

# YKSITYISTIEJÄRJESTELYT MAANTIETOIMITUKSISSA

Jari Sarvi

Opinnäytetyö  
Maanmittaustekniikka  
Insinööri (AMK)

2020

Maanmittaustekniikka  
Insinööri (AMK)

---

<b>Tekijä</b>	Jari Sarvi	Vuosi	2020
<b>Ohjaaja</b>	Sami Porsanger		
<b>Työn nimi</b>	Yksityistiejärjestelyt maantietoimituksissa		
<b>Sivu- ja liitesivumäärä</b>	48		

---

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli tarjota perusteista lähtevä yleiskuvaus tiehankkeiden yhteydessä tehtävistä yksityistiejärjestelyistä alkaen tiesuunnitelmavaiheesta ja päätyen maantietoimitukseen. Tutkimuskysymysten yhteydessä käsiteltiin aiheita, jotka ovat osoittautuneet haastaviksi maantietoimitusten osana tehtävissä yksityistiejärjestelyissä. Käsiteltäviä aiheita olivat maantielain ja yksityistielain suhde maantietoimituksissa tehtävissä yksityistiejärjestelyissä, tiesuunnitelmalle asetetut vaatimukset sekä haitan- ja vahingonkorvaukset muuttuneista yksityistiejärjestelyistä aiheutuneista menetyksistä. Yksityistiejärjestelyiden perusteista lähtevänä tämä opinnäytetyö toimii opiskelumateriaalina maanmittausalaa opiskeleville ja tutkimuskysymysten osalta myös maantietoimitusten parissa työskenteleville.

Tämä opinnäytetyö oli laadullinen tutkimus. Työn tekemiseen käytettiin paljon kirjallisia ja sähköisiä lähteitä. Kaiken perustana oli maantielaki sekä muut yksityistiejärjestelyihin vaikuttavat lait, mukaan lukien näiden lakien esityöt. Työssä tutkittiin Väyläviraston ja Maanmittauslaitoksen oppaita, kirjallisuutta ja oikeustapauksia. Tutkimuskysymykset valikoituivat Maanmittauslaitoksen toimitusinsinööreiltä ja ELY:n maanhankintavastaavilta sekä maa- ja metsätalouden maa- ja metsätalouden insinööreiltä saadun palautteen perusteella. Vastauksia tutkimuskysymyksiin täydennettiin asiantuntijahaastattelulla.

Nykyinen yksityistielaki tuli voimaan vuoden 2019 alussa ja maantielaki vastavasti vuonna 2006. Yksityistiejärjestelyiden osalta kyseisten lakien välinen tehtäväjako on hyvin selvä. Tiesuunnitelmalle maantielaki säättää vähimmäisvaatimukset, joita Väylävirasto ohjeilla tarkentaa. Yksityisille ja yleisille teille asetetut sisältövaatimukset eivät ole yhtäläiset. Maantielakia tulkiten eroja on vaikea hahmottaa, joten asiaa on avattu maa- ja metsätalouden tuomion esittelyllä. Yksityistiejärjestelyistä aiheutuvien kiertohaittojen ja kohonneiden tienpitokustannusten korvaamisesta säädetään maantielaisissa. Korvausten määrittämisessä lunastustoimikunnalla ja sitä johtavalla toimitusinsinöörillä on laaja harkintavaltta.

Avainsanat

kiinteistötoimitus, tie, yksityistie, liittymä

Degree Programme in Land Surveying  
Bachelor of Engineering

---

<b>Author</b>	Jari Sarvi	Year	2020
<b>Supervisor</b>	Sami Porsanger		
<b>Subject of thesis</b>	Arrangement of Private Roads in Public Roads Surveys		
<b>Number of pages</b>	48		

---

The aim of this thesis was to offer a basic-level overview for an arrangement of the private roads in road projects. The secondary objective was to study the topics which have proved to be challenging in the arrangements of private roads. Thus, this thesis serves the students of land surveying and the professionals working as land surveyors.

This thesis was a qualitative study. The primary sources were the law on the public roads and all the other laws which affect the arrangements of the private roads along with a preliminary work done for these laws. The answers to the research questions were supplemented by an expert interview.

The Highways Act provides the minimum requirements for the road plan. The requirements are not uniform for the private and public roads in terms of content. By interpreting the act on the public roads, it is difficult to discover the difference. This matter has been described by introducing a sentence of the land court. The compensations caused by the arrangement of the private roads are defined by the Redemption Commission that is supervised by the land surveying engineer. The redemption commission has a wide discretion to define the compensations.

Key words

legal cadastral survey, road, private road, junction

## SISÄLLYS

1	JOHDANTO .....	7
2	YKSITYISTIET TIESUUNNITTELUSSA JA MAANTIETOIMITUKSESSA ....	10
2.1	Suomen tieverkko .....	10
2.2	Tiesuunnitelma.....	11
2.3	Maantietoimitus.....	12
2.4	Yksityisteiden järjestelyt.....	13
3	MAANTIELAIN JA YKSITYISTIELAIN SUHDE MAANTIETOIMITUKSESSA TEHTÄVISSÄ YKSITYISTIEJÄRJESTELYISSÄ.....	16
3.1	Maantielain sekä yksityistielain nykytila ja tarkoitus .....	16
3.2	Yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma .....	17
3.3	Maantietoimitus.....	18
3.3.1	Maantietoimituksen päätehtävät ja vireilletulo .....	18
3.3.2	Alueiden haltuunotto.....	19
3.3.3	Yksityisteiden järjestely .....	19
3.4	Yksityistielaki suhteessa maantielakiin .....	21
4	TIESUUNNITELMALLE ASETETUT VAATIMUKSET YKSITYISTIEJÄRJESTELYIDEN OSALTA .....	23
4.1	Maantielain tiesuunnitelmalle asettamat vaatimukset .....	23
4.2	Väyläviraston ohjeet tiesuunnitelman tekemiseen .....	24
4.3	Tiesuunnitelman yksityistiejärjestelyiden sitovuus .....	27
5	TIEHANKKEESTA JA YKSITYISTIEJÄRJESTELYISTÄ SYNTYNEIDEN MENETYSTEN KORVAAMINEN .....	30
5.1	Korvausasioiden käsittely maantietoimituksessa .....	30
5.2	Korvauslajit .....	32
5.3	Yksityistiejärjestelyistä aiheutuvien haittojen ja vahinkojen korvaus ....	34
5.3.1	Lainsäädäntö.....	34
5.3.2	Väyläviraston ja maanmittauslaitoksen ohjeet.....	35
5.3.3	Korvattavan haitan kynnsarvon määrittely .....	36
5.3.4	Tuomioistuinten ratkaisut .....	38
6	JOHTOPÄÄTÖKSET .....	41
7	YHTEENVETO .....	45



## KÄYTETYT MERKIT JA LYHENTEET

ELY	Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
LunL	Laki kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta 603/1977
MTL	Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 503/2005
YksTL	Yksityistielaki 560/2018

## 1 JOHDANTO

Yksityisteiden liittymillä on huomattava vaikutus vilkkaiden kaksikaistaisten teiden turvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen. Liittymät lisäävät onnettomuusrisiä ja aiheuttavat häiriöitä liikennevirtaan. Jyrkkäluiskaiset yksityistieliittymät ovat vaarallisia ojaan suistuneen auton matkustajien kannalta. Pääteillä kuolee vuosittain ihmisiä törmäyksissä sivutien liittymäluiskiin. Turvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi pääteiden yksityistieliittymiä pyritään vähentämään sijoittamalla ne harvoin mutta turvallisiin tiekohtiin, jonne paikalliselle liikenteelle järjestetään tieyhteys. (Tiehallinto 2007, 11.)

