

**YLEISEN EDUN VAIKUTUS TIEOIKEUDEN  
PERUSTAMISEEN**

Laivamaa Paavo  
Tuomikoski Tuomas

Opinnäytetyö  
Tekniikka ja liikenne  
Maanmittaustekniikka  
Insinööri (AMK)

2018

Tekniikka ja liikenne  
Maanmittaustekniikka  
Insinööri (AMK)

---

<b>Tekijät</b>	Paavo Laivamaa Tuomas Tuomikoski	Vuosi	2018
<b>Ohjaaja</b>	Sami Porsanger		
<b>Työn nimi</b>	Yleisen edun vaikutus tieoikeuden perustamiseen		
<b>Sivumäärä</b>	52		

---

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli tutkia yleisen edun vaikutusta tieoikeuden perustamiseen. Tavoitteet voidaan jakaa kolmeen osaan: yleisen edun kannalta huomioitavat seikat tieoikeutta perustettaessa, yleisen edun edellyttämät selvitykset toimituksissa sekä yleisen edun vaikutus tieoikeuden perustamiseen liittyvissä toimituksissa ja oikeustapauksissa.

Tämä opinnäytetyö oli laadullinen tutkimus. Työssä käytettiin paljon kirjallisia ja sähköisiä lähteitä aiheesta. Kaiken perustana oli luonnollisesti Laki yksityisistä teistä, muut aiheeseen liittyvät lait sekä niiden esityöt. Työssä tutkittiin alan artikkeleita, kirjallisuutta ja oikeustapauksia. Osa aineistonkeruuta oli myös Maanmittauslaitoksen toimitusinsinööreille lähetetty lyhyt kysely. Koska työtä tehtiin kahdestaan, se myös jaettiin kahteen vastuualueeseen. Kumpikin tekijöistä perehtyi tietenkin myös työparinsa teksteihin ja lopuksi koko työ tarkastettiin yhdessä.

Yleinen etu on huomioitu paremmin sen jälkeen, kun Laki yksityisistä teistä uudistui vuonna 1975. Edelleen laissa on joitain tulkinnanvaraisia kohtia kuten se, miten määritellään huomattava luonnon turmeltuminen. Toinen epäselvätkö kohta on se, että tien tarkoitus pitäisi saavuttaa mahdollisimman edullisesti mutta toisaalta hinnalla ei ole niin suurta väliä, jos olemassa olevaa tieverkkoa voidaan hyödyntää. Lakikohdan oltua nyt reilu 42 vuotta voimassa aiheesta on toki kertynyt suuri määrä oikeustapauksia, jotka auttavat tulkitsemaan epäselvempiäkin kohtia. Oikeustapauksia tutkiessa tuli myös huomattua, että ennen yksityistie- tai lohkomistoimitusta tehtävien selvitysten sekä tarpeeksi laajan tiedottamisen tärkeyttä ei sovi vähätellä.

Technology, Communication and Transport  
Land Surveying  
Bachelor of Engineering

---

<b>Authors</b>	Paavo Laivamaa Tuomas Tuomikoski	Year	2018
<b>Supervisor</b>	Sami Porsanger		
<b>Subject of thesis</b>	Effect of the General Advantage for the Establishment of the Right of Way		
<b>Number of pages</b>	52		

---

The goal of this thesis was to research the effect of the general advantage for the establishment of the right of way. Goals can be divided into three parts. Points to be observed when the right of way is established from the point of view of a general advantage, the reports required by the general advantage in the surveys and the effect of the general advantage in the surveys and cases.

This thesis was a qualitative research. In this thesis many written and electric sources were used. The most important sources were the Private Roads Act, other laws from this topic and the legislative histories of these laws. Literature, articles and cases of this topic were researched in this thesis. Material was also collected with a questioning which was sent to the engineers who work in the National Land Survey of Finland. The thesis was done as pair work, so it was divided into two parts. Naturally both of the students read each other parts.

When the Private Roads Act was updated in 1975, after that the effect of general advantage was noticed better. The law is still unfinished. For example, it is difficult to say, how the remarkable damage of nature is defined. There is also another ambiguity in the law. The road should be built with as low costs as possible. However, on the other hand, if there are already roads in the area, this road should be used, even it would not be the shortest and the cheapest alternative. Luckily, now when the law has been similar already for 43 years, there are many kinds of cases which help to use this law. Adequate examining and reporting prior the surveys and active informing about them are also important.

Key words                      general advantage, Private Roads Act, private road, right of a way

## SISÄLLYS

1	JOHDANTO .....	7
2	TIEOIKEUDEN PERUSTAMINEN .....	9
2.1	Yksityistie .....	9
2.2	Tieoikeus .....	11
2.2.1	Yleistä .....	11
2.2.2	Yleisimmät perustettavat tieoikeudet .....	14
2.2.3	Tien siirtäminen .....	17
2.2.4	Tieoikeuden myöntäminen .....	19
3	YLEINEN ETU TIEOIKEUTTA PERUSTETTAESSA .....	20
3.1	Yleistä .....	20
3.2	Ennestään olevan tieverkon vaikutus .....	20
3.3	Luontoarvojen vaikutus .....	21
3.4	Kulttuuriarvojen vaikutus .....	22
3.5	Maankäytön suunnittelutilanteen vaikutus .....	23
3.6	Muiden yleisen edun kannalta merkityksellisten seikkojen vaikutus ....	24
3.7	YksTL:n suhde muuhun lainsäädäntöön .....	25
4	TOIMITUKSISSA TEHTÄVÄT SELVITYKSET .....	26
4.1	Toimitusinsinöörien selvityskäytäntöjä kyselyn perusteella .....	26
4.2	Maastokatselmus .....	28
4.3	Tärkeys- ja haitattomuusedellytys .....	29
4.4	Asianosaisten kuuleminen ja yleisen edun huomioiminen .....	32
5	ESIMERKKITAPAUKSET TOIMITUS- JA OIKEUSKÄYTÄNNÖSSÄ .....	35
5.1	Toimituskäytäntö .....	35
5.2	Korkeimman oikeuden ennakkoratkaisut .....	37
5.2.1	Luonnon ja ympäristön kulttuuriarvojen huomioon ottaminen .....	38
5.2.2	LSL:n huomioon ottaminen .....	38
5.2.3	Olemassa olevan tiestön huomioon ottaminen .....	39
5.3	Maoikeuden ratkaisut .....	39
5.3.1	Kulttuuriarvojen huomioon ottaminen .....	39
5.3.2	Yleiskaavan huomioon ottaminen .....	41
5.3.3	Yksityisen tien liittyminen yleiseen tiehen .....	42

5.4	Insinöörien kommentteja yleiseen etuun liittyen.....	43
6	JOHTOPÄÄTÖKSET .....	45
6.1	Yleisen edun rooli muiden perustamisedellytysten yhteydessä .....	45
6.2	Yleisen edun kannalta huomioitavat seikat tieoikeutta perustettaessa	46
6.3	Yleisen edun edellyttämät selvitykset toimituksissa .....	50
6.4	Yleinen etu – tieoikeuteen liittyvät ratkaisut .....	51
6.4.1	Ratkaisut toimituksissa .....	51
6.4.2	Ratkaisut oikeustapauksissa .....	53
7	YHTEENVETO .....	55
	LÄHTEET .....	57

## KÄYTETYT MERKIT JA LYHENTEET

ELY-keskus	Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus
KKO	Korkein oikeus
KML	Kiinteistönmuodostamislaki
KMA	Kiinteistönmuodostamisasetus
LSL	Luonnonsuojelulaki
M12/22482	Oikeustapauksen diaarinumero
Metsäl	Metsälaki
MML	Maanmittauslaitos
MO	Maaoyikeus
MRL	Maankäyttö- ja rakennuslaki
MuinaisML	Muinaismuistolaki
TE-keskus	Työ- ja elinkeinokeskus
TMK	Toimitusmenettelyn käsikirja
YksTL	Laki yksityisistä teistä

## 1 JOHDANTO

Opinnäytetyömme idean saimme opettajamme Aune Rummukaisen kautta maa-oikeusinsinööri Sakari Haulokselta, kun kerroimme hänelle, mitä olemme tehneet työksemme kesäharjoitteluissa. Aihe räätälöitiin työtehtävien perusteella meille sopivaksi. Vaikka opinnäytetyöllä ei ole toimeksiantajaa, toivomme sen olevan yleishyödyllinen yksityistieasioiden parissa työskenteleville henkilöille ja mahdollisesti tukevan omaa työelämäämme tulevaisuudessa. Aihe myös herätti mielenkiintoa meissä molemmissa, joten tietoisuuden lisääminen aiheesta oli tervetullutta. Ohjaajana opinnäytetyössämme toimi Lapin ammattikorkeakoulun opettaja Sami Porsanger.

Työn tavoitteena on antaa tietoa yleisen edun näkökulmasta ja sen vaikutuksesta tieoikeutta perustettaessa, siihen liittyvien selvitysten tekemisessä sekä toimitus- ja oikeuskäytännössä. Opinnäytetyössämme käsitellään YksTL:n ja KML:n mukaiseen tiehen tai kulkuyhteyteen kiinteistölle perustettavaa tieoikeutta. Tämä opinnäytetyö on laadullinen tutkimus, joka pohjautuu toimitusinsinööreille lähettämämme kyselyn vastauksiin, oikeustapauksiin, kirjallisuuteen ja lakiin. Työssä pyrimme vastaamaan mahdollisimman kattavasti ja selkeästi seuraavaan kolmeen opinnäytetyömme pohjalla olevaan tutkimuskysymykseen:

1. Mitä seikkoja on yleisen edun kannalta otettava huomioon tieoikeutta perustettaessa?
2. Mitä selvityksiä toimituksessa on tehtävä, että yleinen etu tulee huomioon otetuksi?
3. Miten yleinen etu on toimitus- ja oikeuskäytännössä vaikuttanut tieoikeutta koskeviin ratkaisuihin?

Työ voidaan jakaa karkeasti kolmeen osioon. Opinnäytetyön teoriaosiossa perehdytään pilkottuun aiheeseen, jossa kerrotaan yksityisteistä ja avataan tieoikeutta sekä sen perustamista ja siihen liittyvää lainsäädäntöä. Lisäksi siinä käydään läpi se, mitä yleinen etu käsittää tässä aihepiirissä. Tässä osiossa käydään lävitse myös ohjeistuksia, jotka käsittelevät yleistä etua ja tieoikeutta. Käytännön

osiossa on tarkoitus tutkia, miten lainsäädäntö ja ohjeistukset ovat toteutuneet toimituksissa, ja minkälaisia ratkaisuja eri oikeusasteilla on tehty, jotta yleinen etu on tullut huomioon otetuksi. Tässä osiossa aihetta käsitellään esimerkkitaustan eli toimituksissa tehtyjen päätösten ja oikeuksien ratkaisujen avulla. Tämän jälkeen opinnäytetyössämme tulee johtopäätökset ja yhteenveto -osio. Johtopäätöksissä vastaamme tutkimuskysymyksiin tiiviisti tietoperustan pohjalta. Johtopäätösten jälkeen tulee yhteenveto, joka sisältää tiivistetyn kokonaiskuvan opinnäytetyöstämme ja omaa pohdintaamme tämän työn tekoon liittyen. Lähteet ja liitteet ovat esitettynä opinnäytetyön viimeisillä sivuilla.

Työ pohjautuu suurimmilta osin lakiin yksityisistä teistä. Työssä käytimme lähteinä myös alan kirjallisuutta, joista tärkeimmässä roolissa oli Markku Markkulan Yksityiset tiet -kirja. Lisäksi toimitusinsinööreille lähetetyn kyselyn avulla saadut vastaukset, toimitusmenettelyn käsikirja, maaoikeuden ratkaisut sekä korkeimman oikeuden ennakkoratkaisut ovat olleet työssä merkittävässä roolissa.

## 2 TIEOIKEUDEN PERUSTAMINEN

### 2.1 Yksityistie

Yksityistiet ovat pääosin tieosakkaiden eli tien vaikutuspiirissä olevien kiinteistöjen omistajien ja haltijoiden ylläpitämiä teitä. Ne eivät ole yleisten teiden, kuten maanteiden ja katujen tavoin valtion varoin ylläpidettäviä teitä. Yksityistiet voidaan jaotella niiden oikeudellisen asemansa puolesta maanomistajan omiin teihin, sopimusteihin ja toimitusteihin. YksTL koskee pääasiassa vain toimitusteitä. Tämän lain mukaisessa yksityistietoimituksessa perustettua tietä eli toimitustietä voivat hyödyntää muutkin kuin sen kiinteistön omistaja, jonka maalla tie sijaitsee. (Markkula 2005, 12–13.)

Tieosakkaalla on yksityistien käyttöoikeuden lisäksi vastuu tienpidosta. YksTL kertoo, että tienpito pitää sisällään tien tekemisen ja kunnossapidon. Tekeminen käsittää uuden tien rakentamisen tai olemassa olevan tien siirtämisen, levittämisen ja muun parantamisen. Tien pysyttäminen tarkoitusta vastaavassa kunnossa, kuten puhtaanapito ja aukipitäminen talvella, ovat taas tien kunnossapitoa. Useamman kiinteistön hyväksi tarvittavan yksityistien kunnossapitoon voidaan velvoittaa osallistumaan kaikki tiestä hyötyvät kiinteistöt. Tällöin tieosakkailla on mahdollisuus muodostaa tiekunta, joka vastaa tiestä ja sen hoitoon liittyvistä asioista. (YksTL 1:6 §, 3:22 §, 5:50 §.)

Suomessa olevien yksityisteiden pituus on yhteensä noin 350 000 km, joista noin 90 000 km palvelee vakituista asutusta (Suomen Tieyhdistys 2016). Yksityisteitä on siis erilaisia ja niiden käyttäjäryhmät ja tarkoitukset vaihtelevat. Tien varrella on usein muun muassa asuinkiinteistöjä, maatiloja, metsäkiinteistöjä, lomakiinteistöjä ja erilaisia yrityksiä, jolloin tien tarkoitus koostuu näiden liikennetarpeista. Yksityisteiksi sisällytetään myös metsätalouden tarpeisiin rakennetut metsäautotiet sekä yksityistielaisissa määritelty polkutie tai sellainen tie, joka on käytössä vain talvisaikaan. (Hämäläinen 2010, 9; YksTL 1:5 §.) Lisäksi asemakaavoitetulla alueella voi olla tiekunnan hoidossa olevia yksityisteitä, mutta myös katuna yleiseen käyttöön luovutettuja entisiä yksityisiä teitä, jolloin kunta vastaa niiden tien-

pidosta. Vaikka kunta hoitaakin pääosin asemakaava-alueella olevien kaavateiden hoidon, ei kaavan vahvistaminen kuitenkaan tarkoita yksityistien kunnossapitovastuun välitöntä siirtymistä kunnan hoidettavaksi tieosakkailta. Usein asiasta päätetään maankäyttö- ja rakennuslain perusteella tapauskohtaisesti. (Hämäläinen 2012, 7; YksTL 1:3 §.)

Hyvä kunto yksityisteissä on yhteiskunnan ja ihmisten etu, koska kunnoltaan heikot tiet vaikuttavat muun muassa vaikeuttaen elinkeinoelämän toimintaa ja aiheuttavat esimerkiksi enemmässä määrin tapahtuvien omaisuusvahinkojen muodossa yhteiskunnallisia tappioita (Suomen Tieyhdistys 2016). Yksitysteiden, niiden rakentamisen ja kunnossapidon sekä tiekuntien vaikutus yhteiskuntaan osana Suomen tieverkostoa voidaan päätellä olevan merkitykseltään suuri, kun huomioidaan niiden laaja vaikutusalue ja se, että ne koskettavat monia kiinteistöjä ja ihmisiä. Tämän perusteella yksityistiet ja niiden hyvä hoito ovat tarpeellisia.

YksTL 1 §:n mukaan laki yksityisistä teistä ei koske laisinkaan maanomistajan omia teitä. Näissä ei ole olemassa sellaista oikeudellista oikeussuhdetta, jota YksTL säätelee. Omat tiet voivat olla luonteeltaan hyvinkin erilaisia. Kiinteistöjen omat tiet tarkoittavat vain yhden kiinteistön alueella olevia teitä, joiden käyttötarkoitus voi olla esimerkiksi pellolle vievä viljelystie, metsätie tai johonkin tuotantolaitokseen menevä kulkuväylä. (Markkula 2005, 13.) Kun nämä tiet eivät kuulu yksityistielain piiriin, tällaisten teiden yksityinen käyttö korostuu ja on perusteltua, että tien kunnossapito kuuluu kiinteistön omistajalle (Somerpalo & Korhonen 2004, 12). Kiinteistön omat tiet ovat siis kiinteistön omistajan toimesta rakennettuja teitä kulkuyhteyden tarpeen niin vaatiessa. Niiden käytön hyödyntäminen kuuluu vain kiinteistön omistajalle tai haltijalle, jolloin muiden ihmisten mahdollinen tien käyttäminen vaatii maanomistajan luvan.

Sopimustiet ovat teitä, joihin muillakin kuin rasiitetun kiinteistön omistajalla on käyttöoikeus. Tämä käyttöoikeus on vahvistettu osapuolten välisellä sopimuksella, eikä täten sopimus tien käyttämisestä toisen kiinteistön alueella ole pääsääntöisesti muita kuin sopimuksen tehneitä ja hyväksyneitä osapuolia sekä heidän perillisiä sitova. Pääsäännön mukaan YksTL ei muutoin kuin mahdollisen

tien lakkauttamisen osalta koske sopimusteitä. (Markkula 2005, 13.) Tien lakkauttaminen pitää tapahtua YksTL:n mukaisesti. Sopimustien esimerkkinä voisi toimia tie venevalkamaan tai sopimus voi olla myös vastavuoroinen, esimerkiksi monen kiinteistön alueella kulkeva, kaikkien tienvarren kiinteistöjen käytössä oleva tie. Sopimustien käyttäjät ja ylläpitäjät on määritelty sopimuksen solmimisen yhteydessä. (Somerpalo & Korhonen 2004, 12.) On myös mahdollista, että sopimustiehen ja edellisessä kappaleessa esillä olleeseen kiinteistön omaan tiehen voidaan perustaa uusi tieoikeus, kunhan YksTL 8 §:n mukaiset edellytykset täyttyvät (Markkula 2005, 13).

