuninvånarna behandlas jämbördigt. Därför borde referensgruppen vara samtliga kommuninvånare. När man granskar saken ser man dock att här får en del av kommuninvånarna sin vägförbindelse betald av kommunala medel, medan en annan, mindre del av dem, trots att de betalar samma fastighetsskatt, med privata medel får finansiera en vägförbindelse som används av samtliga kommuninvånare. Alltså får en del kommuninvånare sina vägtjänster betalda av skattemedel, men alla får det inte.

I föredragningen till fullmäktige ändrades också definitionen av jämlikhet längs med texten. Först konstateras det att jämlikhet ska gälla "för alla kommuninvånare". I slutet av föredragningen ändras dock referensgruppen plötsligt, när det konstateras att "staden, för att kommuninvånarna som bor längs de enskilda vägarna ska vara sinsemellan jämlika, bör upphöra med sommarunderhållet av samtliga enskilda vägar". Således har man i föredragningen inte förutsatt att jämlikhet ska råda mellan alla kommuninvånare.

Vad är alltså jämlikt bemötande? Det är att sinsemellan likadana fall behandlas lika och att sinsemellan olika fall behandlas olika.

I 9 § i diskrimineringslagen föreskrivs att "sådan proportionerlig särbehandling som syftar till att främja faktisk likabehandling eller att förhindra eller undanröja olägenheter som beror på diskriminering är inte diskriminering". Att enskilda vägar behandlas sinsemellan olika är följaktligen tillåtet.

I stadsfullmäktiges beslut från 2022 om de enskilda vägarna har det alltså anförts eller åtminstone har man låtit förstå att lagstiftningen skulle hindra kommunen att fatta ett beslut med annat innehåll än det beslut som föreslagits i beredningen. När några sådana hinder inte finns, bör saken tas till föremål för en ny och grundligare utredning och nya beslut. Utredning behövs också om hur höga bidragen borde vara för att vara tillräckliga i enlighet med det beslut som stadsfullmäktige fattade 19.9.2022.

Vi undertecknade begär således att Karleby stad vidtar ovan nämnda åtgärder och ärendet förs till fullmäktige för avgörande.

Karleby, den 17 februari 2025.

Marlén Timonen

Kokkolan kaupunginvaltuustolle,

Valtuustoaloite

Ehdotamme, että Kokkolan kaupunki laatii uuden selvityksen Kokkolan kaupungin alueella sijaitsevista yksityisistä teistä ja antaa valtuustolle uuden yksityisteiden tienpitoa koskevan esityksen seuraavasti:

Kokkolan kaupunki

laatii selvityksen siitä, mitkä kaupungin alueella olevat tiet ovat kaupungin mukaan yksityisteitä, mihin yksittäisen tien määrittely yksityistieksi perustuu sekä selvityksessään toteaa myös alueen kaavoitustilanteen,

- laatii selvityksen niin, että edellisessä kohdassa mainitut tiet ja niiden pituudet selvästi ilmenevät selvityksestä (yksityiskohtaisemmin kuin vain karttakopiolle merkittyinä)
- selvityksessä nimeää ja tarkastelee asemakaava-alueella tai asemakaava-alueiden välissä sijaitsevat läpikulkuväylinä toimivat yksityistiet ja muut sellaisina väylinä toimivat yksityistiet ja selvityksessään tarkastelee erityisesti niitä,
- selvityksessä arvioi läpikulkuliikenteen määrän edellisessä kohdassa mainituilla teillä sekä tämän liikennemäärään osuuden tien kokonaisliikenteestä,
- selvityksessä arvioi vuotuiset kilometrikohtaiset tienpitokustannukset tiepäällysteen mukaan eriteltyinä (sora- tai kestopäällystetty tie), kaupungin myöntämien tieavustusten määrittelemiseksi riittävälle tasolle,
- Suomen Kuntaliitolta tiedustelee, onko kaupungilla tasapuolisen kohtelun periaate huomioon ottaen mahdollisuus itse kokonaisuudessaan vastata kaupungin alueella sijaitsevista sellaisten yksityisteiden tienpidosta, joilla liikenne on pääosin muiden kuin tien varrella asuvien aiheuttamaa, edellyttäen, että kaupunki avustaa muiden kaupungin alueella sijaitsevien yksityisteiden tienpitoa riittävin avustuksin,
- selvityksessä käsittelee muita kaupungin yksityisteiden liikennettä koskevia merkittäviä kysymyksiä,
- Selvityksen perusteella antaa kaupunginvaltuustolle Kokkolan kaupungissa sijaitsevien yksityisteiden tienpitoa koskevan päätösesityksen.

