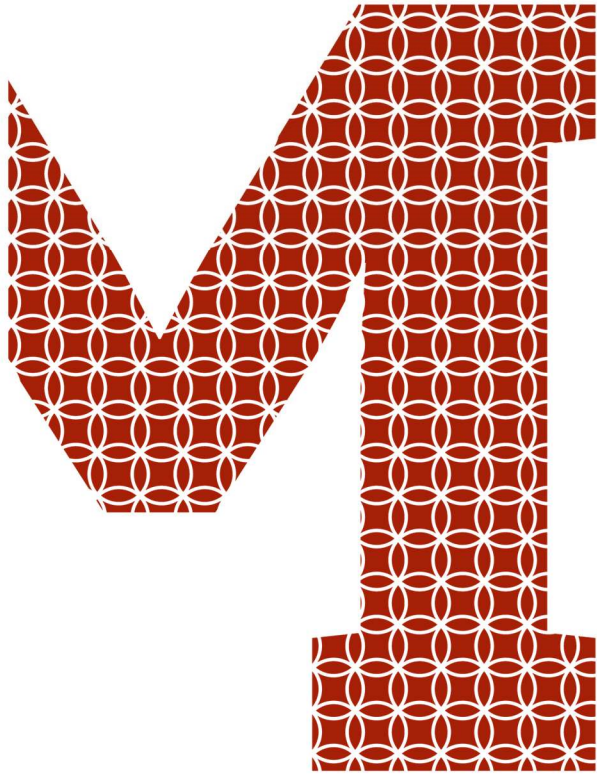




Osaamista
ja oivallusta
tulevaisuuden
tekemiseen

Aleksi Lehtonen

Yksityisiä teitä koskevan lainsäädännön kehitys

Metropolia Ammattikorkeakoulu

Insinööri (AMK)

Maanmittaustekniikka

Insinöörityö

5.4.2019

Tekijä Otsikko	Aleksi Lehtonen Yksityisiä teitä koskevan lainsäädännön kehitys
Sivumäärä Aika	42 sivua 21.2.2019
Tutkinto	insinööri (AMK)
Tutkinto-ohjelma	Maanmittaustekniikka
Ohjaajat	yliopettaja Aune Rummukainen
Yksityistiet ovat merkittävä osa Suomen tieverkostoa. Ne muodostavat kokonaispituudeltaan suurimman tieliikenneväylien ryhmän. Suomen yksityistieverkosto on syntynyt aikojen saatossa melko suunnitteleottomasti. Verkko on peräisin ajalta, jolloin ihmisten pääasialliset elinkeinot maaseudulla olivat maa- ja metsätalous. Yksityisteitä koskevaa lainsäädäntöä on aina pyritty kehittämään niin, että se pystyisi vastaamaan siihen kohdistuneisiin tarpeisiin tai sitten sitä on muutettu korjatakseen laissa ilmenneet puutteet tai virheet. Uusi yksityistielaki tuli voimaan vuoden alusta 2019, mikä tekee insinööriyön aiheesta ajankohtaisen. Insinööriyön tarkoituksena oli tutkia, kuinka yksityisteitä koskeva lainsäädäntö on kehittynyt Suomessa. Aina varhaisimmista säädöksistä nykyiseen lainsäädäntöön. Työssä selvitettiin myös yksityisteihin liittyviä käsitteitä, ja periaatteita joihin lainsäädäntömme tukeutuu. Tarkoituksena oli tuoda esiin lainsäädännön kehityskulku ja kuinka lakeihin ja lakimuutoksiin on lopulta päädytty. Insinööriyö tehtiin tutkimalla niin kumottua kuin myös nykyistä voimassaolevaa lainsäädäntöä ja tutkimalla yksityisteitä ja kiinteistönmuodostamista koskevaa kirjallisuutta. Opinäytetyössä käsitellään myös mahdollisia tulevaisuuden muutoksia hallituksen esitysten pohjalta. Tutkimuksen tulokset antavat selvityksen siitä, kuinka yksityisteitä koskeva lainsäädäntö ja kulkuoikeudet ovat kehittyneet Suomessa nykyiseen muotoonsa. Tutkimuksessa selvitettiin myös lain ulkopuolella olevia yksityisteihin liittyviä oikeuksia ja niiden oikeusvaikutuksia ja periaatteita kuten hyötymisperiaate, joiden varaan nykyinen lainsäädäntömme perustuu.	
Avainsanat	yksityistie, tieoikeus, tienpito

Author Title	Aleksi Lehtonen The development of legislation on private roads
Number of Pages Date	42 pages 21 February 2019
Degree	Bachelor of Engineering
Degree Programme	Land Surveying
Instructors	Aune Rummukainen, Principal Lecturer
The purpose of this final year project was to study how the legislation on private roads has evolved in Finland, from the first regulations to the current Private Road Act. Furthermore, the Bachelor's thesis explored concepts related to private roads, not covered by the legislation, such as the principle of value capture. The final year project was made by studying the old legislation and other literary sources about private roads. Furthermore, the thesis discussed possible future legislative changes that had been proposed but not yet approved. The results of this study offer a comprehensive overview into the evolution of the legislation on private roads and right of way in Finland. The thesis can be used as an introduction to the subject.	
Keywords	private road, right of way, road management

Sisällys

Lyhenteet

1	Johdanto	1
2	Perusteita	4
2.1	Yksityistiet	4
2.2	Yksityistieverkko	4
2.3	Yksityisteiden jaottelu	5
2.4	Tieoikeus	6
2.5	Tienpito	8
2.6	Jokamiehenoikeus	8
2.7	Ylimuistoinen nautinta	9
3	Yksityistielainsäädännön kehitys	10
3.1	Ensimmäiset teitä koskevat säädökset	10
3.2	Isojaon vaikutus teitä koskevaan oikeuteen	12
3.3	Lainsäädäntö vuodesta 1916 vuoteen 1962	12
3.4	Laki yksityisistä teistä	16
3.4.1	Merkittävimpien muutossäädösten voimaantulo ja soveltaminen	19
3.4.2	Ojalaki	25
3.5	Uusi yksityistielaki	26
3.5.1	Lain tavoitteet	26
3.5.2	Keskeiset muutokset	27
4	Yksityistiet muussa lainsäädännössä	32
4.1	Kiinteistönmuodostamislainsäädäntö	32
4.2	Maankäyttö- ja rakennuslaki	33
4.3	Maantielaki	34
4.4	Kestävän metsätalouden määräaikainen rahoituslaki	35
4.5	Ratalaki	35
5	Yhteenveto	37

Lyhenteet

ELY-keskus Elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus

HE Hallituksen lakiesitys eduskunnalle

KaavJL Kaavoitusalueiden jakolaki

Kemera Kestävän metsätalouden rahoituslaki

KML Kiinteistönmuodostamislaki

MK Maakaari

YksTL Yksityistielaki

1 Johdanto

Työn tarkoituksena on analysoida yksityisiä teitä koskevan lainsäädännön kehitystä vuoden 1734 yleisestä laista aina 1.1.2019 voimaantulleeseen yksityistielakiin 560/2018. Tutkimusaihe onkin ajankohtainen juuri siksi, että uusi yksityistielaki on astunut voimaan vuoden 2019 alusta. Onkin mielenkiintoista selvittää, miltä pohjalta nykyinen yksityistielainsäädäntömme on lähtenyt muotoutumaan. Työssäni selvitän myös yksityisteihin liittyvää peruskäsitteistöä.

Ensimmäiset tienpitoa koskevat säädökset ovat peräisin Ruotsin vallan aikana säädetyssä vuoden 1734 yleisestä laista, jossa maanomistajat määrättiin rasituksena kunnossapitämään maanteitä. Laki mahdollisti myös teiden erottamisen jakotoimitusten aikana niin yhteisiksi, kuin myös rasiiteiksi yksityisten tilojen ja tilusten hyväksi. (Markkula 2005: 23, 25.) Itsenäisen Suomen ensimmäinen ainoastaan yksityisteitä koskeva säädös oli vuonna 1920 voimaan tulleen Naapuruussuhdelain 15 §. Sen perusteella oli mahdollista perustaa kiinteistöltä ulospääsytie lähimmälle yleiselle tielle tai yleiseen tiehen verrattavalle vesikulkuväylälle. Tieoikeudet syntyivät tällöin pääasiassa kiinteistönomistajien välisellä sopimuksella tai asian aiheuttaessa erimielisyyksiä tuomioistuimen päätöksellä. Säännös mahdollisti ensimmäisenä tieoikeuden saamisen pakolla toisen tilusten halki. Naapuruussuhdelaissa oli merkittävä puute, sillä sen perusteella ei ollut mahdollista saada tarpeellista kulkuyhteyttä tilan eri kiinteistöjen välille. Puute korjattiin vuonna 1927 voimaan astuneessa tilustielaisissa. Tilustielain perusteella tuli mahdolliseksi tieoikeuden perustaminen maanomistajien välisen sopimuksen lisäksi myös tielautakunnan pitämässä toimituksessa. Tilustielain perusteella voitiin tieoikeuksia myös lakkauttaa, siirtää tai muuttaa muuta tieoikeuksia koskevaa sisältöä. (Väyrynen 2017: 1.)

Maaseudun olosuhteiden kehityttyä ja väestön lisääntyttyä yksityisteiden merkitys alkoi kasvamaan. Tämä merkitsi sitä, että yksityisteiden leveydet ja laatuvaatimukset alkoivat kasvaa. Tilustielaisissa oli myös puutteita ja vajavaisuuksia, jotka oli korjattava. Näitä asioita paikkaamaan säädettiin vuonna 1963 voimaantullut laki yksityisistä teistä, jossa oli korjattu tilustielain puutteita ja pyritty vastaamaan silloin vallinneen ajanjakson henkeen. Lain yksityisistä teistä voimaantulo kokosi ensimmäisenä lakina yksityisteitä koskevan

sääntelyn samaan lakiin ja lakkautti samalla vuoden 1920 naapuruussuhdelain ja vuoden 1927 tilustielain. YksTL teki mahdolliseksi perustaa tieosakkaita edustavan ja yksityisteiden hallinnosta vastaavan tiekunnan perustamisen, ja tielautakunnille ennen kuuluneita tehtäviä YksTL siirsi yksityistietoimituksessa hoidettaviksi. Tielausakunnan vastuulle jäivät asiat koskivat ennestään olemassa olevia teitä, lähinnä tielausakuntien vuosikymmenien aikana keräämän kokemuksen yksityistieasioista ansiosta ja byrokratian nopeuttamiseksi (Väyrynen 2017: 1–2; Markkula 2016: 12.) Asianosaisten välinen sopimus ei enää lain yksityistä teistä voimaantumisen jälkeen ole pääsääntöisesti voinut olla tieoikeuden perustana, vaan tieoikeuksista päätettiin tiekuntien kokouksissa, tielausakuntien toimituksissa ja yksityistietoimituksissa. (Väyrynen 2017: 1–2; Markkula 2016: 12–13).

Laki yksityisistä teistä kävi kuitenkin ajan myötä vanhanaikaiseksi, vaikka siihen tehtiinkin lisäyksiä ja sitä päivitettiin vastaamaan paremmin muuttuvaa toimintaympäristöä. Päivittäminen oli kuitenkin heikentänyt lain luettavuutta ja selkeyttä. Uuden yksityistielain, joka vuoden 2019 alusta korvasikin yli 50 vuotta voimassa olleen lain yksityisistä teistä, valmistelu aloitettiin liikenne- ja viestintäministeriön annettua joulukuussa 2015 yksityistielainsäädännön kokonaisuudistusta varten säädöshankepäätöksen. Päätöksen taustalla oli vuonna 2014 tehty raportti yksityistielainsäädännön kehittämistarpeista ja vuonna 2013 Liikenne- ja viestintäministeriössä tehty yksityisteiden avustusjärjestelmän kehittämistä käsittelevä selvityspyyntö, jonka lopputuloksena suositeltiin yksityistielainsäädännön kokonaisuudistusta. Hallituksen esitys uudeksi yksityistielaksi annettiin 19.10.2017. Esityksen mukaan yksityistielaki olisi tullut voimaan 1.1.2020, mutta hallitus antoi täydentävän esityksen (HE 11/2018 vp) yksityistielaksi, jonka perusteella yksityistielain voimaan tuloa aikaistettiin yhdellä vuodella. (Yksityistielain uudistamistarpeet 2014: 1; Väyrynen 2017: 2; HE 147/2017 vp s. 1; HE 11/2018 vp s. 1.)

Yksityistielaki astui voimaan 1.1.2019. Uusi laki lakkautti kuntien tielausakunnat ja niiden hoitamat tehtävät siirtyivät muiden viranomaisten vastuulle. Valtionavustukset siirtyvät maakuntaudistuksessa maakunnille hankkeen toteutumisen jälkeen ja myös avustuskriteerit muutettiin. Ennen maakuntaudistuksen valmistumista maakunnille tarkoitettuja tehtäviä hoitaa ELY-keskus. Kuntien jakamat avustukset pysyivät edelleen vapaaehtoisina, mutta säädetyt avustuskriteerit tulivat koskemaan myös kuntien avustuksia.

Tiekunnat saivat uudistuksessa lisää päätösvaltaa ja niiden toiminnasta tehtiin joustavampaa. Tiekuntia voidaan uuden lain myötä perustaa, lakkauttaa ja yhdistää ilman yksityistietoimitusta. Tiekunnille tuli myös mahdolliseksi laatia omat sääntönsä lain puitteissa. Yksi uuden lain keskeisimpiä tarkoituksia on kannustaa tieosakkaista tiekuntien perustamiseen ja niiden aktiiviseen toimintaa. (Yksityistielaki, HE 147/2017 vp s. 1,18.)

2 Perusteita

2.1 Yksityistiet

Yksityistie määritellään yleensä maantien vastakohtana. Maanteitä ovat sellaiset tiet, jotka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja niiden tienpidosta vastaa viranomainen (Hyvönen 2001: 523). Yksityistiellä tarkoitetaan yksityistä tieliikennettä palveleva väylää, johon kohdistuu vähintään yhden kiinteistön hyväksi tieoikeus (Yksityistielaki § 94). Ennen kuin laki yksityisistä teistä tuli voimaan 1960-luvun alussa, yksityisteitä koskevat säädökset olivat hajallaan useissa eri laeissa. Tienpitojärjestelmän muuttuessa tuli ajankoh- taiseksi saada kaikki yksityisteiden tienpitoa koskevat säädökset samaan lakiin. Lain säätämisen aikaan enemmistö suomalaisista asui vielä haja-asutusalueella, ja he saivat toimeentulonsa maa- ja metsätaloudesta. Yksityistielakia oli uudistusten kautta yritetty pitää yhteiskunnassa tapahtuvan kehityksen mukana ja tienkäytössä tapahtuneisiin muutoksiin pyrittiin vastaamaan ja ottamaan muussa lainsäädännössä tapahtuvat muu- tokset huomioon.

Yksityisteiden rakentamisesta ja tienpidosta sekä tien rahoituksesta vastaavat pääasial- lisesti yksityiset ihmiset. Tienpitoon on kuitenkin mahdollista saada myös niin valtion- että kunnanavustusta. Valtion myöntämän tuen taso on vuosien aikana vaihdellut, mutta tuen määrät ovat yleisellä tasolla olleet laskevia. Kuntien myöntämän tuen arvo on vuo- sittain noin 30 miljoonaa euroa. Yhteensä valtionapukelpoisten yksityisteiden kunnossa- pitoon ja investointeihin on käytetty vuosittain noin 150 miljoonaa euroa, joista julkisen rahan osuus on noin 30 %. (HE 147/2017 vp s. 4.)