Toimitustiet ovat virallisissa maanmittaustoimituksissa, kuten yksityistieoimituksessa tai tierasitteena lohkomistoimituksessa perustettuja teitä ja pysyviä käyttöoikeuksia. Tällaisessa toimituksessa perustettu käyttöoikeus tai tieoikeus on ajallisesti rajoittamaton ja riippumaton rasitetun kiinteistön omistajanvaihdoksista. (Markkula 2005, 13–14.) Tieosakkaina toimitustiessä ovat pääsääntöisesti tien varrella olevien kiinteistöjen omistajat. Tieosakkaat myös vastaavat yhdessä tien ylläpidosta. Toimitustiet voidaan jakaa kahteen luokkaan. Järjestäytynyt toimitustie tarkoittaa asioiden hoitamista varten perustettua tiekuntaa, jolloin tiekunnan asioista ja esimerkiksi sopimuksista eri tahojen kanssa päätetään tiekunnan kokouksessa. Järjestäytymätön toimitustie on taas sellainen, jossa tiekuntaa ei ole perustettu. Tällöin tiehen liittyviä päätöksiä tehtäessä on tieosakkaiden oltava yksimielisiä. Vaikka toimitustiet usein palvelevat vain tieosakkaita, ovat ne hyödyttäneet myös yleistä liikennettä muun muassa läpikulkureitteinä. (Somerpalo & Korhonen 2004, 13.) YksTL säätelee siis yksityistieihin liittyviä asioita. On kuitenkin tärkeä jakaa yksityistiet edellä mainittuihin luokkiin, koska YksTL koskee käytännössä vain toimitusteitä.

## 2.2 Tieoikeus

### 2.2.1 Yleistä

Tieoikeuden perustaminen pohjautuu KML:iin ja YksTL:iin. Tieoikeus voidaan lyhyesti määritellä oikeudeksi käyttää pysyviin tietarkoituksiin toisen kiinteistön aluetta. Usein yksityistiet kulkevat kiinteistölle toisen kiinteistön kautta, jolloin tien

käyttäminen pohjautuu kiinteistötoimituksessa tehtyihin ratkaisuihin. Tavallisimmin toimitusta haetaan kirjallisesti siltä MML:lta, jonka alueella tie tai suurin osa siitä sijaitsee. YksTL 38c §:n mukaan on kuitenkin myös mahdollista, että MML voi antaa määräyksen alueellisen tietoitituksen suorittamisesta hakemuksetta, jos yleisen edun katsotaan näin vaativan. Toimitus tulee vireille hakemuksesta, ja jos se on kokonaan tai osittain ollut yleisen edun vaatima, voidaan toimituskustannukset tai osa niistä maksaa valtion varoista. Toimituksen suorittaa toimitusinsinööri yksin tai yhdessä kahden uskotun miehen kanssa, jos niiden käyttäminen katsotaan tarpeelliseksi tai asianosaiset niin vaativat. Yksityistietoitituksessa voidaan muun muassa perustaa tieoikeus, selvittää tien paikka, käyttöoikeuden haltija tai lakkauttaa yksityistie. Lisäksi on tavanomaista, että tieoikeus perustetaan lohkomisen yhteydessä. KML:ssa tämä on määritelty pysyvänä rasitteena oikeudeksi, joka voidaan perustaa jonkin kiinteistön hyväksi toisen rekisteriyksikön alueelle. (YksTL 2:8 §, 5:38c §, 5:40 §, 5:41 §, 11:84 §; KML 14:154 §, 14:156 §; Markkula 2005, 14, 321.) YksTL:n mukaan taas oleellista on se, että tieoikeudet ovat olemassa, vaikka tietä ei olisikaan maastossa fyysisesti (Somerpalo & Korhonen 2004, 13). Kaikki uudet tieoikeudet merkitään MML:n ylläpitämään kiinteistörekisteriin (KML 15:192 §).

YksTL 2:8 §:

*”Jos kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä varten on tärkeätä saada kulkuyhteys toisen kiinteistön kautta eikä siitä aiheudu huomattavaa haittaa millekään kiinteistölle, on kulkuyhteyttä tarvitsevalle kiinteistölle annettava oikeus käyttää jäljempänä säädettyssä tietoitituksessa määrättävää aluetta 5 §:n mukaisiin tietarkoituksiin. Oikeutta toisen kiinteistön alueen tällaiseen pysyvään käyttämiseen sanotaan tieoikeudeksi.*

*Edellä 1 momentissa säädetty koskee myös ennestään olevan tien siirtämistä tai muuta parantamista varten tarpeellisen lisäalueen luovuttamista, jollei 16 §:stä muuta johdu. Tietä siirrettäessä tieoikeuden antamisen perusteena voi olla myös huomattava hyöty, jonka kiinteistö, jolla on tieoikeus, saa kulkuyhteyden lyhenemisestä.*

*Tieoikeus voidaan perustaa kohdistumaan myös yleisen tien tiealueeseen. Yksityisen tien liittämistä yleiseen tiehen samoin kuin tiealueeseen kohdistuvasta työstä on voimassa, mitä yleisistä teistä annetussa laissa (243/1954) säädetään. Yhteisistä alueista on voimassa, mitä jäljempänä 107 a §:ssä säädetään.”*

KML:ssa sanotaan:

*”Kiinteistötoimituksessa on kullekin kiinteistölle ja palstalle järjestettävä tarpeellinen kulkuyhteys kadulle, maantielle tai sellaiselle yksityiselle tielle pääsemiseksi, jota varten on perustettu tiekunta, perustamalla 154 §:n 1 momentin 11 kohdassa tarkoitettu rasite taikka perustamalla yksityisistä teistä annetussa laissa tarkoitettu pysyvä tai määräaikainen tieoikeus tai muu kulkuyhteyttä varten tarpeellinen oikeus. Tällaisen oikeuden perustamisen edellytyksiin sovelletaan, mitä yksityisistä teistä annetussa laissa säädetään. Jos asianomainen kiinteistön omistaja pyytää, kiinteistötoimituksessa on ratkaistava tieoikeuden antaminen myös edellä tarkoitettuun yksityiseen tiehen. (22.7.2011/914)” (KML 14:156.3 mom.)*

*”Kiinteistön hyväksi voidaan perustaa toisen rekisteriyksikön alueelle pysyvänä rasitteena oikeus: kulkuyhteyttä varten tarvittavaan alueeseen asemakaava-alueella.” (KML 14:154.1. mom.)*

Kiinteistötoimituksessa jokaiselle kiinteistölle ja palstalle täytyy järjestää tarpeellinen kulkuyhteys siten, miten KML:ssa on määrätty. KML:ssa on määrätty, että asemakaava-alueen ulkopuolella on toimituksessa perustettava YksTL:n mukainen tieoikeus kadulle, tiekunnan yksityiselle tai yleiselle tielle pääsyä varten (TMK. Lohkominen, 30). YksTL:ssa on määritelty erilaiset tieoikeudet, joista yleisimmät ovat perustieoikeus, lisätieoikeus ja ajaltaan tai muutoin rajoitettu tieoikeus. YksTL 8 §:n mukaan tieoikeus voidaan antaa siis yksityistieoimituksessa kulkuyhteyden saamisen tärkeyden ja tarkoituksenmukaisen käytön vuoksi, kunhan siitä ei aiheudu huomattavaa haittaa millekään kiinteistölle. Tämän huomattavan haitan aiheutumattomuuden perustana ovat edellä määritetyt tärkeys- ja haitattomuusedellytykset. Näiden edellytysten tulee toteutua myös, kun yksityisen tien siirtoa taikka tien parantamiseen tarvittavaa lisäalueen luovuttamista ollaan toteuttamassa. (TMK. Yksityistieoimitus, 4–7.)

Markkulan mukaan tieoikeuden syntymisestä voidaan erotella selkeästi viisi eri tilannetta. Ensimmäinen perustuu YksTL 8 §:n 1 momenttiin, jonka mukaan uuden tien tekemistä varten voidaan luovuttaa alue, jolloin tieoikeus jonkin kiinteistön tai vastaavan hyväksi syntyy yksityistieoimituksessa tehtävällä päätöksellä.

Toisena on se tavallisin eli lohkomisen yhteydessä perustettava tieoikeus, jolloin uuden muodostettavan kiinteistön hyväksi perustetaan KML 156 §:n 3 mom:n nojalla YksTL:n mukainen tieoikeus. Kolmas tilanne on se, jossa olemassa olevan toimitustien siirtämistä, leventämistä, oikaisemista tai muunlaista parantamista varten voidaan luovuttaa kiinteistöstä lisäalue, jolloin tieoikeuden syntyminen perustuu pääsääntöisesti yksityistieoimituksessa annettuun päätökseen. Poikkeuksena tähän on muissa tapauksissa kuin siirtämisessä se tilanne, jossa maanomistaja on antanut suostumuksensa alueen tiekäyttöön ottamiseen, jolloin tieoikeus voi syntyä ilman toimituksessa tehtävää päätöstä. Neljännessä tilanteessa olemassa olevaan toimitustiehen voi syntyä tieoikeus YksTL 9 §:n 1 mom:n nojalla. Tässä on kysymys lisätieoikeudesta, joka voidaan perustaa yksityistieoimituksessa, kunnan tielautakunnan toimituksessa tai tiekunnan päätöksellä. Viidennessä tapauksessa tieoikeus voi syntyä YksTL 16 §:n 1 mom:n mukaan, kun jokin kiinteistö tai tieoikeuden saamiseen oikeutettu taho on tieosakkaana lain mukaan velvollinen osallistumaan tienpitoon. Tällainen tieoikeus syntyy tieoimituksessa tienpitoa koskevan päätöksen välillisenä vaikutuksena. (Markkula 2005, 14.)

### 2.2.2 Yleisimmät perustettavat tieoikeudet

Perustieoikeuden myöntäminen on kyseessä silloin, kun on tarve tieoikeuden saamiselle kokonaan uutta tietä varten ja perustettava tieoikeus kohdistuu ensimmäisen kerran kiinteistöön. Tällöin tieoikeus rasittaa yleensä aluetta, jonka käyttövapautta ei ole aikaisemmin rajoitettu. Tällaisen tieoikeuden myöntämisen edellytyksenä ovat tieoikeuden tärkeys kiinteistön tarkoituksenmukaisen käytön kannalta ja se, ettei tieoikeudesta aiheudu millekään kiinteistölle huomattavaa haittaa. (Markkula 2005, 15.) Perustieoikeus voidaan myöntää vain yksityistieoimituksessa. Perustieoikeuden myöntäminen tapahtuu YksTL:n mukaisesti, kun jokin kiinteistö tai joku muu tien tarvitsija tarvitsee toisen kiinteistön tai muun rekisteriyksikön aluetta tietarkoituksiin. Sellainen alue, johon perustieoikeutta ollaan myöntämässä, voi olla tietön tai sillä voi sijaita kiinteistön oma tie tai yksityistielain mukainen sopimustie, mutta siinä ei siis ole ennestään toimituksessa määrättyä tieoikeutta. Kiinteistöä, jolle ollaan myöntämässä tieoikeutta, kutsutaan saajakiinteistöksi. Saajakiinteistön saama tieoikeus tarkoittaa kaikkea siihen

kohdistuvaa liikennettä, jollei YksTL:n mukaisia ja siinä tarkemmin säädettyjä rajoituksia ole. Se mitä tässä sanotaan kiinteistöstä, sovelletaan myös muun muassa kaivokseen, yhteismetsään ja toisen kiinteistön alueella sijaitsevaan pysyvään rakennukseen tai laitokseen. (TMK. Yksityistietoimitus, 4.)

Lisätieoikeudeksi taas kutsutaan sellaista tieoikeutta, kun uusi oikeus perustetaan tai se syntyy jo ennestään olevaan toimitustiehen, jolla on jo käyttäjinä muita tientarvitsijoita pysyvään tieoikeuteen perustuen. Lisätieoikeuden antamisen edellytyksenä on sen tärkeys oikeutetulle kiinteistölle ja huomattavan haitan aiheuttamattomuus joko rasiitetulle kiinteistölle tai muulle osakkaalle. (Markkula 2005, 15.) Lisäksi edellytyksenä on, että lisätieoikeus parantaisi tieoikeuden haltijan tieyhteyttä tai että se vähentäisi ennestään olevasta tiestä aiheutuvaa haittaa olennaisesti. Olosuhteiden muuttuessa jonkin kiinteistön kohdalla siten, että liikenne voidaan paremmin järjestää jonkin toisen ennestään olevan tien kautta, voidaan kyseessä olevaan tiehen antaa tällaiselle kiinteistölle lisätieoikeus. Tällainen mahdollisuus voi koskea myös elinkeinon harjoittajaa. (TMK. Yksityistietoimitus, 5.) Lisätieoikeuden tuoma käyttöoikeus on voimassa siihen saakka, kun liikenteen tai elinkeinon harjoittaminen loppuu. YksTL 28 §:n 2 mom:n mukaan, jos tietä ei enää tarvita kiinteistöä varten, saadun muun kulkuyhteyden tai olosuhteiden muutosten vuoksi, voi tieosakas hakemuksella vaatia hänen kiinteistölle kuuluvan tieoikeuden lakkauttamista ja itsensä vapauttamista tienpitovelvollisuudesta (Markkula 2005, 149). Tämä on lisätieoikeuden eroavaisuus pysyvään tieoikeuteen. Lisätieoikeus voidaan myöntää yksityistietoimituksessa, tiekunnan omalla päätöksellä tai kunnallisen tielautakunnan toimituksessa (YksTL 2:10.1 mom.; Markkula 2005, 15).

Kiinteistötoimituksessa, tavallisimmin lohkomistoimituksessa, uudelle muodostettavalle kiinteistölle pääsemiseksi perustetaan kulkuyhteys. Lohkomisessa perustettavat uudet kulkuyhteydet perustuvat KML 156 §:n 3 mom:iin, jonka mukaan jokaisen kiinteistön hyväksi täytyy kiinteistötoimituksessa järjestää tarpeellinen kulkuyhteys YksTL:n mukaisesti, ilman erillistä hakemusta. Näin lohkomistoimituksessa kulkuyhteydet järjestetään pääsääntöisesti perustamalla YksTL:n mukainen pysyvä, lisä- tai määräaikainen tieoikeus tai muu kulkuyhteyttä varten tarpeellinen oikeus, jos kiinteistöön kuuluu erityinen etuus tai osuus yhteiseen

alueeseen. (Markkula 2005, 52.) Myös lohkomistoimituksessa tieoikeuksien perustamisedellytykset arvioidaan täten YksTL:n säädösten mukaisesti (TMK. Lohkominen, 31).

Joissakin tapauksissa tieoikeus voidaan perustaa ajaltaan tai jollain tapaa muutoin rajoitetusti. Vaikka olisi tiedossa, että lähitulevaisuudessa tieyhteys järjestyisi esimerkiksi yleisen tien tai kadun avulla, on useimmissa tapauksissa tieyhteys järjestettävä kiinteistön hyväksi määräaikaisena. (Markkula 2005, 161–162.) Määräaikaisen tieoikeuden perustaminen on siis tarkoituksenmukaista silloin, kun pysyvää tieoikeutta ei odotettavien olosuhdemuutosten tai jonkin muun erityisen syyn vuoksi ole järkevä perustaa. Perus- ja lisätieoikeuden perustamisen edellytykset pätevät myös tämän määräaikaisen tieoikeuden perustamiseen. Kun tieoikeus perustetaan määräaikaisena, on päätöksessä annettava määräaika tai tapahtuma, jolloin tieoikeus lakkaa tai johon saakka se on voimassa. Tämä lakkaaminen tapahtuu täten ilman erillistä käsittelyä asian suhteen. (TMK. Yksityistietoimitus, 7.) Tieoikeus voidaan myös perustaa tietyin rajoituksin, jos YksTL 8 §:n mukaista perustieoikeutta tai 9 ja 10 §:en mukaisia lisätieoikeuksia ei voida myöntää tien käytöstä aiheutuvan haitan vuoksi. Tässä on kysymys huomattavan haitan välttämisestä tai sen lieventämisestä. Tällöin tieoikeus voidaan perustaa rajoitettuna, jos huomattava haitta on vältettävissä sitomalla tien käyttö johonkin vuodenaikaan, tietynlaisiin kuljetuksiin tai antamalla muutoin rajoitettu oikeus tiehen. Kun yksityistietoimituksessa tällaista tieoikeutta ollaan myöntämässä, on samalla tarkoin määrättävä alue, johon oikeus kohdistuu sekä ne ehdot ja rajoitukset, jotka on oikeutta käytettäessä huomioitava. Esimerkkinä tästä voisi toimia puutavarakuljetusten salliminen tiettyinä talvikuukausina roudan aikoihin. Myös nykyään olemassa oleva metsäautotiekin voidaan mieltää tien käytön rajoitukseksi, jos sen käytön hyödyntäminen on rajoitettu vain metsätalousliikenteeseen. Esimerkkinä yleisen tarpeen kannalta ovat yhteiskunnan avustusten turvin perustetut metsäautotiet, joilla pyritään turvaamaan yhteiskunnan teollisuuden välttämätön puuraaka-aineen tarve. (Markkula 2005, 162–163.)

### 2.2.3 Tien siirtäminen

Matti V. Revon mukaan tien siirtäminen on mahdollinen kahdessa eri tapauksessa. Ensimmäisenä on tapaus, jossa kyseessä olevalla toimenpiteellä pyritään parantamaan tieyhteyttä. Toisessa tapauksessa on mahdollista kiinteistön omistajan kustannuksella siirtää tie toiseen paikkaan hänen omistamillaan alueilla. Tämän taustalla on tien tai sen käyttämisestä kiinteistön omistajalle aiheutuvan haitan poistaminen tai vähentäminen. Siirto merkitsee täten aina uuden tien perustamista. Lain yksityisistä teistä, 38b §:n sääntelyn taustalla on moottoriajoneuvojen käytöstä aiheutuva tieliikenteen lisääntyminen ja sen vuoksi aiheutuvat ympäristöhaitat. (Repo 1995, 164.) Edellisessä virkkeessä kuvattuun ongelmaan pyrittiin saamaan ratkaisu tekemällä säännös lakiin 1970-luvulla (Markkula 2005, 174).

