

Metropolia Ammattikorkeakoulu  
Maanmittaustekniikan koulutusohjelma

**Anssi Sajama**

**Tiehallinnon toimintatavat alueellisen  
yksityistietoimituksen yhteydessä yksityistieliittyvien  
vähentämiseksi**

Insinööriö 28.5.2010

Ohjaaja: suunnittelupäällikö Matti Hämäläinen  
Ohjaava opettaja: lehtori Juhani Nippala

## Metropolia Ammattikorkeakoulu Insinöörityön tiivistelmä

Tekijä	Anssi Olavi Santeri Sajama
Otsikko	Tiehallinnon toimintatavat alueellisen yksityistietoimituksen yhteydessä yksityistieliittymien vähentämiseksi
Sivumäärä	33
Koulutusohjelma	maanmittaustekniikka
Tutkinto	insinööri (AMK)
Ohjaaja	suunnittelupäällikkö Matti Hämäläinen
Ohjaava opettaja	lehtori Juhani Nippala
<p>Tämä tutkielma on tehty Tiehallinnolle, joka on Liikenne- ja viestintäministeriön alainen virasto. Tutkielman tavoitteena oli määrittää Tiehallinnon alueellisia yksityistiejärjestelyjä koskevat toimintatavat, joiden avulla yksityistieliittymiä saadaan vähennettyä maanteiltä. Tiehallinnon toimintatavat maanteiden yksityistieliittymien poistamisessa ovat olleet pääsääntöisesti tiesuunnitelma ja kiinteistövaikutusten arviointi. Tässä työssä pyrittiin selvittämään miten yhdistää nämä työkalut Maanmittauslaitoksen tekemään alueelliseen yksityistiejärjestelyyn.</p> <p>Tutkielman pääasiallisena tausta-aineistona olivat maantielaki (MTL) sekä laki yksityisistä teistä (YTL). Tiehallinto on tehnyt runsaasti julkaisuja ja ohjeistuksia erilaisista toimenpiteistä, esimerkiksi tiesuunnittelusta ja näitä julkaisuja hyödynnettiin tässä tutkielmassa. Vaasan tiepiirissä on tehty kokeiluja koskien yksityistieliittymien poistamista alueellisen yksityistiejärjestelyn yhteydessä, ja tätä kokemusta on käytetty tässä työssä hyväksi. Työssä on myös avattu ja selitetty eri toimenpiteet ja suunnitteluvaiheet.</p> <p>Tuloksena on malli, jossa päällekkäisiä tehtäviä ei ole. Kun kaikki tahot ovat perillä aikataulusta, toimintasuunnitelmasta ja siitä millä tavoin ovat osallisia hankkeessa, pitäisi olla mahdollista säästää aikaa ja välttää turhia tehtäviä. Työn lopputuloksesta voidaan todeta, että yhteistyö on avainsana, niin virastojen kesken kuin hankkeiden asianomaisten.</p>	
Hakusanat	tiesuunnitelma, alueellinen yksityistiejärjestely, kiinteistövaikutustenarviointi, Tiehallinto, Vaasan tiepiiri

Author Title	Anssi Olavi Santeri Sajama The methods for the Road Administration to reduce private road junctions from main roads during a local re-arranging of private roads.
Number of Pages Date	33 28 May 2010
Degree Programme	Land Surveying
Degree	Bachelor of Engineering
Instructor Supervisor	Matti Hämäläinen, Project Manager Juhani Nippala, Senior Lecturer
<p>This final year project was made for the Finnish Road Administration to determine the methods of removing private junctions from main roads during local re-arrangement of private roads. The private roads are re-arranged by the National Land Survey of Finland. The goal was to create a method that only includes the essential procedures without any double work.</p> <p>The information needed for the project was mainly taken from the Finnish legislation on private roads and main roads. Some studies made by the Road Administration were also used. The Vaasa district of the Road Administration has combined their road scheme and local re-arrangement of private roads. Their experience has been used in this project.</p> <p>The result of the project was a model method without any double work. The goal was reached. The use of the model depends on co-operation from all participants in a project, i.e. the Road Administration, the National Land Survey of Finland and the landowners and others affected by the project. Once the people get to participate and interact with the agencies, they accept the result more readily, and once there is co-operation between agencies, double work is avoided. If everyone knows the time schedules and is aware of all the details of the project, the success of the project is better ensured.</p>	
Keywords	road administration, road scheme, private roads, junctions,

# Sisällys

## TIIVISTELMÄ

## ABSTRACT

<b>1 JOHDANTO</b> .....	<b>5</b>
1.1 TIEHALLINNON TOIMINTALINJA .....	5
1.2 TUTKIELMAN TAVOITE .....	6
1.3 TUTKIELMAN LÄHTÖKOHDAT .....	6
<b>2 SUUNNITTELUVAIHEET JA TOIMENPITEET</b> .....	<b>7</b>
2.1 ESISELVITYS/TARVESELVITYS .....	9
2.2 YLEISSUUNNITELMA .....	9
2.3 TIESUUNNITELMA .....	10
2.3.1 Miksi tiesuunnitelma? .....	10
2.3.2 Tiesuunnitelman aloitus ja laatiminen .....	11
2.3.3 Tiesuunnitelman hyväksyminen .....	12
2.3.4 Toimenpiteet tiesuunnitelman hyväksymisen jälkeen .....	13
2.4 KIINTEISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY (KIVA) .....	13
2.5 ALUEELLINEN YKSITYISTIETOIMITUS .....	15
2.5.1 Miksi alueellinen yksityistietoimitus? .....	15
2.5.2 Alueellisen yksityistiejärjestelyn aloittaminen .....	17
2.5.3 Alkukokous ja järjestysuunnitelma .....	18
2.5.4 Järjestelyn suorittaminen loppuun .....	19
<b>3 TIESUUNNITELMAN JA ALUEELLISEN YKSITYISTIEJÄRJESTELYN SAMANAIKAISTAMINEN</b> .....	<b>20</b>
3.1 VAASAN TIEPIIRIN KOKEMUKSIA .....	20
3.1.1 Vaasan tavoitteet .....	20
3.1.2 KIVA yhdistettynä tiesuunnitelmaan .....	22
3.1.3 Alueellinen tietoimitus yhdistettynä KIVAan ja tiesuunnitelmaan .....	23
3.1.4 KIVA alueellisen yksityistiejärjestelyn yhteydessä .....	23
3.2 YHDISTETTY PROSESSI .....	24
3.2.1 Esiselvitysvaihe .....	25
3.2.2 Yhteistyösunnittelukokous .....	25
3.2.3 Prosessien yhteinen asianomaiskokous .....	26
3.2.4 Tiesuunnitelman nähtävillä olo muistutusten tekoa varten .....	26
3.2.5 Loppukokous .....	27
<b>4 TULOKSET</b> .....	<b>28</b>
<b>5 YHTEENVETO</b> .....	<b>29</b>
<b>LÄHTEET</b> .....	<b>31</b>

# 1 Johdanto

Tämä tutkielma on tehty Tiehallinnolle, joka on Liikenne- ja viestintäministeriön alainen virasto [10, 1 §]. Tiehallinto vastaa muun muassa yleisten teiden tienpidosta, eli Suomen maanteistä sekä ylläpitää ja kehittää yleistä tieliikennejärjestelmää ja siihen liittyviä tieliikenteen palveluita [10, 2 §]. Tiehallinto hoitaa myös maanteihin liittyvät lupa-asiat [1].

## ***1.1 Tiehallinnon toimintalinja***

Tiehallinnon nykyinen toimintalinjaus yksityistieliittymiä kohtaan on tiukentaa liittymälupien myöntämistä sekä karsia liittymien määrää pääteillä ja muilla vilkasliikenteisillä teillä, jotta turvallisuus sekä liikenteen toimivuus paranisivat [2]. Tämä toimintalinjaus on suora toimenpideseuraus seuraavien Tiehallinnon tavoitteiden saavuttamiseksi: ylläpitää ja parantaa maanteiden liikenneturvallisuutta, liikenteen toimivuutta sekä turvata pääteiden parantamismahdollisuudet [3].