Yksityistieliittymien vähentäminen ja keskittäminen vaatii yleensä yksityistiejärjestelyjä. Tällöin joudutaan usein rakentamaan päätien suuntaisia rinnakkaisteitä. Yksityistiejärjestelyiden huonona puolena on muodostuvat kiertoyhteydet, jotka usein pidentävät kulkumatkaa päätielle ja lisäävät yksityistien pitorasitusta. Yksityistiejärjestelyihin liittyvät asiat käsitellään ja ratkaistaan maantietoimituksessa tai alueellisessa yksityistietoimituksessa. (Savela 2006, 40.) Maantietoimitus on maantielain (503/2005) mukainen kiinteistötoimitus, joka tulee vireille useimmiten tienpitoviranomaisen hakemuksesta. Oikeus hakea maantietoimitusta syntyy, kun hyväksytty tiesuunnitelma on saanut lainvoiman, tai jos hyväksymispäätöksessä on määrätty, että se on täytäntöön pantavissa valituksista huolimatta, tai maanomistajan suostumuksen perusteella. Tiesuunnitelma on maantien rakentamista koskeva suunnitelma, jossa määritellään muun muassa tien tarkka sijainti, sekä yleisten ja yksityisten teiden liittymät. Tiesuunnitelmasa määrätään myös yksityisteiden sijainti. (Vitikainen 2010, 19, 35, 36.)

Tämän opinnäytetyön aiheen olen saanut maa- ja metsätalouden oikeusinsinööri Sakari Haulokselta. Aiheen valintaan vaikutti aikaisemmin herännyt mielenkiinto yksityistieasioihin. Syksyllä 2018 olin maanmittausharjoittelijana Hämeenlinnassa maanmittauslaitoksen perustoimituksia (PETO) tuottavassa yksikössä. Tärkeä osa harjoittelua oli toimitusinsinöörien avustaminen maanmittaustoimituksissa. Havaittiin tieoikeuksiin liittyvien asioiden olevan monesti hyvin haastavia ja herättävän tunteita maanomistajissa. Tuolta harjoittelujaksolta jäi kipinä oppia lisää yksityistieasioista.

Aiheeseen tutustumisen alkumetreillä paljastui, että maantietoimituksissa tehtäviä yksityistiejärjestelyitä on kirjallisuudessa käsitelty hyvin niukasti. Tiedostin tämän osaltaan lisäävän haastetta opinnäytetyön tekemisessä, mutta toisaalta tuntui motivoivalta ja tärkeältä tarttua aiheeseen, jonka käsittely kirjallisuudessa on jäänyt vähäiseksi. Kirjallisuuspohdinnan myötä kirkastui myös opinnäytetyön tavoite ja tarkoitus. Opinnäytetyöllä pyrkisin tarjoamaan yleiskuvauksen yksityistiejärjestelyistä, joka toimisi tietolähteenä niin maanmittausalaa opiskelevalle, kuin ensimmäisiä maantietoimituksia suorittavalle toimitusinsinöörillekin. Yleiskuvauksen lisäksi tulisin keskittymään aiheisiin, jotka yksityistiejärjestelyissä ovat osoittautuneet haastaviksi. Niitä tulisin käsittelemään tutkimuskysymyksissä

Tutkimuskysymyksistä päättäessäni tukeuduin saamiini ehdotuksiin tutkimuskysymyksiksi opinnäytetyön antaja Sakarin Haulokselta, sekä maantietoimituksien parissa työskenteleviltä toimitusinsinööreiltä ja niihin osallistuvilta ELY:n edustajilta. Lisäksi päätökseen tutkimuskysymyksiksi vaikutti yksityistiejärjestelyitä koskeneet maa- ja vesilain päätökset, joihin pääsin tutustumaan. Tutkimuskysymyksiksi valikoitui seuraavat kolme:

1. Mikä on maantielain ja yksityistielain suhde maantietoimituksessa tehtävissä yksityistiejärjestelyissä?
2. Miten ja millä tarkkuudella yksityistiejärjestelyt suunnitellaan ja esitetään hyväksytyissä tiesuunnitelmissa?
3. Miten muuttuneista yksityistiejärjestelyistä syntyneet haitat ja vahingot tulisi korvata asianosaisille?

Opinnäytetyön voi jakaa karkeasti kolmeen osaan, joita ovat teoriaosuus, tutkimuskysymysten käsittely, sekä yhteenveto. Teoriaosa sisältää selvityksen siitä, miten yksityistiejärjestelyt suunnitellaan ja kuinka ne käsitellään maantietoimituksessa, sekä taustoitetaan yksityistiejärjestelyiden syitä, tavoitteita ja menetelmiä. Tämä osa siis tarjoaa tietopohjan tutkimuskysymysten käsittelylle. Tutkimuskysymyksiä on kolme, joista ensimmäisessä keskitytään maantien- ja yksityistielain suhteeseen maantietoimituksessa ja siten se toimii eräänlaisena teoriaosuuden jatkeena syventäen ymmärrystä yksityistiejärjestelyistä säädös-



ten osalta. Kaksi jälkimmäistä tutkimuskysymystä keskittyvät asioihin, jotka ovat herättäneet keskustelua yksityistiejärjestelyissä.

Koska teoriaosa pyrkii tarjoamaan tietopohjan tutkimuskysymysten käsittelylle, se keskittyy yksityistiejärjestelyihin niin tiesuunnitelman kuin maantietoimituksenkin osalta. Kattavamman kuvan saamiseksi tiesuunnittelusta ja maantietoimituksesta suosittelen tutustumaan Arvo Vitikaisen kirjoittamaan julkaisuun Maantietoimitus (Vitikainen 2010). Yksityistiejärjestelyt asemakaava-alueella on rajattu aihekäsittelyn ulkopuolelle.

## 2 YKSITYISTIET TIESUUNNITTELUSSA JA MAANTIETOIMITUKSESSA

### 2.1 Suomen tieverkko

Suomen tieverkko koostuu maanteistä, kaduista ja yksityisteistä ollen pituudeltaan noin 454 000 kilometriä. Maanteitä on noin 78 000 km, katuja noin 26 000 km ja yksityisteitä noin 350 000 km. Siinä missä maantiet ja kadut on luovutettu yleiseen käyttöön, yksityistiet ovat yksityisten omistamia ja ylläpitämiä. Maanteiden ylläpidosta vastaa ELY-keskukset ja katujen ylläpidosta kunnat. (Vitikainen 2010, 1.)

Maantiet muodostavat tieverkon rungon. Maantielaissa maantiet on jaettu valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin niiden liikenteellisen merkityksen perusteella. Valtatiet ovat pääteitä niiden palvellessa valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkän matkan liikennettä. Kantatiet palvelevat maakuntien liikennettä ja yhdessä valtateiden kanssa muodostavat Suomen päätieverkon. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät ne päätieverkkoon. Yhdystiet palvelevat paikallista liikennettä. (Vitikainen 2010, 1.) Maanteistä säädetään maantielaissa (MTL).