Tien siirtämiseen tai muuhun parantamiseen sovelletaan YksTL 8 §:n 2 mom:n mukaan samoja sääntöjä kuin uuden tieoikeuden perustamiseen, joten tärkeys- ja haitattomuusedellytykset on huomioitava, kun siirtämistä tai parantamista koskevaa tarpeellista lisäaluetta varten perustetaan tieoikeus. Kun kysymyksessä on täten kokonaan uuden tien perustaminen, on käytöstä pois jäänyt tien osa mahdollista lakkauttaa YksTL 84 §:n perusteella. Tien siirtämistä koskevat päätökset on suoritettava yksityistietoimituksessa. Tämä on perusteltua, koska tien siirtäminen rinnastetaan uuden tien rakentamiseen, johon tarvitaan uuden alueen ottaminen tietarkoituksiin. Siirtäminen voi näin ollen koskea vain toimitustietä. Toisaalta taas on huomioitava, että kuitenkin olemassa olevan tien muu parantaminen on myös mahdollista toteuttaa ilman toimitusta, yksinkertaistetussa menettelyssä, jos rasitetun kiinteistön omistajan suostumus lisäalueen luovutukseen on saatu. (Markkula 2005, 172–173.)

Tarkoituksena YksTL 8 §:n 2 momenttia sovellettaessa on siis tieosakkaiden tieyhteyden parantaminen. Esimerkiksi uuden yleisen tien johdosta olosuhteet ovat saattaneet muuttua siitä tilanteesta, jolloin tie perustettiin. Kulkuyhteyden ollessa olemassa, ja jos tien siirrolla yksityinen tie lyhenisi ja kunnossapitokustannukset laskisivat, saattaa tien siirto toiseen paikkaan olla tarkoituksenmukaista. Siirtämisestä ei kuitenkaan saa aiheutua millekään kiinteistölle huomattavaa haittaa. Yllä

mainitun lainkohdan viimeisessä lauseessa myös säädetään, että tietä siirrettäessä tieoikeuden myöntämisen perusteena voi olla myös huomattava hyöty, jonka kiinteistö, jolla on tieoikeus, saa kulkuyhteyden lyhenemisestä. (Markkula 2005, 173–174.)

Toisaalta tiestä tai sen käyttämisestä kiinteistön omistajalle johtuvan haitan poistamiseksi tai vähentämiseksi voidaan tie siirtää toiseen paikkaan hänen omistamallaan alueella tai erityisestä syystä myös muuallekin, mutta siitä ei saa aiheutua kenellekään huomattavaa haittaa (YksTL 38b §). Markkula selvittää kirjassaan, että edellytyksinä tien siirtämiselle ”ulkopuolisen” kiinteistön alueelle ovat YksTL 8 §:n 1 mom:n mukaisten tärkeys- ja haitattomuusedellytyksien täyttyminen. Aloite tällaisesta tien siirtämisestä tulee usein rasitetun kiinteistön omistajalta. Kiinteistön omistajalle aiheutuva haitta, jota siirtotoimenpiteellä ollaan poistamassa tai vähentämässä, johtuu usein rasitetun kiinteistön olosuhdemuutoksista. Esimerkiksi kyseessä olevan tien liikenne on voinut lisääntyä tai tien siirrolla mahdollistettaisiin kiinteistön entistä tehokkaampi käyttö. YksTL 38b §:n perustelujen mukaan maaseudulla on pyritty 1970-luvulta lähtien rauhoittamaan maatilojen talouskeskuksia, joiden kautta teitä aikoinaan tehtiin. (Markkula 2005, 175.)

Erityinen syy tien siirtämiselle voi olla yleisen edun kannalta katsoen se, että sillä saadaan poistettua liikenneturvallisuudelle aiheutuva haitta. Olosuhteet ovat voineet liikenneturvallisuuden kannalta muuttua niin, että tien pysyttäminen entisessä paikassaan tuo mukanaan merkittävän liikenneturvallisuusriskin, eikä liikennejärjestelyillä tai nopeusrajoituksilla voida tilannetta parantaa. Tämän perusteella tien siirto voidaan suorittaa tapauksissa, jolloin se on välttämätön liikenneturvallisuutta koskevan haitan poistamiseksi ja muita ratkaisuja liikenneturvallisuuden parantamiselle ei ole. (Markkula 2005, 175–176.) Liikenneturvallisuus on huomioitu myös YksTL:n 17, 18 ja 19 §:ssä, joiden mukaan tietoimituksessa voidaan myös antaa oikeus laitteen, rakennuksen tai rakennelman siirtämiseen soveliaaseen paikkaan. Lisäksi tiellä voidaan kieltää puomin ja veräjän pitäminen, jos kieltoa pidetään liikenteen takia tarpeellisena, sekä laitteen tai rakennuksen rakentamisen tien läheisyyteen, jos liikenneturvallisuuden katsotaan niin vaativan.

#### 2.2.4 Tieoikeuden myöntäminen

Tieoikeuden myöntäminen voi tapahtua siis lohkomistoimituksessa, yksityistietoimituksessa ja asianomaisen tielautakunnan tai tiekunnan päätöksellä kiinteistölle. Jo vuoden 1962 YksTL:n voimaan tulemisen jälkeen Koski kirjoitti, että edellytykset tieoikeuden myöntämiseksi täytyy ratkaista kussakin yksittäistapauksessa (Koski 1963, 24). Wiialan vuoden 1962 kirjoitusten mukaan voidaan anottua tieoikeutta pitää tärkeänä silloin, kun kiinteistön asianmukaisen käytön edellyttämät liikennekustannukset ovat ilman tieoikeutta huomattavasti korkeammat kuin jos tieoikeus on olemassa. Hän myös kirjoitti, että YksTL:n näkemys huomattavasta haitasta vastaa meillä vanhastaan omaksuttua periaatetta, ettei yksityistä kiinteistöä saa kohtuuttomasti rasittaa toisen yksityisen kiinteistön hyväksi. (Wiiala 1962, 48–49.) Nämä on myös huomioitu tämän päivän ajantasaisessa lainsäädännössä. Näiden, voisiko sanoa ”yksityisen edun” tai ehkä paremmin sanottuna ”kiinteistökohtaisen edun” huomioimisen lisäksi täytyy tieoikeutta myönnettäessä huomioida täten myös yleinen etu, jonka pohjalla on YksTL 7 §.

Markkula onkin kirjoittanut, että yksityisen tien toteuttamisen edellytykset voidaan jakaa julkisoikeudellisiin ja yksityisoikeudellisiin edellytyksiin. Nämä YksTL 8 §:n mukaiset yksityisoikeudelliset edellytykset eli työssä jäljempänä määritetyt tärkeys- ja haitattomuusedellytykset ovat siis kiinteistöihin liittyviä, eivätkä niinkään kiinteistöjen omistajiin liittyviä edellytyksiä. Näiden edellytysten täytyminen on kuitenkin ehdoton edellytys tieoikeuden myöntämiselle, tehtiin se sitten yksityistietoimituksessa muutoin taikka osapuolten sopimukseen perustuen. Julkisoikeudelliset edellytykset eli YksTL 7 §:n mukaiset edellytykset tulevat taas sovellettavaksi sen jälkeen, jos YksTL 8 §:n mukaiset edellytykset ovat olemassa. YksTL 7 § sisältää oikeusohjeita tieoikeuden perustamisen edellytyksien lisäksi myöskin tien fyysiseen tekemiseen liittyen. Näin ollen tien tekemistä ohjaavat yksityistä ja julkista etua turvaavat normit. (Markkula 2005, 229–231.)

### 3 YLEINEN ETU TIEOIKEUTTA PERUSTETTAESSA

#### 3.1 Yleistä

1970-luvulla ympäristönsuojeluun pyrittiin kiinnittämään entistä enemmän huomiota. Ympäristönsuojeluun liittyviä tavoitteita pyrittiin ottamaan huomioon muillakin lainsäädännön aloilla. Yksi esimerkki tällaisesta toiminnasta on vuonna 1975 annettu laki yksityisistä teistä annetun lain muuttamisesta (521/1975), joka astui voimaan saman vuoden lokakuussa. (Palokangas 1980, 4.) Uudistuksen myötä YksTL huomioi paremmin yleisen edun vaikutuksen tieoikeuden perustamiseen. Yleisen edun huomioimisesta säättää erityisesti 7 § ja sen toinen momentti. Kyseisen mom:n viimeinen virke muuttui vielä vuonna 1999 hiukan, mutta siinä muutettiin lähinnä vain termejä ajankohtaisemmaksi, sisällön pysyessä kutakuinkin samana.

YksTL 1:7.1–3:

*”Tie on suunnaltaan, leveydeltään ja muutoinkin tehtävä sillä tavoin, että sen tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti ja tuottamatta kenellekään suurempaa vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii.*

*Tietä ei saa tehdä, jos sitä entisten yksityisten ja yleisten teiden käyttäminen sekä muut yleiseltä kannalta merkitykselliset seikat huomioon ottaen ei ole pidettävä tarkoituksenmukaisena. Sama on laki, jos tien tekemisestä voi aiheutua huomattavaa luonnon turmeltumista tai ympäristön kulttuuriarvojen vähentymistä taikka muu niihin verrattava yleisen edun loukkaus. Alueella, jolla on voimassa asemakaava taikka joka kuuluu suunnittelutarvealueeseen, tietä ei saa tehdä niin, että voimassa olevan kaavan tai vastaisen kaavan toteuttaminen saattaa vaikeutua. (5.2.1999/143)*

*Mitä 1 ja 2 momentissa on sanottu tien tekemisestä, on sovellettava myös muuhun toimenpiteeseen, joka koskee alueen käyttämistä tässä laissa säädettyyn tarkoitukseen.”*

#### 3.2 Ennestään olevan tieverkon vaikutus

YksTL 7 §:n 2 momenttiin liittyvässä esityössä on korostettu, että myös ennestään olevat tiet on otettava huomioon tieoikeutta perustettaessa:

*”Niinpä ennestään olevat yksityiset tiet sekä muut sellaiset merkitykselliset seikat olisi riittävästi otettava huomioon tien tekemistä päätettäessä. Ratkaisevaa merkitystä ei sen vuoksi ole sillä, että uudesta kulkuyhteydestä rakennettavaa tietä käyttäen tulee mahdollisimman lyhyt tai että tie saadaan tehdyksi mahdollisimman vähäisin kustannuksin.”* (HE 19/1974, 1.)

YksTL 7 §:n 1 ja 2 momentti ovat jossain määrin ristiriidassa. Toisaalta tie pitäisi tehdä mahdollisimman edullisesti. Toisaalta, jos esimerkiksi alueella on olemassa jo tieverkko, ratkaisevaa merkitystä ei ole sillä, että tie saadaan tehtyä mahdollisimman vähäisin kustannuksin vaan sillä, että tie saadaan liitettyä mahdollisimman sujuvasti jo olemassa olevaan tieverkkoon. Oikeuskirjallisuudessa vuonna 1995 on mainittu, että tämä ristiriita pitäisi poistaa lakia muuttamalla, koska se saattaa synnyttää epäselvyyttä. (Repo 1995, 116.) Markkulan mukaan taas, jos on olemassa useita käyttökelpoisia ja osapuolille edullisia tievaihtoehtoja, joissa perustamisedellytykset täyttyvät, on olemassa olevan tieverkon ja tulevien tietarpeiden huomioiminen tällöin perusteltua. (Markkula 2005, 230.) Täten jos vanhaa tieverkko on olemassa tai alueen tulevista tietarpeista tiedetään, on perustellumpaa hyödyntää niitä kuin perustaa tie mahdollisimman edullisesti.

Pitkän aikaa jatkunut tien käyttö ilman tieoikeutta ei sinällään ole automaattinen peruste tieoikeuden myöntämiselle, vaan siinäkin tapauksessa tieoikeuden perustamisen edellytykset sekä tien tekemisen edellytykset on tutkittava YksTL 7 §:n mukaan. Jos useampi tievaihtoehto täyttää kiinteistökohtaiset edellytykset, yleisen edun eli YksTL 7.2 §:n täyttymisen edellytyksiä tutkittaessa olemassa oleva, ”luvaton” tie saattaa luonnollisesti olla kuitenkin parhain vaihtoehto. (Markkula 2005, 242.)

### 3.3 Luontoarvojen vaikutus

HE 19/1974, 1:

*”Perusteltua syytä on myös siihen, että tien tekemistä ei olisi sallittava, jos siitä aiheutuisi huomattavaa luonnon turmeltumista...”*

Palokankaan mukaan yksityistielakiin sisältyvät ympäristönsuojeluun liittyvät säädökset ovat edelleenkin liian vähälukuiset. Hänen mukaansa ne muodostavatkin

vasta alun lainsäädännön tulevalle kehittämiselle. (Palokangas 1980, 4.) Myös Revon mukaan luontoarvojen suojelu on jäänyt liian vaillinaiseksi, sillä YksTL 7.2 §:ssä mainitaan, että vasta huomattava luonnon turmeltuminen estää tien tekemisen (Repo 1995, 117). Jäljempänä, viidennessä luvussa selostetuista oikeustapauksista selviää esimerkkien kautta, miten huomattavaa luonnon mahdollinen turmeltuminen tulee olla, että se estää tien tekemisen.

Samalla kun YksTL:iin lisättiin 7§:n 2 mom:n säännös, myös YksTL 44 §:n 1 momenttia täydennettiin. Momentin täydennyksen johdosta tien rakentamisesta tai siirtämisestä on nykyään aina ilmoitettava alueelliselle viranomaiselle, joka on tänä päivänä ELY-keskus. Näin varmistetaan paremmin luonto- ja kulttuuriarvojen huomioiminen. YksTL 44 §:n 1 momenttia on päivitetty viimeksi vuonna 2009 ja se kuuluu:

*”Tietoimituksesta on ilmoitettava asianomaiselle tielautakunnalle tai sen tehtäviä hoitavalle viranomaiselle. Milloin on kysymys tien rakentamisesta tai siirtämisestä, on tietoimituksesta ilmoitettava toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja, jos tie tulisi johtamaan maantien, rautatien tai kanavan alueelle, myös asianomaiselle viranomaiselle.” (22.12.2009/1290)*

### 3.4 Kulttuuriarvojen vaikutus

HE 19/1974, 1:

*”...tai ympäristön kulttuuriarvojen vähentymistä...”*

YksTL 7 §:n 2 momentissa mainitut kulttuuriarvot kuuluvat niin sanotun antikvaarisen suojelun piiriin eli siihen sisältyvät muinaismuistot sekä kulttuurihistoriallisesti huomattavat rakennukset ja rakennuskokonaisuudet. Muinaismuistoja ovat muun muassa muinaiset asuinsijat, kalmistot, hautaröykkiöt, vanhoihin teihin liittyvät rakenteet jne. (Palokangas 1980, 6.) MuinaisML:n 1 §:ssä on selitetty, miten kiinteisiin muinaisjäänneksiin tulee suhtautua:

*”Kiinteät muinaisjäänneokset ovat rauhoitettuja muistoina Suomen aikaisemmasta asutuksesta ja historiasta.*

*Ilman tämän lain nojalla annettua lupaa on kiinteään muinaisjäännöksen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen kielletty.”*

Muinaismuistot on tietysti mahdollisuuksien mukaan selvitettävä ennen tien rakentamista ja ne on kierrettävä, mikäli niitä löytyy. Jos tien rakentamisen yhteydessä tulee yllättäen muinaismuistoja vastaan, on havainnoista ilmoitettava välittömästi ELY-keskukseen tai Museovirastoon. (Palokangas 1980, 6.)

Revon mukaan myös kulttuuriarvojen suojelu on jäänyt puolitiehen YksTL:ssa. Kuten luonnon turmeltumisen suhteen, myös kulttuuriarvoissa vasta huomattava vähentyminen estää tien tekemisen. Toki tien tekemisen saattaa estää jokin muu-kin säännös kuin YksTL 7.2 §. (Repo 1995, 119.)

Jos toimitusinsinöörillä on tiedossa, että toimitusalueella on kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita, toimituksesta kannattaa tiedottaa myös Museovirastolle. Toimitus saatetaan joutua keskeyttämään, jos huomataan, että ennen tieoikeuden perustamista on kuultava myös Museoviraston kannanotto (Markkula 2005, 243).

### 3.5 Maankäytön suunnittelutilanteen vaikutus

Maankäytön suunnittelutilanteen huomioon ottaminen sisältyi jo vuoden 1962 YksTL:n 7 §:n 4 mom:iin:

*”Alueella, jolle on vahvistettu asema- tai rakennuskaava taikka jolla on tai on kehittymässä taaja-asutusta, älköön tiettä tehtävä niin, että vahvistetun tai vastaisen kaavan toteuttaminen saattaisi vaikeutua.”*

P.G. Kosken mukaan vuoden 1962 yksityistielaisissa on ainoastaan lausuttu periaate, että tie on tehtävä sillä tavoin, että sen tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti ja tuottamatta kenellekään suurempaa vahinkoa tai haittaa, kuin tarve vaatii. Yllä mainittuun 4 momenttiin liittyen ilmenee vuoden 1962 lain 49 § 2 mom:n säännöksestä se, että toimitusmiesten on tietoimituksessa viran puolesta otettava huomioon, mitä 7 §:n 1 ja 4 mom:ssa on säädetty. Tämän lausutun periaatteen pohjana oli se, kun yksityiset tiet saattavat olla tehdyt hyvin erilaisiin

tietarkoituksiin, joten ei katsottu tarkoituksenmukaiseksi laissa määrätä yksityisen tien tekemistä ja ulottuvuutta lausuttua periaatetta tarkemmin, vaan se jätettiin olosuhteiden mukaan kussakin tapauksessa ratkaistavaksi. (Koski 1963, 22–24.) Jo tuon ajan lainsäädännössä täten pyrittiin toimitusmiesten kautta huomioimaan maankäytön suunnittelutilanne ja perustaa tie siten, ettei se haittaisi kaava-alueiden toteutusta. Tämän jälkeen tulleissa lakiuudistuksissa sekä nykyisessä laissa on maankäytön suunnittelutilanteen huomioiminen edelleen vahvasti mukana.