## **1.2 Tutkielman tavoite**

Tutkielman tavoitteena on määrittää Tiehallinnon alueellisia yksityistiejärjestelyjä koskevat toimintatavat, joiden avulla yksityistieliittymiä saadaan vähennettyä maanteiltä.

Tiehallinnolla on eri tapoja, joilla voidaan poistaa yksityistieliittymiä maanteiltä, mutta yksi edullisimmista ratkaisuista on vähentää liittymien tarvetta alueellisen yksityistiejärjestelyn yhteydessä, jolloin tarpeettomaksi jäävien liittymien poistaminen tapahtuu laatimalla ja käsittelemällä tiesuunnitelma.

Tämä tutkielma ei syvenny järjestelyiden kustannuksiin, vaan pelkästään prosessien yhdistämiseen ja päätöksentekoon. Tutkielman aihe on syntynyt Tiehallinnon tarpeesta saada yhteinen toimintamalli edellä mainittuun tilanteeseen.

## **1.3 Tutkielman lähtökohdat**

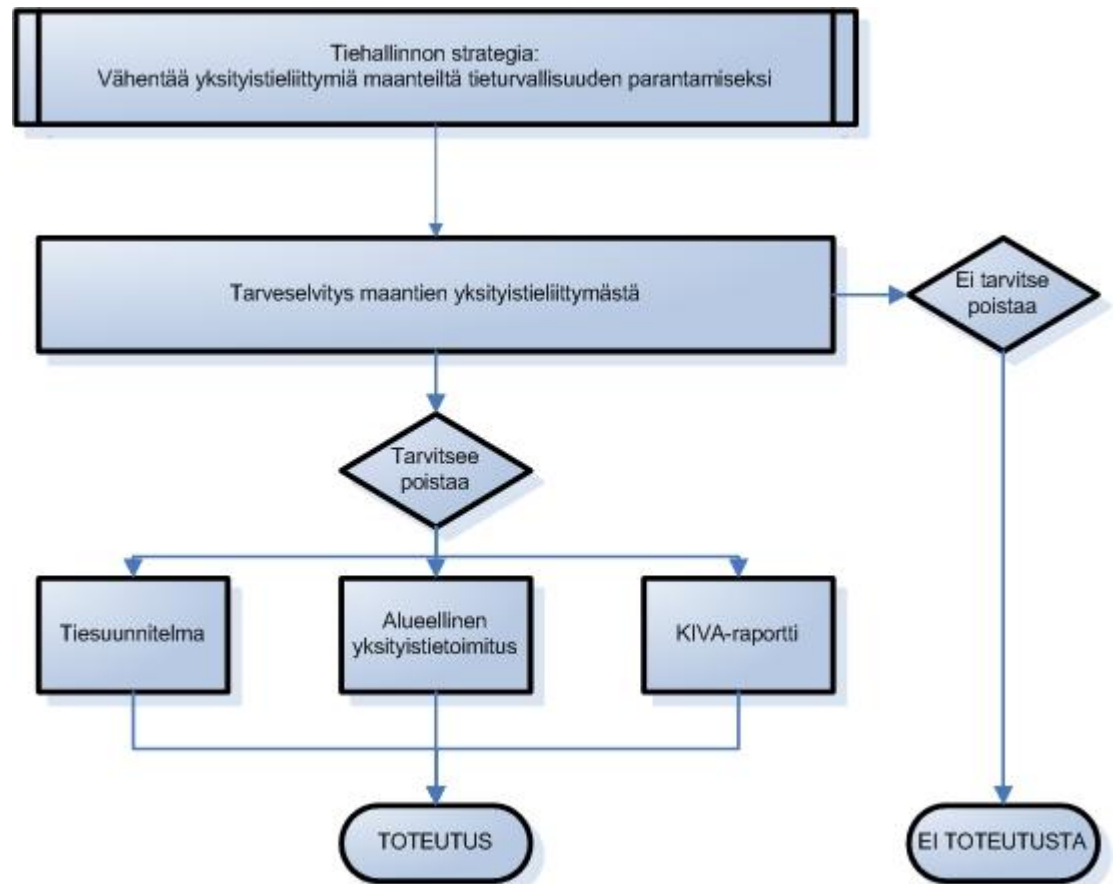
Tutkielman pääasiallisena tausta-aineistona on maantielaki (MTL) sekä laki yksityisistä teistä (yksityistielaki eli lyhennettynä YTL). Tiehallinto on tehnyt runsaasti julkaisuja ja ohjeistuksia erilaisista toimenpiteistä, esimerkiksi tiesuunnittelusta. Näitä julkaisuja hyödynnetään myös tässä tutkielmassa. Mahdollisuuksien mukaan tutkielmaan pyritään ottamaan mukaan myös käytännön esimerkkejä Vaasan tiepiiristä, jossa on tehty useita maanteiden yksityistieliittymien järjestelyjä alueellisen yksityistietoimituksen yhteydessä viime vuosien aikana.

Seuraavassa luvussa kuvataan tiesuunnitelman sekä alueellisen yksityistiejärjestelyn sisältö ja luvussa 3 tutkitaan, missä järjestyksessä ja miten kaikki vaiheet tulisi suorittaa työtehokkuuden parantamiseksi ja vaivan vähentämiseksi. Myös kiinteistövaikutusten arviointimenettelyn (KIVA-selvitys) käsittely kuuluu mukaan käsittelyyn.

## 2 Suunnitteluvaiheet ja toimenpiteet

Kuten edellisessä kappaleessa todettiin, on Tiehallinnolla useampia tapoja poistaa yksityistieliittymiä. Tässä tutkielmassa tarkastelun kohteena oleva tapaus on käytännössä sellainen, että Maanmittauslaitos suorittaa joko Tiehallinnon pyynnöstä (MTL 69§) tai muusta syystä alueellista yksityistietoimitusta maantien läheisyydessä, ja tämän yhteydessä selvitetään, voiko maantien yksityistieliittymiä vähentää. Mikäli näin menetellään, tekee Tiehallinto yksityistietoimituksen ohessa tiesuunnitelman, jolla saadaan poistettua tarpeettomat liittymät sekä halutulle tieosuudelle liittymäkielto. Tässä tehdään Maanmittauslaitoksen kanssa yhteistyötä, jolloin Tiehallinto saa ajoissa tiedon mahdollisuudesta poistaa yksityistieliittymiä alueellisen yksityistiejärjestelyn yhteydessä. Tämä johtuu siitä, että Tiehallinto ei voi tehdä alueellista yksityistiejärjestelyä (YTL 38c §) eikä Maanmittauslaitos voi päättää yksityistieliittymän käytön kieltämisestä (MTL 37 §). Maanmittauslaitos voi toki avustaa asianomaista hakemaan liittymälupaa uutta liittymää varten Tiehallinnolta, mutta tieverkon kannalta parempaan tulokseen voi päästä yhteistyöllä ja tiesuunnitelmalla.

Kuvassa 1 on yksi mahdollinen tapa yhdistää tiesuunnitelma ja alueellinen yksityistiejärjestely. Tämä on mahdollisesti se tapa, jossa yhdistämistä on tapahtunut vähiten, vaikka kaikkea ei esitettävä vuokaavio pysty näyttämään.



*Kuva 1. Mahdollinen tapa yhdistää alueellinen yksityistiejärjestely ja tiesuunnitelma.*

Hankekohtaisen suunnittelun kolme alkuvaihetta ovat esiselvitys, yleissuunnittelu sekä tiesuunnittelu, minkä jälkeen vasta päästään toteutusvaiheeseen.