#### **Perustelut:**

Kokkolan kaupunginvaltuusto päätti 19.09.2022 § 82 lopettaa kaikkien Kokkolan kaupungin alueella sijaitsevien yksityisteiden kunnossapidon. Itse asiassa kunnossapidon lakkaamisesta oli useampien yksityisteiden kohdalla päätetty jo 4.9.2017 § 446. Tämän aiemman päätöksen mukaan kunnossapito tosin jatkui joidenkin päätöksessä mainittujen teiden kohdalla, mutta päättyi siis näidenkin osalta 19.09.2022 § 82 tehdyn päätöksen nojalla. Päätöksen pohjana oli Kokkolan kaupunkirakennelautakunnan päätös 19.1.2022 § 14.

#### *Kaupunginvaltuuston päätösten seuraukset*

Kaupunginvaltuuston päätösten seurauksena on ollut, että osa kuntalaisista maksaa siitä, että toiset käyttävät heidän ylläpitämäänsä tietä. Kaupungin yksityistieiksi luokittelemat tiet ovat merkittävässä

määrin muiden kuin tien varsilla asuvien käytössä. Vaikka yksityistielain mukaan kaikkien yksityistietä säännöllisesti käyttävien tulisi yksityistielain mukaan osallistua tienpitoon, tienpitokustannukset lankeavat käytännössä vain tien varrella asuvien maksettaviksi. Heillä ei ole mahdollisuuksia selvittää sitä, ketkä kaikki ajavat tietä pitkin, jotta tienkäyttäjiltä voitaisiin vaatia maksua. Tietosuojalaki kieltää yksityisiä henkilöitä tai tiekuntia luvatta keräämästä henkilötietoja tällaista tarkoitusta varten. Näin ollen ei ole esimerkiksi sallittua kerätä autojen rekisteritunnuksia autojen omistajien luetteloimiseksi.

Eriyisen kohtuuttomia ovat tilanteet, joissa tien varrella on vain pari taloutta, mutta läpikulkuliikenne tiellä on vilkas. On teitä, jotka ovat melkein yksinomaan läpikulkuliikenteen käytössä. On myös tavallista, että yksityistieksi luokiteltu tie toimii laajojenkin asemakaava-alueiden yhdysliikenneväylänä tai asemakaava-alueelta keskustaan johtavana väylänä.

Yksityisteiden varsilla asuvat joutuvat siis maksamaan siitä, että muut käyttävät heidän ylläpitämänsä tietä ilmaiseksi. Kaupungin myöntämä avustus kattaa vain osan kustannuksista. Loppuosa jää tien varrella asuvien maksettaviksi, toisten ajaessa ilmaiseksi heidän tiellään. On jopa sellaisia vilkkaasti liikennöityjä 700 metriä lyhyempiä teitä, jotka kaupunginrakennelautakunnan asettaman rajan mukaan eivät saa lainkaan avustusta. Näissä tapauksissa päätösten kohtuuttomat seuraukset ovat ilmeisiä, kun näiden teiden varrella asuvien tulisi yksin pitää kunnossa tietä, joka mahdollisesti jopa 90-prosenttisesti on muiden käytössä ja jolle kaupunki on saattanut sijoittaa linja-autoliikennettäkin.

Kokkolan kaupunginvaltuusto päätti 19.09.2022 § 82 että ”vuotuisessa talousarviossa ja -suunnitelmassa varataan riittävä määräraha yksityisille tiekunnille teiden kunnossapitoon ja peruskorjauksiin.” Näin ei ole tapahtunut. Kaupunkirakennelautakunnan myöntämät avustukset ovat täysin riittämättömiä.

#### *Kaupunginvaltuuston päätösten kohteena olevat tiet*

Suuri osa niistä teistä, joihin päätös kohdistui, olivat 50-60 vuoden ajan olleet kunnan hallinnoimia teitä. Tiet olivat pitkin vuosia integroituneet osaksi kaupunkikeskustaa ympäröivää, yleisen rajoittamattoman liikenteen tieverkostoa. Kaupunki oli myös asemakaavoituksessaan käyttänyt hyväksi näitä teitä, eikä ollut rakentanut niitä korvaavia väyliä. Näin ollen monen tien käyttäjäkunta koostui suurelta osin tai peräti pääosin muista kuin tien varrella asuvista kuntalaisista. Päätösvalmistelussa puuttuivat kuitenkin kaikki nämä tiedot teiden käytöstä ja liikenteellisestä merkityksestä osana kehäalueen liikennejärjestelyjä. Teiden pitkä historia yleisinä liikenneväylinä jätettiin esittelyssä huomiotta ja katsottiin vain sitä, oliko tie jäänyt roikkumaan johonkin tarkistamattomaan vanhaan yksityistieluetteluun tai sijaitsiko se asemakaava-alueen ulkopuolella. Ei kiinnitetty mitään huomiota esimerkiksi siihen, että tällainen tie saattoi olla asemakaava-alueita yhdistävä tie tai tärkeä keskustaan vievä kulkuväylä, eikä siihenkään, että kaupunki tai sitä edeltävä kunta oli vuosikymmeniä kohdellut tietä omana tienään.