Yksityistiet ovat yksityisten omistamia, sekä ylläpitämiä teitä. Avustusta yksityisteiden rakentamiseen ja peruskorjaukseen on mahdollista saada valtiolta eräiden ehtojen täytyttyä. Myös kunnat tukevat yksityisten teiden ylläpitoa (Vitikainen 2010, 1). Yksityisen tien liittämiseksi maantiehen tarvitaan liittymälupa, josta säädetään maantielaissa. Yksityisteistä säädetään yksityistielaissa (YksTL).

Yksityistieliittymät kytkevät maankäytön tieverkkoon. Yksityistieliittymät on inventoitu valta- ja kantateiltä. Näillä teillä on kaikkiaan noin 48 000 liittymää, joista yksityistieliittymiksi on luokiteltu 34 500 kappaletta, sekä maa- ja metsätalousliittymiksi noin 13 500 kappaletta. Pääteiden keskimääräinen yksityistieliittymätiheys on 3,9 liittymää/tiekilometri. (Savela 2006, 38.)

## 2.2 Tiesuunnitelma

Tien suunnittelu on monivaiheinen prosessi, joka pitää sisällään esiselvitysvaiheen, yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen, sekä rakennussuunnittelun. Esiselvitysvaiheessa tutkitaan muun muassa tiehankkeen liikenteellistä tarvetta. Yleissuunnitelmassa määritellään jo tiehankkeen liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, sekä likimääräinen tilantarve. Tiesuunnitelma on hankkeen toteutukseen tähtäävä tien yksityiskohtainen suunnitelma sisältäen myös yksityistiejärjestelyt. Rakennussuunnittelu liittyy hankkeen välittömään toteuttamiseen. (Vitikainen 2010, 15.)

Tiesuunnitelma siis tähtää hankkeen toteutukseen ja tarkkuudeltaan se vastaa asemakaavatasoa (Vitikainen 2010, 15). Tiesuunnitelmat hyväksyy Traficom (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2019). Hyväksytty tiesuunnitelma on lunnastuslain 5.3 §:n tarkoittama suunnitelma, jolloin sen perusteella tarvittava tiealue voidaan ottaa haltuun tien rakentamista varten. Tiehallinto on julkaissut vuonna 2009 yksityiskohtaiset ohjeet ja mallipiirustukset tiesuunnitelmien laatimiseksi, jotka hyväksyttävässä tiesuunnitelmassa tulee olla. Yksitystiejärjestelyihin liittyen hyväksyttävästä tiesuunnitelmasta tulee löytyä yksityistiet ja yksityistieliittymät. Yksitystien sijainti esitetään suunnitelmakartalla kuten myös siihen liittyvät ojat ja johdot. Yksitystieliittymän sijainti ja käyttötarkoitus tulee esittää tiesuunnitelmassa, kuten myös mahdolliset liittymäkiellot. (Vitikainen 2010, 15, 18–19.)

Tiesuunnitelmassa voidaan antaa määräyksiä tai kieltoja yksityisten teiden liittämistä maantiehen, sekä sille johtavien liittymien käyttämisestä. Edellä mainittu voi koskea myös yksinomaan maa- ja metsätalousajoon käytettäviä liittymiä. Määräyksillä ja kielloilla pyritään edistämään maantien liikenneturvallisuutta ja välityskykyä. Jos tiesuunnitelmassa kielletään käyttämästä vanhaa yksityistien liittymää tai katkaistaan olemassa oleva yksityistie, on suunnitelmassa määrättävä uusi korvaava kulkuyhteys. Tarpeen mukaan tienpitoviranomaisen kustannuksella on rakennettava korvaava tieyhteys tai perustettava oikeus ennestään olevaan yksityiseen tiehen tai lakkaavaan maantien osaan. Jälkimmäinen vaihtoehto tulee kyseeseen silloin, kun tiesuunnitelman mukaisesti maan-

tietä parannettaessa tie siirretään uuteen paikkaan ja vanha tieosuus lakkaa olemasta maantie. Tienpitoviranomaisen kustannuksella tapahtuu myös kielletyn liittymän poisto, kun hyväksyty korvaava yhteys on rakennettu. Hyväksyty ja lainvoiman saanut tiesuunnitelma antaa tienpitoviranomaiselle oikeuden hakea maantietoimitusta. (Vitikainen 2010, 23, 26, 36.)

### 2.3 Maantietoimitus

Maantietoimitus on maantielain (503/2005) mukainen kiinteistötoimitus (Vitikainen 2010, 35). Useimmiten maantietoimitus tulee vireille tienpitoviranomaisena toimivan alueellisen ELY-keskuksen hakemuksesta. Yleisimmin maantietoimitukset koskevat maantien rakentamishankkeeseen liittyvien alueiden ja oikeuksien lunastamista ja niihin liittyvien korvausten ratkaisemista, jolloin kyse on korvaustoimituksesta. (Maanmittauslaitos 2016, 3.)

Maanmittauslaitoksen toimitustuotannossa maantietoimitukset jaetaan korvaustoimituksiin ja rajaamistoimituksiin. Rajaamistoimituksissa on kyse maantietoimituksesta tiealueen merkitsemiseksi, eikä siinä välttämättä käsitellä lainkaan lunastusteknisiä kysymyksiä ja siten rajaamistoimitus on korvaustoimitusta pelkistetympi. (Vitikainen 2010, 35–36.) Edellä mainittujen lisäksi maantietoimitus voidaan suorittaa myös tienpitoon tai käyttöön liittyvien korvauskysymysten ratkaisemiseksi (Maanmittauslaitos 2016, 3). Tässä opinnäytetyössä keskitytään korvaustoimituksiin, jotka perustuvat hyväksytyyn tiesuunnitelmaan.

Tienpitoviranomainen voi hakea maanmittauslaitokselta maantietoimitusta, kun tiesuunnitelma on hyväksyty ja saanut lainvoiman. Kun hakemus on hyväksyty maanmittauslaitos antaa määräyksen toimituksen toteuttamiseksi, sekä antaa tiedon toimitusmääräyksen antamisesta ja toimitusta hoitavasta toimitusinsinööristä hakijalle. Toimitusmääräyksen tarkoittamaa lunastusta koskevat asiat voi toimitusinsinööri jakaa käsiteltäväksi kahdessa erillisessä, ajallisesti peräkkäisessä maantietoimituksessa tienpitoviranomaisen näin esittäessä. Käytännössä kaksivaiheisina toimituksina tehdään vain suuria hankkeita. (Vitikainen 2010, 36–37.)

Maantietoimituksen suorittaa lunastustoimikunta, johon kuuluu toimitusinsinööri ja kaksi uskottua miestä. Toimitusinsinööri voi suorittaa toimituksen ilman uskotuja miehiä, jos kukaan asianosainen ei sitä vaadi, eikä toimituksessa ole kyse korvauksista. (Vitikainen 2010, 38.) Asianosaisina toimituksissa ovat muun muassa toimituksen hakija (alueellinen ELY-keskus) sekä sellaisten kiinteistöjen omistajat, joiden aluetta otetaan toimituksessa haltuun, joilla on oikeuksia kohdistuen tiealueeseen (rasite-, tie- tai muu oikeus) tai joidenka kulkuyhteyksiin maantietoimitus vaikuttaa (Maanmittauslaitos 2016, 5).