Tiehallinnossa on yleensä edellytyksenä jonkinasteinen esiselvitys tai tarveselvitys, jotta Tiehallinto voisi todeta tarpeelliseksi lähteä toteuttamaan yksityistieliittymän poistamista maantieltä. [4, s. 12.] Jos taas Maanmittauslaitos tekee alueellisen yksityistiesuunnitelman, tarvitsee Tiehallinnon silti tehdä tarveselvitys, koska ne ovat sisällöltään erilaisia. Tiehallinnon tarveselvitys koskee yleensä maantien parantamista.



## **2.1 Esiselvitys/tarveselvitys**

Tarveselvitys tai esiselvitys on Tiehallinnon sisäinen suunnitelma, jonka perusteella Tiehallinto tekee päätöksen jatkaa suunnittelua yleis- tai tiesuunnitelman laatimisella. Kyseiset selvitykset eivät siis ole lakisääteisiä selvityksiä tai suunnitelmia, vaan Tiehallinnon työtä helpottavaa taustamateriaalia ennen hankkeen suunnittelun aloittamista. [4, s. 13.]

Esiselvityksestä täytyy käydä ilmi, onko mahdollista poistaa turha tai turhia liittymiä ja parantaa näin samalla tieverkkoa. Liittymiä poistettaessa täytyy perusteena olla tieturvallisuus, ja Tiehallinnon on oltava aloitteellinen alueellisen yksityistiejärjestelyn käynnistämässä.

## **2.2 Yleissuunnitelma**

Yleissuunnitelmaa vaaditaan MTL 18 §:n mukaan sellaisilta hankkeilta, jotka eivät ole vaikutuksiltaan vähäisiä. Poikkeustapauksia ovat tapaukset, joissa maantien vaikutuksia on jo riittävässä määrin tutkittu kaavoituksen yhteydessä.

Yleisesti ei-vähävaikutuksisilla hankkeilla tarkoitetaan moottori- tai moottoriliikenneteitä tai vastaavan tapaisia hankkeita, joiden vaikutukset eivät ole vähäiset [4, s. 15]. Tämän mukaan yksityistieliittymän poistaminen ja uuden vastaavan järjestäminen on vähäinen toimenpide MTL 18 §:n tarkoittamalla tavalla, niin että yleissuunnitelmaa tai ympäristövaikutustenarviointia (YVA) ei tarvitse tehdä [5, 18 § ].

## **2.3 Tiesuunnitelma**

### **2.3.1 Miksi tiesuunnitelma?**

MTL 21 § vaatii hankkeelta tiesuunnitelman, jos maantien parannus ei ole vaikutuksiltaan vähäinen.

Kun tiesuunnitelmassa poistetaan tai kielletään yksityistieliittymän käyttö, tulee MTL 24 §:n mukaan uuden korvaavan liittymän järjestämisestä määrätä tiesuunnitelmassa.

MTL 25 §:n mukaan tiesuunnitelman voi laatia ja sen voi hyväksyä myös vain maantiehen liittyviä yksityisiä teitä ja liittymiä koskevaksi. Tällöin voidaan todeta, että tiesuunnitelma tulee tehdä jo pelkästään yksityistieliittymän kieltämisen vuoksi ja uuden korvaavan liittymän järjestämiseksi. [5, 21 §, 24 §, 25 §.] Tämä tarkoittaa, että tiesuunnitelma on se työkalu, jolla Tiehallinto pääsee sääntelemään liittymien määrää, kun uusille yksityisliittymille ei ole pakko myöntää lupaa, jos tiesuunnitelmassa on määrätty liittymäkielto.

Mikäli liittymäkieltoa ei ole, liittymälupa on myönnettävä, jos siitä tai sen käytöstä ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle (MTL 37 §).

### 2.3.2 Tiesuunnitelman aloitus ja laatiminen

Tiesuunnitelman laatiminen alkaa MTL 16 §:n mukaisesti ilmoittamalla aloittamisesta kunnalle sekä MTL 27 § ensimmäisessä momentissa mainituille henkilöille eli ”kiinteistön omistajille ja muille asianomaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa” [5, 16 §]. MTL 31 § 1 momentti määrittelee tiesuunnitelman laatimisen alkaneeksi siitä ajankohdasta, jolloin MTL 27 §:n asianomaisille henkilöille on MTL 16 § 2 momentin mukaisesti ilmoitettu tiesuunnitelman laatimisen alkamisesta. [5, 27 §, 31 §.]

On tärkeää, että asianomaiset saavat mahdollisuuden vaikuttaa tiesuunnitelmaan sen laadintavaiheessa. Yleensä tämä tapahtuu siten, että järjestetään tiesuunnitelman ratkaisujen esittelytilaisuus suunnitelman laadintavaiheessa.

Kun tiesuunnitelma on laadittu, lähetetään suunnitelma kunnalle käsiteltäväksi. Kunta antaa sitten lausunnon tiesuunnitelmasta ja sitä vastaan tehdyistä muistutuksista. Yleisesti MTL 27 §:n mukaisesti tiesuunnitelman pitää olla julkisesti nähtävillä vähintään 30 päivää ennen hyväksymistä, mutta MTL 28 §:n mukaan vähäisissä tiehankkeissa ei suunnitelmaa tarvitse pitää esillä edellä mainitulla tavalla, vaan riittää, että asianomaisille varataan tilaisuus muistutusten tekemiseen ja kunta saa antaa lausunnon suunnitelmasta.

Kunta toimittaa tiehallinnolle todistuksen lausunnotmenettelyn mukaisesta suunnitelman nähtävänä olosta sekä liittää suunnitelma-asiakirjoihin suunnitelman käsittämän alueen ajantasaiset kaavat. [4, s. 29; 5, 27 §.]

Jos tiesuunnitelmasta on tehty muistutus tiesuunnitelman nähtävillä olon aikana ja muistutuksen tehnyt on kirjallisesti pyytänyt sekä samalla ilmoittanut osoitteensa, täytyy MTL 27 § 3 momentin mukaan tienpitoviranomaisen, eli Tiehallinnon, antaa perusteltu kannanotto esitettyyn muistutukseen. [5, 27 §; 5, 28 §.]

### **2.3.3 Tiesuunnitelman hyväksyminen**

Kun tiesuunnitelma on laadittu ja käsitelty maantielain mukaisesti, siitä tehdään hyväksymispäätös, jonka jälkeen rakentaminen voidaan aloittaa. Tiepiiri tekee keskushallinnolle hyväksymisesityksen, joka sisältää ehdotuksen hyväksyttävistä tiejärjestelyistä, tiedot suunnitelman nähtävillä olosta ja pyydetyistä lausunnoista sekä saatujen lausuntojen ja muistutusten vastineet. Hyväksymisesityksessä voi olla tämän lisäksi informatiivista tietoa hankeen rahoituksesta ja toteutusaikataulusta.

Hyväksymisesitys lähetetään Tiehallinnon keskushallinnolle, joka hyväksyy tiesuunnitelman, ellei sitä tarvitse lähettää liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi [4, s. 33; 5, 99§].

MTL 99 §:n mukaan liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy suunnitelmat, jotka koskevat yksityistien maantiekseksi muuttamista tai maantien lakkauttamista. Muut tiesuunnitelmat hyväksytään Tiehallinnon keskushallinnossa, ellei tiesuunnitelmasta ole erimielisyyttä eri sidosryhmien kanssa [5, 99 §]. MTL 17 § 2 momentin mukaan tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin oikeusvaikutteista yleiskaavaa tai asemakaavaa.