1.10.1975 voimaan tullut YksTL:n muutos helpotti entisestään maankäytön suunnittelutilanteen huomioon ottamista, sillä kaikista tien tekemistä tarkoittavista tietoimituksista oli siitä lähtien ilmoitettava kunnallishallitukselle. Näin tulee selvityksi muun muassa alueella sijaitsevien yleispiirteisten kaavojen merkitys tiehankkeen toteutumiselle.

*”Koska tietoimitusten merkitys on kehittyvän taaja-asutuksen ja alue-suunnittelun vuoksi sekä muista sellaisista syistä tullut yhä tärkeämmäksi, ehdotetaan 44 §:n 2 momentti muutettavaksi siten, että kaikista tien tekemistä tarkoittavista tietoimituksista on ilmoitettava asianomaiselle kunnallishallitukselle.”* (HE 19/1974, 1.)

### 3.6 Muiden yleisen edun kannalta merkityksellisten seikkojen vaikutus

HE 19/1974, 1:

*”...tahi muu niihin verrattava yleisen edun loukkaus. Edellä tarkoitettua näkökohdat olisi myös otettava huomioon, kun suoritetaan muunkinlaisia alueen käyttämistä edellyttäviä mainitussa laissa säädettyjä toimenpiteitä, kuten tienpitoaineen ottamista tietyltä alueelta.”*

Muilla yleisen edun kannalta merkittävillä seikoilla tarkoitetaan ainakin elinympäristön suojelua (Palokangas 1980, 4). Jos tie rakennetaan liian lähelle asutusta, sen aiheuttamia haittoja voivat olla esimerkiksi liikenteen melu, pöly, pakokaasut, tärinä ja rauhattomuus. Tietä rakentaessa olisikin syytä ottaa huomioon edellä mainitut haitat, ja jättää tien ja asutuksen väliin esimerkiksi metsävyöhyke tai muu suojaava maastonmuoto.

Myös yleinen liikenneturvallisuus ja liittymä yleiseen tiehen voidaan lukea muihin yleisen edun kannalta merkittäviin seikkoihin. Liikenneturvallisuutta on muun muassa etäisyys rakennuksista, jyrkkyys, tiessä olevat mutkat sekä ohitus- ja kääntöpaikat.

### 3.7 YksTL:n suhde muuhun lainsäädäntöön

Vaikka tieoikeuden perustamisen edellytykset täyttyisivätkin YksTL:n osalta, jokin muu laki saattaa estää tieoikeuden perustamisen. YksTL 3 §:n 1 momentti säätelee, miten tulee suhtautua muihin lakeihin, joita joudutaan käsittelemään yksityistieasioissa YksTL:n ohella.

*”Milloin laissa on jonkin tapauksen varalta erikseen säädetty yksityisestä tai sellaiseksi katsottavasta tiestä taikka muusta tässä laissa tarkoitettusta alueesta tämän lain säännöksistä poiketen tai sen lisäksi, mitä tässä laissa säädetään, on sellaista erityissäännöstä ja sen nojalla annettua määräystä noudatettava. Muutoin on myös niihin teihin, jotka muun kuin tämän lain nojalla on tehty tai tehdään taikka muulla perusteella on katsottava yksityisiksi teiksi, sovellettava tätä lakia.” (YksTL 1:3.1 mom.)*

Yleisen edun kannalta tällaisia lakeja ovat esimerkiksi LSL, MetsäL, MuinaismL ja MRL. Vaikka tieoikeus olisi jo myönnetty, esimerkiksi MetsäL:n säännökset voivat kuitenkin estää kokonaan tien rakentamisen. Jos esimerkiksi aloitetun tien rakentaminen on MetsäL:n vastainen, metsäkeskus voi antaa MetsäL 16 §:n mukaisen käsittelykiellon. (Markkula 2005, 46–51.)

## 4 TOIMITUKSISSA TEHTÄVÄT SELVITYKSET

### 4.1 Toimitusinsinöörien selvityskäytäntöjä kyselyn perusteella

Yksi osa aineistonkeruutamme oli 5.1.2017 MML:n työntekijöille lähettämämme, kolme kysymystä sisältänyt sähköpostikysely. Lähetimme kyselyn kahdelle tietoi- mituksiin erikoistuneelle insinöörille sekä kahdelle lohkomisia tekeväälle insinöö- rille. Lupasimme kyselyyn vastanneille insinööreille, että vastaukset julkaistaan anonyymeinä. Niinpä käytämme insinööreistä (henkilöistä) lyhenteitä H1-H4. En- simmäinen kysymys kuului: *”Mitä selvityksiä teet ennen toimitusta (lohkominen, yksityistietoimitus), jotta yleinen etu tulee huomioon otetuksi tieoikeutta perustet- taessa? (Luonnonsuojelualueet, kaava-alueet, ympäristön kulttuuriarvot tms.)”* Seuraavaksi puramme ensimmäiseen kysymykseen saamiamme vastauksia. In- sinööri H1 vastasi ensimmäiseen kysymykseen kaikkein kattavimmin:

*”Selvitän alueella olevat kaavat ja onko alue suunnittelutarvealuetta, kaavassa tarkastelen siinä olevia teitä ja kulkuyhteyksiä, onko ne merkitty ohjeellisena vai vahvana, tällä on vaikutusta mihin tietä pe- rustetaan. Kokouksesta lähetetään aina kutsu kunnalle ja tällä var- mistetaan kaavoitus ja suunnittelutarvealue. Kunta voi antaa myös etukäteen lausuntoa tai sitä voi pyytää itsekin.*

*Luonnonsuojelualueet näkyvät meillä yleensä valmiiksi kartalla, mutta kaikki ei tule esille (on nyt myös yksityistä suojelua). Paikkatietoikku- nan karttatasojen kautta löytää suojellut alueet ja muinaisperintökoh- teet ym. jotka voivat vaikuttaa tien sijaintiin. Nämä käyn katsomassa, jos on arvelu jostain suojelusta tms.*

*Kutsu kokouksesta lähetetään Ely-keskukselle aina jos on kysymyk- sessä uusi tie tai arvelu, että on suojelualueita. Ely-keskuksesta voi pyytää lausuntoa suojelun vaikutuksesta tai he antavat sen tarvitta- essa, kun saavat kutsun.*

*Liittymä ja yleinen liikenneturvallisuus tulee tarkastella aikaisessa vaiheessa. Olemassa olevat liittymät tutkin tarkemmin googlemap- sistä tai tiekuva.com . Tarvittaessa tulee toimitusinsinöörin kysyä alustava lupa liittymän paikalle ennen tien perustamista (tämä mikäli ei ole olemassa liittymää).*

*Liikenneturvallisuutta on etäisyys rakennuksista, jyrkkyys, tiessä ole- vat mutkat, ohitus ja kääntöpaikat -eli miten isotkin autot mahtuvat kulkemaan ja ohittamaan.*

*Reittitoimituksissa tulee lähettää kutsu alueella vaikuttavalle palis kunnalle, tällä varmistetaan että ei vaikeuteta poronhoitoa alueella. He lähettävät sitten lausunnon tarvittaessa tai tulevat paikalle.” (H1.)*

H2 totesi, että hänen tekemänsä selvitykset jäävät kaavatilanteen sekä yksityisten ja valtion luonnonsuojelualueiden tutkimiseen. Hänen mielestään viranomaisille tiedottaminen, lähinnä ELY-keskukselle ja kunnille, on ainakin osaksi turvana yleisen edun huomioimiselle.

*”Ennen toimitusta tulostan alueen kaavat ja tutkin kiinteistörekisterikartan alueelliset käyttöoikeusyksiköt (yksityisiä luonnonsuojelualueita). Kiinteistörekisterikartalta ilmenevät valtion luonnonsuojelualueet yleensä ihan kiinteistönä. Muuten en juuri selvityksiä tee. Olen kuitenkin ajatellut, että hyvä tiedottaminen (lähinnä Ely ja kunnat, joskus museovirasto jos asiasta joku etukäteistieto) on ainakin osaksi turvana ns. yleiselle edulle. Tiedän kyllä, että esim. jotkut muinaisjäännökset löytyisi internetistä mutta tämä jää käytännössä tarkistamatta.” (H2.)*

H3 vastasi ensimmäiseen kysymykseen hyvin lyhyesti. Lisänä insinöörien H1 ja H2 vastauksiin oli maininta uhanalaisten kasvien selvittämisestä.

*”Kun uutta tieoikeutta suunnitellaan perustettavan selvitetään kaavatilanne , suojelualueet ja vanhat tieoikeudet. Pitäisi myös selvittää onko alueella uhanalaisia suojeltuja kasveja. Uutta tieoikeutta perustettaessa niin kutsu lähetetään myös ELYYN joissa on tietoa suojeluista.” (H3.)*

H4 vastasi ensimmäiseen kysymykseen myös kattavasti ja hän oli ainoa, joka kertoi ilmoittavansa toimituksesta myös Metsähallitukselle. Uskomme, että muutkin tekevät niin tarvittaessa, mutta he eivät huomanneet mainita sitä vastauksessaan. Vastauksessaan H4 käytti termiä TE-keskus, mutta luultavimmin hän tarkoitti ELY-keskusta. ELY-keskus on yksi niistä viranomaisista, joille toimituksesta tiedotetaan.

*”Ensin rajaan toimitusalueen. Selvitän alueen kaavoitustilanteen. Katson JAKO järjestelmästä mahdolliset natura-alueet. Sekä mahdolliset, muinaismuistolain mukaiset kohteet.*

*Tietyissä tilanteissa olen yhteydessä TE-keskukseen jos kohdealue on laaja tai uuden oikeuden sijaintia ei vielä tiedottamisvaiheessa tarkkaan tiedetä.*

*Em. jälkeen normaali, arkistotutkimus.*

*Toimituksesta tiedotetaan paikalliselle TE- keskukselle ja metsähallitukselle. Metsähallituksen organisaatio hallinnoi useampia Natura-alueita ja heiltä yleensä löytyy tietämys kohteesta.*

*On tilanteita, jossa kesken toimituksen todetaan uuden tieoikeuden sijainnin oleva Natura-alueella tai lähellä sitä. Toimitus keskeytetään, tutkitaan ja tiedotetaan uudelleen.” (H4.)*

## 4.2 Maastokatselmus

Yksityistietoimituksessa suoritetaan luonnollisesti aina myös maastokatselmus. Sen tarkoituksena on antaa toimitusmiehille kuva toimitusalueesta ja eri vaihtoehdoista sekä asianosaisille mahdollisuuden perustella vaatimuksiaan esimerkiksi tien sijainnista. On erittäin tärkeää, että myös asianosaiset osallistuvat maastokatselmukseen. Sen aikana heillä on mahdollisuus esittää uusia ja tarkentaa entisiä vaatimuksia. (TMK. Yksityistietoimitus, 4.)

Maastokatselmuksen aikana kirjataan toimituksen kannalta merkitykselliset asiat katselmuspöytäkirjaan. Tällaisia asioita ovat muun muassa tielinjauksen eri vaihtoehdot, tien asema ja leveys, tien kunto, kasvillisuus, korkeuserot, maaperä sekä tieojien ja tierumpujen tarve. Uutta tieoikeutta perustettaessa joudutaan usein korvausasioiden kanssa tekemisiin. Siksi korvauksiin vaikuttavat seikat, kuten rakennusten ja pihojen sijainnit kirjataan myös ylös korvausarviointia varten. (TMK. Yksityistietoimitus, 4.)

Maastokatselmuksen aikana voi luonnollisesti tulla myös YksTL 7 §:n 2 momentin tarkoittamia tekijöitä vastaan, joilla on merkitystä yleisen edun huomioimisen kannalta. Voi olla, että perusteellisista ennakkoselvityksistä huolimatta alueelta löytyykin maastokatselmuksen yhteydessä esimerkiksi uhanalainen kasvi tai uhanalaisen eläimen mahdollinen elinympäristö. Voi myös olla, että alueelta löytyy kulttuuritekijöitä, jotka vaikuttavat tieoikeuden perustamiseen. Liikenneturvallisuuden huomioiminen on myös yleisen edun huomioimista. Myös siihen liittyvät seikat selkeytyvät maastokatselmuksen yhteydessä. H1 totesikin aiheeseen liittyen:

*”Liittymä ja yleinen liikenneturvallisuus tulee tarkastella aikaisessa vaiheessa. Liikenneturvallisuutta on etäisyys rakennuksista, jyrkkyys, tiessä olevat mutkat, ohitus ja kääntöpaikat -eli miten isotkin autot mahtuvat kulkemaan ja ohittamaan.” (H1.)*

#### 4.3 Tärkeys- ja haitattomuusedellytys

Yksityistietoimituksessa on huomioitava tärkeys- ja haitattomuusedellytysten täyttyminen. Näiden pohjana on YksTL 8 §. Hallituksen esityksessä 166/2000 on ehdotettu aiemman lain täydentämistä ja hallituksen esityksen perusteella pykälä muutettiin nykyiseen muotoonsa ja se tuli voimaan 17 päivänä lokakuuta 2000.

*”8 pykälän 1 momentin mukaan uuden kulkuyhteyden perustamisen edellytyksenä on, ettei siitä aiheudu huomattavaa haittaa sille kiinteistölle, jonka alueelle se on tarkoitus perustaa. Kuitenkin yksityisellä tiellä voi olla yksittäisen kiinteistön rajojen ylittäviä haitallisia vaikutuksia kuten liikenteen aiheuttama melu ja pöly. Nykyisen lain mukainen haittojen arviointi vain tieoikeuden kohteena olevan kiinteistön kannalta onkin liian suppea. Tämän vuoksi ehdotetaan, että tulevan kulkuyhteyden aiheuttaman haitan arvioinnissa otetaan huomioon kaikille tien vaikutuspiirissä oleville kiinteistöille mahdollisesti aiheutuvat haitat. Haitan aiheutumista tulee edelleen arvioida kiinteistökohtaisesti ja kuten nykyäänkin vasta huomattavan haitan aiheutuminen kiinteistölle ehkäisee tieoikeuden perustamisen suunniteltuun paikkaan.*

*Pykälän 2 momentin mukaan ennestään olevan tien siirtämiseen sovelletaan samoja säännöksiä kuin uuden kulkuyhteyden perustamiseen. Liikenteelliset olosuhteet ovat saattaneet kuitenkin huomattavasti muuttua tietä perustettaessa vallinneesta tilanteesta esimerkiksi uuden yleisen tien tekemisen johdosta. Tämän vuoksi voi olla joskus tarkoituksenmukaista siirtää tie toiseen paikkaan, vaikka kulkuyhteys onkin jo olemassa, jos tien siirtämisellä yksityinen tie lyhenisi merkittävästi olemassa olevaan yhteyteen verrattuna, mikä siten toisi mukanaan kunnossapitokustannusten säästöä. Siirtämisestä ei kuitenkaan saisi aiheutua millekään kiinteistölle huomattavaa haittaa. Tästä ehdotetaan otettavaksi 2 momenttiin säännös.*

*Yksityinen tie liittyy usein yleiseen tiehen ja joskus yksityinen tie olisi muutenkin tarkoituksenmukaista sijoittaa yleisen tien tiealueelle. Epätietoisuutta on syntynyt siitä, voidaanko tieoikeus yksityistä tietä varten perustaa yleisen tien tiealueelle, jota yleisten teiden tienpitäjä hallitsee tieoikeuden perusteella ja joka merkitään kiinteistörekisteriin muuna rekisteriyksikkönä. Tämän vuoksi ehdotetaan pykälään otettavaksi uusi 3 momentti, jonka mukaan yleisen tien tiealueeseen voitaisiin perustaa tieoikeus yksityistä tietä varten edellyttäen, että tämän lain 8 §:n 1 momentin mukaiset kulkuyhteyden perustamisen*

*yleiset edellytykset ovat olemassa. Kuitenkaan tieoikeutta perustettaessa ei voida ratkaista kysymystä yksityisen tien liittämisestä yleiseen tiehen, vaan asiassa menetellään yleisistä teistä annetun lain liittymälupasäännösten mukaan. Samoin yksityisen tien tekeminen kuten mikä tahansa muukin yleisen tien tiealueeseen kohdistuva työtoimenpide edellyttää yleisistä teistä annetun lain 53 §:n mukaisen tienpitoviranomaisen luvan.*

*Momenttiin otettaisiin vielä selvyyden vuoksi viittaus tämän lain 107 a §:ään, jossa säädetään yhteisiin alueisiin kohdistuvista oikeuksista.” (HE 166/2000, lakiehdotusten perustelut 8 §.)*

Perustieoikeuden myöntämisen tarkeysedellytystä, toisin sanoen hyötynormia, täytyy tarkastella tieoikeuden saajakiinteistön kannalta. YksTL:n 8 §:n nojalla tieoikeus voidaan myöntää hakijan ollessa kiinteistön tai sellaiseen verrattavan määräalan, kaivoksen, rakennuksen tai laitoksen omistaja taikka jos hänellä on kyseessä olevaan kohteeseen pysyvä tai elinikäinen hallintaoikeus ja tie on omaisuuden tarkoituksenmukaista käyttöä ajatellen tärkeä. Hyötynormiin liittyvällä utilitas fundo -periaatteella tarkoitetaan, että perustettu tieoikeus tai rasite tulee palvelemaan kiinteistöä ja täydentämään sen etuuksia. Hyötynormin mukaan tieoikeuden tulee olla kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä varten tärkeä ja tiestä tulevan hyödyn täytyy olla oikeuden haltijalle pysyvää. Tarkeysedellytykseen sisältyy myös, että useimmiten ilman laillista kulkuyhteyttä yleiselle tielle oleva kiinteistö tai sen palsta on oikeutettu saamaan tieyhteyden. Yksityisiä teitä koskevan oikeudellisen sääntelyn lähtökohtana on pidetty sitä realistista olosuhdetta, että kulkuyhteyksiä vailla olevan kiinteistön käyttö on vaikeaa tai jopa mahdotonta. Kuitenkaan tarkeysedellytyksen ei välttämättä katsota täyttyvän, jos kiinteistö tai sen palsta on itsessään epätarkoituksenmukainen tai niin pieni, ettei sen itsenäinen käyttö ole tarkoituksenmukaista. Tieoikeus on myös tärkeä, jos kiinteistön asianmukaisesta käytöstä aiheutuvat liikennekustannukset ovat ilman tieoikeutta huomattavasti korkeammat kuin tieoikeuden ollessa olemassa. Hyötynormin kohdalla on täten kysymys niin taloudellisista, kuin sosiaalisista näkökohdista. (Markkula 2005, 126–127.)