Korvaustoimitus aloitetaan kokouksella, tosin eräitä teknisiä tehtäviä voidaan suorittaa ennen toimituksen aloittamista. Tällaisia toimia ovat tiealueen merkitseminen maastoon jo ennen alkukokousta tienpitäjän sitä pyytäessä. Näin menetellessä maanomistajalle on ilmoitettava ennen töiden aloitusta. (Maanmittauslaitos 2016, 6.) Korvaustoimituksessa käsiteltäviä asioita ja suoritettavia toimia ovat muun muassa:

- maastotyöt, kuten tiealueen merkitseminen maastoon
- haltuunottokatselmuksen pitäminen, jossa otetaan haltuun rakentamaton tiealue
- kohteenkorvauksen, sekä muiden haittojen ja vahinkojen korvausten määrääminen
- tarvittavien tilus- ja **yksityistiejärjestelyiden** tekeminen (Vitikainen 2010, 37.)

#### 2.4 Yksityisteiden järjestelyt

Poistamalla yksityistieliittymiä pyritään parantamaan teiden liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta. Yksityistieliittymien vähentäminen ja keskittäminen turvallisiin liittymäkohtiin edellyttää yksityistiejärjestelyitä, joiden toteuttamiseen maantielaki antaa tienpitäjälle mahdollisuuden. Yksityistie- ja liittymäjärjestelyitä ovat liittymien poistaminen, yhdisteleminen, porrastaminen, kohtisuorat ylitykset ja alikulut. Yksityistiejärjestelyiden toteuttaminen edellyttää tiesuunnitelman laatimista ja käsittelyä. (Savela 2006, 40.)

Yksityistiejärjestelyillä:

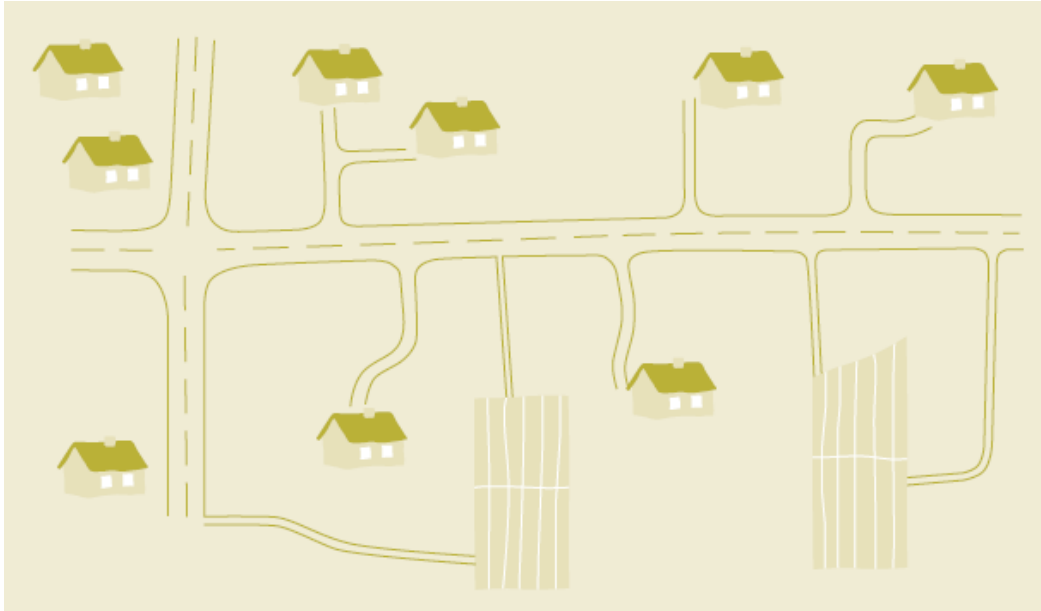
- liittymät kootaan turvallisiin tienkohtiin, joissa on mahdollisuus tarvittaessa toteuttaa kaista- ja muut liittymäjärjestelyt.
- korvataan katkaistavat yhteydet
- järjestetään rinnakkaisteita siirtämään yksityistieliittymät turvallisempiin paikkoihin (Savela 2006, 40.)

Liittymien määrän vähentämisen ohella rinnakkaistien tarpeeseen vaikuttaa tarve siirtää paikallista ja hidasta maatalousliikennettä pois päätieltä, sekä järjestää yhteys kevyelle liikenteelle. Rinnakkaistie palvelee myös häiriötilanteiden kiertotienä etenkin keskikaiteellisten tieosuuksien kohdalla. (Savela 2006, 41.)

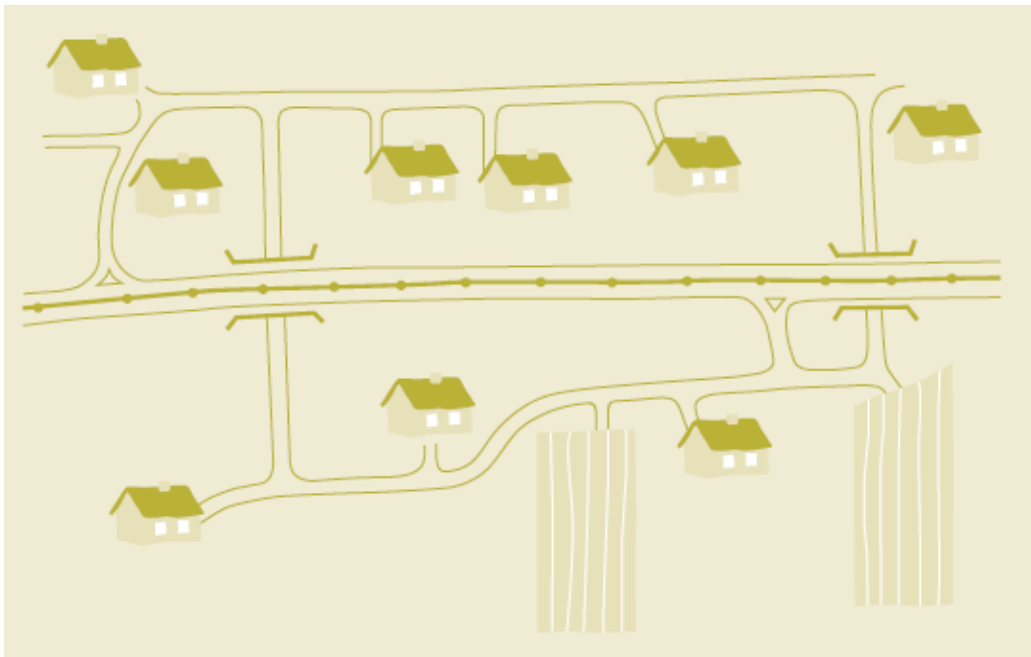
Maantietoimituksessa tai alueellisessa yksityistietoimituksessa käsitellään ja päätetään yksityistiejärjestelyihin liittyvät kysymykset. Toimituksessa ratkaistaan, ketkä ovat syntyvien yksityisteiden osakkaita ja miten tienpitovelvollisuus jaetaan osakkaiden kesken. Kiinteistön omistaja on oikeutettu saamaan haitankorvausta (MTL 72 §), kun olemassa oleva liittymä katkaistaan ja kulkuyhteys järjestetään uutta kautta. Yksityistiejärjestelyitä toteutettaessa kiertoyhteydet eivät saa kasvaa liian pitkiksi, eikä yksityisen tien pitokustannukset nousta kohtuuttomasti. (Savela 2006, 40.) Lain mukaan kiinteistön omistaja on kuitenkin velvoitettu sietämään syntynyttä haittaa johonkin määrään korvauksetta (Tiehallinto 2006, 18).