#### *Puutteellinen päätöspohja*

Kun asiasta päätettiin vuosina 2017 ja 2022, valtuustolle ei esitetty muuta Kokkolan kaupungin alueella sijaitsevia yksityisteitä koskevaa selvitystä kuin kartta, johon yksityistiet oli piirretty sellaisina kuin esittelijä oli ne käsittänyt. Valtuuston pöytäkirjasta ei ilmene, millä perusteella nämä tiet oli luokiteltu yksityisteiksi. Esittelytekstistä ei myöskään ilmennyt teiden pituuksia, liikennemääriä eikä yksittäisten teiden varsilla asuvien talouksien lukumääriä tai teiden merkitystä yhdysliikenteen kannalta. Tiealueiden tai niitä ympäröivien alueiden kaavoitustilanne ei sekään ilmennyt esittelystä.

#### *Viittaukset yksityistielakiin, kilpailulakiin ja yhdenvertaisuuslakiin*

Eriytyisen merkityksellistä asiassa on, että valmistelussa esitettiin, että kolme eri lakia olisivat vaatineet Kokkolan kaupungin aiempien tienpitopäätösten muuttamista. Tilanteessa, jossa kaupunginvaltuustolle esitetään, että jokin laki edellyttää tietynsisältöistä päätöstä, valtuutettu mieltää helposti asian niin, että hänellä ei ole asiassa harkintavaltaa, vaan on velvoitettu toimimaan esittelyssä esitetyllä tavalla ja hyväksymään päätösehdotuksen. Näin ollen on tarpeen tarkastella esittelyssä kaupunkirakennelautakunnalle 19.1.2022 § 14 ja kaupunginvaltuustolle 19.9.2022 § 83 esitettyjä lain vaatimuksia koskevia ilmaisuja.

Kaupunkirakennelautakunta on perustellut uuden päätöksen tarpeellisuutta seuraavalla tavalla: ”Vaikka kaupunginvaltuuston 25.9.2017 tekemä päätös onkin nyt lainvoimainen, niin yksityistielain uudistumisen 1.1.2019, kilpailuneutraliteettilain ja yhdenvertaisuuslain johdosta yksityisteiden hoitosopimus- ja avustuskäytäntöjen tarkastelua Kokkolan kaupungissa tulee jatkaa.”

Aloitetaan yksityistielaista. Nopea vastaus löytyy Kuntaliiton julkaisemasta oppimateriaalista: ”Vanhan lain aikaisia päätöksiä, jotka ovat voimassa toistaiseksi, ei tarvitse muuttaa.”

Yksitystielain 84 §:stä selviää myös, että kunta lain estämättä voi avustaa yksityisteiden tienpitoa, mutta myös kokonaan tai osaksi ottaa tienpidon kunnan suorittavaksi. Kunnalla on tässä suhteessa itsehallintonsa nojalla harkintavaltaa. Tästä seuraa, että kunnan toimivaltaan kuuluu päättää huolehtia joidenkin yksityisteiden tienpidosta kokonaisuudessaan, samalla kuin kunta voi avustaa toisia yksityisteitä. Yksitystielain 84 §:n mukaan ”kunta päättää sen varoista yksityistien tienpitoon myönnettävistä avustuksista, avustuksen ehdoista ja käytön valvonnasta samoin kuin tien tekemisen tai kunnossapidon ottamisesta kokonaan tai osaksi kunnan suorittavaksi.” Samasta pykälästä ilmenee, että tiekunnan perustaminen on välttämätöntä vain siinä tapauksessa, että tiekunta haluaa hakea avustusta kunnalta.

Kunnan harkintavalta ilmenee myös kuntalain 7 §:stä, jossa säädetään: ”Kunta hoitaa itsehallinnon nojalla itselleen ottamansa tehtävät ja järjestää sille laissa erikseen säädetty tehtävät.”