Myös toimitusmenettelyn käsikirjassa on todettu tarkeysedellytyksen täyttymisestä lähes aina, kun kiinteistölle pääsyä varten ei ole olemassa lainkaan virallista tieoikeutta. Tarkoituksenmukaiseen käyttöön kuuluu siis mahdollisuus päästä ajoneuvolla kiinteistölle tai sen rakennetulle osalle. Käsikirjassa on myös

mainittu, että vesijättöön osakkaana olevan kiinteistön tulee saada pysyvä kulku-yhteys yhteiselle vesijätölle pääsemiseksi, siihen rajoittuvalla vesialueella tapahtuvan uimisen ja kalastuksen sekä ranta-alueella tapahtuvan veneen pitämisen vuoksi. Myös yksityistien siirtäminen voi olla käsikirjan mukaan tien tarkoituksenmukaista käyttöä varten tärkeää, jos aiemmin perustettu tieoikeus on sopimaton tämän hetken tilanteeseen. Tästä on esimerkkeinä ajoneuvoliikenteeseen huonosti soveltuva talvitietyyppinen tieoikeus tai maastossa kantavuudeltaan heikkoon kohtaan osoitettu tierasite. (TMK, yksityistietoimitus, 5.)

Myös haitattomuusedellytyksen perustuu aiemmin työssä esitettyyn YksTL 8 §:ään ja tässä luvussa esillä olevaan hallituksen esitykseen 166/2000. Tärkeys-edellytyksen täyttymisen lisäksi tieoikeudelta täytyy korkeimman esineoikeudellisen suojan saavuttamiseksi edellyttää taas rasiitetun kiinteistön kannalta, ettei myönnettävä tieoikeus tuota kiinteistölle enempää rasitusta kuin tieoikeuden tarkoituksenmukaisen saavuttamisen kannalta on välttämätöntä. Jo vuoden 1962 YksTL:n lähtökohta rasiitetun kiinteistön kannalta on ollut, ettei perustettavasta tieoikeudesta toisen kiinteistön A hyväksi saa aiheutua kiinteistölle B huomattavaa haittaa. Tätä kutsutaan tieoikeuden perustamisen oikeussuojanormiksi eli haitattomuusedellytykseksi. Haitattomuusedellytys liittyy libertas dominii -periaatteeseen, jonka mukaan on pyrittävä estämään kiinteistöön kohdistuvien sellaisten rasitusten ja rasitteiden syntymistä, jos ne vaarantavat liikaa rasiitetun kiinteistön omistajan käyttövapautta. Yllä mainitun periaatteen taustalla ovat myös muiden kuin rasiteosapuolten intressit. Tässä kohtaa puhutaan myös julkisen vallan edusta, joka ilmenee kiinteistöjärjestelmän ja siellä olevien tieoikeuksien sekä muiden käyttöoikeuksien tarkoituksenmukaisuutena siten, että nämä oikeudet ovat vahvistettujen kaavojen mukaisia. (Markkula 2005, 132–133.)

Alkuperäinen YksTL 8 §:n mukainen oikeussuojanormi on ollut sellainen, jossa on määritelty, ettei tieoikeudesta saa koitua huomattavaa haittaa nimenomaan tieoikeudella rasiitetulle kiinteistölle. Myös tämän päivän yksityistietoimituksissa haitattomuusedellytyksen toteutumista harkitaan pääasiassa tältä kannalta. Kuitenkin voimassa oleva YksTL 8 § kertoo, että tämän huomattavan haitan kieltoa on tarkasteltava yli kiinteistörajojen. Näin ollen perustettavasta tieoikeudesta ei

saa aiheutua huomattavaa haittaa millekään kiinteistölle. Jos sanottua haittaa aiheutuu, on se ehdoton este tieoikeuden perustamiselle, vaikka sen saaminen olisi haltijakiinteistön tarkoituksenmukaisen käytön kannalta tärkeää ja siitä suoritettaisiin täysi korvaus. Kysymykseen, milloin tieoikeudesta aiheutuu oikeussuojanormissa tarkoitettua *huomattavaa* haittaa, on haastava vastata, koska tätä ei ole laissa määritelty yksityiskohtaisesti. Tämän vuoksi kyseessä on niin sanottu joustava oikeusnormi, johon liittyy laajalti lainkäyttäjän harkintavalta, ja valitettavasti myös harkintavallan väärinkäytön mahdollisuus. Kuitenkaan mitä tahansa tiestä aiheutuvaa kiinteistökohtaista haittaa ei pidetä YksTL 8 §:n mukaan huomattavana. Haitan syntymisen arvioinnissa huomio tulee kiinnittää taloudellisiin menetyksiin ja eri tyyppisten haittavaikutusten kasautumiseen, jolloin se ratkeaa vahingon ja haitan yhteisvaikutuksen perusteella. (Markkula 2005, 133–134.)

Revon mukaan tätä edellytystä tulkittaessa on otettava huomioon pelkästä tieoikeuden myöntämisestä aiheutuva haitta, jolloin sen myöntäminen saattaisi laskea kiinteistön arvoa. Toisaalta täytyy huomioida myös tien rakentamisesta ja tieoikeuden käyttämisestä aiheutuvat haitat. Huomattavaa haittaa aiheutuisi näin ollen esimerkiksi tapauksissa, jossa kulkuyhteys kohdistuisi toisen asuntotonttiin tai jos tie tehtäisiin rakennuskaavassa rakennusmaaksi osoitetulle alueelle. (Repo 1995, 106.) TMK:n mukaan lain perusteluihin on edellä mainitun lisäksi myös kirjattu, ettei tieoikeutta voida kohdistaa myöskään kenenkään puutarhaan (TMK. Yksityistietoimitus, 5). Markkula toteaa kirjassaan, kuten myös edellä esitettyjen perusteella voitaneen päätellä, YksTL 8 §:n mukaisen perustieoikeuden perustamista koskevan säännöksen sisältävän näin ollen yhdistetyn hyöty- ja oikeussuojanormin (Markkula 2005, 133).

#### 4.4 Asianosaisten kuuleminen ja yleisen edun huomioiminen

YksTL 39 §:n 2 mom:n mukaan asianosainen tietoimituksessa on hakija ja muu henkilö, jonka oikeutta tai etua toimitus välittömästi koskee. Tietoimituksesta täytyy ilmoittaa asianomaiselle tielautakunnalle tai sen tehtäviä hoitavalle viranomaiselle. Kun kysymyksessä on tien rakentaminen tai siirtäminen, on tietoimituksesta ilmoitettava toimivaltaiselle ELY-keskukselle ja jos tie tulisi johtamaan maantien,

rautatien tai kanavan alueelle, myös asianomaiselle viranomaiselle. Tien tekemistä koskevasta tietoimituksesta on taas ilmoitettava asianomaiselle kunnallishallitukselle. Tietoimituksessa on näillä yllä mainituilla viranomaisilla oikeus esittää asiasta lausunnot. Kunnalla on tien tekemistä koskevassa asiassa asianosaisten puhevalta tien sijoittamisen osalta. (YksTL 5:39.2 mom., 5:44 §.)

Toimituksesta laaditaan myös pöytäkirja, johon merkitään asianosaisten vaatimukset ja lausuntojen sisältö, sopimukset, toimitusmiesten ratkaisut perusteluihin sekä muut toimituksen kannalta tärkeät asiat, jos ne eivät ole muissa toimitukseen liittyvissä asiakirjoissa sisällytettyinä. Näiden asiakirjojen allekirjoittajana on toimitusinsinööri. (KML 187 §.) KMA 41 §:n mukaisesti, täytyy toimitusinsinöörin toimituskokouksessa tiedustella asianosaisten mielipidettä käsiteltävästä asiasta ja tehdä sitä koskevia ratkaisuehdotuksia sekä varata asianosaisille neuvottelutilaisuus, jos heillä on oikeus asian sopimiseen.

Silloin kun asianosaiset ovat sopineet tieoikeutta tai tienpitoa koskevista asioista, on toimitusmiesten tietoimituksessa tutkittava, voidaanko sopimus kokonaan tai osittain hyväksyä toimituksen perusteeksi. Jos sopimus on ristiriidassa YksTL 7 §:n 2 tai 3 mom:n säännösten kanssa tai jos se tulisi rasittamaan kiinteistöä enemmän kuin tämän lain säännökset edellyttävät, ei sopimusta voida näiltä osin hyväksyä. (YksTL 49 §.) Edellisessä pääluvussakin esillä ollut YksTL 7 §:n 2 momentti määrää, ettei tietä saa tehdä, jos sen tekemisestä aiheutuu jokin tämän momentin mainitsema yleisen edun loukkaus. Näillä säädöksillä pyritään oletustusti siihen, että toimituksista eri viranomaisille tehtävien ilmoitusten ja toimituksessa tapahtuvien toimitusmiesten tekemien päätösten pohjalla olisi aina myös yleisen edun huomioiminen.

Maa- ja metsätalouden lausunnossa on aikanaan todettu, että tieosakkaat, jotka eivät *luovuta* maata tietarkoituksiin, eivät voi yleisen edun nimissä esittää vaatimuksia tien sijoittamisen osalta. Korkein oikeus on kuitenkin linjannut, että riittää kun on *osakkaana* rakennettavaan tiehen. (Markkula 2005, 246.) Tästä linjauksesta on esimerkkinä seuraava oikeustapaus:

*”KKO 1996:23: Yksityistielain mukaisessa tietoisuudessa oli A:n ja B:n omistamille tiloille perustettu tieoikeus rakennettavaan metsätiehen, joka eräässä kohdassa tuli kulkemaan valkoselkätikan- ja rantojensuojeluohjelmaan merkityillä alueilla. A:n ja B:n tiloista ei ollut luovutettu alueita tietarkoitukseen. He vastustivat metsätien rakentamista muun muassa sillä perusteella, että se turmelisi suoje-  
luohjelmassa olevat alueet. A:lla ja B:llä oli asiassa puhevalta. Ään.”*  
(Markkula 2005, 246.)

Edellä mainittu metsätie oli sittemmin valtioneuvoston lunastusluvalla määrätty lunastettavaksi valtiolle valkoselkätikan elinympäristön säilyttämiseksi LSL:n no-  
jalla (Markkula 2005, 246).

Edellä esitettyjen perusteella voitaneen olettaa, että lähtökohtaisesti yleisen edun huomioiminen on toimitusmiesten ja viranomaisten lausuntojen kautta esille tuo-  
tava eli viran puolesta huomioitava asia. Kuitenkin myös asianosaisten kuulemi-  
nen voi olla ratkaisevaa tässäkin suhteessa, kuten esimerkiksi yllä olevassa kor-  
keimman oikeuden tapauksessa, jossa yleisen edun huomioimiseen oli vedottu.  
Täten vaikka viranomaisen on ensisijaisesti se taho, joka määrittää kussakin tie-  
toimituksessa erikseen yleisen edun huomioimisen siten, ettei siinä tapahdu sen  
loukkausta, voi myös asianosaisten toimituksessa esittämällä asialla on merki-  
tystä yleisen edun kannalta.

## 5 ESIMERKKITAPAUKSET TOIMITUS- JA OIKEUSKÄYTÄNNÖSSÄ

### 5.1 Toimituskäytäntö

Insinööreille lähettämämme kyselyn toinen kysymys koski esimerkkitapauksia: *”Miten yleisen edun huomioiminen on toimituksissasi vaikuttanut tieoikeutta koskeviin ratkaisuihin? (Muutama tapaus lyhyesti; esim. luonnon turmeltuminen, suunnittelutarvealue tms...)”* Halusimme tällä kysymyksellä saada käytännön kokemuksia juuri heiltä, jotka YksTL 7 §:n 2 momenttia joutuvat kenttätöissään soveltamaan. H1 vastasi jälleen hyvin kattavasti. Hänen antamansa esimerkkitapaukset eivät sinänsä tuoneet uutta informaatiota, mutta ne vahvistivat tutkimamme ennakkotapauksissa tehtyjä ratkaisuja.

*”Varsinaisissa toimitusratkaisuissa tietysti etukäteistutkimukset ja maastokäynti ratkaisee onko vaikutusta suunnitellulle tielle*

*Esim1: Kaavassa vahvana merkitty tie määrää aika pitkälle tien paikan ( perustin uuden tien kaavatien paikalle, toimitus 2016-536147 joka kävi maa-oikeudessa ja ei saanut valituslupaa korkeimpaan oikeuteen),*

*Esim2. Luonnonsuojelualueelle ei perusteta teitä (alla ote toimituspäätöksestä, toimitus 2017-559931*

*Päätös: Asetus eräistä valtion omistamille alueille perustetuista soidensuojelualueista 852/88:*

*1 § Eräiden valtion omistamien alueiden muodostamisesta soidensuojelualueiksi 30 päivänä syyskuuta 1988 annetussa laissa (851/88) tarkoitetuilla soidensuojelualueilla on kielletty:*

*1) ojitus, maa-ainesten ottaminen sekä maa- ja kallioperän vahingoittaminen;*

*2) rakennusten, teiden ja rakennelmien rakentaminen;*

*3) turvemaiden olevan puuston hakkaaminen;*

*4) luonnonvaraisten selkärankaisten eläinten tappaminen, pyydystäminen ja hätyyttäminen sekä selkärangattomien eläinten pyydystäminen ja kerääminen jäljempänä säädettävien poikkeuksin; sekä*

*5) muut toimenpiteet, jotka saattavat muuttaa suoalueen luonnonmuokasta vesitasapainoa.*

-----

*Laki yksityisistä teistä 51 b §*

*Tietoimituksessa ja muuta viranomaispäätöstä tehtäessä on lisäksi noudatettava, mitä luonnonsuojelulaissa (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.*

-----

*Hakemuksessa pyydetty tieoikeus kulkisi kiinteistön 261-891-1-1 Kuortanovuoman-Saivinvuoman soidensuojelualue läpi yli kaksi kilometriä, josta uutta tieoikeutta olisi yli yksi kilometri.*

*Tievaihtoehdo Sikkolan metsätien päästä Ounasjoen itäpuolelta hylätään.*

*Soidensuojeluasetus kieltää tien perustamisen soidensuojelualueelle, 851/88 ja YksTL 51b §. )*

*Esim 3:*

*Eräs toimitus, jossa oli kivikautinen asuinpaikka tien vierellä. Koska tie kulku jo ennestään tässä kohtaa ja asuinpaikkaan löytyi koordinaatit paikkatietojen kautta, ei käyty maastossa. Tietä jouduttiin levittämään ja levitys tehtiin vastakkaiselle puolelle kivikautista asuinpaikkaa.” (H1.)*

Toimitusinsinööri H2 tekee työssään enimmäkseen lohkomisia, ja hänellä on hyvin harvoin tullut työssään vastaan tilanne, jossa yleinen etu olisi vaikuttanut tieoikeuden perustamiseen. Insinööri myöntää, että joissain tapauksissa, kun hän ei ole ollut täysin varma voiko uutta tietä rakentaa, tieoikeus on perustettu, mutta hän on sanonut asianosaisille, että tien saa rakentaa vasta, kun ELY-keskus on antanut luvan.

*”Hyvin harvoin yleinen etu on vaikuttanut tieoikeuden perustamisiin. Yksi muinaisjäännösalue tulee mieleen, missä museoviraston edustajan kanssa katsottiin ja mitattiin alueen jäännökset ja kierrettiin ne riittävän kaukaa. Uhanalaiset kasvit ovat useammin olleet mukana käsittelyssä mutta yleensä tapaukset on tavalla tai toisella ratkennet (esim. Elyn lausuntoon, että alueelta ei enää löytynyt jotain kasvia). Joskus olen myös sortunut puolivillaiseen ratkaisuun, että tieoikeus on kyllä perustettu mutta sitä ei saa rakentaa ennen elyn lupaa. Kaavat tulee otettua paremmin huomioon eli esim. luonnon-suojelualueelle ei kerta kaikkiaan tieoikeuksia perusteta.” (H2.)*

H3 vastasi toiseen kysymykseen hyvin lyhyesti. Hän antoi kuitenkin mielenkiintoisen esimerkin polkutieoikeuden myöntämisestä erämaa-alueelle.

*”Esim tieoikeuden voi perustaa soidensuojelualueelle mutta on eri asia voiko tien rakentaa. Maa-oikeuden tuomion mukaan ainakin joissain tapauksissa erämaa-alueelle voi perustaa polkutieoikeuden erityisperusteiselle kalapaikalle pääsemiseksi johon kiinteistö on osakas.” (H3.)*

H4 vastasi toiseen kysymykseen kaikkein kattavimmin. Näin otaksuimmekin, sillä hän on työskennellyt pitkään Lapissa alueella, missä yleisen edun huomioiminen

tulee useammin esille muun muassa valtion maiden ja erilaisten erityisalueiden takia. Hänen vastauksessaan tuli esille useita hyvin mielenkiintoisia seikkoja.