Useimmiten yksityistiejärjestelyissä syntyneet yksityistiet jäävät niitä käyttävien kiinteistöjen vastuulle. Pitkien rinnakkaisteiden osalta Tiehallinto selvittää vaihtoehtoja tienpitovastuun jakamisesta siten, ettei tienpitovastuu kasva kenenkään osalta kohtuuttomaksi. Joissakin tapauksissa maantien vierellä kulkeva rinnakkaistie voidaan liittää maantien osaksi. Tämä voi tulla kyseeseen silloin, kun rinnakkaistielle ohjataan maantien suuntainen kevyt liikenne. Tällöin rinnakkaistiestä tulee kevyen liikenteen väylä, jota pitkin on luvallista ajaa tontille. Tiehallinnon on mahdollista sopia tienpitäjän kanssa tien käytöstä kevyen liikenteen reitin osana ja siihen liittyvästä tien kunnossapidosta ja mahdollisen kunnostamisen vastuunjaosta. (Tiehallinto 2006, 18.)

Kuvissa 1 ja 2 on kuvattu liikennejärjestelyitä ennen tienparannushanketta ja sen jälkeen. Tässä esimerkissä liikenneturvallisuutta on parannettu erottamalla ajosuunnat keskikaitein ja vähentämällä liittymien määrää. Uudet rinnakkais- ja yksityistiet palvelevat myös kevyttä liikennettä (Tiehallinto 2007, 11).



Kuva 1. Tilanne ennen tien parantamista (Tiehallinto 2007, 11)



Kuva 2. Tilanne tien parantamisen jälkeen (Tiehallinto 2007, 11)

### 3 MAANTIELAIN JA YKSITYISTIELAIN SUHDE MAANTIETOIMITUKSESSA TEHTÄVISSÄ YKSITYISTIEJÄRJESTELYISSÄ

#### 3.1 Maantielain sekä yksityistielain nykytila ja tarkoitus

Tässä luvussa tarkastellaan tiehanketta ja siihen liittyviä yksityistiejärjestelyitä lainsäädännön näkökulmasta. Tarkastelun kohteena ovat maantielaki ja yksityistielaki, sekä erityisesti näiden lakien suhde. Lisää syvyyttä tarkasteluun haetaan hallituksen esityksistä kyseisiksi laeiksi. Luvuissa 3.2 ja 3.3 tarkastellaan maantiehanketta maantielain kannalta alkaen yleissuunnitelmasta ja päättyen maantietoimitukseen. Luvussa 3.5 keskitytään yksityistielain ja maantielain suhteeseen yksityistiejärjestelyissä.

Nykyinen maantielaki astui voimaan 1 päivänä tammikuuta 2006. Kyseinen laki kumosi vuodelta 1954 peräisin olevat yleisistä teistä annetun lain 243/1954 sekä oikeudesta entiseen tiealueeseen annetun lain 245/1954. (MTL 110 ja 111 §.) Lailla maantielain muuttamisesta 572/2018 muutettiin maantielain nimikkeeksi laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Nimikkeen muutosta perusteltiin hallituksen esityksessä sillä, että lain soveltamisala laajenisi liikennejärjestelmän osalta koskemaan kaikkia liikennemuotoja ja kulkutapoja (HE 45/2018, 64). Siten nykyisen lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä ”tarkoituksena on järjestää liikennejärjestelmäsuunnittelu siten, että siinä sovitetaan yhteen valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet ja luodaan edellytykset toimivalle liikennejärjestelmälle ja sen kehittämiseksi”. Lain tarkoituksena on myös edistää maantieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää, sekä turvata asianosaisille osallistumismahdollisuudet maanteiden suunnitteluun. (MTL 1.1-2 §.) Lisäksi laissa säädetään valtiolle ja muille viranomaisille kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista, sekä kiinteistön omistajien ja muiden asianosaisten oikeusasemasta (MTL 2.2 §). Viitatessa lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä käytän tässä työssä lyhempää termiä maantielaki tai lyhennettä MTL.

Yksityistielain tarkoituksena on turvata tarpeelliset kulkuyhteydet kiinteistöille, jotka eivät sijaitse maantie- tai katuverkolla. Lain tarkoituksena on myös turvata asianosaisten oikeusturva ja tieosakkaiden oikeusturva yksityisteitä koskevissa



asioissa. (YksTL 1 §.) Yksityistielaisissa ”säädetään yksityisteistä ja tieoikeudesta, niiden perustamisesta, muuttamisesta ja lakkauttamisesta, yksityisteiden tienpidosta, yksityistietoimituksesta sekä tieosakkaiden, kiinteistönomistajien ja muiden asianosaisten oikeuksista ja velvollisuuksista” (YksTL 2.1).

Nykyinen yksityistielaki astui voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019. Kyseinen laki kumosi vuodelta 1962 peräisin olevan yksityisistä teistä annetun lain 358/1962. Vaikka laki yksityisistä teistä ehti olla voimassa 57 vuotta vastasi se edelleen hyvin muuttuneisiin haasteisiin. Hallituksen esityksessä yksityistielaksi sanotaankin vanhan yksityistielain turvanneen yksityisteiden toimivuuden ja hallinnon tähän saakka, mutta lukuisten muutosten myötä se oli menettänyt yhtenäisen rakenteen ja selkeyden (HE 147/2017, 4).

### 3.2 Yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma

Yleissuunnitelma on ohjeena tiesuunnitelmaa laadittaessa (MTL 20.1 §). Yleissuunnitelma ei kuitenkaan ole tarpeen, jos tienpitoviranomainen arvio hankkeen vaikutusten olevan vähäisiä (HE 17/2004, 41). Yleissuunnitelman tulee sisältää muun muassa selvitys maantien tarpeellisuudesta ja tutkituista vaihtoehdoista, tien likimääräinen sijainti sekä tien arvioidut vaikutukset, kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, sekä liikenneturvallisuuteen (MTL 19 §). Lain valmistelussa on tarkennettu, että tien sijainti on yleissuunnitelmassa esitettävä sillä tarkkuudella, että maanomistajat ja muut asianosaiset pystyvät arvioimaan heille hankkeesta aiheutuvat vaikutukset riittävällä tarkkuudella (HE 17/2004, 41). Maantielaisissa tai hallituksen esityksessä maantielaisiksi ei suoraan aseteta vaatimuksia yksityisjärjestelyiden huomioimiseksi yleissuunnitelmassa. Yleissuunnitelmalle on kuitenkin säädetty sisältövaatimukseksi vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, minkä hyvällä syyllä voi päätellä käsittävän myös yksityisteihin liittyvät asiat.

Ennen maantien rakentamista on laadittava ja hyväksyttävä tiesuunnitelma (MTL 21 §). Tiesuunnitelmassa on osoitettava tien sijainti, korkeusasema ja poikkileikkaus sillä tarkkuudella, että tiealueen voi merkitä maastoon. (MTL 22.1 §). Hyväksytty tiesuunnitelma oikeuttaa osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunnastamiseen (MTL 26.1 §). Erityistapauksissa voidaan tiesuunnitelma laatia ja

hyväksyä esimerkiksi vain maantiehen liittyviä yksityisiä teitä tai liittymiä koskevaksi (MTL 25.2 §). Tiesuunnitelmassa voidaan siis poistaa liittymiä ja järjestellä niihin johtavia yksityisteitä ilman, että maantietä muuten parannettaisiin (HE 17/2004, 45).