2.2 Yksityistieverkko

Yksityistiet muodostavat Suomessa kokonaispituudeltaan suurimman tieliikenneväylien ryhmän. Arvioiden mukaan Suomen tiestöstä jopa 80 prosenttia on yksityisteitä. Tie- osakkaiden rakentamia ja kunnossapitämiä yksityisteitä arvioidaan Suomessa olevan noin 360 000 km kaikkiaan yli 50 000 kappaletta. Asutuksen käytössä näistä on noin

90 000 km, metsänhoitoon käytettäviä metsäautoteitä 120 000 km sekä muuhun toimintaan käytettäviä ajokelpoisia teitä noin 110 000 km. Edellä mainittujen teiden lisäksi on huomattavan paljon kevytrakenteisempia ajouria, pelto- ja pihateitä. Merkittävämpiä yksityisteitä ovat liikenteellisesti valtionapuun (ELY-keskus) oikeutetut yksityistiet, joiden yhteenlaskettu pituus on noin 55 000 km. Näiden teiden varrella asuu yhteensä noin 500 000 ihmistä. Kesämökkejä teiden vaikutusalueella on noin 190 000, eli noin 40 prosenttia kaikista Suomessa olevista loma-asunnoista. Tiekuntia yksityisteillä Suomessa arvioidaan olevan noin 53 000. (HE 147/2017 vp s. 4.)

2.3 Yksityisteiden jaottelu

Yksityisteitä ovat ne tiet, joita ei määritellä maanteiksi (Repo 1995: 32). Oikeusperusteena yksityistielle on omistajan tahdonilmaisu, maanomistajan ja tienkäyttäjän välinen sopimus, ylimuistoinen nautinta tai viranomaisen kuten toimitusinsinöörin tai maaomistajan ratkaisu (Markkula 2005: 13). Yksityisteitä on myös sellaisia, joihin yksityistielakia ei sovelleta. Tällaisia tapauksia ovat yksityistielain 2 § mukaiset yksityistiet, niin kutsutut maaomistajan omat tiet, joita vain kyseisen kiinteistön omistajalla tai haltijalla on oikeus käyttää. Käyttöoikeuden ollessa ainoastaan tienomistajalla tai haltijalla ei pääse muodostumaan sellaista tieoikeudellista suhdetta, jota yksityistielaisissa säädetään. (Yksityistielaki 2 §) Maanomistajan omat tiet ovat luonteeltaan hyvinkin erilaisia aina kertakäyttöisistä urista, rekkojen ja asiakkaiden käyttämäksi tuotantolaitokselle vieväksi tieksi. Tällaiset yksityistiet on jaettu kuuluvaksi yksityisteiden ensimmäiseen ryhmään. (Markkula 2005: 13.)

Yksityisteiden toiseen ryhmään kuuluvat tiet, joissa oikeus tiehen on muillakin henkilöillä tai kiinteistöillä kuin vain rasitetun kiinteistön omistajalla tai haltijalla, mutta oikeus perustuu ainoastaan osapuolten tekemään sopimukseen. Käyttöoikeus ei ole tällöin kuin sopimuksen tehneitä osapuolia sitova. Tällaisia teitä kutsutaan sopimusteiksi. 1.1.1963 jälkeen tehty sopimus tienkäyttämisestä sitoo ainoastaan sopimuksen tehneitä tai heidän perillisiä. Sopimus ei sido rasitetun kiinteistön omistajan vaihtuessa tämän uutta omistajaa. (Markkula 2005: 12.) Lain yksityisistä teistä tullessa voimaan ei haluttu muuttaa aikaisempia oikeussuhteita, joten sopimuksella syntyneet tieoikeudet jäivät voimaan sopimuksen hyväksyneiden osapuolien välillä Lakia yksityisistä teistä valmisteltaessa oltiin

edellytetty, että sopimuksen perusteella ennen lain voimaantuloa syntyneet tieoikeudet olisivat pysyviä oikeuksia. (Markkula 2005: 13, 131.)

Toimitustiet ovat teitä, joihin muutkin kuin rasisitetun kiinteistön omistaja tai haltija on saanut pysyvän käyttöoikeuden. Tällainen käyttöoikeus on syntynyt viranomaisen esimerkiksi toimitusinsinöörin suorittaman toimituksen, kuten tietoitimituksen yhteydessä tai perustettu rasisiteena lohkomistoitimituksessa. (Markkula 2005: 13.) Toimitustiehen kohdistuva tieoikeus on ajallisesti rajoittamaton ja riippumaton kiinteistön omistajanvaihdokista. Tietoitimituksessa tai lohkomistoitimituksessa on ennestään perustettu tie, vaikka sitä ei oltaisikaan vielä kokonaan rakennettu. Tieoikeuden katsotaan tällöin olevan olemassa. (Hyvönen 2001: 9.)

2.4 Tieoikeus

Tieoikeus on yksityistielain peruskäsite. Yksityistielaisissa tieoikeus on määritelty oikeudeksi käyttää toisen kiinteistön aluetta pysyvästi tienkäyttötarkoituksiin kulkuoikeuden saamiseksi sitä tarvitsevalle kiinteistölle. Tieoikeus pitää sisällään oikeuden tien tekemiseen ja käyttämiseen sekä tienpitoon tieoikeuden alueella. Yleensä tieoikeus perustetaan sitä tarvitsevan kiinteistön hyväksi. Nykyisen lain puitteissa tieoikeuden haltijana voi olla kuitenkin myös määräala, yhteismetsä, kaivos tai toisen kiinteistön alueella sijaitseva pysyväksi tarkoitettu rakennus. Tieoikeuden haltijakiinteistöjen omistajia pidetään kyseisen oikeuden perusteella tieosakkaina. (HE 147/2017 vp s. 5)

Pysyvä tieoikeus kiinteistön hyväksi on perustettava rasisiteena. Rasisite perustetaan uuden tien rakentamista varten tarvittavaan tarpeelliseen tiealueeseen tai nykyiseen jo rakennettuun tiehen, jos kiinteistön tarkoituksenmukainen käyttö sitä vaatii eikä siitä aiheudu suurta haittaa muille kiinteistöille. Yksityistielain mukainen tieoikeus on perustettava mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti ja edullisesti tien tarkoitus saavuttaen. Tien perustamisesta ja käyttämisestä ei saa aiheutua ympäristölle tarpeetonta haittaa, eikä kenellekään, jota tie koskettaa saa aiheutua suurempaa haittaa tai vahinkoa kuin on tarpeellista. (Yksityistielaki 4 §.)

Tieoikeutta ei kuitenkaan voida perustaa, jos uuden tien perustaminen tai sen käyttäminen olisi jonkin toisen voimassa olevan lain mukaan kielletty, perustaminen on nykyisen tiestön tarkoituksen kannalta epäedullista tai tien rakentamisesta aiheutuisi merkittävää haittaa liikenneturvallisuudelle tai aiheuttaisi ympäristön turmeltumista tai kulttuuriarvojen vähentymistä tai loukkaisi jotakin muuta yleistä etua. Tieoikeuden perustaminen ei myöskään saa vaikeuttaa voimassa olevan asemakaavan toteuttamista. (Yksityistielaki 4 §.)

Markkulan mukaan tieoikeus voi syntyä viidellä eri tavalla.

- 1) Kiinteistölle voidaan luovuttaa alue uuden tien tekemistä varten. Tieoikeus perustetaan tällöin kiinteistön hyväksi yksityistieoimituksessa.
- 2) Tieoikeus voidaan perustaa myös lohkomistoimituksessa kiinteistönmuodostamislain 156 § mukaan yksityistielain mukaisena tieoikeutena.
- 3) Olemassa olevan tien siirtämistä, oikaisemista, leventämistä tai muuta parantamista varten on kiinteistöstä mahdollisuus luovuttaa lisäalue, jolloin tieoikeuden perustana on yksityistieoimituksessa annettu päätös. Lisäalueen maistaan luovuttava maanomistaja voi omalla päätöksellään hyväksyä alueen tiekäyttöön ottamisen. Tieoikeus syntyy tällöin ilman toimituksessa tehtävää päätöstä.
- 4) Lisätieoikeus voitiin ennen tielautakuntien lakkauttamista perustaa yksityistieoimituksen lisäksi myös tielautakunnan toimituksessa tai kyseistä toimitustietä hallinnoivan tiekunnan päätöksellä.
- 5) Tieoikeus voi syntyä yksityistielain 7§ mukaan velvoittamalla kiinteistö tieosakkaana osallistumaan tienpitoon. (Markkula 2005: 14.)

2.5 Tienpito

Tienpito pitää sisällään tien kunnossapidon ja rakentamisen. Tien tekemisellä tarkoitetaan niin uuden tien perustamista, kuin ennestään olevan yksityistien siirtämistä tai leventämistä. Tien kunnossapidoksi katsotaan toimenpiteet, joiden suorittaminen on tarpeellista tien pysymiseksi tarpeen vaatimassa kunnossa. Kunnossapitoon luetaan myös tien aukaiseminen lumesta talvella sekä tien puhtaana pitämisen. (Repo 1995: 207.)

Tienpitoon velvoittamiseen liittyy olennaisesti tieosakkuuden käsite (Markkula 2005: 17). Saatuaan oikeuden tiehen tai maanomistajan kiinteistönsä sijaitsee tien vaikutuspiirissä, on tieosakas velvollinen osuutensa suuruutta vastaavalla määrällä osallistumaan tienpitoon (Repo 1995: 208).

Tienpitovelvollisuuden jakamisen perusteena käytetään tien osakkaiden kesken tien kulkekin osakkaalle tuottamaa hyötyä. Hyötyä arvioitaessa on otettava huomioon muitakin asioita, kuten osakkaan tien vaikutuspiirissä olevien kiinteistöjen koko ja kuinka paljon osakas tietä omalta osaltaan käyttää kuljetuksiin sekä mahdollisen elinkeinonsa vaatimaan liikenteeseen. (Hyvönen 2001: 539.) Valtio osallistuu yksityistiellä tienpidon kustannuksiin, mikäli tietä käytetään yleisesti läpikulkuliikenteeseen tai tiellä sijaitsee merkittävää liikennettä aiheuttavia toimijoita, kuten palvelulaitoksia (Valtioneuvoston asetus yksityisistä teistä 8§).

2.6 Jokamiehen oikeus

Suomessa on lainsäädäntöön kirjaamattomia tapaoikeudellisia käytäntöjä, joita kutsutaan jokamiehen oikeudeksi. Erkki J. Hollo määrittelee jokamiehen käytön seuraavasti ”Jokamiehen oikeus merkitsee toisen omaisuuden haltuunottoa oman tilapäisen tarpeen tyydyttämiseksi tarvitsematta siihen alueen oikeudenomistajan suostumusta”. Oikeuksiin kuuluu liikkua jalan, hiihtäen, pyöräillen toisen omistamalla maalla omistusoikeuden esittämättä. Lyhytaikainenkaan hevos- tai moottoriajoneuvolla liikkuminen yksityistiellä ei kuitenkaan ole yleisesti sallittua, eikä kuulu jokamiehen oikeuksiin. (Hollo 2004: 3–6.)

Edellä mainituilla tavoilla voidaan liikkua yksityisteillä jokamiehenoikeudella, eikä yksityistielain 4§ voi tätä oikeutta kieltää (Wiiala 1962: 66). Yksitystien johtaessa tontin tai maatilaa läpi sen käyttäminen ei kuulu jokamiehenoikeuksiin ja liian röyhkeä käyttäytyminen voidaan tulkita ankarimmillaan kotirauhan rikkomiseksi. Yksitystielain perusteella muodostetun tieoikeuden mukaan voi hyödyntää oikeuttaan normaalisti syylistymättä rikoksiin. Oikeus voidaan kuitenkin siirtää YksTL 38 b §:n perusteella pois piha-alueelta tietyin edellytyksin. (Markkula 2005: 38–40.)

2.7 Ylimuistoinen nautinta

Maininta ylimuistoisesta nautinnasta on jo vuoden 1734 yleisessä laissa (Hyvönen 1998: 24). Ylimuistoinen nautinta onkin kiinteistörasitteen esimerkiksi tieoikeuden varhaisin syntymämuoto ruotsalais-suomalaisessa kiinteistöjärjestelmässä (Markkula 2005: 19). Ylimuistoinen nautinnan käyttäminen oikeutuksena tieoikeuteen edellytyksenä on, että tietä on todennettavasti käytetty liikennöintiin pitkän aikaa, ilman käytön kieltämistä. Ylimuistoinen nautinnan perusteella saadut rasitteet ovat kiinteistörasitteita, joista on luotu yhtä sitovia kuin viranomaisten taholta perustettujen rasitteiden. Saadakseen tällaisen rasitteen on asiaan vetoavan pystyttävä todistamaan vanhoilla asiakirjoilla tai uskottujen miesten todistuksella, ettei oikeutta käyttää tietä ole koskaan kielletty. (Filppu 1983: 20.) Vuoden 1734 yleisen lain MK 15 luvussa säädöksiin perustuvan ylimuistoinen nautinta voi toimia myös yksityistielain mukaisen tieoikeuden oikeusperustana. Ennen vuoden 1995 MK:n voimaantuloa saatu oikeus pysyy jatkossakin voimassa, mutta uusia oikeuksia ei ole enää tämän jälkeen voinut syntyä ylimuistoinen nautinnan perusteella. Kuitenkin pitkäaikainen tien käyttö maanomistajan hiljaisella suostumuksella on tämän jälkeenkin saattanut toimia oikeussuhteen perusteena. (Hyvönen 2001: 487, 525, 606.)

3 Yksityistielainsäädännön kehitys

3.1 Ensimmäiset teitä koskevat säädökset

Maanomistajien velvollisuus teiden ja siltojen rakentamiseen ja kunnossapitämiseen on peräisin Ruotsin vallan ajan kuninkaan Maakunta- ja Maalaista (Markkula 2005: 19). Vanhat maalait velvoittivat talonpojat rakentamaan ja kunnossapitämään yleisiä maanteitä ja siltoja maaseudulla. Kaupungissa vastuu katujen ja siltojen rakentamisesta ja kunnossapidosta kuului kaupungille. (Wiiala 1962: 31.)

Vuoden 1734 yleinen laki sisälsi määräyksiä, joissa maanomistaja oli vastuussa teiden kunnossapidosta yleisenä rasituksena manttaalinsa mukaan. Aateliston valituksen ja lain tulkintavaikeuksien takia annettiin vuonna 1735 kuninkaallinen päätös, jossa lakia selvennettiin. Selvennyksessä määrättiin maanteiden tienpidon kuuluvan kaikille manttaalin omistajille ja kyläteiden kunnossapidon ainoastaan niitä käyttäville. Päätöksen perusteella kylätiet erotettiin ensimmäistä kertaa maanteistä lainsäädännössä. (Wiiala 1962: 31–32.) Tätä hyötymis- eli intressiperiaatetta pidetään edelleen yksityistielainsäädäntömme keskeisenä periaatteena. Vuoden 1734 yleisessä laissa säädettiin myös tieoikeuden perustamisesta rasituksena toisen kiinteistön kautta. Tähän aikaan yleisen tien ja yksityistien ero oli vielä epäselvä, sillä yksityisteiden kunnossapito oli tien käyttäjien oma asia, eikä siitä siksi säädetty laissa. Yleisten teiden ylläpito oli, kuten edellä mainitaan manttaaliin sisällytetty yleinen rasitus. (Markkula 2005: 19, 23–24.)