Kun asia vuonna 2022 esiteltiin kaupunginvaltuustolle, esittelyssä annetaan ymmärtää, että yksityistielaki, kilpailulainsäädäntö ja yhdenvertaisuuslaki rajoittaisivat kunnan päätösvaltaa ja oikeutta itse huolehtia yksityisteiden tienpidosta. Kun sen päätteeksi esitetään, että ”rahalliseen avustamiseen perustuva malli on lainmukainen tapa avustaa tiekuntia, jotka toimivat lainmukaisesti ja täyttävät kaupungin asettamat muutkin vaatimukset” tämä esitystapa on asiayhteydessä, jossa kaupungin oma tekeminen ja avustaminen esitetään vastakkain, omiaan antamaan kuvan, että vain rahallinen avustaminen olisi kunnalle sallittu tapa huolehtia yksityisteistä. Kuten edellä ilmenee, näin ei ole. Yksitystielain voimaantulo ei ole velvoittanut Kokkolan kaupunkia tekemään uusia yksityisteiden tienpitoa koskevia päätöksiä.

Esittelyssä todetaan myös, että jos kunta huolehtii yksityisteiden ympärivuotisesta ylläpidosta, se rikkoo ”tällä menettelyllä” lakia. Asiayhteydestä ilmenee, että ”lailla” tässä tarkoitetaan kilpailulainsäädäntöä. Kuntalain 126 §:n mukaan kunta saa kuitenkin tässäkin suhteessa hoitaa itsehallinnon nojalla yksityisteitäkin, koska sanotussa pykälässä säädetään: ”Kunta ei hoida tehtävää kilpailutilanteessa markkinoilla ainakaan, jos 1) kunta tuottaa lain perusteella omana toimintanaan palveluja kunnan asiakkaille...”. Kaupunki ei siis riko kilpailulainsäädäntöä ottamalla hoitaakseen yksityisteiden tienpidon kunnassa.

Esittelyssä päätöksiä perusteltiin myös yhdenvertaisuuslailla ja kuntalaisten välisellä tasa-arvolla. Tasa-arvo ei kuitenkaan ole toteutunut valtuuston päätöksellä. Kaikki kuntalaiset tarvitsevat tieyhteyden kunnan alueella. Tässäkin suhteessa kaikkia kuntalaisia tulisi käsitellä tasapuolisesti. Näin ollen tarkasteluryhmänä tulisi olla kaikki kuntalaiset. Tarkastelusta ilmenee, että osa kuntalaisista saa

tieyhteytensä maksetuksi kunnan varoilla, kun toinen, samaa kiinteistövero maksava pienempi osa saa omin varoin kustantaa tieyhteyksiä, jotka ovat kaikkien kuntalaisten käytössä. Verovaroin kustannetaan siis kokonaan joidenkin, mutta ei kaikkien kuntalaisten tiepalvelut.

Valtuustolle suunnatussa esittelyssä tasa-arvon määrittely myös muuttui pitkin matkaa. Ensin todettiin, että yhdenvertaisuuden tulee toteutua ”kaikkien kuntalaisten kannalta”. Esittelyn loppuosassa tarkasteluryhmä kuitenkin yhtäkkiä vaihtui, kun todettiin, että ”kaupungin tulee, saadaksesen yksityisteiden varressa asuvat kuntalaiset yhdenvertaisiksi keskenään, luopua kaikkien yksityisteiden kesäkunnossapidosta.” Näin ollen esittelyssä ei edellytetty tasa-arvoa kaikkien kuntalaisten kesken.

Mikä siis on tasapuolista kohtelua? Se on sitä, että keskenään samanlaisia tapauksia kohdellaan samoin ja keskenään erilaisia tapauksia kohdellaan eri lailla.

Yhdenvertaisuuslain 9 pykälän mukaan ”sellainen oikeasuhtainen erilainen kohtelu, jonka tarkoituksena on tosiasiallisen yhdenvertaisuuden edistäminen taikka syrjinnästä johtuvien haittojen ehkäiseminen tai poistaminen, ei ole syrjintää.” Näin ollen myös yksityisteiden keskenään erilainen kohtelu on sallittua.

Kaupunginvaltuuston yksityisteitä koskevassa vuoden 2022 päätöksessä on siis esitetty tai ainakin annettu ymmärtää, että lainsäädäntö estäisi kuntaa tekemästä muun sisältöistä kuin esittelyssä esitettyä päätöstä. Kun tällaisia esteitä ei ole, asia on otettava uuden ja perusteellisemmän selvittelyn ja uusien päätösten kohteeksi. Lisäksi on tarpeen selvittää, minkä määräisiä tieavustusten tulisi olla ollakseen riittäviä kaupunginvaltuuston 19.9.2022 tekemän päätöksen mukaisella tavalla.

Me allekirjoittaneet pyydämme siksi, että Kokkolan kaupunki ryhtyy edellä esitettyihin toimiin ja että asia tuodaan valtuuston ratkaistavaksi.

Kokkolassa, helmikuun    päivänä 2025.