Tiesuunnitelmassa voidaan antaa määräyksiä tai kieltoja yksityisten teiden liittämistä maantiehen tai kieltää olemassa olevien liittymien käyttäminen. Kun tiesuunnitelmassa kielletään käyttämästä olemassa olevaa yksityisen tien liittymää tai maatalousliittymää, on tiesuunnitelmassa määrättävä korvaavan tieyhyyden järjestämisestä. Tarpeen mukaan on tehtävä yksityinen tie tai liittymä tienpitäjän kustannuksella taikka perustettava oikeus ennestään olevaan yksityiseen tiehen. (MTL 24.1-2 §.)

### 3.3 Maantietoimitus

#### 3.3.1 Maantietoimituksen päätehtävät ja vireilletulo

Maantietoimitus on maantielain mukainen kiinteistötoimitus, missä lunastetaan tienpitäjälle tulevat alueet ja oikeudet, määrätään korvaukset, sekä tehdään tarvittavat kiinteistötekniiset toimenpiteet (HE 17/2004, 56). Esimerkiksi tilusjärjestelyt ja yksityistiejärjestelyt ovat kiinteistötekniisiä toimenpiteitä. Lunastuksesta maantietoimituksessa noudatetaan, mitä lunastuslaissa (LunL, 603/1977) säädetään, jollei maantielaista muuta johdu (MTL 53.1). Siten esimerkiksi tiealueiden lunastukset suoritetaan lunastuslain säädösten mukaan. Tässä luvussa keskitytään kuitenkin maantielakiin ja yksityistielakiin. Korvauksille on oma lunksa, jossa aihetta käsitellään laajemmin.

Tienpitäjälle syntyy oikeus hakea maantietoimitusta 26 §:n 1 momentin perusteella, kun hyväksytty tiesuunnitelman on saanut lainvoiman. Muissa tapauksissa oikeus maantietoimituksen hakemiseen syntyy, jos tiesuunnitelma on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta tai 21 §:ssä tarkoitetun kirjallisen suostumuksen perusteella. (MTL 54 §.) Jälkimmäisessä kohdassa on kyse maantien parantamishankkeesta, jonka vaikutukset ovat vähäiset ja lisäalueiden ottami-

seen on kiinteistön omistajan tai omistajaan verrattavan haltijan suostumus (MTL 21 §).

Asianosaisina maantietoimituksessa on toimituksen hakija ja henkilöt, joiden oikeutta tai etua toimitus koskee (MTL 55.1 §). Maantielaisissa asianosaisen käsite on kattavampi kuin lunastuslaissa, jossa lähtökohtaisesti asianosainen on se, jolta lunastetaan omaisuutta (HE 17/2004, 56).

### 3.3.2 Alueiden haltuunotto

Tiesuunnitelmassa osoitetut tiealueet ja muut tienpitäjän käyttöön osoitetut alueet sekä oikeudet otetaan tienpitäjän haltuun maantietoimituksessa pidettävässä haltuunotokatselmuksessa määrätynä päivänä. Yksityistä tietä tai liittymää varten tarvittavat alueet otetaan tienpitäjän haltuun siksi aikaa, kunnes tie tai liittymä on tehty. (MTL 56.1 §.) Hallituksen esitys maantielaksi sisältää tarkennuksen, että haltuun otetut liittymien ja yksityisten teiden alueet palautuvat kiinteistön omistajien haltuun liittymien ja yksityisten teiden valmistuttua (HE 17/2004, 57). Korvaus lunastettavasta omaisuudesta määrätään haltuunoton ajankohdan arvon mukaan (MTL 76.1).

Hallituksen esityksestä HE 49/2016 maantielakiin on lisätty pykälä 56 a Yksityisen tien luovuttaminen, jonka tarkoituksena on ollut poistaa aiheutunutta epätietoisuutta siitä, että milloin MTL 56.1 §:n mukaisesti liittymää ja yksityistä tietä varten haltuun otetut alueet palautetaan tienpitäjältä niiden käyttäjien hallintaan (HE 49/2016, 31). Täten 56 a §:ssa on säädetty, että tie siirtyy tieosakkaille tai kiinteistön omistajalle tienpitäjän määräämänä ajankohtana sen jälkeen, kun maantietoimituksessa on päätetty tieosakkaista ja kunnossapidosta osakkaiden kesken, toimitusta koskevan muutoksenhaun sitä estämättä (MTL 56 a §).

### 3.3.3 Yksityisteiden järjestely

Mikäli maantien rakentamisesta tai 24 §:n 1 ja 2 momentin määräysten ja kieltojen takia aiheutuu tarve yksityisiä teitä ja tieoikeuksia koskeviin järjestelyihin, on ne maantietoimituksessa tehtävä. 24 §:n mukaiset tiesuunnitelmaan sisällytet-

tävät määräykset ja kiellot käsiteltiin luvussa 3.2 Yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma. Yksityisistä teistä annetun lain mukaiset tietoimituksissa käsiteltäviksi säädettyt asiat tulee myöskin käsitellä ja ratkaista maantietoimituksessa. Maantielain 69 § toisen momentin mukaan yksityistieyhteydet ja tieoikeudet voitaisiin tienpitoviranomaisen pyynnöstä käsitellä yksityisistä teistä annetun lain 38 c §:n mukaisessa yleistietoimituksessa, jolloin yksityistiejärjestelyt voisivat laajentua tiesuunnitelmaa laajemmalle alueelle. (MTL 69.1–2 §; HE 17/2004, 61– 62.)

Tarvetta yksityistiejärjestelyille voi pyrkiä vähentämään tilusjärjestelyillä. Maantien rakentaminen aiheuttaa tilusten pirstoutumista ja siten aiheuttaa tarvetta tilusjärjestelyille. Maantietoimituksessa onkin selvitettävä tilusjärjestelyiden suorittamisen tarpeellisuus (MTL 63.1 §). Yksityistiejärjestelyihin tilusjärjestely voi liittyä siten, että tietyissä tilanteissa tilusjärjestelyillä voidaan poistaa tai huomattavasti vähentää niitä kustannuksia, joita muutoin syntyisi uuden kulkuyhteyden järjestämisestä maantien katkaiseman kulkuyhteyden sijaan. Edellä kuvatussa tilanteessa tilusjärjestely voidaan suorittaa, kunhan sillä saadaan merkittävää parannusta kiinteistöjaotukseen, siitä ei aiheudu merkittävää haittaa kenellekään, eikä järjestely vaikeuta asemakaavan toteuttamista. (MTL 64 §.)

Mikäli maantien katkaiseman kulkuyhteyden sijaan järjestettävän uuden kulkuyhteyden kustannukset olisivat huomattavan suuret kiinteistöön tai sen osan arvoon verrattuna, voidaan tiesuunnitelmassa osoittaa tienpitäjälle oikeus lunastaa kiinteistö tai sen osa. Tällöin tiesuunnitelmasta tulee käydä ilmi järjestettävän uuden tieyhteyden kustannusten suhde kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna. (MTL 67.2 §)

Kun entinen maantien tiealue on siirtynyt kiinteistön omistajan tai kunnan omistukseen, saa muukin, joka sitä yksityisenä tienä tarvitsee, sitä käyttää, kunnes tieoikeutta koskevat kysymykset on käsitelty 75 §:n mukaisessa maantietoimituksessa tai 69 §:n mukaisessa järjestyksessä (MTL 93 §).