### **2.3.4 Toimenpiteet tiesuunnitelman hyväksymisen jälkeen**

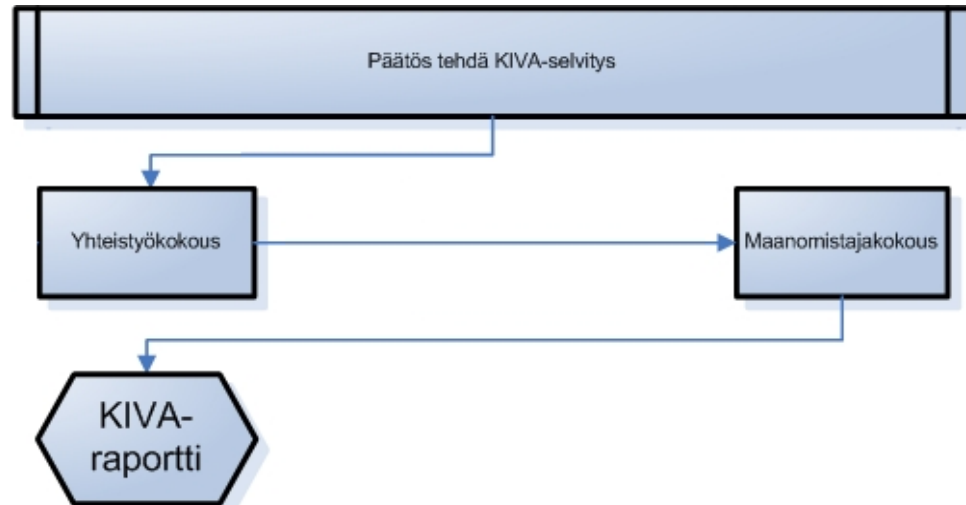
Kun tiesuunnitelma on hyväksytty, toimitetaan tarvittavat asiakirjat asianomaiselle kunnalle, joka asettaa hyväksymispäätöksen ja asiaankuuluvat asiakirjat yleisesti nähtäville 30 päivän ajaksi [5, 103§ ]. Tiehallinto ilmoittaa hyväksymisestä niin kunnalle kuin myös elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskukselle sekä tarpeen mukaan sidosryhmille. Myös kaikille muistutuksen antaneille, joiden osoite on tiehallinnon tiedossa, tulee ilmoittaa hyväksymispäätöksestä. [5, 104 § ]. Hyväksytty tiesuunnitelma saa lainvoimaisuuden, kun 30 päivän valitusaika on mennyt umpeen valituksitta [4, s. 45].

## **2.4 Kiinteistövaikutusten arviointimenettely (KIVA)**

KIVA-menettely, on Maanmittauslaitoksen ohje kiinteistövaikutusten arviointiin, jolla varmistetaan yhtenäinen ja laadukas kiinteistövaikutusten arviointitapa.

Kiinteistövaikutusten arviointi on eräänlainen hankekohtainen tarveselvitys. Arvioinnilla voidaan selvittää, minkälaiset vaikutukset tietyllä hankkeella on, ympäröiviin kiinteistöihin ja kiinteistörakenteisiin. Huomattavat liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet vaikuttavat poikkeuksetta parannettujen liikenneväylien ympäröivään kiinteistörakenteeseen ja kiinteistön käyttöön. [6, s. 3.]

Jos kyseessä on uuden tien suunnittelutapaus, KIVA-raportissa tulee esittää, miten suunnitteluvaiheessa voidaan vähentää haitallisia vaikutuksia muuttamatta hankkeen luonnetta. [6, s. 4.] Vähäisemmissä hankkeissa, kuten yksityistieliittymien järjestelyssä, voidaan KIVA-menettelyä käyttää alueellisen yksityistiejärjestelyn ja tiesuunnitelman yhdistävänä yhteistyötekijänä. Kuvassa 2 on selvennetty lyhykäisyydessään vaiheet KIVA-raportin toteuttamiselle.



Kuva 2. KIVA-prosessin etenemisen

KIVA-selvityksen valmistuttua saadaan tulokseksi KIVA-raportti, jota voidaan käyttää sekä Tiehallinnon tiesuunnitelman että Maanmittauslaitoksen alueellisen yksityistietoimituksen laatimisessa. Maanmittauslaitos ei ole ainoa auktoriteetti joka voi tehdä Tiehallinnolle kiinteistönvaikutusten arvioinnin. Arvioinnin voi tehdä myös muu viranomainen tai asiantuntija. [6, s. 8.] Periaatteessa Tiehallinto voisi tehdä KIVA-selvityksen myös itse.

Kun on päätetty tehdä selvitys, on hyvä ja hyödyllistä pitää yhteistyökokous osapuolien kesken. Yhteistyökokouksessa sovitaan kokous- ja haastattelumenettelystä sekä siitä halutaanko lähestyä maanomistajia hankkeen aikana. Kun kokous on pidetty, voidaan pitää maanomistajakokous, jos sellaisesta on yhteistyökokouksessa päätetty. Maanomistajakokousta ei ole pakko pitää, mutta kokouksen pitäminen helpottaa tiedonkeräystä asianomaisilta.

KIVA-selvitys tehdään ennen kuin tiesuunnitelmaa tai alueellista yksityistiejärjestelyä ryhdytään tekemään. KIVA-selvitys voidaan tehdä joko erillisenä tai tiensuunnittelun yhteydessä, ja siinä voidaan käydä läpi sekä alueellisen yksityistiejärjestelyn että tiesuunnitelman yksityiskohtia. Jos selvitys tehdään erillisenä, ei yleensä ole tarvetta maantien parantamiseen, vaan tiluksia voidaan yhdistellä ja kulkutarvetta vähentää, kun tilukset eivät ole hajautettuja. Tiehallinnon yhtenä tavoitteena on saada hidas maatalousliikenne päätieverkossa mahdollisimman vähäiseksi.

Tiehankeen suunnittelun yhteydessä kiinteistövaikutukset arvioidaan ym. muut vaikutukset. Tilusjärjestelymahdollisuudet selvitetään siksi, että näin voidaan välttää tarpeettomien kulkuyhteyksien rakentaminen. Mitä tarkempi KIVA-raportti saadaan aikaiseksi, sitä enemmän siitä on hyötyä jatkotoimituksissa.

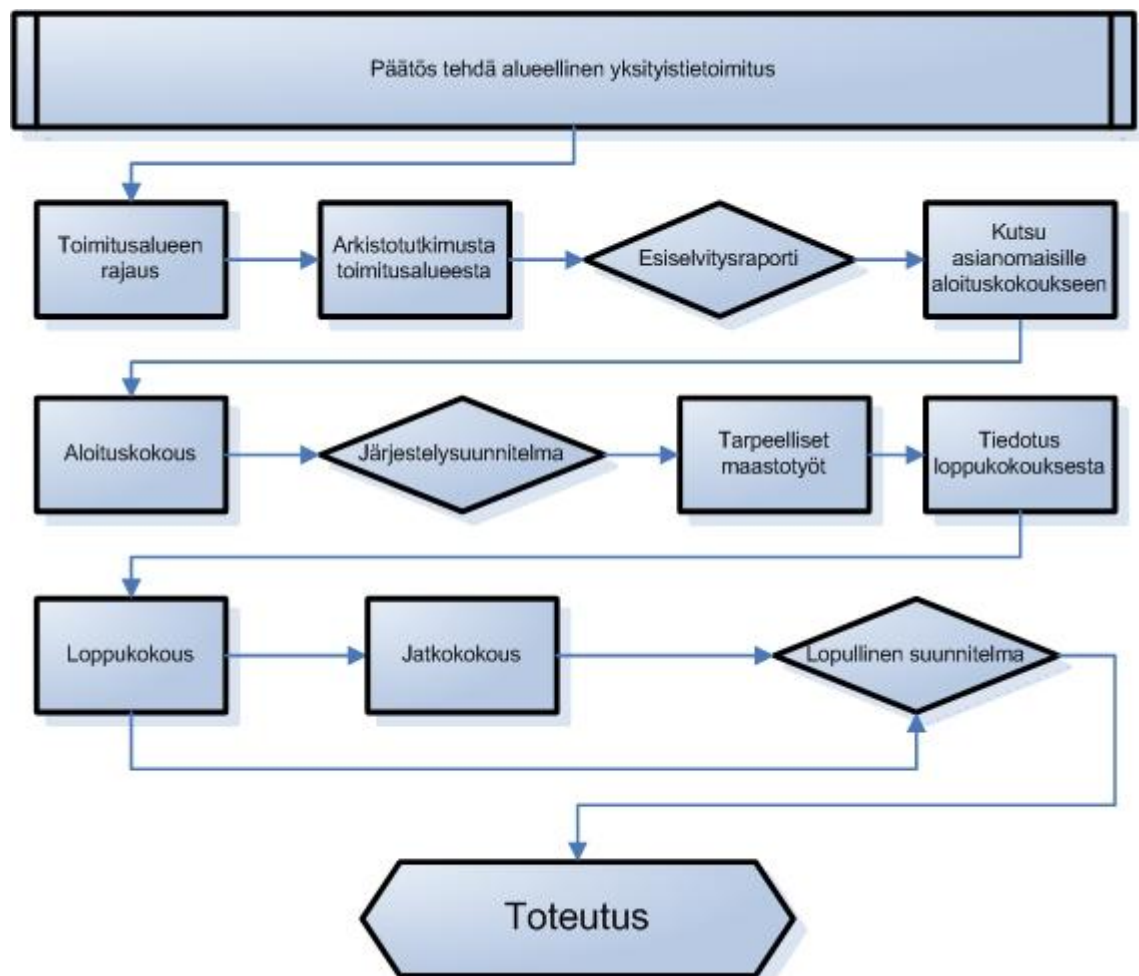
## ***2.5 Alueellinen yksityistietoimitus***