Vuoden 1734 yleisen lain mukaan pellot ja niityt jaettiin kyläläisille, mutta metsämaa ja laidunalueet tuli pitää jakamattomana. Lain perusteella metsämaata voitiin pakkolunastaa maantiekseksi, ilman maksettavaa korvausta. Korvausta maksettiin ainoastaan peltojen tai niittyjen jäädessä maantien alle. Ruotsin kuningaskunnassa oli ensimmäisistä jaksosäännöksistä pitäen periaate, että talojen tilustiet oli erotettava yleisten tilusten pinta-alasta ennen varsinaisten tilusten jakamista. Kyseisestä periaatteesta johdosta säädettiin myöhemmin vuoden 1734 yleisessä laissa, että yhteiselle alueelle, kuten kylään tai myllylle vievä tie oli otettava jakamattomasta maasta. (Wiiala 1962: 34.)

Vuonna 1742 mahdollistettiin kulkuoikeuden saaminen pakolla toisen tiluksille. Tällainen oikeus myönnettiin tilusten aitaamista, kylvöä tai sadonkorjuuta varten. Tällainen oikeus oli erittäin tarpeellinen, sillä talon palstoille kulkeminen saattoi vaatia kulkua halki naapurin tilusten. Kulkuoikeuden edellytyksenä oli kuitenkin, ettei läpikulku saanut aiheuttaa vahinkoa pelloille tai niityille. Pakkokulkuoikeus mahdollisti sen, ettei kylän sisällä ollut tarvetta perustaa rasiitteita. (Taimouri 2018: 14.)

Venäjän vallan aikana vuonna 1883 täydennettiin teiden ja siltojen tekemistä maaseudulla koskevia asetuksia. Muun muassa kyläteiden rakentamista ja kunnossapitoa koskevia asetuksia tarkennettiin. Asetus määräsi kyläteiden kunnossapidon kuuluvan talollisten lisäksi vailla mantaalia olevien maiden omistajille, sekä tietä käyttävälle teollisuudelle. Selvennyksistä johtuen tienpitorasitteen määräytyminen maaveron perusteella alkoi menettää merkitystään ja käyttäjän tiestä saadun hyödyn merkitys kasvaa. Tienpidon osuus ilmaistiin tällöin tiemanttaaleilla, joskin niiden määrittämisen perusteet olivat vähintäänkin kyseenalaiset. (Wiiala 1962: 32.) Vuoden 1883 asetuksessa tiet jaoteltiin yleishyödyllisiin teihin, kyläteihin sekä yleisiin talviteihin. Asetuksessa tiet jaettiin lainsäädännössä ensimmäisen kerran yleisiin- ja yksityisteihin. (Markkula 2005: 27.)

Halkomisen rinnalle tuli mahdolliseksi lohkominen vuoden 1864 osittamisasetuksessa. Osittamistoiminnan vapauttaminen mahdollisti uusien tilojen muodostumisen kasvun. Uusille tiloille tarvittiin myös kulkuyhteyksiä, joten vuoden 1895 osittamisasetuksen 10 §:ssä säädettiin tarkemmin rasiiteista ja omaksuttiin suomalaiseen lainsäädäntöön tyyppipakkoperaate, joiden tärkeimpänä tyyppinä oli tierasite. Säädöksen voimaantulon 1.1.1896 jälkeen tierasite voitiin perustaa lohkomis- ja palstatilan erottamistoimituksessa. (Majamaa 2001: 123.) Samaan aikaan perustettiin maarekisteri, jonne perustetut tilojen väliset rasiteoikeudet myös tierasitteet tuli merkitä. Laillisessa toimitusmenetelyssä perustettu tieoikeus tai rasietie sitoi merkinnästä lähtien kiinteistöjä, joihin rasite tai oikeus kohdistui. Maarekisterin voimaantulon myötä rasiteoikeudet saavuttivat niin sanotun esineoikeudellisen ulottuvuuden. (Markkula 2016: 11.)

3.2 Isojaon vaikutus teitä koskevaan oikeuteen

Vuonna 1749 käynnistettiin Suomessa Isojako ja koko maata koskeva asetus isonjaon käynnistämiseksi annettiin vuonna 1775. Isojaossa käsiteltiin tiekysymyksiä vain siinä määrin kuin oli tarpeellista esisijaisten tehtävien tilushajaannuksen vähentämisen ja yhteisomistuksen purkamisen ohella. Isojaossa talojen tarvitsemat kulkuyhteydet irrotettiin tilusmassasta kylän yhteisiksi teiksi, jotka lakkasivat olemasta kylän yhteisiä 1.3.1977 voimaantulleen ojalain perusteella. Ennen lakkauttamista kylän yhteisten teiden ongelmaksi oli muodostunut, ettei niitä voitu minkään voimassa olevan lain nojalla lakkauttaa tai edes siirtää aikaisempaa tarkoituksenmukaisempaan paikkaan. Tierasitusten perustamista isojaossa vältettiin, vaikka lainsäädäntö sen jo silloin mahdollisti. Tämä johtui veronalaisen maan vähentämiskiellosta sekä maanomistusolojen stabiiliudesta. (Markkula 2005: 24–26.)

Isojaon säädökset aiheuttivat sen, että tiekysymysten ratkominen tuli uudelle ammattikunnalle maanmittareille ratkaistavaksi viran puolesta (Markkula 2005: 24–25). Isojako asetuksessa vuodelta 1775 määrättiin, että maanmittarin oli neuvoteltava heti tilusten jyvittämisen jälkeen tilusteiden rakentamisesta ja erottamisesta. Isojaossa irrotettiin kuitenkin vain tielle varatut alueet, muttei määrätty tien pidosta. (Wiiala 1962: 34.)

Erimielisyyksien ratkominen tapahtui isonjaon aikana niitä varten perustetuissa erityistuomioistuimissa maanjako-oikeuksissa. Nykypäivän maa-oikeudet polveutuvat näistä 1700-luvun lopulla perustetuista erityistuomioistuinta. Yksityisteitä koskevat isonjaon ulkopuoliset tapaukset siirtyivät kuitenkin maa-oikeuksien käsiteltäviksi vasta 1900-luvulla. (Markkula 2005: 25.)

3.3 Lainsäädäntö vuodesta 1916 vuoteen 1962

Vuoden 1916 jakolaitoksesta annetun asetuksen tullessa voimaan vastuu teiden kunnossapidosta siirrettiin teiden käyttäjille. Maanmittaushallitus esitti ensimmäiset tarkat mallit tienpidon osuuden laskemiseksi. Näissä malleissa osuus muodostui puoliksi todellisen manttaalin suhteen ja puoliksi tielukujen suhteen. Tieluvut pitivät sisällään käytetyn matkan tiestä, ajokerrat ja ajoneuvon arvioitujen kulutusjyvien tulona. (Wiiala 1962: 32.)

Vuonna 1918 tielaki astui voimaan ja siirsi yleisten teiden rakentamis- ja kunnossapitovastuun manttaalinomistajilta tuoreelle Suomen valtiolle. Kylien välisinä kulkureitteinä toimivat yleiset kylätiet. Tienpidon osittelusta vastasi kunnallinen tielautakunta, joka määräsi tien käyttäjille tieyksiköt tien käytön ja tiestä saatavan hyödyn perusteella. Laki ei kuitenkaan koskenut kaupunkien ja kuntien ylläpitämiä teitä. (Markkula 2005: 27.)

Ensimmäiset säädökset kulkuyhteyden perustamiseksi kiinteistön hyväksi toisen kiinteistön alueelle jakotoimituksen ulkopuolella ilman sopimusta tehtiin kihlakunnan oikeuden päätöksellä. Tällaisten päätösten toteuttaminen oli mahdollista vuoden 1920 naapuruussuhdelain 15 §:n perusteella. (Markkula 2016: 11.) Lain eräistä naapuruussuhteista 15 §:n tarkoitus oli helpottaa jakotoimituksessa tai isossajaossa ilman tarpeellista tieyhteyttä jääneitä taloja saamaan ns. pakkotien. Naapuruussuhdelain 15 §:n mukaan tarpeellinen tieyhteys voitiin perustaa silloin, kun se olisi välttämätöntä tilusten tarpeellisen käytön kannalta. Oikeus pakkotiehen oli mahdollista saada myös silloin, kun talolta puuttui tieyhteys yleiseen tiehen tai vesireittiin. Säännös koski kuitenkin vain tilan ulkoista liikennettä. Tilan sisäinen liikenne ei vielä oikeuttanut saamaan oikeutta tiehen toisen tilusten kautta. (Markkula 2005: 28–29.)

Tilustielaki määritteli yksityistien niin, että ne ovat yksityisiä teitä maaseudulla, jonka käyttämisestä yksi tai useampi kiinteistö saa pysyvää hyötyä kotiajotienä tai muuhun kiinteistön tarkoituksenmukaisesta käyttämisestä johtuvaan liikkumiseen (Tilustielaki 1 §). Lain eräistä naapuruussuhteista sisällössä olleiden puutteiden takia säädettiin vuonna 1927 voimaantullut tilustielaki. Myöhemmin samana vuonna 11. marraskuuta 1927 annettiin myös asetus tilusteistä annetun lain toimeenpanemisesta. Tilustielaki olikin erittäin tarpeellinen, koska maaseudun elinolot olivat kehittyneet ja maanviljelyksen ja väestön määrä kasvoi nopeaa tahtia. Jakotoimituksissa muodostettiin jatkuvasti uusia kiinteistöjä, joille oli perustettava uusia tieoikeuksia, vaikka kylien tieoikeuksia järjesteltiin edelleen kokonaisvaltaisesti. Tilustielain 10 §:n mukainen tieoikeus syntyi edelleen maanomistajien välisen sopimuksen perusteella. (Väyrynen 2017: 1.) Tieoikeus uuden tien rakentamiseksi toisen kiinteistön alueen kautta, voitiin perustaa tilustielain 4 §:n perusteella. Tällainen tieoikeus voitiin perustaa sen ollessa tarkoituksenmukainen kiinteistön käyttötarkoituksen kannalta, ellei se aiheuttanut asianosaiselle kohtuutonta haittaa. Tilustielain 6 §:n perusteella tien rakentamista varten luovutettavan alueen lisäksi maanomistaja voitiin velvoittaa osallistumaan tien rakentamiseen, jos hänen katsottiin saavan

hyötyä uuden tien rakentamisesta, ellei hän nimenomaisesti luopunut omien tiluksiensa halki tehtävän tien käytöstä. Ennen tien rakentamisen aloittamista oli aiheutuvasta haitasta määrätty korvaus oltava maksettu. (Tilustielaki 4, 6, 20 §.) Tilustielain 5 § määräsi pakkotieoikeuden perustamisesta ennestään olemassa olevaan tiehen. Jos sopimukseen ei päästy kunnan tielautakunta päätti asiasta sen pitämässä toimituksessa, jossa annettiin päätös tieoikeuden perustamisesta ja määrättiin korvaus haitasta. Tielautakunnan päätösestä oli mahdollisuus valittaa 90 päivän kuluessa kihlakunnanoikeuteen. Valituksen tekijän oli tällöin haastettava kaikki muut asianosaiset vastaajiksi. Kunnan tielautakunnasta alkoi tämän johdosta vähitellen muodostua kiinteistönmuodostamistoimistusten ulkopuolella perustettavista tieoikeuksista määräävä viranomainen. Tielautakunnissa perustetut tieoikeudet, eivät löydy maarekisteristä tai myöhemmin maarekisterin korvanneesta kiinteistörekisteristä. (Markkula 2001: 29; Markkula 2016: 11; Tilustielaki 5, 10, 18 §.)

Tilustielaki mahdollisti tielautakunnan konstitutiivisellä päätöksellä saamaan oikeuden tiehen myös tilan sisäiselle liikenteelle. Tällöin tiekunnalla tuli mahdolliseksi perustaa uusia kulkuoikeuksia. Tällöinkin tieoikeuden edellytyksenä oli haitattomuusedellytys. Tilustielaki määritteli myös, kuinka tienpitovelvollisuus oli jaettava, kun tien käyttäjiä oli useampi. Tilustielain 2 §:n mukaan jokainen tien osakas oli velvollinen kunnostamaan tietä, käyttönsä ja siitä saamansa hyödyn mukaan. Yhteisestä alueesta erotettaessa tiealueen tienjakoon perustuva tienpito oli määrättävä toimituksen yhteydessä ja jaettava kunnossapitovastuu osakkaan saaman hyödyn ja kiinteistön pinta-alaan verraten. Ensisijaisesti tien tekeminen ja tien kunnossapito olivat tieosakkaiden velvollisuuksia. Toimituksessa voitiin kuitenkin suorittaa tienjako, jossa tieosakkaille määrättiin vastuu tietystä tieosuudesta. Tarpeettomaksi käyneet tiet voitiin lakkauttaa tilustielain 22 §:n perusteella. Maanjakotoimituksissa perustettujen tarpeettomaksi käyneiden rasi- ja tienojen lakkauttaminen tilustielain 22 §:n perusteella ei kuitenkaan ollut mahdollista. (Markkula 2005: 29–30; Tilustielaki 2, 3, 9§.)

Kaupunkien kadut olivat jääneet tilustielainsäädännön ulkopuolelle. Alun perin Ruotsin kuninkaan tai Venäjän tsaarin kaupungeille lahjoittamalle maalle oli kehittynyt asema-kaavaan ja tonttirekisteriin perustuva kiinteistöjaotus. Vuodesta 1926 lähtien kaupunkeihin voitiin liittää lahjoitusmaa-alueiden ulkopuolisia maita. Vuoden 1926 jälkeen kaupunkeihin liitettiin suuria maaseutumaisia alueita. Tämä muodostui ongelmaksi, sillä vuoden

1927 tilustielaki ei koskenut kaupunkeja. Kaupunkeihin syntyi kiinteistöjaotuksellinen kaksoisjärjestelmä, sillä asemakaava-alueella kiinteistöt olivat tonttikirjakiinteistöjä ja asemakaavan ulkopuolella lähinnä maarekisteriin kuuluvia tiloja. Kaksoisjärjestelmä aiheutti sekavuutta tierasitteiden ja yksityisteiden kannalta. Vuonna 1960 voimaan astunut kaavoitusalueiden jakolaki (KaavJL) säänteli yksityiskohtaisesti tierasitteiden perustamista kaavoitetulla alueella. KaavJL sisältämät säännökset kumottiin kiinteistönmuodostamislain (KML) voimaantullessa vuonna 1997. Kaupunkien katuja varten suorittamassa maan hankinnasta ja tienpidosta määrättiin 1959 voimaan tulleesta rakennuslaissa, jonka korvasi vuonna 2000 voimaan astunut maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL). (Majamaa 2001: 11; Markkula 2005: 35.)