*”Koska luonnonsuojelualueille ei voi perustaa tieoikeutta tai se rajoittaa vanhan oikeuden leventämistä ja kunnossapitoa. Joudutaan em. alueet kiertämään. Jos alueelle on vanhoja oikeuksia, käytetään niitä hyväksi. Enontekiön kunnan alueella on yksityisillä palstoja natura-alueiden sisällä. Jos palstoille ei ole vanhaa oikeutta, ei palstoille voida perustaa uuttakaan oikeutta. Kulku palstoille tapahtuu jokamiehen oikeudella tai jos ne rajoittuvat vesistöön, vettä pitkin. Täytyy muistaa, että Luonnonsuojelualueilla on poronhoito sallittu ja poronhoitajat saavat kulkea moottoriajoneuvolla myös em. alueilla. He eivät tarvitse ns. tieoikeutta. Koska kyseessä on ammatinharjoittaminen.*

*Esimerkki vanhan oikeuden hyväksikäytöstä:*

*Isojaossa on perustettu kulkuoikeudet seuraavalla lauseella. Tiloille n:ot annetaan kulkuoikeus niitypalstoille pääsyä varten olemassa olevia uria ja polkuja pitkin, valtion maalle.*

*Em. oikeuksia ei ole koskaan kartoitettu valtion maille.*

*Kun em. tilan palsta sijaitsee myöhemmin perustetun Natura-alueen sisällä. Tulkitaan palstalle tieoikeus isojako lausekkeen mukaan. Toimituksen yhteydessä määritetään ja kartoitetaan nykyinen kulku- paikka (ura) ja toimituksessa se vahvistetaan vanhana oikeutena, jolle myös määritetään tekninen leveys. Sen lisäksi että oikeutettuna on vanha niitypalsta oikeuden yleensä saa myös Natura-alue.*

*Em. ratkaisut huomioivat yksityisen ja yleisen edun.*

*Kaava-alueilla asia on yksinkertaisempi, koska sillä noudatetaan kaavaa. On ollut tilanteita, joissa kaavan pohjakartalle ei ole kuvattu esim. tervahautaa. Tielinjaus menisi kaavan mukaan tervahaudan yli. Toimituksessa on perustettu tieoikeus kiertämään kyseinen tervahauta.” (H4.)*

## 5.2 Korkeimman oikeuden ennakkoratkaisut

Etsimme opinnäytetyöhömme KKO:n ennakkoratkaisuja, jotka liittyvät aiheeseemme. Haun suoritimme ensin Finlexistä ja sen jälkeen Markku Markkulan kirjasta Yksityiset tiet sekä Matti V. Revon kirjasta Yksityisistä teistä. Suurin osa Finlexistä löytyneistä ennakkoratkaisuksista löytyi myös edellä mainituista kirjoista paremmin selostettuina, joten päätimme käyttää niitä. Finlexistä löytyi yksi ennakkoratkaisu, jota ei ollut kummassakaan kirjassa.

### 5.2.1 Luonnon ja ympäristön kulttuuriarvojen huomioon ottaminen

Ennakkoratkaisun mukaan tie-, autopaikka- ja venevalkamaoikeuksia ei voitu perustaa, koska niistä olisi aiheutunut huomattavaa luonnon turmeltumista. Kyseessä oli myös toimitusmiesten puutteellisesta selvitystyöstä johtunut virhe.

*”KKO 1984 II 3: Tie-, autopaikka- ja venevalkamaoikeuksien perustamisesta toimituskartan osoittamaan paikkaan voi aiheutua huomattavaa luonnon turmeltumista. Sen vuoksi MO:n päätös oikeuksien perustamisesta lehtoalueelle kumottiin ja kun toimituksessa ei ollut riittävässä määrin selvitetty, voidaanko nämä oikeudet perustaa johonkin toiseen paikkaan, asia palautettiin toimitusmiehille.” (Markkula 2005, 244.)*

Seuraava oikeustapaus osoittaa sen, että kansallispuisto tai muu erityinen suojelualue on niin vahvasti suojeltu, että edes sen läheisyyteen ei voi välttämättä rakentaa tietä. Jo puiston läheisyyteen rakennettavan tien on katsottu aiheuttavan puiston erämaaluonnon huomattavaa turmeltumista. Tässä tapauksessa ratkaisevia tekijöitä olivat ilmeisesti luonnontilaisen, puistonkin alueella virtaavan joen ylittäminen sekä kansallispuiston läheisyys.

*”KKO 1984 II 56: Yksityistietoimituksessa oli perustettu tieoikeus metsätiehen, jonka loppupää johti pienehkön joen yli jatkuen siitä kahden tilan tiluksilla kansallispuiston välittömässä läheisyydessä. Kun tien tekemisestä tälle alueelle saattoi aiheutua kansallispuiston erämaaluonnon huomattavaa turmeltumista, toimitus kumottiin YksTL 7 §:n 2 mom:n nojalla siltä osin kuin siinä oli perustettu tieoikeus joen yli ja joen toisella puolella olevalle alueelle.” (Markkula 2005, 244.)*

### 5.2.2 LSL:n huomioon ottaminen

Otimme tämän ennakkoratkaisun esille myös siksi, että se toimii muistutuksena toimitusinsinööreille tarpeeksi kattavan tiedottamisen ja ennen toimitusta tehtävien selvitysten tärkeydestä.

*”KKO:1992:102: Luonnonsuojeluasioissa yleistä etua valvovan lääninhallituksen hakemuksesta purettiin luonnonsuojelualueella suori-*

*tettu lohkomistoimitus eräiden rasitteiden osalta, koskei toimituksessa ollut käsitelty suojelupäätöksen vaikutuksia eikä lääninhallitus, jolle ei ollut tiedotettu toimituksesta, ollut voinut siinä esittää rasitteista tehdyn päätöksen rauhoitusmääräysten ja luonnonsuojeluedun vastaisuutta koskevia seikkoja.” (Markkula 2005, 245.)*

### 5.2.3 Olemassa olevan tiestön huomioon ottaminen

Kuten seuraavasta ennakkoratkaisusta ilmenee, haettua tieoikeutta ei saa myöntää, jos sitä vastaava tieyhteys on jo olemassa.

*”KKO 1987:134: Saaristossa sijaitseville kiinteistöille pääsyä varten tarvittiin mantereen puolella auto- ja venepaikkoja. Kysymyksessä olevalla alueella G on tässä tarkoituksessa kunnostanut Husvillan tilaan kuuluvan osan Skeppuddenin niemestä, mistä sanottuja paikkoja tarvitsevat ovat paikkakunnalla yleiseksi muodostunutta tapaa noudattaen niitä vuokranneet ja mistä niitä edelleenkin on vuokrattavissa. Sen vuoksi ei ollut tarkoituksenmukaista perustaa Strandbackan tilaa varten Skeppuddenin niemeen H:n vaatimia oikeuksia autopaikkaan ja venevalkamaan sekä niille johtaviin teihin. H:n pyytämän toimituksen suorittamiselle ei siten ollut edellytyksiä. KKO nojautui ratkaisussaan mm. YksTL 7.2-3 §:ään.” (Repo 1995, 116.)*

## 5.3 Maa- ja vesioikeuden ratkaisut

Jo aiemmin mainituista Matti V. Revon sekä Markku Markkulan kirjoista löytyi joitakin maa- ja vesioikeuden ennakkoratkaisuja, mutta suurimman avun näiden ennakkoratkaisujen keräämiseen antoi maa- ja vesioikeusinsinööri Sakari Haulos. Hän toimitti sähköpostitse meille yhteensä 13 Vantaan käräjäoikeuden tapauksia, jossa tutkitaan yleisen edun vaikutusta tieoikeuden perustamiseen. Vaikka kyseessä on vain Vantaan käräjäoikeuden tapauksia, mielestämme näin laaja skaala antaa tarpeeksi kattavan kuvan aiheesta. Osa tapauksista käsittelee yleisen edun kannalta niin samankaltaisia seikkoja, että emme kokeneet tarpeelliseksi ottaa kaikkia esille opinnäytetyössämme.

### 5.3.1 Kulttuuriarvojen huomioon ottaminen

Seuraava ennakkoratkaisu koskee yksityistietoimitusta, jossa toimitusinsinööri oli päättänyt perustaa tieoikeuden saarella olevalle tilalle S. Mantereen puolella ti-

lojen N ja T omistajat valittivat päätöksestä käräjäoikeuteen, sillä tilan N omistajien mielestä kyseessä olevan kulkuyhteyden perustamisesta aiheutuisi huomattavaa haittaa heidän omistamalleen tilalle, koska lisääntyvä liikenne aiheuttaisi melua, vaaraa ja yksityisyyden vähentymistä. Lisäksi he olivat katsoneet, että tällainen ratkaisu saattaisi johtaa myös muiden saarikiinteistöjen kulkuyhteyden järjestämiseen saman alueen kautta, jolloin haitat kertautuisivat. Tilan T omistaja oli myös vastustanut toimitusinsinöörin esittämää vaihtoehtoa. Hänen mukaansa moottoriveneliikenne matalassa lahdessa saattaisi aiheuttaa vesistön sameutumista. Lisäksi hän oli tuonut esiin, että alueella oli sotahistoriallisia kohteita. Myös hän oli esittänyt, ettei alueelle johtava tie kestä lisääntyvää liikennettä. (M17/11508, 2.)

Tässä, kuten muissakin vastaavissa tapauksissa on tietysti tutkittava ensin, täyttääkö tieoikeuden perustaminen YksTL 8 §:n asettamia edellytyksiä. Tässä tapauksessa haitattomuusedellytys ja kiinteistökohtaiset edellytykset kokonaisuudessaan täyttyivät, joten seuraavaksi oli otettava tarkasteluun, täyttyykö YksTL 7 §:n 2 momentin mukaiset edellytykset. Maaoyikeus tutkii aina kaikki seikat, jotka voivat vaikuttaa yleisen edun vaarantamiseen eli luonto- ja kulttuuriarvot, kaavoitustilanne sekä muut vastaavat seikat. Tässä tapauksessa erityistä huomiota kiinnitettiin kulttuuriarvoihin, sillä niiden vaarantuminen oli yksi valitusperuste. (M17/11508, 11–12.)

Maaoyikeus selvitti, että alueella on vuosina 1940–1941 rakennettuja Neuvostoliiton merisotilaallisen tukikohdan kenttälinnoitteen rakenteita. Ranta-asemakavassa on osoitettu estekaivannon alue, jolla sotahistoriallisten rakenteiden poistaminen on sallittua vain erityisestä syystä ja rakenteiden riittävän dokumentoinnin jälkeen. Valituksenalaiseen kulkuyhteyteen liittyvät uusien oikeuksien alaiset alueet eli autopaiikka-alue, polkutie ja venevalkama- ja laiturialue eivät sijoitu kyseiselle alueelle. Alueilla ei niiden käyttöönoton vuoksi ole tarpeen ryhtyä sellaisiin maanrakennustöihin, joiden vuoksi estekaivannon tai kauempana sijaitsevien kohteiden kulttuuriarvo voisi YksTL 7 §:n 2 momentin tarkoittamalla tavalla huomattavasti vähentyä. Tekemiensä selvityksien perusteella maaoyikeus katsoi, ettei toimitusratkaisun mukaisen kulkuyhteyden järjestämiselle ole YksTL 7 §:n 2 momentin tai 7a §:n tarkoittamaa yleiseen etuun liittyvää estettä. (M17/11508, 12.)

### 5.3.2 Yleiskaavan huomioon ottaminen

Seuraava tapaus koskee yksityistieoimitusta, jossa tilalle G perustettiin tieoikeus tiekunnan P ylläpitämän yksityisen tien kautta. Toimitusinsinööri oli katsonut, että kulkuyhteyden järjestämiseksi oli kolme vaihtoehtoa. Toimitusmiehet olivat arvioineet, että ensimmäinen vaihtoehto aiheutti tilalle H asuinrakennuksen vierestä kulkevana huomattavaa haittaa, eikä sen vuoksi voinut tulla kysymykseen. Toisen ja kolmannen vaihtoehdon toimitusmiehet arvioivat sellaisiksi, etteivät ne aiheuta millekään kiinteistölle huomattavaa haittaa. Kolmannen vaihtoehdon mukainen tie johtaisi tilan G rajalla paikkaan, jossa tie tulisi joko tehdä kahden rakennuksen ahtaasta välistä tai purkaa toinen rakennus. Lisäksi maasto vaikeutti tien rakentamista kolmannessa vaihtoehdossa. Toimitusmiehet olivat pitäneet toista vaihtoehtoa tarkoituksenmukaisimpana ja päättäneet järjestää tilan G kulkuyhteyden sen mukaisesti. (M15/17046, 2.)

Päätöksestä valittiin Vantaan käräjäoikeuteen. Valittaja, tilan H omistaja väitti, että toimitusmiesten esittämistä vaihtoehdoista kolmas täyttäisi parhaiten haitattomuusedellytykset. Maa-oikeus luonnollisesti tutki sekä toimitusinsinöörin että valittajan esittämät vaihtoehdot perinpohjaisesti ja totesi niiden kiinteistökohtaisista eroista seuraavasti: *”Koska vaihtoehtojen edullisuudessa ei ole olennaista eroa ja valittajan esittämässä vaihtoehdossa haitat jäävät selvästi vähäisemmäksi kuin toimitusratkaisun mukaisessa vaihtoehdossa, on valittajan esittämää vaihtoehtoa pidettävä tarkoituksenmukaisempänä.”* (M15/17046, 11.) Tämä oli siis niin sanotun tarkoituksenmukaisuusvertailun tulos, jossa on tutkittu vaihtoehtoja YksTL 8 §:n pohjalta.

Luonnollisesti maa-oikeus tutki vaihtoehtoja myös yleisen edun kannalta. Maa-oikeus totesi selvityksessään, että luonto- tai kulttuuriarvot eivät ole kummassakaan vaihtoehdossa vaarassa. Myöskään liittymiset yleiseen tiehen Y eivät ole liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia kummassakaan tapauksessa. Alueelle ei olla myöskään tällä hetkellä laatimassa asemakaavaa, joten sillä ei voi olla haitallista vaikutusta siihenkään. Alueella on voimassa oleva yleiskaava, ja valittajan ehdottama tievaihtoehto sijoittuu rakennusalueiden väliin jäävälle M-

alueelle eli metsätaloudelle tarkoitetulle alueelle. Toimitusratkaisun mukainen vaihtoehto sen sijaan sijoittuu rakentamiseen tarkoitetulle AT-alueelle, joten se rajoittaisi rakentamista. Yleiskaava huomioon otettuna valittajan esittämä tievaihtoehto on siis tarkoituksenmukaisempi. (M15/17046, 11.)

Maaoyikeus päätyi siis tilan G kulkuyhteyden järjestämisen arvioinnissa eri lopputulokseen kuin toimituksessa. Valittajan esittämä tievaihtoehto oli tarkoituksenmukaisempi kuin toimitusmiesten asettama vaihtoehto, joten asia palautettiin toimitukseen. (M15/17046, 11–12.)

Tässä tapauksessa voidaan siis todeta, että toimitusinsinöörin valitsema tievaihtoehto soti sekä YksTL 8 §:ää vastaan haitattomuusedellytysten osalta sekä YksTL 7 §:ää vastaan yleiskaavan toteutumisen osalta.

### 5.3.3 Yksityisen tien liittyminen yleiseen tiehen

Kyseessä on tapaus, missä perustettavan yksityistien linjaus oli muuten selkeä, mutta yleiseen tiehen V liittymiseen oli kaksi vaihtoehtoa, maastonmuotojen mukaan jaettuna; ylempi ja alempi. ELY-keskuksen mukaan liittyminen tulee järjestää alemman liittymän kautta siten, että liittymää voidaan leventää yleisen tien V tiealueella. Sen sijaan liittymän siirtäminen ylempiin mäen rinteeseen ei ELY-keskuksen mukaan ole mahdollista. Loppukokouksessa vahvistettiin yksityistien linjaus siten, että tie alkaa alemmasta liittymästä. (M13/5181, 1–2.)

Yksi asianosainen valitti asiasta maaoyikeuteen ja vaati liittymän siirtämistä ylempiin vaihtoehtoon mukaan. Hänellä oli valitukseensa useita perusteluita. (M13/5181, 2–3.)

Maaoyikeus luonnollisesti tutki molemmat vaihtoehdot monelta eri kantilta ja totesi, että kiinteistökohtaiset edellytykset täyttyvät molemmissa vaihtoehdoissa. Toisin sanoen YksTL 8 § täyttyi molemmissa vaihtoehdoissa. Tarkoituksenmukaisuusvertailussa, jossa tutkitaan YksTL 7 §:n 1 momentin täyttymisen edellytyksiä, alempi vaihtoehto osoittautui tarkoituksenmukaisemmaksi. (M13/5181, 8.)

YksTL 7 §:n 2 momentin mukaan uutta tietä perustettaessa tulee kiinnittää huomiota muun muassa ennestään oleviin teihin, ja tässä tapauksessa merkityksellinen yleiseen etuun liittyvä seikka on liittymän turvallisuus. Maa- ja metsätalouden tutkimuskeskus tutki asian ja totesi, että ELY-keskuksen lausunnon tulosten sekä maa- ja metsätalouden tutkimuskeskuksen suorittaman katselmuksen perusteella alemmaa liittymää ei voi saada nykyisiä vaatimuksia vastaavaksi. Se tarkoittaa, että liittymää ei selvästi voi pitää liikenneturvallisuuden kannalta tarkoituksenmukaisena. Näin ollen, vaikka alempi vaihtoehto oli tarkoituksenmukaisempi, liikenneturvallisuuteen liittyvä yleinen etu esti alemman vaihtoehdon valitsemisen. Näin ollen valitus oli hyväksyttävä ja asia oli palautettava toimitukseen uudelleen käsiteltäväksi. (M13/5181, 9.)

Tästä tapauksesta opimme jälleen, että toimitusinsinöörit vaaditaan aika laajaa tietämystä eri alojen asioista. Tässä tapauksessa liikenneturvallisuusseikkojen huomioiminen on jäänyt liian vähälle ja toimitusinsinööri on liian sinisilmäisesti uskonut ELY-keskuksen lausuntoja. Toisin sanoen ELY-keskuksella on tässä tapauksessa jäänyt liikenneturvallisuuden tutkiminen liian vähälle. Tämä tapaus osoitti myös sen, että viranomaisenkin lausunto voi olla puutteellinen.