### 3.4 Yksityistielaki suhteessa maantielakiin

Yksityistielain tarkoitus on turvata kulkuyhteydet kiinteistöille, jotka eivät sijaitse maantie- tai katuverkolla, kun taas maantielain tarkoituksena on ylläpitää ja kehittää maantieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää (YksTL 1 §; MTL 1.1 §). Näin tarkastellen vastuunjako vertailtavien lakien välillä on hyvinkin selvä. Molemmissa laeissa lakien tarkoitus on kuvattu huomattavasti laajemmin. Kulkuyhteyksien turvaamista voi kuitenkin pitää molempien lakien ensisijaisena tehtävänä.

Missä sitten kulkee rajanveto maantielain ja yksityistielain välillä, kun uutta tietä rakennetaan tai vanhaa parannetaan ja siitä aiheutuu tarve yksityistiejärjestelyille? Edellä luvuissa 3.2 ja 3.3 on käsitelty tiehanketta maantielakia tulkiten. Yleis- ja tiesuunnitelman laadinta, sekä maantietoimituksessa suoritettava alueiden haltuunotto ovat selkeästi maantielain mukaisia toimintoja ilman viittauksia yksityistielakiin. Luvussa 3.3.3 Yksityisteiden järjestely käsitellyt lakipykälät sisälsivät viittauksia yksityistielakiin ja niitä tarkastellaan seuraavaksi.

Maantielain 69 §:ssä säädetään veloitteesta suorittaa yksityisiä teitä ja tieoikeuksia koskevat järjestelyt, jotka ovat tarpeen johtuen maantien rakentamisesta taikka MTL 24 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitetuista määräyksistä ja kielloista. MTL 69 §:n ensimmäisen momentin viimeinen lause sisältää viittauksen yksityistielakiin. ”Toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös muut yksityisistä teistä annetun lain mukaisessa tietoimituksessa käsiteltäviksi säädetyt asiat.” (MTL 69.1 §.) Edellä viitataan yksityistielain 71 §:ään, jonka ensimmäisessä momentissa on 19 kohtaa, joissa säädetään yksityistietoimituksessa käsiteltävät ja ratkaistavat asia.

Myös maantielain 69 §:n toinen momentti sisältää viittauksen yksityistielakiin. ”Yksityistieyhteydet ja tieoikeudet voidaan järjestellä yksityisistä teistä annetun lain 38 c §:ssä tarkoitettussa alueellisessa tietoimituksessa, joka voidaan suorittaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen pyynnöstä ilman erillistä hakemusta.” (MTL 69.2) (Pykälällä 38 c viitataan vanhaan yksityistielakiin (358/1962). Ajantasaisessa yksityistielaisissa (560/2018) alueellisesta tietoimituk-

sesta säädetään 76 §:ssä). Alueellinen tietoimitus on yksityistielain mukainen toimitus, jonka tarkoituksena on järjestellä tieoikeuksia toimituksen alussa määrättyllä alueella. Yksityistielaisissa edellytyksenä alueelliselle yksityistietoimitukselle ovat epäselvät tieoikeudet tai liikenteellisten olosuhteiden muuttuminen, mikä vuoksi on tarpeen tehdä, lakkauttaa tai muuten järjestellä tieoikeuksia. (YksTL 76.1 §.) Alueellisessa tietoimituksessa päätetään myös maantielain 72 §:n liittymäkieltoa koskevasta korvauksesta (MTL 69.2 §). Kun yksityiset tiet järjestellään alueellisessa tietoimituksessa, järjestelyjä voidaan tehdä tiesuunnitelmaa laajemmalla alueella (HE 17/2004, 61-62).

Viittaus yksityistielakiin löytyy myös maantielain 93 §:stä, jossa säädetään entisen tiealueen käyttämisestä yksityisenä tienä. Kun maantietä parannettaessa tie siirtyy uuteen paikkaan, eikä tiesuunnitelmassa ole määrätty, että vanha osa jää maantiekseksi lakkaa se olemasta maantie (MTL 88 §). Tienpitäjän omistaman lakanneen maantien alue siirtyy viereiseen kiinteistöön tien lakatessa (MTL 91 §). Kenellä lakanneen tien osalle on edelleen käyttöä yksityisenä tienä, saa sitä käyttää, kunnes tieoikeuteen liittyvät asiat on käsitelty 69 §:ssä säädettyssä järjestyksessä tai 75 §:n 1 momentin mukaisessa maantietoimituksessa (MTL 93.1 §). Pykälä 69 käsiteltiin edellisessä kappaleessa ja pykälän 75 ensimmäisessä momentissa säädetään tienpitäjän velvollisuudesta hakea maantietoimitusta esimerkiksi silloin, kun maantie on lakkautettu (MTL 75.1 §). Pykälän 93 toinen momentti sisältää suoran viittauksen yksityistielakiin. ” Edellä 92 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen alueiden käyttämistä yksityisenä tienä koskevat kysymykset käsitellään ja ratkaistaan yksityisistä teistä annetun lain mukaan” (MTL 93.2 §). 92 §:n toisessa ja kolmannessa momentissa viitataan entisiin tiealueisiin, jotka ovat siirtyneet kunnan tai viereisen kiinteistön omistukseen ennen 1 päivää heinäkuuta 1991 (MTL 92.2-3 §)

## 4 TIESUUNNITELMALLE ASETETUT VAATIMUKSET YKSITYISTIEJÄRJESTELYIDEN OSALTA

### 4.1 Maantielain tiesuunnitelmalle asettamat vaatimukset

Tässä luvussa tarkastellaan tiesuunnitelmalle asetettuja vaatimuksia yksityisjärjestelyiden osalta. Vastauksia haetaan siihen, että mistä asioista ja millä tarkkuudella yksityistiejärjestelyt esitetään hyväksytyissä tiesuunnitelmissa. Lisäksi tarkastellaan tilannetta, jossa tiesuunnitelmassa yksityistielle osoitettu alue ei vastaa lopullista toteutusta. Tutkimusmateriaalina on lainsäädäntö, väyläviraston, sekä maa- ja metsätalouden tuomio, jossa tarkastelun alla tiesuunnitelmassa esitettyjen yksityistiejärjestelyiden sitovuus. Tämä luku jatkaa siitä mihin jäitiin luvussa 2.2, jossa esiteltiin tiesuunnitelma yleisemmällä tasolla.

Koska tiesuunnitelma on maantielain mukainen suunnitelma, asettaa se minimivaatimukset tiesuunnitelmalle. Maantielain mukaan tien sijainti, korkeusasema ja poikkileikkaus on osoitettava tiesuunnitelmassa sellaisella tarkkuudella, että tiealueen voi merkitä maastoon. (MTL 22.1 §). Hallituksen esityksessä maantieliksi on lisäksi tarkennettu säädöstä siten, että tien sijainti on esitettävä kartta- tai piirroksin ja haltuun otettava tiealue tulisi olla niiden perusteella merkittävässä maastoon. Lisäksi asianosaisten olisi tiesuunnitelman perusteella saatava selvyyttä tien sijainnista sekä leveys- että pystysuunnassa (HE 17/2004, 43). Maantielain 22 §:ssä säädetty koskee yleisten teiden suunnittelua, vaikka itse lakipykälässä tai hallituksen esityksessä ei ole tarkennettu niiden kohdistuvan ainoastaan yleisiin teihin. Tästä lisää kappaleessa 4.3 Tiesuunnitelman yksityistiejärjestelyiden sitovuus.