Vuonna 1927 tuli voimaan myös tielaki, jonka määräykset koskivat sen aikaisia yleisiksi nimettyjä maanteitä, kunnanteitä ja kyläteitä. Maanteiden tienpidosta huolehti valtio ja kunnanteiden tienpidosta kunnat. Lähinnä paikallisen vaikutuksen omaavia kyläteitä olivat tielain määräyksestä velvollisia rakentamaan ja kunnossapitämään kaikki, jotka niistä saivat hyötyä. Yleisen kylätien osakkaat muodostivat myös tiekunnan. Kyläteiden aiheuttama rasitus kävi 1950-luvulle tultaessa kohtuuttomaksi. Vuonna 1958 tulikin voimaan yleisistä teistä annettu laki, jonka perusteella kylätiet ja kunnantiet yhdistyivät uudeksi paikallisteiden ryhmäksi. Paikallisteiden tienpidosta vastasi pääasiassa valtio tai joissakin tapauksissa kunta.

Yleisiä teitä koskevia lakeja uudistettiin 1950-luvulle tultaessa. Laki yleisistä teistä 243/54 astui voimaan vuonna 1954. Laissa säädettiin yksityisteiden muuttamisesta yleiseksi tieksi. Yleisen tarpeen niin vaatiessa ja kaukoliikenteen käyttäessä tietä. 8 §:n mukaan paikallistie voitiin rakentaa, jos se pääasiallisesti palveli liikennettä, jolla oli ainoastaan paikallinen merkitys. Päätöksen yksityisen tien muuttamisesta yleiseksi tieksi teki valtioneuvosto tai tielaitos. (Laki yleisistä teistä 243/54 § 7, 8, 17, 24.) Uutta tiehanketta tai jo olemassa olevan tien suurempaa parantamishanketta varten oli laadittava tiesuunnitelma hallinnollisen menettelyn kautta. Suunnitelman tultua hyväksytyksi tieviranomaisten toimesta tienpitäjä oli voinut hakea vireille lunastustoimikunnan suorittaman yleistietoimituksen, jossa lunastettava alue otettiin haltuun. 1950-luvulla astui voimaan myös vuoden 1953 jakolaki. Samalla kumottiin muutamia tilustielaisissa olleita tieosakkuutta ja tienpidon jakamista koskevia säädöksiä, myös asetus jakolaitoksesta kumottiin.

Jakolain päivittämisen myötä oli entistä käyttökelpoisempia toimia käsitellä kiinteistönmuodostamislainsäädännön mukaan perustettuja tieoikeuksia. Vuoden 1953 jakolaki mahdollisti myös tierasitteen perustamisen jakokunnan tilusten ulkopuolelle pakkorasitteena, myös yhteisten teitä voitiin järjestellä jaon täydentämistoimituksessa. (Markkula 2005: 33.)

Tilustielaki oli voimassa 1927–1962. Muu lainsäädäntö ja ympärillä oleva yhteiskunta kehittyi, joten myös yksityisteitä koskevaa lainsäädäntöä päätettiin lähteä uudistamaan. Tilustielainsäädäntöä uudistamista aloitettaessa vuonna 1952 mietittiin tilustielainsäädännön ja jakolainsäädännön yhdistämistä samaan lakiin. Yksityistieverkon merkittävyys ja vaara, että yhdistetty laki kasvaisi tarpeettoman suureksi aiheuttivat sen, että suunnitelmasta luovuttiin. (Melandar 1953: 473.) Metsäteiden kehittyminen vaati myös tarkempia säädöksiä kuin, mitä tilustielaisissa säädettiin. Lisäksi vuonna 1936 oli voimaantullut asetuslaki, jonka toteuttamisen yhteydessä syrjäseuduille rakennettiin valtion varoilla tieverkkoa. Rakennettu tieverkko vastasi laadultaan enemmänkin yleistä kuin yksityistietä. Asetuslain nojalla rakennettuihin teihin sovellettiin kuitenkin yksityisteitä koskevia säädöksiä. Talvi- ja jatkosodan seurauksena luovutettujen alueiden siirtoväen asuttaminen muualle Suomeen lisäsi myös yksityisteiden tarvetta. Muutoksenhaun vaikeus oli yksi tilustielain suurimpia puutteita, joita haluttiin uudistaa. Lisäksi tilustielaki ei sisältänyt säännöksiä koskien nykyistä tiekuntaa. (Wiiala 1962: 38.)

3.4 Laki yksityisistä teistä

Yksityisteitä koskevan lain valmistelu aloitettiin jo 1940-luvulla, koska maaseudun liikenne alkoi muuttua moottoriajoneuvon yleistyttyä nopeasti ja hevosvetoisten ajoneuvojen vähennyttyä. Muuttuneet kulkuvälineet vaativat parempikuntoisia, leveämpiä ja paremmilla kuivatusmenetelmillä rakennettuja ja kunnossapidettyjä teitä. Laki yksityisistä teistä säädettiin ajanjaksona, jolloin maa- ja metsätalous olivat maaseudun pääasiallinen elinkeino, eivätkä loma-asunnot olleet yhtä suosittuja kuin nykyään. Merkittävimpiä yksityistielain valmistelijoita oli teknillisen korkeakoulun professori V.K. Noponen. (Markkula 2016: 12.) Pitkäaikaisen valmistelun tuloksena annettiin hallituksen esitys 36/1961

vp uudesta yksityisteitä koskevasta laista eduskunnalle hyväksyttäväksi. Laki hyväksyttiin eduskunnassa vuonna 1962 ja astui voimaan 1.1.1963. (Markkula 2005: 35.) Ennen lain voimaantuloa ei Suomessa ollut voimassa yhtenäistä lainsäädäntöä, joka olisi koskenut yksityisteitä. Silloisten lakien yksityisteitä koskevien säädösten katsottiin olevan puutteelliset ja suppeat. Vuoden 1954 yleisiä teitä koskevan lain (243/54) mukaan osa yleisistä teistä tulee jäämään pois lainsäädännön sisällöstä ja niiden arveltiin muuttuvan yksityisteiksi. Edellä mainittujen seikkojen vuoksi katsottiin tarpeelliseksi yhtenäisen, säännöksistään kattavan ja teiden hoitoa helpottavan lain antamista yksityisiä teitä koskien. (HE 36/1961 vp s. 1.) Alkuperäinen laki jakaantui 14 lukuun. Ensimmäinen luvuista sisälsi yleisiä säännöksiä. Seuraavat luvut pitivät sisällään säädökset tieoikeutta, tienpitoa ja tienkäyttöä varten tarvittavia muita oikeuksia, tienpitovelvollisuutta, korvauksia, tie-toimitusta, tielautakunnalle kuuluvia tehtäviä, tiekuntaa, tieosakkaita, jotka eivät muodosta tiekuntaa, vastuuvélvollisuutta, tien tilapäistä käyttämistä ja muun alueen tilapäistä käyttämistä tienä sekä tien lakkauttamista koskien. Lain lopussa olivat säännökset valtion ja kunnan osallistumisesta tienpitoon tai siitä aiheutuviin kustannuksiin, erilaisia täytäntöönpano ja pakkotoimenpiteitä sisälsivät säädökset sekä luku nimeltä Erinäiset säännökset, joka sisälsi asiat, jotka eivät kuuluneet muiden lukujen alle. (HE 36/1961 vp s. 1; Laki yksityisistä teistä.)

Laki yksityisistä teistä 358/62 koski 1 §:n mukaan lähtökohtaisesti kaikkia yksityisteitä. Lain vaikutuspiiriin ulkopuolelle jäivät kuitenkin maanomistajan omat tiet ja ns. sopimus-teitä laki koski ainoastaan niiden lakkauttamista koskevissa asioissa, mikäli tie oli perustettu lain voimaantulon jälkeen. (Laki yksityisistä teistä 359/1961 1§.) Lain yksityisistä teistä säädökset tieoikeudesta, tienpitoa ja tienkäyttöä varten loivat oikeudellisen perustan yksityisteitä koskevalle lainsäädännölle. Oikeuksilla säädettiin tieoikeudellisesta oikeussuhteesta. Siinä muun muassa rajoitettiin maanomistajan omistusoikeutta, sillä oikeuksia ei saanut perustaa, mikäli niistä aiheutuisi huomattavaa haittaa. Lakiehdotuksen mukaan tieoikeus ja mahdollisuus tulla tieosakkaaksi voitaisiin antaa, mikäli tietä käytettiin liikennöintiin tai elinkeinon harjoittamiseen. Vuoden 1927 tilustielaki (167/27) ei antanut mahdollisuutta perustaa tällaista tieoikeutta. Kyseinen oikeus oli ehdotuksen mukaan mahdollisuus perustaa myös rajoituksin. Rajoituksen koskivat esimerkiksi vuodenaikaa tai erityyppisiä kuljetuksia. Lain esitöissä suunniteltiin tienpitoa varten annettavaksi oikeus maa-aineksen ottamiseksi toisen kiinteistöltä tai kuljettamiseksi sen toisen kiinteis-

tön läpi tienpito tarkoituksiin. Nämä oikeudet olivat rasisitteen tapaisia pysyviä käyttöoikeuksia. Uuteen tiehen tarvittavan tieoikeuden perustamisen suoritti maanmittausinsinööri siihen tarkoitettussa tietöimituksessa. (HE 36/1961 vp s. 3.)

Lain yksityisistä teistä 2 §:n perusteella tieoikeus voitiin perustaa kiinteistön lisäksi myös määräalaa, yhteismetsää, kaivosta tai toisen maalla olevaa pysyvää rakennusta varten. Lain yksityisistä teistä 8 §:ssä määriteltiin tieoikeus ja edellytykset sen perustamiseksi. (Laki yksityisistä teistä 2§, 8§; Taimouri 2018: 19.)

Laissa tienpito määrättiin tiekuntien vastuulle. Tienpitovelvollisuus tuli koskemaan pakollisena kaikkia tien vaikutuspiirissä olevien tai siitä hyötyvien kiinteistöjen omistajia. Tienpitovelvollisuus jaettiin tieosakkaiden kesken siitä saatavan hyödyn perusteella ja osuudet tiehen eroteltiin jaettavien tieyksikköjen perusteella. Ensimmäistä kertaa yksityisteitä koskeviin lakiehdotuksiin sisällytettiin säädös tiemaksujen täytäntöönpanosta. Saadessaan oikeuden valmiiseen tiehen oikeuden saanut maanomistaja oli velvoitettu korvaamaan kohtuulliseksi katsottu osa tien tekemisestä aiheutuneista kustannuksista. Velvollisuus rajoittui koskemaan kuitenkin vain viimeisen kymmenen vuoden aikana rakennettua tietä, eikä se koskenut myöskään osittamisen seurauksena syntyneitä kiinteistöjä, joilla on oikeus tiehen. (HE 36/1961 vp s. 3–4.) Yksitystien tienpitoa varten perustama tiekunta pystyi lisäksi myöntämään lisätieoikeuksia niitä tarvitseville. Lisätieoikeus voitiin perustaa, mikäli se on tarpeellinen kiinteistön käytön tai liikenteen- tai elinkeinon takia. Lisätieoikeus ei myöskään saa aiheuttaa rasisetuille kiinteistöille tai muille tieoikeuden haltijoille huomattavaa haittaa. Lisätieoikeus voitiin poikkeustapauksissa myöntää tilanteissa, joissa olosuhteen ovat merkittävästi muuttuneet ja oikeuden perustamisella mahdollistettaisiin tarkoituksenmukaisempi liikenne kiinteistöille. Markkulan mukaan tiekuntien sääntely ja asema oikeudellisena toimijana oli jäänyt osaltaan puutteelliseksi. Yksitystielain tiekuntia koskevan sääntelyn monimutkaisuus maallikon näkökulmasta oli Markkulan mukaan estänyt joidenkin tiekuntien perustamisen ja aiheuttanut tiekunnissa passiivisuutta omien asioidensa hoitoa koskien. (Markkula 2016: 13.)

Yksitystielain voimaantulo aiheutti sen, että kaikki merkittävät yksityisteitä koskevat päätökset tehtiin yksityistietöimituksessa, toimitusinsinöörin johtamana. Kunnan tielautakunnan oli enää mahdollista myöntää ennestään olemassa olevalle toimitustielle lisätieoikeuksia tai perustaa sille tiekunta ja määrätä tienpitoa varten tarvittavat tieyksiköt tien

kunnossapidosta aiheutuvien kustannusten jakamiseksi. Lain voimaantulo merkitsi, että yksityistietoimitus pystyi jatkossa myös selventämään oikeuksia, eli siitä tuli myös deklaratiivinen toimitus, eikä ainoastaan uusia oikeuksia perustava konstitutiivinen toimitus. Laki mahdollisti, että päätös tien siirtämisestä voitiin tehdä yksityistietoimituksessa. Edellytyksenä oli, että tieoikeuden kokonaispituus lyheni siirtämisen seurauksena. (Markkula 2016: 13.) Lain yksityisistä teistä mukaan tietoimituksessa voitiin perustaa ja siirtää vain tierasitteita ja muutamia muita niihin kiinteästi liittyviä oikeuksia, mutta lakkauttaa myös sopimusteitä. Muuten laki koski pääsääntöisesti vain rasiiteita. Tierasitteita kuitenkin syntyi koko ajan muissakin yhteyksissä kuin vain yksityistielain YksTL mukaisissa tietoimituksissa. Rasiiteita oli mahdollista perustaa esimerkiksi pakkolunastuksen, yleistä tietä koskevan tietoimituksen yhteydessä. (Pietilä 1974: 210–211.)

Lähtökohtaisesti lakia sovellettiin asemakaava-alueella tietyin poikkeuksin. Rasite voitiin perustaa toisen kiinteistön alueelle sen ollessa sen haltijalle tarpeellinen, eikä siitä aiheudu rasiitetulle kiinteistölle kohtuuttomasti haittaa. (HE 36/1961 vp s. 2.)

Ennen lain yksityistä teistä voimaantuloa perustettujen tieoikeuksien asemasta säädettiin YksTL 107 §:ssä. YksTL 107.1 §:n mukaan lakia sovellettiin teihin, joihin jollain muulla on pysyvä käyttöoikeus ennen lain voimaantuloa solmitun sopimuksen nojalla. 107 §:n 2. momentin nojalla YksTL sovellettiin myös tielautakunnan päätöksellä perustettuihin teihin. YksTL:n voimaantulon jälkeen ei tieoikeuksia voitu enää perustaa kiinteistön omistajien välisellä sopimuksella, vaan tieoikeuden perustettiin toimitusinsinöörin, tielautakunnan tai tiekunnan päätöksellä. Tieoikeus oli kuitenkin YksTL 49 §:n perusteella mahdollista perustaa maanomistajien välisellä sopimuksella, tämän tapahtuessa kiinteistötoimituksessa. (Laki yksityisistä teistä 107§; Taimouri 2018: 20–21.)