#### 5.4 Insinöörien kommentteja yleiseen etuun liittyen

Sähköpostikyselymme kolmas kysymys kuului: *”Mitä muuta sanottavaa sinulla on aiheeseen liittyen?”* Viestinnän opettajamme mukaan tällainen kysymys kannattaa aina laittaa viimeiseksi, niin saattaa saada vielä jotain arvokastakin tietoa, mitä ei ole kyselyssä huomannut kysyä. H1 vastasi:

*”Yleinen etu voi olla myös joku yleinen kylän uimapaikka tms. joka hyötyy tiestä, nämä otettava huomioon  
Tai jos tiestä tehdään läpiajotie, joka hyödyttää muitakin kulkijoita  
Tie voidaan lakkauttaa tai siirtää, jos yleinen etu vaatii.”* (H1.)

H2 kiinnitti viimeisen kysymyksen vastauksessaan huomiota viranomaisyhteistyön parantamiseen:

*”Olen sitä mieltä, että paremmalla ja käytännönläheisemmällä viranomaisyhteistyöllä yleinen etu voitaisiin ottaa paremmin huomioon. Nyt haittana ainakin minun näkökulmasta on elyn ympäristöpuolen linjanveto, että he eivät tule toimituspaikalle vaan kirjoittavat asiasta*

*lausuntoja (vaativat yleensä konsulttitutkimuksia, mikä on yksityiselle ihmiselle turhat vaikeaa ja kallista).” (H2.)*

H3 vastasi kahteen ensimmäiseen kysymykseen niukasti, mutta viimeiseen kysymykseen hän vastasi kaikkein kattavimmin:

*”Kaava-alueella pitäisi tieoikeus perustaa niin ettei se vaikeuta kaavan toteuttamista.*

*Yksityistielakia sovelletaan myös asemakaava-alueella ja tieoikeus voidaan perustaa myös yleisen tien alueelle.*

*Yksityistielakia sovelletaan myös sopimusteihin, suullisiin, vaikka niiden toteen näyttäminen on joskus myös hankalaa.*

*Sopimustieoikeus voidaan esim lakkauttaa jos se todetaan tarpeettomaksi.” (H3.)*

H4 taas vastasi kahteen ensimmäiseen kysymykseen todella kattavasti, mutta viimeiseen lyhyesti ja ytimekkäästi, viitaten yksityistielakiin:

*”Laki määrittää tieoikeuden perustamisen edellytykset. Näin yleinen etu tulee huomioitua.” (H4.)*

## 6 JOHTOPÄÄTÖKSET

### 6.1 Yleisen edun rooli muiden perustamisedellytysten yhteydessä

Tieoikeuden perustaminen vaatii siis perustamisedellytysten täyttymistä. Jos näitä edellytyksiä ei ole, ei tieoikeutta voida myöntää. Työssä määriteltiin aiemmin yksityisoikeudelliset edellytykset, eli YksTL 8 §:n mukaiset tärkeys- ja haitattomuusedellytykset, jotka ovat kiinteistöihin liittyviä edellytyksiä. Näiden yksityisoikeudellisten edellytysten täyttymisen tarkastelu tulee ensin kyseeseen tieoikeutta perustettaessa. Vasta yksityisoikeudellisten edellytysten olemassaolo tarkoittaa julkisoikeudellisten eli YksTL 7 §:n mukaisten edellytysten tarkastelun esiintuloa. Vaikka tieoikeuden perustamisedellytysten tarkastelujärjestys on yllä mainittu, kuitenkin vain molempien eli sekä yksityisoikeudellisten että julkisoikeudellisten edellytysten täyttymisen myötä tieoikeus voidaan perustaa. Näin ollen sekä YksTL 8 §:n mukaiset että 7 §:n mukaiset edellytykset ovat käytännössä samanarvoisia. Tarkastelujärjestys on kuitenkin tämä, koska yksityisoikeudellisten edellytysten täytyminen on ehdoton edellytys tieoikeuden perustamiselle, joten jos ne eivät täyty, ei ole syytä tutkia silloin myöskään julkisoikeudellisten edellytysten täyttymistä.

Huomasimme myös oikeustapauksia tutkiessamme edellisessä kappaleessa olevan asian. Eli yleisesti kerrottuna oikeustapauksissa tarkastettiin ensin YksTL 8 §:n täyttävät tievaihtoehdot, ja jos niitä oli useampi, katsottiin mikä täyttää parhaiten tärkeys- ja haitattomuusedellytykset. Tämän jälkeen tapauksissa katsottiin 7 §:n yleisen edun loukkaamattomuus. Kun näiden pohjalta edellytykset täyttyivät ja yleistä etua ei loukattu, voitiin tieoikeus perustaa. Toisaalta taas, jos heti alussa huomattiin, ettei esimerkiksi haitattomuusedellytys täyttynyt, ei tieoikeutta perustettu. Eli tieoikeuden perustamisessa myös oikeustapauksissa katsottiin ensin käytännössä yksityisoikeudellisten, eli kiinteistöihin liittyvien edellytysten täytyminen, jonka jälkeen katsottavaksi tuli julkisoikeudellisten edellytysten täytyminen eli yleinen etu.

## 6.2 Yleisen edun kannalta huomioitavat seikat tieoikeutta perustettaessa

YksTL 7 §:ään lisättiin 1970-luvulla uusi momentti, jossa muun ohella oli kysymys luonnon ja ympäristön kulttuuriarvojen suojaamisesta. YksTL 7 §:n 2 momentti tuli voimaan 1.10.1975. Tämän lainkohdan esitöiden mukaan yksityistien tekemisen edellytykset 7 §:n mukaan olivat vuoden 1962 YksTL:ssa puutteelliset niiltä osin, kuinka tien tekemisen tarkoituksenmukaisuutta tarkasteltiin yleiseltä kannalta katsoen. Näin katsottiin olevan perusteltu syy siihen, ettei tien tekemistä tule sallia, jos siitä aiheutuu YksTL 7 §:n 2 mom:n mukaiset yleisen edun loukkaukset. (Markkula 2005, 242–243.) Tämän momentin tarkoituksena on siis turvata yleinen etu, jossa painotetaan erityisesti ympäristönsuojelua sen sisältäen niin luonnonsuojelulliset kuin kulttuurisuojelullisetkin näkökohdat (Palokangas 1980, 4). Tieoikeutta perustettaessa on siis huomioitava ne yleisen edun kannalta merkittävät eli julkista etua turvaavat asiat, mitä YksTL 7 §:n 2 momentissa on kerrottu. Tämän alaluvun tarkoitus on avata lukijoille tarkemmin sitä, mitä kyseessä oleva momentti pitää sisällään.

YksTL 7 §:n 2 momentin ensimmäisessä virkkeessä sanotaan, ettei tietä saa tehdä, jos sitä entisten yksityisten ja yleisten teiden käyttäminen sekä muut yleiseltä kannalta merkitykselliset seikat huomioon ottaen ei ole pidettävä tarkoituksenmukaisena. Käytännössä tällöin puhutaan olemassa olevan tiestön, eli alueella jo ennestään olevien yksityisteiden ja yleisten teiden riittävästä huomioimisesta silloin, kun sinne ollaan uutta tieoikeutta perustamassa. Tämä vanhan tieverkon huomioiminen tarkoittanee sen mahdollisuuden tarkastelua, että onko olemassa olevan tiestön kautta kulkuyhteyden järjestäminen kiinteistölle tarkoituksenmukaisempaa kuin uuden perustieoikeuden perustaminen. Jos vanhan tieverkon käyttäminen todetaan järkeväksi, täytyy sitä hyödyntää. Myös Repo on kirjassaan todennut, että tätä tarkoituksenmukaisuutta täytyy tarkastella yleiseltä kannalta katsoen siten, ettei esimerkiksi haettua tieoikeutta saa myöntää, jos sitä vastaava tieyhteys on jo olemassa (Repo 1995, 116). Repo on perustellut tätä näkemystä sillä, että se tukeutuu oikeustapaukseen KKO 1987:134, jonka päätöksessä korkein oikeus on nojautunut YksTL:n 7 §:n 2–3 mom:iin.

YksTL 7 §:n 2 momentin toisessa virkkeessä kerrotaan, ettei tietä saa tehdä, jos sen tekemisestä voi aiheutua huomattavasta luonnon turmeltumista. Markkulan mukaan LSL:n mukainen riittävä suojelutaso pyritään varmistamaan alue- ja laji-suojelulla, joiden pohjana on se, ettei luonnon monimuotoisuutta vaarannettaisi ja ympäristöä vaurioitettaisi. MetsäL:n 10 §:ssä puhutaan taas metsäluonnon monimuotoisuuden sekä metsien biologiselle monimuotoisuudelle ominaisten erityisen tärkeiden elinympäristöjen, kuten muun muassa lehtojen turvaamisesta. (Markkula 2005, 48, 244.) Muuan muassa näiden yllä mainittujen lakien nojalla tieoikeuden myöntäminen tai tien tekeminen saattaa joissain tapauksissa estyä. Näin ollen niin luonnonsuojelulaista kuin myös metsälaista löytyvät suojelualueiden tai -kohteiden osalta rauhoitusmääräykset tai rajoitukset, joiden kautta tieoikeuden perustamista tulee tarkastella. Lyhyesti voitaneen todeta, että muun muassa luontoarvot, luonnonsuojeluohjelmat ja olemassa olevat suojelualueet sekä kohteet on huomioitava tieoikeutta perustettaessa.

Kussakin toimituksessa, jossa käsitellään YksTL:n mukaista tieoikeuden perustamista alueelle, jossa luonnonsuojelulliset seikat tulevat esille, on yhteistyössä luonnonsuojeluviranomaisen kanssa pyrittävä löytämään suojelun edut turvaava ratkaisu tien perustamiseksi. Toimitusinsinööreille lähettämämme kyselyn mukaan tapaukset ovat pääsääntöisesti menneet siten, ettei luonnonsuojelualueille ole perustettu teitä tai alueen vanhoja tieoikeuksia on käytetty hyväksi tai tieoikeus on perustettu kiertämään suojelualue. Tällaiseen toimituspäätökseen on useimmissa tapauksissa vaikuttanut suojeluviranomaisen lausunto. Tällä ilmeisesti varmistetaan se, ettei tien tekemisellä luonnonsuojelukohteelle tai sen vaikutusalueelle pilattaisi kohteen suojelullista arvoa. Voitaneen siis todeta, että luonnonsuojeluviranomaisen lausunnolla on tässä kohtaa erittäin tärkeä rooli yleisen edun kannalta.

Palokankaan artikkelin perusteella luontoarvojen kunnioittamiseen liittyy myös maisemansuojelu. Palokangas on artikkelissaan maininnut, että maisemansuojelu voidaan sisällyttää tämän YksTL 7 §:n 2 mom:n mainitseman yleisen edun piiriin. Maisemansuojelullisten seikkojen huomioimisella tien perustamisen yhteydessä tarkoitetaan tien sopeuttamista maisemaan sen luonnolliseksi osaksi. (Palokangas 1980, 4–5.) Tieoikeutta perustettaessa on siten hyvä myös huomioida

se, miten tuleva tie olisi järkevin asettaa kulkemaan, jotta se sulautuisi mahdollisimman hyvin maisemaan, eikä tiestä näin ollen aiheutuisi maiseman rikkonaisuutta kuin sen verran mikä on välttämätöntä.

Tämän edellä mainitun lainkohdan on oikeuskirjallisuudessa kuvailtu joiltain osin olevan puutteellinen, koska vasta *huomattava* luonnon turmeltuminen on tien tekemisen este. On kuitenkin mahdollista huomata se huomattava luonnon turmeltumisen rajan ylitys LSL:n ja MetsäL:n rajoitusten lisäksi siitä, kun tarkastelee yleiseen etuun ja tieoikeuden perustamiseen liittyviä korkeimman oikeuden ennakkoratkaisuja ja maa-oikeuden ratkaisuja, joita myöskin tässä työssä on osaltaan käsitelty.

Ympäristön kulttuuriarvojen huomioon ottaminen tulee esille YksTL 7 §:n 2 mom:ssa myös, jossa kerrotaan, ettei tietä saa tehdä, jos sen tekemisestä voi aiheutua huomattavaa ympäristön kulttuuriarvojen vähentymistä. Tässä kohtaa puhutaan siis museoitujen kohteiden eli käytännössä muinaismuistojen ja kulttuurihistoriallisesti tärkeiden rakennusten tai rakennuskokonaisuuksien suojelusta. Markkulakin on kirjassaan todennut tämän osalta MuinaisML:n mukaisten kohteiden huomioimisesta siten, että jos tieoikeutta ollaan tällaisen kohteen vaikutusalueelle perustamassa, on toimituksesta syytä tiedottaa ELY-keskuksen lisäksi myös Museovirastolle, jonka kannanotto tapaukseen voi olla tarpeen (Markkula 2005, 243). Myös lähettämämme kyselyn vastauksista ilmeni, että ympäristön kulttuuriarvot ja niiden säilyttäminen tulee huomioida toimituksissa. Eräässä tapauksessa muinaismuisto tarkastettiin Museoviraston edustajan kanssa ja tieoikeus perustettiin kiertämään kohde riittävän kaukaa, jolla turvattiin sen suojellista arvoa. Toisessa toimitusinsinöörin kertomassa tapauksessa olemassa olevan tien vieressä jälkeinpäin havaitun kivikautisen asuinpaikan puolelle tien levittämistä ei hyväksytty, vaan se tehtiin tien vastakkaiselle puolelle.

Edellä mainitusta toisesta tapauksesta voidaan pohtia myös sitä, mikä olisi ollut tien kohtalo, jos kivikautinen asuinpaikka oltaisiin löydetty ennen tien tekemistä. Todennäköisesti kohde olisi kierretty, kuten näin tehtiin ensimmäisessä tapauksessa. Tässä huomataan myös se, ettei aina voida varmistua siitä, milloin mah-

dollisesti loukataan kulttuurihistoriallista kohdetta, jota ei ole vielä silloin todennettu. Edellä mainitun perusteella maastokatselmuksen rooli korostuu tieoikeuden perustamisessa, jolloin siellä heränneestä mahdollisesta kulttuurihistoriallisesti arvokkaan kohteen epäilystä voitaisiin tiedottaa ympäristöviranomaiselle ja Museovirastolle. Taas toinen asia on se, jolloin muinaismuiston tai kulttuurihistoriallisen kohteen tiedetään jo olevan tulevan tieoikeuden vaikutusalueella, jolloin voidaan tulevasta toimituksesta tiedottaa jo etukäteen niille viranomaisille, joilla on oikeus antaa lausuntonsa.

YksTL 7 §:n 2 mom:ssa puhutaan myös muista tässä luvussa kerrottuihin yleiseen etuun verrattavista seikoista. Työn teoriaosion ja kyselyn avulla saaduista vastauksista ilmeni myös, että elinympäristön suojelu ja liikenneturvallisuus ovat asioita, joita ei voi jättää huomiotta tieoikeutta perustettaessa. Elinympäristön suojelun huomioiminen tieoikeutta perustettaessa tarkoittaa käytännössä sitä, että asutuksen lähelle tulevasta tiestä mahdollisesti aiheutuvat haitat, kuten melu, pakokaasut ja rauhattomuus pyritään minimoimaan esimerkiksi myöntämällä tieoikeus sellaiseen paikkaan, jossa asutuksen ja tien väliin jäisi jonkinlainen suoja-vyöhyke, kuten metsäkaistale tai maastonmuodon tuoma katvealue asutukseen nähden. Liikenneturvallisuuden huomioiminen lähtee usein maastokatselmuksesta sillä alueella, johon tieoikeutta ollaan myöntämässä. Täytyy ottaa huomioon, ettei tulevalle tien alueella olevat rakennelmat ja tuleva tie sijainniltaan tai muutoinkaan aiheuttaisi liikenneturvallisuusriskiä, jolloin päästään siihen, että toimituksessa on tieoikeuden perustamisen osalta myös toimittava liikenneturvallisuudelle aiheutuvan mahdollisen haitan poistamiseksi. Tällaisia muita yleisen edun kannalta merkittäviä seikkoja on esimerkiksi se, että tien linjausta päätettäessä otetaan huomioon esimerkiksi lähistöllä sijaitsevat yleiset alueet, kuten uimarannat. Näin ollen tien linjaus olisi joissain tapauksissa pyrittävä päättämään niin, että se palvelee myös tällaisia yleisiä tarpeita.

Voimassa olevalla asemakaava-alueella tai suunnittelutarvealueella tietä ei taas saa tehdä siten, että niiden toteuttaminen voisi vaikeutua (YksTL 1:7.2 mom). Tämä on kyseessä olevan momentin viimeinen virke, joka on hieman eri sanoin määrätty yleisen edun kannalta huomioitavaksi jo vuoden 1962 yksityistielainsäädännössä. Tämän huomioiminen oli jo tuolloin toimitusmiesten tehtävänä, ja sitä

se on edelleen. Jos tieoikeutta ollaan perustamassa tällaiselle alueelle taikka jos kyseessä on tien tekeminen, on siitä tiedotettava kunnalle, koska kunnalla on tien sijoittamisen osalta asianosaisen puhevalta. Tämän kaavoituksen huomioon ottamisen tarkoituksena on sopeuttaa tieoikeuksien perustaminen maankäyttö- ja rakennuslainsäädännön mukaiseen kaavajärjestelmään (Markkula 2005, 247). Kaavoituksen ja suunnittelutarvealueiden huomioiminen tieoikeutta perustettaessa on täten ollut alusta alkaen yksityistielainsäädännössä mukana ja tämän osalta laki on ollut aina hyvin selkeä. Julkisen edun eli tässä kohtaa maankäytön suunnittelun kannalta tämän lainkohdan huomioimisen korostaminen on näin ollen hyvinkin perusteltua.

### 6.3 Yleisen edun edellyttämät selvitykset toimituksissa

Jotta yleinen etu tulee huomioitua, kun tieoikeutta perustetaan lohkomisessa tai yksityistietoimituksessa, on ennen toimitusta ja sen aikana tehtävä riittävät selvitykset. MML:n toimitusinsinööreille tekemämme kysely antoi kattavan kuvan käytännössä tehtävistä selvityksistä. Kyselyn lisäksi otimme selkoa selvityksistä MML:n TMK:sta.