### **2.5.1 Miksi alueellinen yksityistietoimitus?**

Alueellisessa yksityistietoimituksessa on mahdollisuus lakkauttaa yksityistie ja siirtää sen sijaintia perustamalla uusi korvaava tie. Alueellinen yksityistietoimitus on tarkoitettu käytettäväksi yksityistieverkon päivittämiseen, jotta se palvelisi nykyistä maankäyttöä tarkoituksenmukaisesti. Samalla toimitus selkeyttää ja parantaa kiinteistörekisterin luotettavuutta muodostamalla tieverkon yhdeksi käyttöoikeusyksiköksi ja poistamalla vanhat turhat tieoikeudet. [8, s. 150.] Tässä tapauksessa yksityistietoimituksessa yksityistieverkkoa järjkeistetään sopimaan paremmin yhteen maantien kanssa, mikä mahdollistaa yhden tai useamman yksityistieliittymän poistamisen maantieltä tiesuunnitelmassa.

Alueellisessa yksityistietoimituksessa ei voida päättää maantien yksityistieliittymien lakkauttamisesta tai rakentamisesta (MTL 40 § ja MTL 37 §). Yksityistie voidaan katsoa tarpeelliseksi liittää maantiehen, mutta liittymään tarvitaan Tiehallinnolta liittymälupa tai liittymä on osoitettava tiesuunnitelmassa. Yksityistieliittymän jäädessä turhaksi tapahtuu poistaminen vain Tiehallinnon tekemän tiesuunnitelman kautta.

Kuva 3 selventää tapahtumain kulkua. Se selventää, mitä tapahtuu missäkin järjestyksessä siitä alkaen, kun alueellinen yksityistietietoimitus on tilattu.



Kuva 3. Alueellisen yksityistietoituksen vaiheet



## 2.5.2 Alueellisen yksityistiejärjestelyn aloittaminen

Alueellisen yksityistiejärjestelyn (AYTJ) prosessi alkaa joko siten, että Tiehallinto hakee alueellisen yksityistietietoimituksen suorittamista Maanmittauslaitokselta ja perustelee hakemista esim. tavoitteella vähentää tai järjestellä maantien yksityistieliittymiä tiesuunnitelmalla, tai siten että Maanmittauslaitos aloittaa alueellisen yksityistietoimituksen kunnan, tiekunnan, kiinteistön omistaja tai yleisen tien tai radan pitäjän hakemuksesta. [12.]

Maanmittauslaitoksen tulee rajata alueellista yksityistietoimitusta koskeva alue siten, että siitä tulee tieliikenteen kannalta yhtenäinen kokonaisuus, joka mahdollistaa toimivan tieverkon.

Ennen aloituskokouksesta tiedottamista tulee Maanmittauslaitoksen tehdä esiselvitys ja alustavia arkistotutkimuksia toimitusalueen tieverkostosta [8, s. 152]. Kyseiset selvitykset antavat yleiskuvan siitä, minkälainen tieverkko toimitusalueella on, paljonko teitä on ja missä tiet sijaitsevat. Selvitysten avulla voidaan vertailla virallisten tieoikeuksien sijaintia maastossa olevaan tieverkostoon. Selvityksiä ei kuitenkaan tarvitse tehdä sellaisten teiden kohdalla, jotka tulevat järjestelysuunnitelmassa olemaan turhia. [8, s. 153.] Kyseiset tiet voidaan lakkauttaa YTL 38c § 2 momentin mukaan [7, 38c §]. Samalla selvitysten yhteydessä tulee olla selvillä, mitkä maantien liittymät ovat sellaisia, joiden voidaan yksityistiejärjestelyä tehdessä olettaa säilyvän ennallaan, ja miten uusiin liittymiin voidaan suhtautua, jotta saataisiin suunnitelluksi toimiva kokonaisuus tarkoituksenmukaisella tavalla. Maanmittauslaitoksen tulee myös ottaa huomioon muut toimitusalueelle tarpeelliset sidosryhmät, esimerkiksi Ratahallintokeskus, Metsäkeskus ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Selvityksistä tehdään lyhyt yhteenvetoraportti [8, s. 155].

### 2.5.3 Alkukokous ja järjestyssuunnitelma

Asianomaisille ja mahdollisille sidosryhmille tulee pitää alkukokous, jossa toimitusmenettelyä esitellään yleisesti sekä kerrotaan toimituksen tarkoitus. Tarkoituksena on järjeistää yksityistieverkkoa siten, että samalla maantien yksityistieliittymiä voidaan järjestellä. Samassa alkukokouksessa esitellään myös esiselvitysraportin sisältöä. Kokouksessa on myös tärkeää saada selville maanomistajien kulkuyhteystarpeet. Jos tarpeita ei saada ennen kokousta tai kokouksessa esille, voi uusi kirjallinen kysely olla helpoin tapa selvittää asia. [8, s. 155–156 ].

Kun toimitusmenettelyn alkukokous on pidetty, tekee Maanmittauslaitos järjestelysuunnitelman. Järjestelysuunnitelmasta käy ilmi toimitusalueen rajaus, uudet perustettavat yksityiset tiet ja niihin oikeutetut kiinteistöt sekä tieto turhiksi jääneiden tieoikeuksien lakkauttamisesta. Järjestelysuunnitelma pitää myös sisällään perustelut suunnitelmalle. Suunnitelma tulee lähettää maanomistajille tiedoksi samalla, kun heille tiedotetaan loppukokouksesta. [8, s. 156.]

## 2.5.4 Järjestelyn suorittaminen loppuun

Kun järjestelysuunnitelma on valmis, tulee suorittaa tarpeelliset maastotyöt sekä tiedottaa loppukokouksesta. Loppukokouksesta tiedottaessa pitää ottaa huomioon, että kaikki asianosaiset saavat tiedon. Näin tulee menetellä siksi, että KML 170 §:n mukaan täytyy pitää jatkokokous, jos ilmenee, että kaikille ei ole loppukokouksesta tiedotettu [11, 170 §].