3.4.1 Merkittävimpien muutossäädösten voimaantulo ja soveltaminen

Maaseudun liikennöinti muuttui merkittävästi 1970- ja 1980-luvuilla. Moottorijoneuvojen määrät ja koko olivat kasvaneet merkittävästi. Yksityisteiden käyttö oli kasvanut, ja teiden hallinnosta vastaavien tiekuntien osakasmäärät olivat kasvaneet. Vuosien saatossa lakiin tehtiinkin lukuisia muutoksia, joilla lakia parannettiin vastaamaan ajanjakson vaa-

timuksia. (Markkula 2016: 13.) Alun perin yksityistielain ja -asetuksen perimmäisenä tarkoituksena oli säännellä yksityisten teiden osakkaiden välisiä riitoja. Keskeinen tarkoitus oli ollut myös teiden kunnossapidon ja hoidon edistäminen. Yksityistielain ja -asetuksen tarkoitus ei kuitenkaan ollut ympäristönsuojelun edistäminen. Suojelua ei pidetty lain säätämisen aikaan tärkeänä asiana. Tästä syystä ympäristönsuojelua koskevat säädökset puuttuivat laista kokonaan. (Repo 1995: 3.) Vuosikymmenten taitteessa ympäristönsuojelun merkitys kasvoi, joten vuonna 1975 lakia muutettiin niin, että uutta yksityistietä koskevia päätöksiä tehtäessä oli otettava huomioon ympäristönsuojelu yhtenä näkökulmana. (HE 19/1974 vp s. 11.) Toinen samoihin aikoihin laadittu merkittävä muutos koski saarella sijaitsevien kiinteistöjen kulkuoikeuksien järjestämistä käyttöoikeuksilla. Yksityistielain 13 §:n 2 momentin mukaan sitä tarvitsevalle kiinteistö oli mahdollista perustaa autopaikka, venevalkamaa tai venelaituria varten ilman osapuolten sopimusta haitattomuus edellytysten täytyessä. (Laki yksityisistä teistä 13 § 2. momentti)

Loma-asuntojen suosion kasvamisen johdosta ranta-alueille rakentaminen kasvoi räjähdysmäisesti 1960-luvun lopulle tultaessa ja säännöksen rantojen suunnitelmallisen maankäytön ohjaamiseksi tulivat ilmeisen tarpeelliseksi. Rakennuslakia uudistettiin vuonna 1969 lisäämällä lakiin asema- ja rakennuskaavan lisäksi rantakaava. Samassa yhteydessä laadittiin ohjeistus rantojen rakentamisen mitoitusperusteista. Ranta-alueiden yhteiskäyttöalueita ja niiden tiealueita ei perustettu yksityistietoimituksessa, vaan rantakaavatoimituksessa, jossa perustettiin yhteiskäyttöalueita hallinnoiva rantakunta. Yhteiskäyttöalueiden koskiessa ainoastaan tiealueita, rantakunnan sijaan voitiin perustaa vuoden 1962 yksityistielain 7. luvun mukainen tiekunta hoitamaan alueiden asioita. Yksityistielain soveltaminen osana rantakaavasäädöksiä johtui suurimmaksi osaksi yhteiskäyttöalueiden toteuttamisesta. KaavJL 21a § nimittäin kielsi rasitteiden perustamisen yhteiskäyttöalueelle tietyn poikkeuksen. Kuitenkin tonttia tai muun tyyppistä kiinteistöä varten oli KaavJL:n mukaan mahdollista perustaa pysyvä tai väliaikainen oikeus tiehen tontin tai muun tyyppisen kiinteistön alueelle. (Hyvönen 2001: 514.)

Vuoden 1962 yksityistielaisissa tilapäisen kulkuoikeuden perustaminen oli mahdollista ainoastaan tilapäiseen tavaran kuljettamiseen tai varsinaisen tieyhteyden väliaikaisen katkeamisen vuoksi. Väliaikaisen tieoikeuden perustaminen ei ollut mahdollista, jos päätös tieoikeuden perustamiseksi ei ollut vielä saavuttanut lainvoimaa. (Markkula 2005: 13–

15.) Säädetyn YksTL 84a §:n perusteella väliaikainen kulkuoikeus voitiin perustaa haittamuusedellytyksen toteutuessa, kun tieoikeuden perustamiseksi määrätty tietoimitus oli tullut vireille, eikä asiasta oltu vielä annettu lainvoimaista päätöstä tai kun päätöksen saaminen oli viivästynyt käynnissä olevan muutoksenhaun johdosta (Laki yksityisistä teistä 521/1975 82 §).

Yksityistielain 38a § antoi toimitusinsinöörille mahdollisuuden tietoimituksen aikana, suorittaa tilusvaihdon tai alueen siirron, mikäli tarve johtui tien tekemisestä, tieoikeuden lakkaamisesta tai muusta tieoikeutta koskevasta muutoksesta. Tilusvaihto tai alueen siirtäminen suoritettiin ainoastaan maanomistajan niin vaatiessa tai alueen siirtäminen ollessa tarpeellista kiinteistöjaotuksen kannalta. (Majamaa 2001: 137–152.)

Yksityistielain 51a §:n voimaantullessa 1.10.1975 läänien maanmittauskottorien ylläpidettäväksi perustettiin yksityistierekisteri, joka korvasi tielautakuntien asioistaan ylläpitämän luettelon (Markkula 2005: 54, 68–69). Yksityistierekisteri pitää sisällään tiedot yksityisistä teistä, joiden asioita hoitamaan oli perustettu tiekunta. Rekisterin merkinnät perustuivat yksityistietoimituksissa toimitusinsinöörin, tielautakunnan ja tiekuntien tekemiin päätöksiin. Merkinnöillä vahvistettiin tiekunnan hyväksi perustetut käyttöoikeudet ja turvattiin sivullisten oikeudet. Yksityistierekisterin käyttötarkoituksena oli edistää yksityistie- ja muiden kiinteistötoimitusten sekä muiden yksityisteihin liittyvien asioiden käsittelyä. Lisäksi yksityistierekisteri turvasi tiekuntien asioita koskevan tiedon saatavuuden viranomaistoimintaa varten. (Laki yksityisistä teistä 51 §.)

Tietoimituksen ja tielautakunnan tiedottamista yksityistielaisissa koskevien säädösten muuttamista jakolain mukaisen tiedottamismenettelyn kaltaiseksi esitettiin hallituksen esityksessä 327/1993. Lisäksi tietoimituksessa yhteydessä oli tarkoitus lopettaa toimituksen tarkastaminen ennen niiden lisäämistä kiinteistörekisteriin. (HE 327/1993 vp s. 1.)

Maaliskuussa 1995 yksityistielakiin tehtiin hallituksen esityksen perusteella muutamia muutoksia. 3 §:n määrittämä tienpitovelvollisuus ja siihen liittyvä uhkasakko siirrettiin alueellisen ympäristökeskuksen hoidettavaksi. 44 § muutettiin niin, että yksityistietoimituksista, joiden tarkoitus oli uuden tien rakentaminen tai tien siirtäminen, oli jatkossa tiedotettava alueelliselle ympäristökeskukselle läänin hallituksen sijaan. Lääninhallitukselta

alueellisen ympäristökeskuksen tehtäviksi siirtyivät muun muassa maankäytön suunnittelun ja ympäristön tilan seurannan tehtävät. (HE 241/1994 vp s. 1.)

Yksityistielain 49 §:n 3. momentin erityissäädökset metsätien tekemisestä kumottiin HE 343/1994 vp:n perusteella. Metsätieksi määriteltiin tie, jonka pääasiallisesti käytettiin metsätalouden vaatimien kuljetusten suorittamiseen. Lain voimaantulosta lähtien metsäteitä koskevassa tietöimituksessa, toimituksessa käsiteltävistä asioista ja tien tekemiseen sovellettiin säännöksiä, joita sovellettiin muihinkin yksityistieihin. Ehdoton vaatimus tiekunnan vuosikokouksen pitämisestä tiekunnan näin päättäessä poistettiin myös esityksen perusteella. (HE 343/1994 vp s.1–2.)

Valtion avustusten myöntäminen yksityisteiden tienpidon kustannuksiin lopetettiin hallituksen esityksen HE 55/1995 vp:n perusteella. Esityksen perusteella kumottiin yksityistielaisissa olevat valtion avustusta käsitelleet pykälät. Yksityistielain mukaan muiden kuin tieosakkaiden kulkemista tiellä ei voitu kieltää, mikäli valtio tai kunta oli myöntänyt tien kunnossapitoon avusta. Tekemisavustuksen osalta tien käyttämistä, ei voitu alkuperäisen yksityistielain mukaan voinut kieltää 10 vuoteen avustuksen maksamisesta. Valtion tuen maksamisen loppumisen perusteella, kumottiin kieltorajoitus valtiota koskettavalta osalta. (HE 55/1995 vp s. 1.)

1990-luvun loppupuoliskolla uudistettiin lakisääteisiä panttioikeuksia koskevia lakeja. HE 215/1996 vp:n perusteella yksityislakiin tehtiin muutoksia koskien kiinteistöjen oikeutta toimia panttina viranomaisen määräämän maksun suorittamisesta. Tarkoituksena oli saada vähennettyä panttioikeuksien määrää ja saada muutettujen lakien sisältö vastaamaan maakaaren panttioikeutta käsittelevän luvun 20 mukaiseksi. Lakisääteinen panttioikeus syntyisi muutoksen myötä vasta, kun asia kirjattiin lainhuuto- ja kiinnitysrekisteriin. (HE 215/1996 vp s. 1.) Tätä ennen hallituksen esityksessä 155/1996 vp ehdotettiin yksityistielain säädöksiä, jotka koskivat viivästyskorkoa muutettavaksi voimaan tulleen viivästyskorosta annetun lain mukaiseksi. Tällöin tarkastettiin myös säädöstä korvauksen maksamisesta (HE 115/1996 vp s. 1.)

HE 236/1998 vp:ssä esitettiin luonnonsuojelulain ja lain yksityistielain muuttamista, koskien Euroopan yhteisön Natura 2000 -verkoston toteuttamista. Muutoksilla tarkennettiin säädöksiä, milloin hankkeita koskevien lupien ja suunnitelmien toteuttaminen edellytti

YVA-menettelyä Natura 2000 -verkon alueella. Samaan aikaan säädettiin valtion korvausvelvollisuudesta tilanteessa, jolloin ilman muita merkittäviä esteistä hylätty hanke hylättiin Natura 2000 -verkon suojelun perusteella. Hallituksen esityksen perusteella yksityistielakiin säädettiin uusi pykälä 7a §. (HE 236/1998 vp s. 1, 3–4.) Mikäli tien rakentaminen heikentäisi luontoarvoja merkittävästi tai tie rakennettiin alueelle, joka kuuluu Natura 2000 -verkkoon, oli sen rakentaminen toteutettava niin, että tien aiheuttamat haitat jäivät mahdollisimman pieniksi. Tien tekemisen edellä mainitulla tavoilla ollessa mahdollonta, valtio oli velvollinen korvaamaan aiheutetun haitan tai lunastamaan kyseisen alueen. (Laki yksityisistä teistä 7a §.)

Alueellinen yksityistietoimitus tuli mahdolliseksi 1.1.2001 yksityistielakiryhmän ehdotuksesta. Alueellisesta yksityistietoimituksesta säädettiin 38 c §:ssä. (HE 1079/2000 vp.) Alkuperäisessä laissa yksityistietoimitus kosketi vain toimituksen hakijan tarkoittamaa yksityistietä. Liikennekokonaisuuksien huomioon ottaminen vaati kuitenkin joissain tapauksissa yksityisteiden kokonaistarkastelua alueella sen vuoksi, että tieoikeudet olivat alueella jääneet epäselviksi tai olosuhteet olivat merkittävästi muuttuneet. Alueellisen yksityistietoimituksen lisääminen lakiin mahdollisti koko alueella tapahtuvan yksityistielainmukaisten tieoikeuksien tutkimisen sekä arvioinnin niiden tarpeellisuudesta ja tarkoituksenmukaisuudesta. Lisäksi toimituksessa voitiin tarkastella yksityisteiden sijaintia ja ottaa paremmin huomioon alueella tapahtuneet muutokset, kuten liikenteen määrien kasvun. Alueellisessa yksityistietoimituksessa tieoikeuksia voitiin perustaa, siirtää tai lakauttaa tarpeen mukaan. Toimitusta olivat voineet hakea vireille kiinteistön omistaja, kunta ja tiekunta. Maanmittauslaitos oli voinut antaa määräyksen alueellisen yksityistietoimituksen suorittamisesta ilman määräystäkin. (Hyvönen 2001: 543.)

HE 166/2000 vp:ssä ehdotettiin muutettavaksi yksityistielaki ja yleisistä teistä annettua lakia. Esityksessä perusteella yksityistielakia muutettiin merkittävästi. Yksityistielakiin lisättiin muutos, jolla tieosakkailta voitaisiin tiekunnan päätöksellä periä perusmaksu, joka olisi kaikille saman suuruinen. Perusmaksulla katettiin tienhoidosta ja hallinnoinnista aiheutuvia kuluja. Lisäksi tieosakkaan käyttäessä väliaikaisesti tietä normaalia käyttöönsä enemmän hänelle voitiin määrätä käytöstä lisämaksu. (HE 166/2000 vp s. 1.)

Merkittävin muutos ehdotus lakiin lisättäväksi oli alueellista tietoitumista koskevat säännökset. Alueellisessa tietoitumuksessa voitiin järjestellä suuren alueen yksityiset tieyhteydet yhdessä toimituksessa. Teiden järjestelystä aiheutuvat kustannukset maksettiin tällöin kokonaan tai osittain valtion varoista. Maksettavat korvaukset määräytyivät lunastuslain säädösten mukaan. Esityksen mukaan Maanmittauslaitos ja kunta olivat voineet tehdä aloitteen alueellisen tietoitumuksen vireille panosta. HE 162/2002 vp:ssä esitettiin, että alueellista tietoitumista voivat hakea myös yleisen tien tai rautatien pitäjä. (HE 163/2002 vp s. 1.)

Hallituksen esityksen HE 166/2000 vp:n perusteella yksityistielakiin lisättiin säännös, jonka mukaan tiekunnan osakkailta voitiin jatkossa periä saman suuruinen perusmaksu. Lisäksi osakkaan aiheuttaessa tielle normaalia käyttöään enemmän haittaa, voitiin hänelle määrätä lisäkäytöstä käyttömaksu. Muut tarkistettut säädökset liittyivät muutoksenhakuun ja maksujen täytäntöönpanoon. (HE 166/2000 vp s. 1.)

Hallituksen esityksessä yksityistielain muuttamiseksi ehdotettiin lain muuttamista osalta, joka koskee tiekunnan oikeutta rajoittaa tien käyttämistä muilta kuin tien osakkailta. Tie­kunnan saatua tukea valtion tai kunnan varoista yksityistien ylläpitoon tai rakentamiseen, ei tien käyttämistä voitu perustellusti kieltää, vaikka tien hyödyntäminen tapahtui muiden kuin tieosakkaiden toimesta, kuitenkin muissa tapauksissa tiekunta voi kieltää moottoriajoneuvolla tapahtuvan liikennöinnin. Tämän lisäksi tiekunnalta tarvittiin lupa muihinkin toimiin, jotka mahdollisesti olisivat aiheuttaneet tielle haittaa tai tarvetta lisäkunnostuksiin. Edellä mainitun tyyppisissä tapauksissa tien käyttö voitiin rajoittaa tai kieltää. Esityksessä myös ehdotettiin maanmittarille entistä laajempia mahdollisuuksia suorittaa tilusvaihto tai alueiden siirtäminen kiinteistöjen välillä tietoitumuksen aikana. Tilusjärjestelyjä oli mahdollista suorittaa muussakin tapauksessa kuin tilusvaihdon tarpeen aiheuttaneissa tien tekemiseen tai tieoikeuden myöntämiseen liittyvissä tapauksissa. Toimitus­insinöörille annettiin valtuudet päättää tilusjärjestelyjen suorittamisesta ilman asianosaisen vaatimusta. Päättös edellyttää, että tilusjärjestelyn suorittaminen oli tärkeää asianmu­kaisen kiinteistöjaotuksen aikaansaamiseksi. (HE 163/2002 vp s.1, 3–7.)