Tärkein ja usein ensimmäisenä tehtävä selvitys on toimitusalueen kaavatilanne. Kaavat ohjaavat hyvin vahvasti kaikkea maankäyttöä, myös tieoikeuden perustamista. Esimerkiksi kaavaan vahvana merkitty tien paikka on sitovampi kuin sama merkintä ohjeellisena. Toimituskokouksesta lähetetään myös kokouskutsu kunnalle, kuten YksTL:n 44 §:n 2 momentti määrää. Kyseisen momentti on erittäin tärkeä ja helpottaa yksityistietoimituksen suorittamista alueella, jossa kaava on otettava huomioon. Tiedottamalla toimituksesta kunnalle voidaan varmistaa se, ettei kaavoituksen ja tien linjauksen suhteen tule ristiriitoja.

Myös valtion sekä yksityisten maanomistajien luonnonsuojelualueet tulee tarkastella ennen toimitusta. Valtion suojelualueet näkyvät MML:n käyttämässä JAKO-järjestelmässä kiinteistöinä ja yksityiset suojelualueet käyttöoikeusyksiköinä. Helppompi tapa selvittää yksityisiä suojelualueita lienee kuitenkin [www.paikkatietoikuna.fi](http://www.paikkatietoikuna.fi) -paikkatietosivusto. Alueen ollessa laaja tai tieoikeuden sijainnin ollessa

vielä epäselvä, tiedottamalla ELY-keskukselle ja Metsähallitukselle varmistetaan suojelualueiden huomioiminen.

Yksitystien liittymä yleiseen tiehen, yleinen liikenneturvallisuus ja olemassa olevat tiet tulee myös tutkia varhaisessa vaiheessa. Maastokatselmuksen lisäksi käytettyjä menetelmiä ovat Google Maps -palvelu sekä [www.tiekuva.com](http://www.tiekuva.com) -sivusto. Jos liittymää ei vielä ole olemassa, toimitusinsinöörin on haettava siihen alustava lupa ELY-keskukselta. Google Maps -kuvia tutkiessaan on syytä huomioida kuvien ottamisen ajankohta. Mikäli kuvat ovat riittävän tuoreita, esimerkiksi jonkin liittymän olemassaoloon tai puuttumiseen voidaan luottaa käymättä paikan päällä.

Omien kokemuksiemme mukaan uskallamme väittää, että Maanmittauslaitoksen ylläpitämä [www.paikkatietoikkuna.fi](http://www.paikkatietoikkuna.fi) -sivusto soveltuu paremmin yleisen edun kannalta oleellisten seikkojen, kuten suojelualueiden tutkimiseen kuin pelkkä JAKO-järjestelmä. Oleellinen ero JAKO-järjestelmään on helpommin valittavat eri tasot. Voit valita tasoksi esimerkiksi Natura 2000 -alueet sekä kiinteät muinaismuistot. Kyselymme neljästä insinööristä vain yksi kertoi käyttävänsä kyseistä sivustoa.

## 6.4 Yleinen etu – tieoikeuteen liittyvät ratkaisut

### 6.4.1 Ratkaisut toimituksissa

Toimitusinsinööreistä yleisen edun kanssa olivat olleet tekemisissä eniten he, jotka ovat tehneet toimituksia Ylä-Lapissa ja Käsivarren Lapissa. Tämä johtuu luonnollisesti siitä, että alueella on paljon erilaisia suojelualueita, jotka on huomioitava toimituksissa.

Mielenkiintoisena seikkana kyselyvastauksissa tuli esiin muun muassa vanhojen tieoikeuksien hyväksikäyttö. Vanhoja tieoikeuksia pyritään käyttämään mahdollisimman paljon hyväksi mutta jos sellaisia ei ole, uuttakaan tieoikeutta ei voida perustaa, mikäli se tulisi kulkemaan suojelualan läpi. Ainakin Lapissa ja erityisesti Enontekiöllä on vanhoja niittypalstoja, jotka ovat jääneet sittemmin Natura-

alueiden sisälle. Isojaossa palstoille on perustettu kulkuoikeudet valtion maille ”*olemassa olevia uria ja polkuja pitkin*”. Kyseisiä oikeuksia ei ole kuitenkaan välttämättä koskaan määritetty sen tarkemmin maastoon tai kartalle. Kun sitten tällainen palsta on ollut lohkomistoimituksen kohteena, isojaossa perustettu tieoikeus on määritetty ja kartoitettu. Se on vahvistettu vanhana oikeutena, jolle on myös määritetty tekninen leveys. Niittypalstan lisäksi käyttöoikeuden tiehen on saanut yleensä myös Natura-alue. Tällaisessa tapauksessa kutsuisimme ainakin itse Metsähallituksen edustajan kaveriksi määrittämään tieoikeuden sijaintia. Natura-alueella ei varmastikaan ole yhdentekevää, mihin tien tekee, ja kutsumalla Metsähallituksen edustajan toimitukseen varmistetaan viranomaisen näkökulma asiaan.

Jos vanhaa tieoikeutta ei ole, kulku palstalle on mahdollista vain jokamiehen oikeudella tai vesistöä pitkin. Poronhoitoa harjoittavat henkilöt tekevät poikkeuksen tässä tapauksessa. He saavat kulkea ammattinsa johdosta vapaasti moottoriajoneuvoilla valtion mailla, myös luonnonsuojelualueilla. Tässäkin mielessä poronhoitoalue on poikkeuksellista aluetta tieoikeuksien ja yleisen edun tutkimisen kannalta.

Toimitusinsinöörit totesivat kyselyvastauksissaan, että kaavoitus määrittelee usein hyvin vahvasti tieoikeuden sijainnin. Varsinkin kaavan ollessa niin sanotusti vahvana merkitty, siihen ei sallita juurikaan poikkeamia. Poikkeuksena on ollut tapaukset, joissa kaavan pohjakartalle ei ole kuvattu esimerkiksi MuinaisML:n tai LSL:n mukaista kohdetta. Kun tällainen kohde onkin tullut maastossa vastaan, kaavan osoittamasta tien paikasta onkin jouduttu poikkeamaan, jotta kohde on saatu kierrettyä. Näin ollen voidaan todeta, että mahdollinen luonnon tai kulttuuriarvojen turmeltuminen on riittävä peruste poiketa kaavan osoittamasta tien paikasta. Tällaisen kohteen tullessa vasta toimitusta tehdessä vastaan on kuitenkin hyvä pohtia, uskaltaako toimitusinsinööri itse tehdä sillä hetkellä ratkaisun tien linjauksesta, vai pitääkö toimitus keskeyttää ja tehdä lisää selvityksiä sekä pyytää viranomaisen lausunto asiaan.

#### 6.4.2 Ratkaisut oikeustapauksissa

Oikeustapaukset herättivät monenlaisia ajatuksia. Hyvin monesti tilanne oli se, että valittaja luuli yleisen edun loukkauksen tapahtuneen. Valittaja vetosi usein sinänsä aivan oikeisiin asioihin, mutta ei ollut selvittänyt yleistä etua ja sen loukkaamista tarpeeksi tarkasti. Luultiin esimerkiksi uhanalaisten lajien olevan vaarassa, vaikka pienellä tutkimisella selvisi, että kyseistä lajia kyllä saattoi esiintyä alueella, mutta tie tulisi kulkemaan riittävän kaukana lajin esiintymis- tai pesimäpaikasta. Toki yleisen edun loukkaus ei yleensä ollut valituksen ainoa peruste, joten sen tarkempi tutkiminen on varmaan siitäkin syystä jäänyt vähemmälle.

Saimme oikeustapauksista vinkkejä myös tulevaa työuraamme ajatellen. Useassa tutkimassamme tapauksessa virheen oli tehnyt toimitusinsinööri. Esimerkiksi puutteellinen tiedottaminen on vahingollista paitsi kiinteistökohtaista, myös yleistä etua tutkittaessa. Jos toimituksesta ei tiedoteta esimerkiksi ELY-keskuskelle, heidän kanta tien rakentamisen mahdollisuuksista jää puuttumaan kokonaan ja tien rakentaminen voi estyä myöhemmin, kun tieoikeus on ehditty jo myöntää.

Joissain tapauksissa tuli mieleen, että insinööri on todennäköisesti tehnyt toimituksen liian kiireellä, tai hän ei ole tuntenut tarpeeksi yksityistielakia. Tällainen kysymys heräsi esimerkiksi tapauksessa, jossa toimitusinsinöörin tekemä ratkaisu soti sekä YksTL 8 §:ää vastaan haitattomuusedellytysten osalta sekä YksTL 7 §:ää vastaan yleiskaavan toteutumisen osalta. Tässä tapauksessa valittaja tuntui tietävän toimitusinsinööriä paremmin lainsäädännön, sillä hänen ehdottamansa tapaus oli loppujen lopuksi tarkoituksenmukaisin. MML:n toimitusinsinööreillähän on tulostavoitteet toimitusmäärien suhteen, mutta toimitusten kiireellinen käsittely tulostavoitteiden täyttymisen pelossa on tietenkin väärin.

Huomasimme myös tapauksia tutkiessamme, että toimitusinsinööriltä vaaditaan laajaa, usean eri alan tietämystä. Esimerkiksi liikenneturvallisuuteen liittyvissä asioissa ei kannata kuitenkaan luottaa liikaa omaan tietotaitoon, vaan konsultoida rohkeasti eri viranomaisia, tässä tapauksessa ELY-keskusta. Jos yhtään epäilyttää, että oma tietämys ei riitä ratkaisemaan jotain asiaa tien sijaintia päätettäessä,

se kannattaa huomioida jo tiedotusvaiheessa ja tiedottaa toimituksesta kyseisen alan viranomaiselle. On parempi tiedottaa liian herkästi kuin luottaa liikaa omaan tietämykseen.

## 7 YHTEENVETO

Työmme tarkoituksena oli johdatella lukijaa yksityistieasioiden ja erilaisten perustettavien tieoikeuksien kautta siihen, mitä kaikkea on huomioitava myöskin yleisen edun kannalta tieoikeutta perustettaessa ja miten yleinen etu vaikuttaa tai on vaikuttanut tieoikeuden perustamiseen. Opinnäytetyön tavoite ja lopputulokset kietyvät johtopäätökset-lukuun, jossa kokosimme vastaukset työn johdanto-osi-ossa esitettyihin tutkimuskysymyksiin.

Opinnäytetyö tehtiin parityönä, joten jaoimme eri osioita sopivassa suhteessa toisillemme tehtäviksi. Kuitenkin opinnäytetyön teon aikana teimme työtä myös yhdessä lähes viikoittain, jotta kokonaiskuvan hahmottaminen aiheesta tuli molemmille selväksi. Työn aihe ja se mitä se pitää sisällään, ei ollut meille aiemmin kovinkaan selkeä, joten oli mielenkiintoista lähteä tutkimaan sitä. Yksityistieasiat ovat tämän myötä tulleet meille selkeämmiksi niin yleisen edun kuin yksityisenkin edun kannalta. Opinnäytetyön aloitimme joulukuussa 2017, jolloin asetimme myös tavoitteeksi saada työ valmiiksi maaliskuun 2018 loppuun mennessä. Työ valmistui aikataulun mukaisesti.

Työmme pohjautuu pääasiassa lakiteksteihin, niiden esitöihin, aiheeseen liittyvään lakikirjallisuuteen, KKO:n ennakkoratkaisuihin ja MO:ien ratkaisuihin sekä yksityistie- ja lohkomistoimituksia tehneiden toimitusinsinöörien antamiin vastauksiin. Näiden lähteiden ansiosta voimme varmistua aiheeseen liittyvän teorian ja käytännön tapausten paikkansapitävyydestä. Huomasimme, että se mitä laissa oli määrätty ja miten määräystä tulkittiin oikeuskirjallisuudessa sekä ohjeistuksissa, noudatettiin myös toimituksissa ja viimeistään oikeuksien ratkaisuisa. Näiden asioiden kautta tämän työn tavoitteen saavuttaminen oli mahdollista ja mielestämme onnistuimme siinä.

Työ herätti ajatuksia myös mahdollisista lisätutkimustarpeista. Näitä nousi esille ainakin kahdessa kohtaa. Ensimmäisenä lisätutkimustarpeena huomasimme YksTL 7 §:n ensimmäisen ja toisen momentin olevan jossain määrin ristiriidassa. Tässä kohtaa puhuttiin siitä, että toisaalta tien tarkoitus pitää saavuttaa mahdollisimman edullisesti ja toisaalta taas sillä ei ole niin ratkaisevaa merkitystä, että

tie saataisiin tehtyä mahdollisimman vähäisin kustannuksin, jos olemassa olevaa tieverkkoa voidaan hyödyntää. Tästä voisi tutkia sitä, että minkälaisissa tapauksissa on menty YksTL 7 §:n 1 mom:n ja missä 7 §:n 2 mom:n mukaan. Toisena mahdollisena lisätutkimustarpeena nousi esille YksTL 7 §:n 2 mom:n mukainen huomattava luonnon turmeltuminen. Se, milloin tieoikeuden perustaminen tai tien tekeminen aiheuttavat nimenomaan *huomattavaa* luonnon turmeltumista, on joissain tapauksissa vaikea määrittellä. Näitä edellä mainittuja olisi syytä tutkia vieläkin syvemmin.

Tällaisesta aiheesta opinnäytetyön tekeminen oli haastavaa, mutta myös todella opettavaista. Siksi toivommekin, että työmme avaisi myös lukijoillekin paremmin sitä, mitä yleisen edun kannalta on huomioitava YksTL:n mukaisessa tieoikeuden perustamisessa. Työ on suunnattu aiheesta kiinnostuneiden lisäksi toimitusinsinööreille ja niille, jotka ovat työssään yksityisteiden kanssa tekemisissä.

## LÄHTEET

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus 2017. Ympäristönsuojelu. Luonnonsuojelu. Viitattu 18.4.2017 <https://www.ely-keskus.fi/web/ely/luonnonsuojelu#.WPYSL2dU2Uk>.

HE 19/1974 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi yksityisistä teistä annetun lain muuttamisesta sekä laiksi eräiden alueiden siirtämisestä ja liittämistä kiinteistöön yksityisistä teistä annetussa laissa säädetyssä tietoisuudessa. Viitattu 12.12.2017 <https://ez.lapinamk.fi:2550/he/fi19740019.pdf>.

HE 166/2000 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi yksityisistä teistä annetun lain ja yleisistä teistä annetun lain muuttamisesta. Viitattu 5.2.2018 <https://ez.lapinamk.fi:2550/he/fi20000166.pdf>.

Hämäläinen, E. 2010. Yksityistien parantaminen. Suunnittelun ja toteuttamisen perusteet. Viitattu 14.1.2018 [http://www.tieyhdistys.fi/site/assets/files/1366/netti\\_yksityistien\\_parantaminen\\_1.pdf](http://www.tieyhdistys.fi/site/assets/files/1366/netti_yksityistien_parantaminen_1.pdf).

Hämäläinen, E. 2012. Yksityistien kunnossapito. Kunnossapitotöiden suunnittelun ja toteuttamisen perusteet. Viitattu 12.1.2018 <http://www.tieyhdistys.fi/site/assets/files/1366/ytienkunnnpitoss.pdf>.

Koski, P.G. 1963. Laki yksityisistä teistä selityksineen. Helsinki: Kirjayhtymä.

Kiinteistönmuodostamisasetus 20.12.1996/1189.

Kiinteistönmuodostamislaki 12.4.1995/554.

Lohkomistoimituksen toimitusmenettelyn käsikirja 2016. Maanmittauslaitos. Viitattu 15.1.2018 [http://maanmittauslaitos.fi/sites/maanmittauslaitos.fi/files/attachments/2017/05/2\\_Lohkominen\\_2016.pdf](http://maanmittauslaitos.fi/sites/maanmittauslaitos.fi/files/attachments/2017/05/2_Lohkominen_2016.pdf).

Luonnonsuojelulaki 20.12.1996/1096.

M13/5181. Maa- ja metsätalouden tuomio. Yksityistietoimitus. 27.11.2013. Ei julkinen.

M15/17046. Maa- ja metsätalouden tuomio. Yksityistietoimitus. 14.6.2016. Ei julkinen.

M14/9406. Maa- ja metsätalouden tuomio. Yksityistietoimitus. 19.12.2014. Ei julkinen.

M17/11508. Maa- ja metsätalouden tuomio. Yksityistietoimitus. 10.11.2017. Ei julkinen.

Markkula, M. 2005. Yksityiset tiet. Helsinki: Edita.

Metsälaki 12.12.1996/1093.

Muinaismuistolaki 17.6.1963/295.

Palokangas, R. 1980. Ympäristönsuojelu yksityisteiden suunnittelussa ja rakentamisessa. Maankäyttö 1/1980.

Repo, M. 1995. Yksityisistä teistä. Helsinki: Lakimiesliiton kustannus.

Somerpalo, S. & Korhonen, A. 2004. Yksityistiet yleisten teiden kevyen liikenteen yhteyksinä. Opas kuntien ja Tiehallinnon käyttöön. Viitattu 15.1.2018 [http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78566/4404\\_raportti.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78566/4404_raportti.pdf?sequence=1&isAllowed=y).

Suomen Tieyhdistys 2016. Tietietoa. Yksityistiet. Viitattu 24.1.2018 <http://www.tieyhdistys.fi/tietietoa-2017/>.

Wiiala, A. 1962. Yksityiset tiet. Vammala: Omakustanteinen.

Yksityistietoimituksen toimitusmenettelyn käsikirja 2016. Maanmittauslaitos. Viitattu 15.1.2018 [http://maanmittauslaitos.fi/sites/maanmittauslaitos.fi/files/attachments/2017/05/18\\_Yksityistietoimitus\\_2016.pdf](http://maanmittauslaitos.fi/sites/maanmittauslaitos.fi/files/attachments/2017/05/18_Yksityistietoimitus_2016.pdf).