Loppukokouksessa esitellään järjestelysuunnitelma, minkä jälkeen asianomaiset saavat esittää muutosvaatimuksia. Kun muutosvaatimukset on kuultu, käsitellään jokainen muutosvaatimus yksitellen siten, että jokainen niistä hyväksytään, hylätään tai hyväksytään osittain. Kun kaikki muutosvaatimukset on käsitelty, hyväksytään järjestelysuunnitelma muutoksineen. Jos muutoksia ei ole tullut, hyväksytään suunnitelma sellaisenaan. [8, s. 158.] Kun suunnitelma on valmis, rekisteröidään kiinteistörekisteriin muutokset jokaiselle toimituksessa olleelle kiinteistölle [8, s. 160].

Tiehallinto kustantaa ja toteuttaa vain ne järjestelyt, jotka aiheutuvat olemassa olevien liittymien katkaisemisesta. Muut teiden rakentamisesta ja kunnossapidosta aiheutuvat kustannukset tulevat maanomistajien maksettaviksi toimituksessa vahvistettavan osittelun mukaisesti.

Valtiolta voi hakea rahoitusta uuden tieverkon kustannuksiin, jos kyseessä on asutusta varten tarvittavien yksityisteiden tai viljelys- ja metsäteiden rakentaminen, ja useat osallistuvat kunnan sisäisen yksityisverkon kustannuksiin, mutta kyseisiä rahoituksia haetaan erikseen eikä toimituksessa. [12.]

### **3 Tiesuunnitelman ja alueellisen yksityistiejärjestelyn samanaikaistaminen**

Kun tiesuunnitelmaa ja alueellista yksityistiejärjestelmää sekä KIVA-selvitystä aletaan yhdistää, tulee pyrkiä välttämään turhia ja päällekkäisiä toimenpiteitä, vain tarpeelliset ja pakolliset vaiheet tulisi toteuttaa. Näin säästetään aikaa ja vaivaa sekä rahallisia menoja.

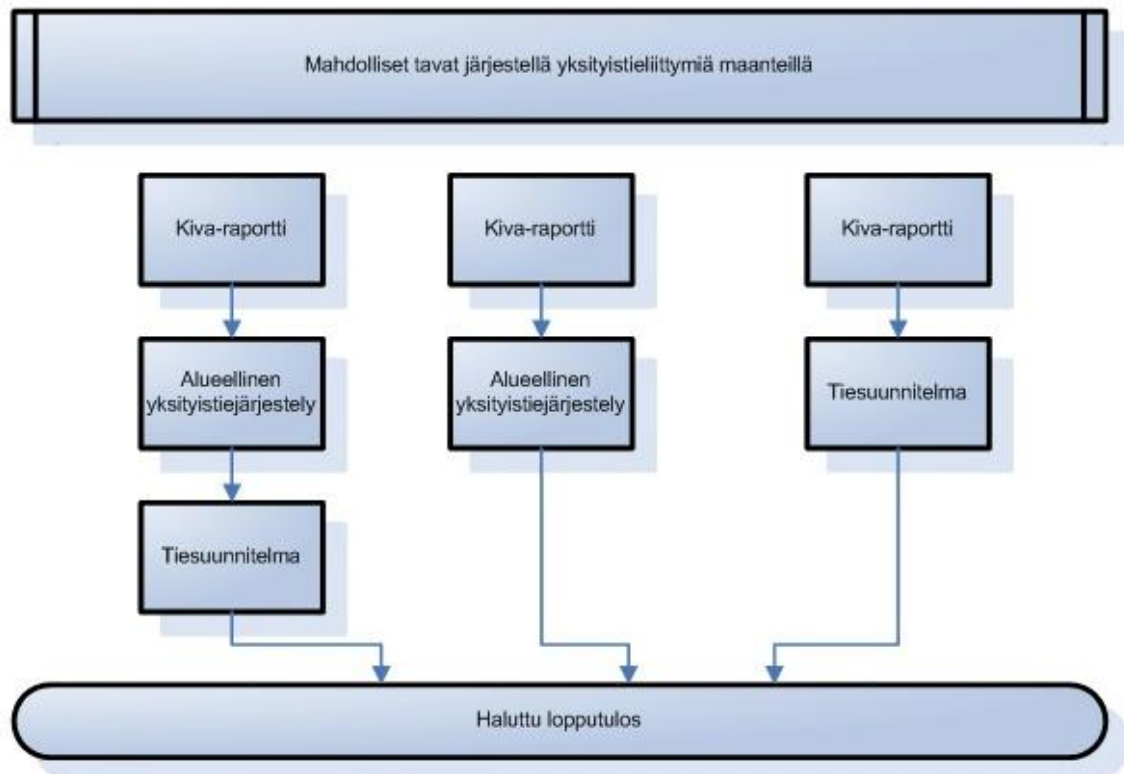
Esimerkiksi voidaan ottaa esittelytilaisuudet. Näissä tilaisuuksissa voidaan yhdistää ja käsitellä useampia asioita samalla kerralla, jolloin tilaisuuksiin ei kulu asianomaisten eikä virastojen aikaa ja vaivaa turhaan. Tilaisuuksista täytyy kuitenkin ilmoittaa sääntöjen mukaan, niin että kaikki asianomaiset ovat tietoisia asiasta ja saavat mahdollisuuden osallistua hankkeisiin.

#### ***3.1 Vaasan tiepiirin kokemuksia***

##### **3.1.1 Vaasan tavoitteet**

Vaasan tiepiirissä on tehty jo vuodesta 2001 lähtien kokeiluja siitä miten Maanmittauslaitoksen kiinteistöteknisillä työkaluilla (alueellinen yksityistiejärjestely sekä tilusvaihdot) saadaan karsittua yksityistieliittymiä. Vaasan tiepiirissä kyseisiä kokeilua on tehnyt maanhankintavastaava Don Seres. Tiepiirin tarkoituksenaan on ollut menettelytavan testaus ja tavoitteena on ollut prosessin laadun parantaminen sekä kustannustehokkaiden työkalujen löytäminen. Kaikki tässä työssä mainitut tiedot Vaasan tiepiiristä ovat peräisin sähköpostikeskustelustani Don Seresin kanssa, ellei toisin mainita. [14]

Vaasan tiepiirillä on ollut käytössä käytännössä kolme erityyppistä varianttia jossa on yhdistelty niin tiesuunnitelmaa, alueellista yksityistiejärjestelyä kuin myös KIVA-menettelyä. Kaikissa varianteissa KIVA-menettelyllä on suuri rooli, joka helpottaa lopullisten toimitusten ja suunnitelmien tekemistä. [4.] Kuvassa 4 on esitelty eri variantit, joita Vaasan tiepiiri on käyttänyt.



*Kuva 4. Eri kokeiluja yksityistieitä maanteilla*

Kokeilujen kautta on voitu todeta, että menettelytavan soveltavuuteen vaikuttaa tiehankkeen laatu ja kiinteistö rakenne kohdealueella. Huolella tehdyn KIVA- selvityksen perusteella voi valita kustannustehokkaan ja parhaiten hankkeeseen soveltuvan toimintamallin. Näillä kiinteistötekniisillä työkaluilla voidaan vaikuttaa merkittävästi hankkeen rakentamiskustannuksiin ja korvauksiin sekä siihen, kuinka positiivisesti ne maanomistajat, joiden kulkuyhteyksiin tulee merkittäviä muutoksia, hyväksyvät hankkeen. [13, s. 50–51.]