Hallituksen esityksestä yksityistielain 93 § muutettiin väliaikaisesti. Muutoksessa metsä­talouden toiminta edellytyksiä haluttiin turvata, ilman että silloin voimassa olleet avustus­ehdot sitä pystyisivät estämään. Esityksen perusteella puutavarankuljetuksen kannalta

merkittävät yksityistiet saivat vuosina 2009–2011 aikana avustusta valtion varoista. 93 §:n 3. momentti kumottiin 31.12.2011. (HE 162/2008 vp s. 1, 5.)

Hallituksen esityksessä laiksi poikkeuksellisten tulvien aiheuttamien vahinkojen korvaamisesta kumoamisesta yksityistielakiin. Yksityistielakia säädettiin 94 §:ssä, jossa määrättiin tulvasta aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta. Tulvan aiheuttamien vahinkojen korjaaminen rahoitettiin valtion varoista. Edellytyksenä tukea hakevalle yksityistielle oli perustettu tiekunta. Valtion myöntämä avustus oli kuitenkin enintään 80 % hyväksytystä tulvan aiheuttamasta haitasta. (HE 295/2010 vp s. 39; Laki yksityisistä teistä 94 §.)

3.4.2 Ojalaki

Vanhastaan yhteiset tiet olivat luonteeltaan kiinteistöjen yhteisiä omistusyksikköjä. Tällaisten teiden siirtäminen tarkoituksenmukaisempaan paikkaan oli lainsäädännön puitteissa ongelmallista, sillä vanhastaan yhteisen tien siirtäminen vastasi tilusvaihtoa. Tällaisten alueiden järjestelemistä haluttiin helpottaa ja osaksi tästä syystä säädettiin ojalaki. (Markkula 2016: 13.) Ojalaki viralliselta nimeltään laki tilojen yhteisten teiden ja valtaojien sekä niihin verrattavien alueiden lakkaamisesta yhteisinä alueina 983/1976 on tullut voimaan 1.3.1977 (Ojalaki 24 §). Lain voimaantulon perusteella lakkautettiin yhteiseen tarpeeseen erotettu, jaossa pois jätetty tai jonkin muun syyn takia kiinteistöjen yhteiseksi katsottu alue sekä lain yksityisistä teistä (358/62) 105 §:n 1. momentissa mainittua tie. Tie ei saanut kuulua tilaan eikä sitä ollut merkitty maarekisteriin pakkolunastuksen perusteella. (Ojalaki 1§.) Ojalain perusteella edellä mainitut yhteiset alueet lakkasivat lain voimaantullessa olemasta kylän yhteisiä (Ojalaki 3§). Tällaisista alueista käytetään nimitystä lakannut yhteinen alue ja yksityisteiden tapauksessa lakannut yhteinen tie (Ojalaki 1 §, 3 §). Lakannut yhteinen tiealue liittyi siihen rajoittuviin kiinteistöihin asemakaava-alueen ulkopuolella pääsäännön mukaan keskiviivaperiaatetta noudattaen (Ojalaki 7§). Pysyvän tieoikeuden lakanneeseen yhteiseen tiehen saa korvauksetta kiinteistö, jolla oli ollut hallussaan osuus alueeseen tai kenen omistaja oli ojalain voimaantullessa 1.3.1977 käyttänyt aluetta sen alkuperäiseen tai siihen verrattavaan tarkoitukseen. Erimielisyydet rasiteoikeuden olemassaolosta ratkaistaan yksityistie toimituksessa. (Ojalaki 4§.)

3.5 Uusi yksityistielaki

3.5.1 Lain tavoitteet

Uusi yksityistielaki on tullut voimaan 1.1.2019. Sillä korvattiin vuonna 1963 voimaan tullut laki yksityisistä teistä. Voimaantulleella uudella yksityistielaila on pyritty luomaan edellytykset nykyisen yksityistieverkon ylläpidolle ja kehittämiselle, ottaen huomioon nykyajan vaatimukset sekä kaupungistumisen ja maaseudun väestön ikärakenteen muutoksen ja elinkeinoelämän tarpeet. Yksityistielakia säädettäessä pyrittiin sitä selkeyttämään ja modernisoimaan niin kirjoitustavaltaan kuin sisällöltään. Lisäksi tehtiin joitakin vähäisiä muutoksia kiinteistönmuodostamislakiin, kestävän metsätalouden määräaikaiseen rahoituslakiin, ulkoilulakiin, maankäyttö- ja rakennuslakiin, ympäristövahinkojen korvaamisesta annettuun lakiin, yhteismetsälakiin, kaivoslakiin sekä valtion metsätalousosakeyhtiöstä annettuun lakiin. (HE 147/2017 vp s. 1.)

Tiekunnille ja tieosakkaille on uuden yksityistielain myötä pyritty luomaan entistä vapaampi toimintaympäristö, jonka on tarkoitus kannustaa tiekuntia omatoimisuuteen ja toimeliaisuuteen teiden hoidossa. Uudistusten myötä tiekuntien vastuuta ja päätösvaltaa on lisätty. (HE 147/2017 vp s. 12.)

Yksityisteiden rahoitusta muutettiin yhä enemmän hyötyjä maksaa -periaatteen suuntaan ja yleisesti pyrittiin saattamaan yksityisteiden rahoitus kestävämmälle pohjalle. Tie-kuntia kannustetaan jatkossa perimään käyttömaksuja entistä kattavammin. Voimaantulleella lailla pyritään takaamaan toimintaedellytykset haja-asutusalueiden yksityistieverkon mahdollisimman tehokkaalle järjestämiselle ja ylläpidolle. Tavoitteena on lisäksi erilaisten menettelyjen, kuten viestintä- ja sähköjohtojen sijoittamiseen, tarvittavien lupien hankinnan edistäminen. (HE 147/2017 vp s. 12–13.)

Hallituksen esityksen mukaan lain oli tarkoitus tulla voimaan vasta 1.1.2020, johtuen maakuntauudistuksen keskeneräisyydestä. Laista kuitenkin esitettiin 1.3.2018 täydentävä esitys HE 11/2018 vp, jossa ehdotettiin, että uusi yksityistielaki tulisi voimaan jo 1.1.2019. Maakunnille ja maakuntiin tulevaisuudessa perustettaville Valtion lupa- ja valvontavirastoille suunnitellut tehtävät hoidetaankin ELY-keskuksissa, kunnes maakunta-

uudistus saada suoritetuksi. Lain sisältöön ei näillä näkymin tehtäisi juurikaan muutoksia, ainoastaan tarkennuksia ja täsmennyksiä. Ainoat merkittävät muutokset hallituksen esityksessä (HE 11/2018) koskivat valtion avustuksista määrääviä pykäläitä, poistamalla niistä maakuntauudistukseen liittyvät viittaukset ja määrättiin valtion avustusten myöntämistehtävän säilyvän ELY-keskuksilla. Muita lain kohtia lähinnä täsmennettiin. Maakuntauudistuksen valmistuttua tullaan tekemään täydentävä esitys, joka on oletettavasti ”alkuperäinen lakiesitys”. (HE 11/2018 vp s. 1.)

3.5.2 Keskeiset muutokset

Lain keskeisimpiä muutoksia olivat siinä tapahtunut norminpurku. Uuden yksityistielain pykälät otsikoitiin, sekä luvut järjesteltiin uudelleen ja pyrittiin selkeämpään ilmaisuun ja rakenteeseen. Turhaksi ja vanhanaikaisiksi käyneet pykälät laista poistettiin sekä karsittiin päällekkäistä sääntelyä niin yksityistielain, kuin myös muun lainsäädännön osalta. Yksityistietoimituksien lainsäädäntö siirtyi entistä enemmän kiinteistönmuodostamislakiin, joka toimii kiinteistönmuodostamista koskevana yleislakina. (HE 147/2017 vp s. 1, 18.)

Yksityistielaisissa säädetään yksityistietoimituksista ainoastaan asiat, jolloin on tarpeen poiketa kiinteistönmuodostamislain mukaisesta toimituksesta ja asianosaisen tiedonsaannin sitä vaatiessa. Yksityistietoimitusta ja vaatimuksia, milloin toimitus on suoritettava, kevennettiin uudistuksen myötä. Jatkossa tiekunnan voi perustaa, yhdistää, jakaa, lakkauttaa ilman yksityistietoimituksen suorittamista. Tiekunnan sisäinen oikaisumenettely, ennen asian saattamista viranomaisen ratkaistavaksi mahdollistettiin. Toimenpiteellä pyritään vähentämään osakkaille aiheutuvia kuluja yksityistietä koskevien asioiden hoidossa. (147/2017 vp s. 1, 18–19.)

Kunnissa toimivien tielautakuntien tehtävistä luovuttiin ja tielautakunnat lakkautettiin, jakamalla niiden tehtävät muille viranomaisille. Tielautakuntien kokoonpano muodostui ennen niiden lakkauttamista suurimmalta osalta kunnan viranhaltijoista ja kunnan luottamushenkilöistä. Lisäksi suurimmassa osassa kunnista, tielautakunta toimi usein jonkin toisen lautakunnan jaostona. (Yksityistiekysely 2016: 7.) Kunnan rakennusvalvonnasta

vastaavalle taholle jäi kuitenkin joitakin tehtävänkuvaan luontaisesti sopivia vastuita. Valtion avustuksista yksityisteille luovuttiin. Avustuksia koskevia säädöksiä muutettiin niin, että nykyisten valtion avustusten jakaminen siirtyisi hallituksen ajamassa maakuntauudistuksessa toimintansa aloittavien maakuntien pakolliseksi tehtäväksi. Kriteereiksi avustuksien myöntämiselle jäisivät ainoastaan yksityisteiden järjestäytyneisyys ja niitä koskevan tiedon ajantasaisuus, olemassaolo ja avoimuus. Maakunnille taataan näin mahdollisimman suuri päätäntävalta yksityisteiden tukemisen tarkoitettujen avustusten käyttämisestä. Päätöksen taustalla on arvio siitä, että määrärahat osataan kohdentaa paikallisesti paremmin alueen yksityisteiden tarpeisiin ottaen huomioon paikalliset elinkeinot ja niin pysyvä asutus kuin myös loma-asutus. Kuntien yksityisteille myöntämiin avustuksiin ei tehty muutoksia ja se säilyi kuntien vapaaehtoisena tehtävänä. Ainoastaan yksityistielaisissa määrätyt avustuskriteerit koskevat myös kuntien jakamaa tukea. Uudistuksilla tiekuntien toimintaa halutaan helpottaa ja tehdä joustavammaksi kuin ennen. Vastuu päätöksenteosta siirtyy entistä enemmän tiekunnille, jotka voivat uuden yksityistielain myötä poiketa lainsäädännöstä erikseen säädetyistä asioista omalla päätöksellään. Tällöin tiekunta voi sopia sille parhaiten sopivista menettelytavoista. Lain myötä kokouskäytäntöjen uudistaminen tiekunnan kokouksissa tuli mahdolliseksi. Esimerkiksi videokokoukset ja kokouskutsujen lähettäminen sähköpostilla tulivat mahdolliseksi uuden yksityistielain myötä. Muutoksilla on tarkoitus kannustaa osakkaita tiekunnan perustamiseen, helpottamalla toimintatapoja ja lisäämällä päätäntävaltaa ja joustavuutta. (HE 147/2017 vp s. 18–20.)

Laissa yksityisistä teistä järjestäytymättömän tiekunnan tienpitoon ja tasoon liittyvät erimielisyydet ratkaistiin kunnan tielautakunnassa. Tielautakuntien lakattua erimielisyydet ratkaistaan nykyään yksityistietoimituksessa. Kiistan ratkaisuvaatimuksille annettu 3 vuoden määräaika säilyy samana. Tielautakunnissa ennen ratkaistut asiat saatetaan nyt yksityistietoimituksen ratkaistavaksi, tällöin muutosta tehtyyn päätökseen on haettava maa- ja metsätieteiden kautta niin kuin yksityistielain 81 §:ssä säädetään. (Yksityistielaki 71, 81 §.)

Yksityisteitä koskevien lauttojen ja lossien rahoitus erotettiin yksityisteiden tukemiseen tarkoitettusta avustuksesta, ja se määräytyisi maakuntalain 6 §:n 2. momentin mukaisesti. Rahoitus yksityisteiden lauttapaikkojen hoitamiseen maakunnille järjestetään eril-

lisrahoituksena, ennalta määrättyjen jakoperusteiden mukaisesti. Laista poistettiin kohdat, joissa määrättiin erityiskohteiden pakollista avustamisesta ja avustuksen suuruudesta. Avustuksen jakaminen yksityisteiden lautoille ja losseille on näin maakuntien vapaaehtoinen tehtävä. Tarkoituksena muutoksilla on siirtää yksityisteihin liittyvä päätöksenteko kokonaan maakunnille, jolloin asian tarkastelemisesta saadaan hyötyä kokonaisuuden hallinnasta ja paikallisesta tietämyksestä. (HE 147/2017 vp s. 20.)

Tienpitovellisuuden perusratkaisuihin ei uudessa laissa tehty muutoksia. Tienpitovelvollisuudesta säädetään yksityistielain 6 §:ssä ja 7 §:ssä ja se on kytketty edelleen selkeästi tieoikeuteen. Tieyksiköiden perusteena on edelleen tieosakkaan tien käytöstä saama hyöty, jolloin yksiköiden määrittämisessä otetaan huomioon tieosakkaan tienkäytön määrä ja laatu. Tien vaikutuspiirissä sijaitsevan alueen suuruudesta saatavaa hyötyä ei kuitenkaan ole kirjattu lakiin, sillä suuruus tulee huomioiduksi arvioidessa tienkäytön laadua. Uusina perusteina lakiin kirjattiin käytön laadusta ja tien käytön kokonaispituudesta saatava hyöty. Vanhassa yksityistielaisissa säädetystä tienpidosta tienjaon perusteella on uudessa laissa luovuttu, eikä siinä ole tienjakoa koskevia säädöksiä, joten tienpitoa ei voida jatkossa enää jakaa tienjaon perusteella. Tienjakoon perustuvasta tienpidosta on luovuttava ja tienpito järjestettävä uudelleen siirtymäsäännöksen 98 §:n 4. momentin mukaan 31.12.2020 mennessä. (HE 147/2017 vp s.144, 65–66; Yksitystielaki 6, 7, 35 §.)

Julkisen toimijan kuten valtion, kunnan tai jatkossa maakunnan hyväksi voidaan yksityistielain perusteella perustaa tieoikeus. Tieoikeus perustetaan silloin, kun tämä toimija ohjaa liikennettä yksityiselle tielle. Tieoikeuden myöntämisen perusteella julkinen taho on velvollinen tieosakkaana osallistumaan tienpidosta aiheutuviin kustannuksiin. Edellä mainittujen syiden johdosta yksityistielaisissa tarkennettiin tieyksiköinnin perusteita sekä vastuukysymyksiä. Tieyksiköinnissä on nyt mahdollista muodostaa erilaiset tieyksiköt eri tien osille sekä ottaa paremmin huomioon osakkaan käyttämän tieosuuden pituus. Kertaluontoisia maksuja voidaan jatkossa kerätä tiemaksujen sijasta käyttömaksuina. Lisäksi tien rakennuskustannuksien periminen käyttömaksuja määritettäessä tuli mahdolliseksi lakiuudistuksen myötä. (HE 147/2017 s. 19.)

Uuteen lakiin lisättiin tiekuntia koskevasta sääntelystä aiemmin puuttuneet toimitusinsinöörin ja hoitokunnan esteellisyyteen liittyvät säännökset. Ulkopuolisen toimijan on jatkossa mahdollista ottaa tiekunnan päätöksellä yksityistien tienpito ja hallinnointi vastuulleen. Tällainen ulkopuolinen taho voi olla vaikkapa osakkaiden perustama osakaskunta tai ulkopuolinen yritys. Teistä aiheutuvasta rahoituksen järjestämisestä korostetaan hyötyjä maksaa periaatetta. Tarkoituksena on yksityisteiden maksajapohjan laajentaminen. Ulkopuolisten tienkäytön säädöksiä tarkistettiin, mutta mitään ei lähtökohtaisesti muutettu. Tarkistamisen tarkoituksena oli selkeyttää käyttömaksujen perimistä koskevia säännöksiä. Ulkopuolisen tiellä liikennöinnin luvanvaraisuutta korostettiin, ja tiekunnan on edelleen mahdollista puuttua ajoneuvolla tapahtuvaan luvattomaan tienkäyttöön vapaasti, mikäli tie ei saa yhteiskunnalta tukea. Puomin asettaminen yksityistielle liikennöinnin estämiseksi muutettiin kuitenkin luvanvaraiseksi. Lupaa on mahdollista hakea tiekunnalta tai yksityistietoimituksessa. (HE 147/2017 vp s. 19.)

Yksityistielakiin lisättiin uudistuksessa käsitteet suoja-alue ja näkemäalue. Liikenneturvallisuuden niin vaatiessa yksityisteille voidaan perustaa siihen kuuluvat suoja-alue ja näkemäalue. Alueiden muodostamisen ei kuitenkaan saa aiheuttaa merkittävää haittaa niitä koskeville kiinteistöille. Alueilta voidaan poistaa tieoikeuden perusteella näkymää haittaavaa kasvillisuutta. Liikenneturvallisuuden vaatiessa suoja-alueelle ja näkemäalueelle voidaan perustaa rakentamisrajoitus. (Yksityistielaki 5 §.)

Yksityistielakia uudistettaessa tieosakkaille tuli mahdolliseksi päättää kiinteistöjä ja tietä koskevien maan alle rakennettavien johtojen ja kaapeleiden tai niihin liittyvien rakennelmien ja laitteiden sijoittamisesta. Tarkoituksena säädöksellä on edistää sähkö- ja viestintäjohtojen rakentamista. Johtojen ja laitteiden sijoittamisesta tiealueelle päättää tiekunta, tai jos tiekuntaa ei ole muodostettu niin päätöksen tekevät tieoikeuden haltijat. Kiinteistön omistajan suostumusta ei tällaisiin toimiin tarvita. (Yksityistielaki 52 §; HE 147/2017 s. 62, 120.)

Kunnan kadunpitovelvollisuudesta säädetään uuden yksityistielain 13 §:ssä. Asemakaava-alueilla sijaitsevien yksityisteiden asemaa uudessa yksityistielaisa täsmennettiin niin, että kunnilla on velvollisuus antaa tiekunnille ja -osakkaille tietoa asemakaava-alueella sijaitsevista yksityisteistä ja siitä miten ne liittyvät kunnan liikennejärjestelmäkokoaisuuteen. (HE 147/2017 vp s. 20.)

Yksityistielain 6 luvussa säädetään yksityistietoimitusten suorittamisesta. Yksityistietoimituksessa noudatetaan yksityistielakia. Kiinteistönmuodostamislakia noudatetaan siltä osin, kuin se koskee kiinteistönmuodostamistoimituksia. Muita yksityistietoimituksessa noudatettavia lakeja ovat luonnonsuojelulaki, vesilaki, muinaismuistolaki, ympäristönsuojelulaki sekä metsälaki 10 § (HE 147/2017 vp s. 139; Yksityistielaki luku 6.) Yksityistietoimituksissa käsiteltävät ja ratkaistavat asiat on määrätty 71 §:ssä. Tielautakuntien lakkaamisen ja niiden tehtävien siirrosta Maanmittauslaitokselle johtuen, yksityistietoimituksessa käsiteltävien asioiden määrä on kasvanut tuntuvasti. (Yksityistielaki 71 §; HE 147/2017 vp s.84.)

4 Yksityistiet muussa lainsäädännössä

4.1 Kiinteistönmuodostamislainsäädäntö

Kiinteistönmuodostamislaki astui voimaan 1.1.1997, ja sillä korvattiin vuoden 1951 jakolaki. Kiinteistönmuodostamislain uudistamisprosessissa päivitettiin myös yksityisteitä koskevaa lainsäädäntöä. (HE 227/1994 vp s. 1.)

Kiinteistönmuodostamislakia säädettäessä rasiteoikeuksia koskevista säädöksistä pyrittiin tekemään mahdollisimman selkeitä ja päällekkäisyydet poistamaan. Kulkuyhteyksien järjestämisessä sovelletaan yksityistielakia, välittämättä siitä oliko asia käsiteltävänä erillisessä yksityisteitä koskevassa toimituksessa vai muussa kiinteistönmuodostamislain mukaisessa toimituksessa. Ennen kiinteistönmuodostamislain voimaantuloa rasiteoikeuksia ja niistä maksettavia korvauksia koskevat säädökset poikkesivat eri laeissa toisistaan. Laki yksityisistä teistä muutettiin näiltä osin vastaamaan voimaan tullutta kiinteistönmuodostamislakia, myös toimitusmenettelyä koskevia säädöksiä muutettiin vastaamaan kiinteistönmuodostamislakia. YksTL:n mukaisia rasitteita perustettaessa on otettava muutoksen myötä enemmän huomioon olosuhteiden muutokset sekä rasiteoikeuden aiheuttama haitta. (HE 227/1994 vp s. 85.)

Tie- ja rasiteoikeudet voidaan perustaa lohkomisessa kiinteistönmuodostamislain 14 luvun säädösten ja yksityistielain nojalla (Hyvönen 2001: 211). Lohkomistoimituksessa on määrättävä kiinteistöt, joiden eduksi aikaisemmin perustettu rasite tai tieoikeus jää voimaan. (Kiinteistönmuodostamislaki 159 §.) KML 156 §:n 3. momentissa säädetään lohkokiinteistön hyväksi perustettavasta kulkuyhteydestä. Pykälän mukaan lohkokiinteistön hyväksi on perustettava kulkuyhteys yksityistielain mukaisena tieoikeutena aina lähimmälle maantielle, kadulle tai tiekunnan hallinnoimalle yksityistielle. Tieoikeuden järjestäminen määräalalle ei ole mahdollista kantakiinteistön kulkuyhteyden kautta, kuulematta ensin muita osapuolia. (Markkula 2016: 14.) Tieoikeuden perustaminen uudelle kiinteistölle niin uuteen kuin ennestään olemassa olevaan tiehen edellyttää rasituksen kohteeksi joutuvan kiinteistön omistajan tai haltijan kuulemista lohkomistoimituksessa. Lohkotilan tieyhteyden järjestämisen käytännöt vaihtelevat suuresti johtuen eri aikoina ja eri lainsäädännössä olleista vaatimuksista. (Hyvönen 2001: 211.)

Kulkuyhteys on järjestäminen viran puolesta, on aina ollut välttämätöntä toimituksessa muodostettavaa uutta kiinteistöä varten. Nykyisin kulkuyhteyksiä järjestäminen perustuu kiinteistötoimituksissa aina Yksityistielain säännöksiin. Kiinteistönmuodostamislain rasiite käsittää muut käyttöoikeudet kuin tierasitteen. KML 156 §:n mukaan tieoikeus on perustettava viran puolesta yksityistielle, jota hallinnoi tiekunta. Tällöin henkilön tehtävä oli hankkia itselleen yksityistielaisissa säädetty tieoikeus tiekunnan hallinnoimaan yksityistiehen. Tieoikeus ratkaistaisiin tällöin ratkaistava toimituksessa. (Hyvönen 2001: 211.)

Uuden yksityistielain myötä kiinteistönmuodostamislakiin tehtiin joitakin teknisluonteisia muutoksia, kuten korjattiin lain nimi uudeksi yksityistielaksi. Lisäksi muutettiin viittauksia vastaamaan oikeita pykälä ja poistettiin viittauksia tielautakuntiin. (HE 147/2017 vp s. 158.)

4.2 Maankäyttö- ja rakennuslaki

Maankäyttö- ja rakennuslain 92 §:n mukaan kunta voi lunastaa yksityisen tien alueen. Kunta voi oikeusvaikutteisen yleiskaavan alueella ottaa korvauksetta käyttöön ja kunnostaa yksityistien tiealueen ja siihen kuuluvat ojat liikennealueeksi ja luovuttaa tie yleisen liikenteen käyttöön. Kunnalla on oikeus rakentaa tiealueelle johtoja ja niiden vaatimia laitteita. (Maankäyttö- ja rakennuslaki 92 §.)

Maankäyttö- ja rakennuslain 104 §:ssä säädetään korvattavasta katualueesta. Ensimmäisen asemakaavan perusteella katualueeksi luovutettava alue kuuluu ilmaislouvutusvelvollisuuden piiriin. Yksityistiet jäävät kuitenkin korvausvelvollisuuden ulkopuolelle, tien ollessa asemakaavassa osoitettuna katualueeksi. (Maankäyttö- ja rakennuslaki 104 §.)

Maankäyttö- ja rakennuslain 94 §:n mukaisesta katualueesta perustetaan yleinen alue, jolloin siihen kohdistuvat kiinnitys, yksityistielain 3 §:n mukainen oikeus, vuokraoikeus, eläkeoikeus, panttioikeus, metsänhakkuuoikeus ja maa-ainesten otto-oikeus tai muu samankaltainen oikeus raukeavat muodostamisen yhteydessä (Maankäyttö- ja rakennuslaki 107 §).

4.3 Maantielaki

Yksityinen tie voidaan muuttaa maantiekseksi lain 13 §:n 1. momentin mukaisten edellytysten uuden maantien tekemiseksi täyttyessä. Vahvistettaessa yksityistien muuttumisen maantiekseksi ja lunastuspäätöksen saadessa lainvoiman syntyy tienpitäjälle tiealueeseen tieoikeus, ja alue siirtyy tienpitäjän omistukseen. (Maantielaki 14, 57 §.) Kehittääkseen maanteiden turvallisuutta tai kasvattaakseen liikenteen välityskykyä voidaan tiesuunnitelmassa antaa määräyksiä ja kieltoja koskien yksityisteiden liittämistä maanteihin sekä yksityisteiden maantielle johtavien liittymien käyttämisestä. Tiesuunnitelman kieltäessä käyttämästä yksityistien liittymää on uuden kulkuyhteyden järjestäminen ratkaistava tiesuunnitelmassa, että voidaan määrätä tehtäväksi uusi yksityistie, liittymä tai perustettava uusi tieoikeus tienpitäjän kustannuksella. Tienpidosta vastaava viranomainen voi kuitenkin antaa luvan yksityistien perustamiseksi tai kielletyn liittymän käyttämiseksi, mikäli kiinteistön tarkoituksenmukainen käyttö sitä vaatii, eikä käytöstä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. (Maantielaki 24, 37, 57 §.)

38 §:ssä on määrätty yksityistien liittymän rakentamisesta ja kunnossapidosta sekä muuttamisesta. Yksityistien pitäjä on velvollinen pitämään liittymänsä tieviranomaisen edellyttämässä kunnossa, niin ettei siitä ole vaaraa muulle liikenteelle. Liittymän käyttötarkoituksen muuttumisesta aiheutuva mahdollinen haitta tai vaara on tienpitäjän muutettava liittymää niin, ettei se enää aiheuta vaaraa tai haittaa. Tarpeen vaatiessa on liittymän haltija velvollinen hakemaan uutta liittymälupaa. (Maantielaki 38 §.) Mikäli maantie on rakennettu niin, että se katkaisee olemassa olevan yksityistien tai vaikeuttaa yksityistieltä maantielle pääsyä huomattavasti on tienpitäjä velvollinen kustantamaan ne työt, jotka vaaditaan yksityistien johtamiseksi maantien poikki (Maantielaki 39 §).

Maantietoimituksen yhteydessä on tehtävä yksityisteitä koskevat järjestelyt, jotka ovat tarpeellisia maantien rakentamisen kannalta. Toimituksessa ratkaistaan yksityistielain mukaisen yksityistietoimituksen mukaiset asiat. Yksityisteiden kulkuyhteydet ja tieoikeudet voidaan järjestää myös alueellisessa yksityistietoimituksessa, joka voidaan suorittaa tienpidosta vastaavan viranomaisen vaatimuksesta ilman hakemusta. (Maantielaki 69 §.)

4.4 Kestävän metsätalouden määräaikainen rahoituslaki

Kestävän metsätalouden määräaikaisen rahoituslain päämääränä on myötävaikuttaa taloudellisesti metsänhoitoon myönnettävään rahoitukseen sekä kehittää kestävää metsänhoitoa ja -käyttöä. Tukea myönnetään metsätalouden kuljetusten kannalta tärkeiden yksityisteiden parantamiseen ja uuden metsätien tekemiseen. Perusparannus voi pitää sisällään myös erillisen varastoalueen tai sillan rakentamisen, vaikka tietä ei tällöin muulla tapaa parannettaisi. Edellytyksenä tuen saamiselle on, että tie täyttää vähimmäispituutta ja -leveyttä sekä metsätalouskuljetusten määrää koskevat vaatimukset. Tiekkunnan on myös pitänyt tehdä päätös yksityistien perusparannuksesta sekä huolehtia tien kunnossapidosta. Lisäksi perusparannuksen tai uuden tien tekemisen on oltava tieverkon kokonaisuuden kannalta tarkoituksenmukaista. Tieoikeuden on oltava perustettu yksityistielain mukaisesti ja tieosakkaiden on muodostettava yksityistietoimituksessa perustettu tiekunta. Tukea ei tulla myöntämään, mikäli tien perusparannusta on rahoitettu viimeisen 20 vuoden aikana yksityistielain mukaisin varoin. Hankkeen on myös täytettävä metsätalouden kuljetusten vaatima tien vähimmäisleveys ja -pituus. (Kestävän metsätalouden määräaikainen rahoituslaki 1, 4, 16, 17 §.)

Maantien lakatessa tiealue siirtyy viereisten kiinteistöjen tai mahdollisesti kunnan omistukseen. Aluetta voidaan käyttää korvauksetta liikkumiseen, kunnes tieoikeutta koskevat kysymykset ovat ratkaistava maantietoimituksessa. Yksityisteitä koskevat asiat käsitellään yksityistietoimituksessa. Ennen viranomaisen kunnossapitovelvollisuuden loppumista on päätettävä entisen maantien kunnossapidosta nykyisten tieosakkaiden kesken. (Maantielaki 93 §.)