### **3.1.2 KIVA yhdistettynä tiesuunnitelmaan**

Tämä KIVA-menettelyn ja tiesuunnitelman yhdistelmä on tiehallinnon normaalimenettely, jota myös Vaasan tiepirissä on käytetty. Tässä yhdistelmässä tehdään KIVA-selvitys tiesuunnitelman laadinnan yhteydessä. KIVA-selvitys sisällytetään tiesuunnitelman tiesuunnitteluaineistoon, jolloin se huomioidaan tiesuunnitelmaa tehtäessä. KIVA-selvitys on muuten samanlainen kuin jos se tehtäisiin itsenäisesti. Selvityksessä tulee tulla esille alueellisen yksityistiejärjestelyn ratkaisut sekä tilusvaihdot kiinteistötekniisellä tarkkuudella. Tiesuunnitelmaan voidaan sisällyttää tietylle alueelle liittymäkielto, jolla voidaan estää turhia uusia teitä liittymästä päätiehen. Tämän yhdistelmän yhteydessä ei ole tehty alueellista yksityistiejärjestelyä erillisenä toimituksena vaan se on sisälletty maantietoimitusmenettelyyn.

### **3.1.3 Alueellinen tietoimitus yhdistettynä KIVAan ja tiesuunnitelmaan**

Normaalimenettelystä poiketen Vaasan tiepiirissä on tehty hieman pidempi prosessi, jossa alueellinen yksityistiejärjestely on tehty samanaikaisesti. Se on hyvin pitkälti identtinen ensimmäiseen tapaukseen, mutta samanaikaisesti Maanmittauslaitos tekee alueellista yksityistiejärjestelyä sekä selvittää tilusvaihtomahdollisuuksia. Tiesuunnitelma itsessään on kevyempi yksityistieliittymäjärjestelyjen osalta kuin edellisessä normaalimenettelyssä. Tämä johtuu siitä, että alueellinen yksityistiejärjestely ja KIVA-selvitys vähentävät yksityistieliittymien järjestelytarvetta tiesuunnitelmassa, sillä suurin osa käsiteltävistä asioista on jo käsitelty KIVA-selvityksen yhteydessä. Tämä menettely soveltuu parhaiten tapauksiin, joissa on tarkoitus tehdä laajempia tilusvaihtoja tai parantaa yhteistyöllä yksityistieverkkoa muiden viranomaisten kanssa.

### **3.1.4 KIVA alueellisen yksityistiejärjestelyn yhteydessä**

Tässä kokeilussa pääpaino on kiinteistövaikutustenarviointimenettelyssä, jossa esitetään alueellisen yksityistiejärjestelyn mahdolliset ratkaisut ja tilusvaihdot kiinteistöteknisellä tarkkuudella, jolloin tiesuunnitelma voidaan jättää tekemättä, ellei maantietä ole muutoin tarvetta parantaa ja järjestellä yksityistieliittymiä. KIVA-raportista ilmenee myös tilusvaihdot yksityistiejärjestelyjen lisäksi. Tämän jälkeen pidetään alueellinen yksityistietoimitus, jossa suunnitellaan tiet ja sovitaan tarpeettomaksi jäävien yksityistieliittymien katkaisemisesta. Toimituksessa pyritään järjestelemään yksityistiet siten, ettei yhdenkään tilan tarvitse liittyä suoraan päätielle.

Liittymien poistamisesta päättää Tiehallinto, ja normaalimenettely on käyttää tiesuunnitelmaa liittymän poistamiseen, MTL 25 § 2 momentin mukaisesti. Tällöin voidaan lisätä liittymäkielto kyseisille maanteille, eikä Tiehallinnon-tarvitse myöntää uusia liittymälupia. Vaasassa on kuitenkin tulkittu joitain tapauksia eri tavalla siten, oletettavasti MTL 30 § mukaan, että liittymän poistaminen olisi vähäinen asia ja täten tiesuunnitelmaa ei tarvita ja liittymät on poistettu toimituksessa. Tällöin tulee liittymän omistajalta saada kirjallinen suostumus. Tällä menettelyllä ei päätie saa liittymäkieltoa, mutta se ei välttämättä ole suuri ongelma, sillä alueellinen yksityistiejärjestely ja tilusjärjestely on kuitenkin tehty.

Näin ollen jokaiselle kiinteistölle on olemassa oma kulkuyhteytensä ja uusille yksityisteille, jotka liittyisivät päätiehen, ei ole tarvetta ennen mahdollisia uusia lohkomisia. Tämä on kevein ja halvin vaihtoehto, mutta se myös näkyy liittymäkiellon puutteessa, siksi tämä soveltuukin parhaiten sellaisille maa- ja metsätalous alueille, jossa asutuksen leviäminen ei johda uusien liittymien tarpeeseen.

### ***3.2 Yhdistetty prosessi***

Tässä osiossa on kuvattu suurimmat muutokset prosessien kulkuun, kun prosessit yhdistetään ja tehdään samanaikaisesti. Oleellista on, että päällekkäisiä asianomaisten kuulemisia ei olisi. Tämä vaatii toimivien tahojen koordinoitua ja yhteistyötä.



### **3.2.1 Esiselvitysvaihe**

Aivan aluksi täytyy selvittää, mikä on tilanne ja mikä haluttu lopputulos. Toisin sanoen hankkeen tarkoitus ja tavoitteet tulee olla selvillä. Tämän jälkeen voidaan kutsua koolle yhteistyökokous, jos toimenpiteet tarvitsevat Tiehallinnon ulkopuolista toimintaa, esimerkiksi Maanmittauslaitosta.

### **3.2.2 Yhteistyösuunnittelukokous**

Alussa tehdään tapauskohtaisesti päätös, mitkä toimitukset tai niiden yhdistelmät soveltuvat kyseiselle tapaukselle. Tämän jälkeen pidetään yhteistyökokous Tiehallinnon, Maanmittauslaitoksen ja mahdollisesti muiden tarpeellisten tahojen kesken, jossa sovitaan, miten KIVA- prosessi suoritetaan ja miten eri toimitusten yhdistäminen vaikuttaa yhteisiin kokouksiin toimituksien asianomaisille. Tässä kokouksessa on myös hyvä suunnitella aikataulu hankkeelle.

Tämän suunnittelukokouksen jälkeen tehdään KIVA-suunnitelma ja alueellisen yksityistiejärjestelyn esiselvitykset, minkä jälkeen voidaan pitää ensimmäinen asianomais- ja maanomistajakokous, joka on osa KIVA-suunnitelman laatimista.

### **3.2.3 Prosessien yhteinen asianomaiskokous**

Maanomistajakokous pidetään KIVA-selvitystä varten, jotta voidaan kuulla asianomaisia ja maanomistajia. Kokouksen yhteydessä esitellään tulevaa tiesuunnitelmahanketta sekä alueellista yksityistiejärjestelyä. Kyseinen maanomistajakokous on hyödyllinen, sillä siellä voi kuulla ehdotuksia mahdollisesta tiesuunnitelmasta jo sen laadintavaiheessa. Tällöin tiesuunnitelma ei välttämättä tarvitse omaa esittelytilaisuutta, jos tiesuunnitelma on vaikutuksiltaan vähäinen. Silloin riittää, että on tilaisuus asianomaisille, jotta he voivat antaa muistutuksia, ja että tiesuunnitelma on julkisesti esillä sille asetettujen määräysten mukaisesti.

Kokous on myös alueellisen yksityistiejärjestelyn aloituskokous. Tilaisuudessa asianomaisille esitellään alueellisen yksityistiejärjestelyn tarkoitusta ja prosessia ja sitä mikä esiselvityksissä on jo tullut esille. Asianomaisilta pyydetään myös mielipiteitä ja toiveita hankkeen suhteen.

### **3.2.4 Tiesuunnitelman nähtävillä olo muistutusten tekoa varten**

Tiesuunnitelma asetetaan julkisesti nähtäville MTL:n määräysten mukaisesti, jolloin asianosaisilla on mahdollisuus tehdä tiesuunnitelmaa vastaan muistutuksia. Yleisesti nähtäville suunnitelmaa ei tarvitse asettaa, jos on kyse pienehköstä hankkeesta ja maanomistajilta voidaan hankkia suostumukset.

### **3.2.5 Loppukokous**

Tilaisuudessa esitellään valmistunut tiesuunnitelma sekä alueellisen yksityistiejärjestelyn järjestelysuunnitelma sekä mahdolliset tilusvaihdot. Järjestelysuunnitelma hyväksytetään tilaisuudessa. Jäljelle jää vain suunnitelmien toteutus.

## 4 Tulokset

Tämän työn tavoitteena on ollut määrittää Tiehallinnon alueellisia yksityistiejärjestelmiä koskevia toimintatapoja, joiden avulla yksityistieteliittymiä saadaan vähennettyä.

Parhaiten tätä tavoitetta palvelisi se, että toimintatapa valitaan käyttötarkoituksen mukaan. Yhteistyö on avainsana, niin virastojen kesken kuin hankkeiden asianomaisten. Kun kaikki tahot ovat perillä aikataulusta, toimintasuunnitelmasta ja millä tavoin ovat osallisia hankkeessa, pitäisi olla mahdollista säästää aikaa ja välttää turhia tehtäviä.

## 5 Yhteenveto

Tämän työn tavoitteena on ollut määrittää Tiehallinnon alueellisia yksityistiejärjestelmiä koskevia toimintatapoja, joiden avulla yksityistieteliittymiä saadaan vähennettyä. Tutkielma ei ole syventynyt järjestelyiden kustannuksiin, vaan pelkästään prosessien yhdistämiseen ja päätöksentekoon. Tutkielman pääasiallisena tausta-aineistona on maantielaki (MTL) sekä laki yksityisistä teistä (yksityistielaki eli lyhennettynä YTL). Tiehallinto on tehnyt runsaasti julkaisuja ja ohjeistuksia erilaisista toimenpiteistä, esimerkiksi tiesuunnittelusta. Näitä julkaisuja on hyödynnetty tässä tutkielmassa.

Tiehallinnon toimintatavat ovat olleet pääsääntöisesti tiesuunnitelma ja kiinteistövaikutusten arviointi. Tässä työssä on selvitetty, miten yhdistää nämä työkalut Maanmittauslaitoksen tekemään alueelliseen yksityistiejärjestelyyn. Työssä on avattu ja selitetty eri toimenpiteet ja suunnitteluvaiheet. Niitä ovat mm. esiselvitys/tarveselvitys, tiesuunnitelma, kiinteistönvaikutustenarviointimenettely sekä alueellinen yksityistiejärjestely.

Tiesuunnitelman ja alueellisen yksityistiejärjestelyn yhdistämistä on kokeiltu Vaasan tiepiirissä, jossa vastaavana henkilönä on ollut maanhankintavastaava Don Seres. Tiepiiriin kokeilemia tapoja on selitetty tarkemmin tässä työssä. Vaasassa on kokeiltu kahta eri tapaa, jotka ovat sisältäneet alueellisen yksityistiejärjestelyn. Ensimmäisessä menettelyssä on tehty kiinteistövaikutusten arviointi, tiesuunnitelma sekä alueellinen yksityistiejärjestely. Toisessa tavassa on jätetty tiesuunnitelma pois. Kaikissa varianteissa KIVA-menettelyllä on suuri rooli, mikä helpottaa lopullisten toimitusten ja suunnitelmien tekemistä. Huolella tehdyn KIVA-selvityksen perusteella voi valita kustannustehokkaan ja parhaiten hankkeeseen soveltuvan toimintamallin. Tiesuunnitelman ja alueellisen yksityistiejärjestelyn yhdistämisen vaiheet on kuvattu kappaleessa 3.2.

Voidaan todeta että yhteistyö on avainsana, niin virastojen kesken kuin hankkeiden asianomaisten. Kun kaikki tahot ovat perillä aikataulusta, toimintasuunnitelmasta ja sillä tavoin ovat osallisia hankkeessa, pitäisi olla mahdollista säästää aikaa ja välttää turhia tehtäviä.

Jokainen toimintamalli, jossa asianomistajien kuulemismahdollisuus on maksimoitu, mahdollistaa paremmin yksityistieverkon selkeyttämisen ja parantamisen, mikä antaa hyvän pohjan yksityistieliittymien vähentämiselle alueen tieverkostossa. Yhteistoiminta ja molemminpuolinen vuorovaikutus tieprosessin kaikissa etenemisvaiheissa on hankkeissa aina hyväksi.

## Lähteet

- 1 Tietoa Tiehallinnosta. (WWW-dokumentti.) Tiehallinto.  
<[http://www.tiehallinto.fi/servlet/page?\\_pageid=71&\\_dad=julia&\\_schema=PORTAL30&kieli=fi&menu=4031&\\_pageid=71&kieli=fi&linkki=7148&julkaisu=2891](http://www.tiehallinto.fi/servlet/page?_pageid=71&_dad=julia&_schema=PORTAL30&kieli=fi&menu=4031&_pageid=71&kieli=fi&linkki=7148&julkaisu=2891)>  
21.01.2008. Luettu: 1.12.2008
  
- 2 Yksityistieliittymät ja järjestelyt. (WWW-dokumentti.) Tiehallinto.  
<[alk.tiehallinto.fi/thohje/pdf/1000119-06-v-yksityistieliittymat\\_ja\\_jarjestelyt\\_toimintalinjat.pdf](http://alk.tiehallinto.fi/thohje/pdf/1000119-06-v-yksityistieliittymat_ja_jarjestelyt_toimintalinjat.pdf)> 2006. Luettu: 1.12.2008
  
- 3 Esiselvitysvaihe. (WWW-dokumentti.) Tiehallinto.  
<[http://www.tiehallinto.fi/servlet/page?\\_pageid=71&\\_dad=julia&\\_schema=PORTAL30&menu=6303&\\_pageid=71&kieli=fi&linkki=10168&julkaisu=3976](http://www.tiehallinto.fi/servlet/page?_pageid=71&_dad=julia&_schema=PORTAL30&menu=6303&_pageid=71&kieli=fi&linkki=10168&julkaisu=3976)>  
29.12.2005. Luettu: 1.12.2008
  
- 4 Tiehankkeiden suunnitelmien käsittelyohje. Helsinki: Tiehallinto, 2006.
  
- 5 Maantielaki 23.6.2005/503
  
- 6 Kiinteistövaikutustenarviointimenettely, KIVA Toimintaohje. (WWW-dokumentti.)  
<[www.maanmittauslaitos.fi/Kiinteistovaikutustenarviointimenettelyn\\_toimintaohje.pdf](http://www.maanmittauslaitos.fi/Kiinteistovaikutustenarviointimenettelyn_toimintaohje.pdf)> 11.1.2007. Luettu: 2.12.2008
  
- 7 Laki yksityisistä teistä 15.6.1962/358

- 8 Toimitusmenettelyn käsikirja TMK. (WWW-dokumentti.) Maanmittauslaitos.  
<[http://www.maanmittauslaitos.fi/Toimitusmenettelyn\\_kasikirja.pdf](http://www.maanmittauslaitos.fi/Toimitusmenettelyn_kasikirja.pdf)> Luettu:  
4.12.2008
- 9 Valtioneuvoston asetus maanteistä 924/2005
- 10 Laki Tiehallinnosta 16.6.2000/568
- 11 Kiinteistönmuodostamislaki 12.4.1995/554
- 12 Alueellinen yksityistietoimitus. (WWW-dokumentti.) Maanmittauslaitos.  
<<http://www.maanmittauslaitos.fi/default.asp?id=934&docid=1788>> Luettu:  
16.2.2008
- 13 Mäki-Valkama, Ismo. Tutkimus Pajunevan hankeusjaon vaikuttavuudesta.  
Diplomityö Espoo: Teknillisen korkeakoulu, insinööritieteiden ja arkkitehtuurin  
tiedekunta, 2009
- 14 Seres, Don. Maanhankintavastaava, Vaasan Tiepiiri, Vaasa. Sähköpostikeskustelu  
31.3.2009-27.11.2009