4.5 Ratalaki

Rautatien ja yksityistien välinen tasoristeys voidaan poistaa radanpitäjän päätöksellä tasoristeyksen huonontaessa liikenneturvallisuutta rautatien ja yksityistien välillä. Tasoristeys voidaan poistaa, siirtää tai sitä käyttävälle ajoneuvoille voidaan asettaa rajoituksia, kun korvaava kulkuyhteys on saatu järjestettyä. Korvaavien kulkuyhteyksien järjestäminen ja niistä maksettavien korvausten määrääminen käsitellään yksityistietoimituk-

sessä. Pääsääntöisesti rautateitä ja tasoristeyksiä koskevia oikeuksia käsitellään rata-toimituksessa, mutta 43 §:n 3. momentin mukaan tasoristeyksen lakkauttaminen voidaan radan haltijan vaatimuksesta suorittaa yksityistie-toimituksessa. (Ratalaki 18, 43, 62 §.)

Ratatoimituksen yhteydessä suoritetaan 46 § mukainen haltuunotto, jossa ratasuunnitelmassa määrätty yksityistie luovutetaan uudelle tienpitäjälle määrättynä ajankohtana, sen jälkeen, kun tieosakkaista ja tienpidosta on ratatoimituksessa päätetty (Ratalaki 46, 46a §).

Ratatoimituksen suorittamisen aikana on järjesteltävä ne tiet ja tieoikeudet, jotka ovat merkityksellisiä rautatien tai tasoristeyksen rakentamisen tai niihin kohdistuvien muiden oikeuksien tai kieltojen kannalta. Kulkuyhteydet ja tieoikeudet radanpitäjän vaatimuksesta voidaan järjestää myös alueellisessa yksityistie-toimituksesta ilman erillistä hakemusta ratatoimituksen ollessa kesken. (Ratalaki 43, 59 §.)

5 Yhteenveto

Yksityistielainsäädäntö on kehittynyt nykyiseen muotoonsa pitkän kaavan kautta. Ensimmäistä kertaa yksityisen ja yleisen tien käsitteet erotettiin lainsäädännössä toisistaan vuoden 1883 tieasetuksessa. Vuonna 1916 jakolaitoksesta annetun asetuksen tullessa voimaan syntyi lainsäädäntöön käsite tilustiestä, joita koskeva laki astui voimaan vuonna 1927. Tätä ennen oli kuitenkin määrätty pakkotiestä, eli tieyhteyden saamisesta toisen maiden halki naapuruussuhdelain 15 §. Vuonna 1962 annettu laki yksityisistä teistä oli ensimmäinen laki, johon oli koottu kaikki yksityisteitä koskeva lain säädäntö. Tätä ennen lainsäädäntö oli ollut hajallaan useissa eri laeissa. Lain yksityisistä teistä säännökset tieoikeudesta, tienpidosta ja -käytöstä muodostivat oikeudellisen perustan Suomen yksityisteitä käsittelevälle lainsäädännöllemme. Vuosien varrella muotoutunut haitattomuusedellytys on myös osa yksityistielainsäädäntömme oikeudellista perustaa. Lain yksityisistä teistä käydessä vanhanaikaiseksi ja sekavaksi lukuisten muutoksien johdosta oli aika aloittaa uuden yksityistielain valmistelu. Uusi yksityistielaki astui voimaan 1.1.2019.

Yksityisteillä on merkittävä vaikutus liikennöintiin varsinkin maaseudulla. Yksityisteiden varressa asuu Suomessa noin 500 000 ihmistä, ja niiden varrella sijaitsee noin 190 000 loma-asuntoa, eli lähes puolet kaikista kesämökeistä. Erityisesti rannoille rakennetut loma-asunnot ovat yleistyneet voimakkaasti. Lisäksi yksityistiet ovat elinehto monelle elinkeinolle, kuten maa- ja metsätaloudelle. Maatalouden aiheuttaman liikennöinnin merkitys yksityisteille on vähentynyt viime vuosikymmeninä ja tulee vähenemään edelleen. Metsätalous ja hakattujen metsien määrä on taas kasvanut viime vuosina, joten metsätalous on edelleen merkittävä yksityisteiden käyttäjä. Kuljetusten ja metsäkoneiden koon kasvu vaatii jatkossa entistä leveämpiä, kestävämpiä ja paremmin hoidettuja yksityisteitä kuin aikaisemmin. Kemera-tukien myöntäminen on mahdollistanut metsätalouden kuljetuksiin käytettävien yksityisteiden kunnossapidon ja kehittämisen. Yksityisteitä käytetään varsinkin maaseudulla runsaasti muidenkin elinkeinojen ja kuljetusten toimesta.

Yksityistielakia uudistettaessa pyrittiin rakentamaan uusi yksityisteitä koskeva laki, täysin puhtaalta pöydältä. Lakiuudistuksessa on pyritty entistä selkeämpään, helppolukuisempaan, ajankohtaisempaan ja kustannustehokkaampaan lakiin, jossa on otettu huomioon

digitalisaatio ja yhteiskunnassa tapahtuvat rakennemuutokset. Tavoitteena oli uudistuksen avulla edistää uusien palveluiden ja työpaikkojen sekä uusien ansaintatapojen syntymistä yksityisteiden vaikutuspiiriin. Lain selkeyttämiseksi luvut järjestettiin uudelleen ja pykälät otsikoitiin, mikä helpottaa lain tulkitsemista ainakin asiaan perehtymättömän henkilön kannalta. Lakia kuitenkin arvosteltiin valmisteluvaiheessa sen liian kireästä aikataulusta ja liian huolimattomasta valmistelusta. Laissa selkeytettiin myös osapuolten välisiä vastuita koskien yksityistien rakentamista, ylläpitämistä sekä tiellä liikkumista. Selkeytettiin muun muassa sitä, että ulkopuolisen käyttäjän on lähtökohtaisesti hankittava lupa tienkäytölleen. Häneltä voidaan myös periä maksu yksityistien käytöstä, mutta lupaa tien käyttöön ei jatkossakaan tarvittaisi, jos se ei lisää tien kunnossapitokustannuksia.

Tiekuntien lakkauttaminen ja niiden tehtävien siirtyminen viranomaisille lisää heidän työtaakkaansa. Yksityistietoimituksessa tullaan vasta edes ratkaisemaan suuri osa yksityisteitä koskevista asioista ja erimielisyyksistä, mikä lisää varsinkin Maanmittauslaitokseen kohdistuvaa työtaakkaa ja tuo sille uusia tehtäviä, joita se ei ennen ole hoitanut. Toisaalta yksityisteiden asioiden käsittely siirtyy ammattilaisten hoidettavaksi. Tielautakunnat toisaalta muodostuivat ennen lakkauttamistaan usein kunnan viranhaltijoista tai luottamushenkilöistä, jotka olivat usein maallikoita yksityisteiden asioiden käsittelyssä. Tielautakuntien lakkauttamisella on pyritty selkeämpään ja kustannustehokkaampaan kokonaisuuteen yksityisteiden asioista päättävissä elimissä. Kustannusten väheneminen koskee lähinnä kuntia, joiden lakisääteisiä tehtäviä hallitus on pyrkinyt vähentämään tarkoituksenaan siirtää niitä maakuntauudistuksen valmistuttua muodostuville maakunnille.

Tiekunnan itsenäisyys ja päätösvalta sen omista asioista on kasvanut merkittävästi, jos vertaa aiempaan lainsäädäntöön. Tie kunta voi omalla päätöksellään laatia itselleen lain puitteissa olevat säännöt, jotka edistävät parhaiten sen toimintatapoja. Tie kunnille on lain myötä tullut mahdolliseksi käyttää ulkopuolisen järjestämiä tieisännöintipalveluja, joiden avulla tienpito ja tien hallinto voidaan ulkoistaa. Tie kunta ja -osakkaat voivat antaa suostumuksen yhdyskuntateknisten laitteiden ja kaapeleiden sijoittamisesta tiealueelle, ilman maanomistajan lupaa. Tie oikeuden määritelmääkin laajennettiin tämän muutoksen myötä niin, että tie oikeus perustetaan nyt myös sähkö- ja viestintäjohtojen ja muiden kiinteistöjä palvelevien yhdyskuntateknisten rakenteiden sijoittamista varten.

Yksityisteiden rahoituksen saamiseksi vakaammalle pohjalle oli yksi lain tavoitteista. Kaupungistumisen ja maaseudun ikärakenteen vanhenemisen ja elinkeinoelämän muutoksista johtuen yksityisteiden rahoituksen järjestäminen tulee varmastikin olemaan yksi tulevaisuuden haasteista.

Maakuntauudistuksen olisi tarkoitus toteutua lähitulevaisuudessa, mutta tarkka aikataulu ei vielä tällä hetkellä ole selvillä. Uudistuksen toteutumisen myötä yksityisteitä koskevaan lainsäädäntöön onkin tulossa muutoksia, koskien lähinnä maakunnille ja niihin muodostettaville Valtion lupa- ja valvontavirastoille suunniteltuja tehtäviä, joista ELY-keskus tällä hetkellä vastaa. Maakuntien toteutumisen jälkeen yksityistielakia oletettavasti muutettaisiin tekemällä täydentävä esitys, joka vastaisi ”alkuperäistä hallituksen esitystä HE 147/2017 vp, mutta täydentävän esityksen on arveltu sisältävän myös joitakin pieniä muutoksia.

Lähteet

Filppu, Matti. 1983. Yksityisen tien tieoikeuden syntyperusteista. Maanmittaushallitus.

HE 36/1961 vp. Yksityisiä teitä koskevan lainsäädännön uudistamiseksi.

HE 3/1969 vp. Laiksi rakennuslain muuttamiseksi ja laiksi yksityisistä teistä annetun lain muuttamiseksi.

HE 19/1974 vp. Laiksi yksityisistä teistä annetun lain muuttamiseksi sekä laiksi eräiden alueiden siirtämisestä ja liittämisestä kiinteistöön yksityisistä teistä annetussa laissa säädetyssä tietoimituksessa.

HE 327/1993 vp. Laiksi yksityisistä teistä annetun lain muuttamiseksi.

HE 241/1994 vp. Laiksi ympäristöhallintoa koskevaksi lainsäädännöksi.

HE 343/1994 vp. Laiksi yksityistä teistä annetun lain uudistamiseksi.

HE 101/1998 vp. Laiksi rakennuslainsäädännön uudistamiseksi.

HE 55/1995 vp. Laiksi yksityisistä teistä annetun lain muuttamiseksi.

HE 215/1996 vp. Laiksi panttioikeuksia koskevan lainsäädännön tarkistamiseksi.

HE 115/1996 vp. Laiksi yksityisistä teistä annetun lain 37 § muuttamisesta.

HE 236/1998 vp. Laeiksi luonnonsuojelulain ja yksityisistä teistä annetun lain muuttamisesta.

HE 166/2000 vp. Laeiksi yksityisistä teistä annetun lain ja yleisistä teistä annetun lain muuttamisesta.

HE 162/2002 vp. Laiksi yksityisistä teistä annetun lain muuttamisesta.

HE 162/2008 vp. Laiksi yksityisistä teistä annetun lain 93 § väliaikaisesta muuttamisesta.

HE 295/2010 vp. Laiksi poikkeuksellisten tulvien aiheuttamien vahinkojen korvaamisesta annetun lain kumoamisesta sekä eräksi tähän liittyviksi laiksi.

HE 147/2017 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi maantielain ja ratalain muuttamisesta sekä eräiksi niihin liittyviksi laeiksi.

HE 11/2018 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle yksityistielaksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi annetun hallituksen esityksen (HE 147/2017 vp) täydentämiseksi

Hollo, Erkki. 2004. Jokamiehenkäytön sääntely vanhalta tolalta. Ympäristö Juridiikka.

Hyvönen, Veikko. 1998. Kiinteistönomistamisoikeus I. Yleiset opit. Veikko O. Hyvönen & co.

Hyvönen, Veikko. 2001. Kiinteistönmuodostamisoikeus II. Kiinteistötoimitukset. Veikko O. Hyvönen & co.

Kestävän metsätalouden määräaikainen rahoituslaki 34/2015: 1§, 4§, 16§, 17§

Kiinteistönmuodostamislaki 554/1995i: 159 §

Kuukasjärvi, Kaisa. 2018. Uusi yksityistielaki – mikä muuttuu. Liikenne- ja viestintäministeriö. Verkkoaineisto. https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/758618a5-d08f-4ab0-86d8-413940fcf4f3/97d833b1-8113-475e-b8f8-85bf4ef54bb0/ESITYS_20181015123430.pdf. Luettu 12.2.2019.

Laki yksityisistä teistä 358/1962: 1§, 2§, 7§, 8§, 13§, 51§, 82§, 94§, 107§

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2014. Yksitystielain uudistamistarpeet. Valtioneuvosto. Verkkoaineist. http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/77795/Julkaisu_30-2014.pdf?sequence=1. Luettu. 13.2.2019.

Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999: 92§, 104§, 107§

Maantielaki 503/2005: 14§, 24§, 37§, 39§, 57§, 69§, 93§

Majamaa, Vesa. 2001. Kiinteistönmuodostamislaki. Edita.

Markkula, Markku. 2005. Yksityiset tiet. Edita.

Markkula, Markku. 2016. Yksityistieverkon syntymisestä. Maankäyttö 1/2016. Verkkoaineisto. https://maankaytto.fi/arkisto/mk116/mk116_1886_markkula.pdf. Luettu 10.2.2019.

Melander, Ilmari. 1953. Yksitystielain säädäntömme uusimisen tarpeellisuudesta. Liikenneministeriö.

Ojalaki 983/1976: 1§, 3§, 4§, 7§, 24§

Pietilä, Jorma. 1974. Kiinteistönmuodostamisoikeus. Maalaiskunta.

Ratalaki 10/2007: 18§, 43§, 46§, 59§, 62§

Repo, Matti. 1995. Yksityisistä teistä. Jyväskylä: Lakimiesliiton kustannus.

Taimouri, Sakar. Tieoikeuksien käsittely alueellisessa yksityistietoimituksessa. Rakennetun ympäristön laitos. Insinööritieteiden korkeakoulu. Aalto-yliopisto.

Tilustielaki 167/1927 1§, 2§, 3§, 4§, 5§, 9§, 10§, 18§, 20§

Valtioneuvoston asetus yksityisistä teistä 1069/2018: 8§

Väyrynen, Tero. Tielautakuntien tehtävien siirto Maamittauslaitokselle. Rakennetun ympäristön laitos. Insinööritieteiden korkeakoulu. Aalto-yliopisto.

Wiiala, Arvid. 1962. Yksityiset tiet. Vammalan Kirjapaino Oy.

Yksityistiekysely. 2016. Kuntaliitto. Verkkoaineisto.

http://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahU-KEwjW85SrIrPhAhXJJokHdM6BtAQFjAAegQIABAC&url=http%3A%2F%2Fshop.kommunforbundet.fi%2Fdownload.php%3Ffilename%3Duploads%2F1799yksityisetiet_ebook.pdf&usq=AOvVaw2VOK_uMQmj-bCJFssiTAP3 . Luettu 18.2.2019.

Yksityistielaki 560/2018: 4§, 5§, 6§, 7§, 35§, 52§, 71§, 81§, 94§