Tiesuunnitelmassa voidaan antaa määräyksiä tai kieltoja yksityisten teiden liittämistä maantiehen tai kieltää olemassa olevien liittymien käyttäminen. Tällöin tiesuunnitelmassa on määrättävä korvaavan tieyhteyden järjestämisestä, joka voi tapahtua perustamalla oikeus ennestään olevaan yksityiseen tiehen taikka tekemällä uusi yksityinen tie tai liittymä. Edellä kuvattuja määräyksiä ja kieltoja voidaan antaa myös liittymistä, joita käytetään yksinomaan maa- tai

metsätalousajoon (MTL 24.1-2 §.) Maantien palvelutehtävän turvaamiseksi voidaan tiesuunnitelmassa osoittaa liittymien paikat sitovasti (HE 17/2004, 43).

Maantien suunnittelusta on säädetty maantielain toisessa luvussa, joka sisältää pykälät 15 – 32 a. Kyseisessä luvussa suunnitteluvaatimuksissa ei mainita tilannetta, jossa maantie katkaisee olemassa olevan yksityistien. Tällaisesta tilanteesta on kuitenkin säädetty maantielain pykälässä 39 ja se on varmasti syytä huomioida jo tiesuunnitelmassa. Jos maantie rakennetaan siten, että se katkaisee olemassa olevan yksityistien tai vaikeuttaa huomattavasti pääsyä yksityiseltä tieltä tai maatalousliittymästä maantielle, on hankkeesta vastaavan tehtävä kustannuksellaan työt, jotka ovat tarpeen yksityistien johtamiseksi maantien poikki taikka yksityisen tien tai maatalousliittymän liittämiseksi tiehen (MTL 39.1 §).

Tiesuunnitelma on tien rakentamiseksi laadittu tarkka suunnitelma, jonka mukaan rakentamisen tulee tapahtua. Maantielain mukaan tiesuunnitelmasta voidaan kuitenkin poiketa sitä muuttamatta, mikäli muutos on vaikutuksiltaan vähäinen ja ELY tai väylävirasto katsoo poikkeamisen olevan tarpeen tien toteuttamiseksi. (HE 17/2004, 46; MTL 30.2 §.)

Maantielain osalta on hyvä huomioida, että siinä ei säädetä tiesuunnitelmassa määrättäväksi esimerkiksi yksityisen tien osakkaista ja tienpitovelvollisuuden jaosta osakkaiden kesken. Siten yksityistiekysymykset ja muutkin yksityistielain mukaan tietoimituksessa ratkaistavat asiat tulee käsitellä ja ratkaista maantietoimituksessa. (HE 17/2004, 61.)

#### 4.2 Väyläviraston ohjeet tiesuunnitelman tekemiseen

Tässä luvussa tarkastellaan väyläviraston asettamia vaatimuksia tiesuunnitelmalle yksityistiejärjestelyiden osalta. Pääasiallisena tietolähteenä on jo lakkautetun tiehallinnon vuonna 2009 julkaiseman, mutta edelleen voimassa oleva Tiesuunnitelmavaiheen asiakirjat - Sisältö ja esitystapa -opas. Sen mukaan maantielaki säättää vähimmäisehdot tiesuunnitelman asialliselle sisällölle, esitystavalle sekä suunnitteluprosessille, jotka eivät sellaisenaan riitä. Lainsäädän-



töä täydennetäänkin monenlaisilla suunnittelijaa palvelevilla ohjeilla. (Tiehallinto 2009, 22.)

Koska tiesuunnitelma on laaja kokonaisuus erilaisia asiakirjoja ja niihin tullaan alla viittamaan, käydään ne tässä lyhyesti lävitse. Tiesuunnitelma koostuu viidestä osasta A – C, joista kolme ensimmäistä ovat tiesuunnitelman asiakirjoja ja seuraavat kaksi tiesuunnitelmavaiheen teknisiä asiakirjoja: (Tiehallinto 2009, 30 – 32.)

- Osa A – Tiesuunnitelman selostusosa
- Osa B – Tiesuunnitelman pääpiirustukset
- Osa C – Tiesuunnitelman informatiivinen aineisto
- Osa D – Tiesuunnitelmavaiheen tekniset piirustukset ja selvitykset
- Osa E – Tiesuunnitelmavaiheen suunnitteluaineisto

Osa B – Tiesuunnitelman pääpiirustukset sisältää tiesuunnitelman hyväksyttävät asiakirjat ja on siten päätarkastelun kohteena tässä luvussa. Tärkeimpinä asiakirjoina ovat suunnitelmakartat, joissa suunnitteluratkaisut on esitettävä sillä tavalla, että hankkeen kokonaisvaikutusten arviointi on mahdollista. Suunnitelmakartalta on löydettävä vain muutamia asioita mainitakseni maantiet, kevyen liikenteen väylät, yksityiset tiet, tiealueiden rajat ja liittymät. Suunnitelmakartan pohjakartan tietoja ovat muun muassa korkeuskäyrät, pellot, metsät vesistöt, kiinteistöjen rajat ja rakennukset. Suunnitelmakartat esitetään teräväpiirteisellä pohjalla yleensä 1:2000 mittakaavassa, mutta taajama-alueilla tai muuten paljon tietoa sisältävillä alueilla voidaan käyttää mittakaavoja 1:1000 tai 1:500. (Tiehallinto 2009, 55 - 57.) Tiesuunnitelman pääpiirustuksissa ei tule esittää hyväksymisen ja asianosaisten kannalta epäolennaisia teknisiä tietoja (Tiehallinto 2009, 24).

Viitaten edelliseen kappaleeseen haluan tarkentaa, että osa A – Tiesuunnitelman selostusosa sisältää hyväksymisehdotuksen, jonka pohjalta, huomioiden siitä annetut lausunnot tiehallinto laatii hyväksymisesityksen (Tiehallinto 2009, 42). Näin ollen osa A:n hyväksymisehdotus vaikuttaa osa B:n hyväksyttäviin

asiakirjoihin. Tiesuunnitelmavaiheen asiakirjat - Sisältö ja esitystapa -opas on rakenteeltaan sellainen, että hyväksyttävistä asioista selostetaan monelta osin tarkemmin osassa A, kuin osassa B. Hyväksymisehdotuksen tulee sisältää muun muassa kohteet, jotka lueteltiin edellisessä kappaleessa suunnitelmakartan sisältövaatimuksina.

Kaikki maantielle suunnitellut yksityistieliittymät tulee näyttää suunnitelmakartassa tunnuksin ja käyttötarkoituksin. Lisäksi laaditaan yksityistieliittymistä lista, josta selviää yksityistieliittymän tunnus, sijainti, käyttötarkoitus ja viittaus suunnitelmapiirustukseen. Myös maatalousliittymät esitellään suunnitelmakartoilla, tosin ne ovat tiesuunnitelmassa usein ohjeellisina. Katkaistavista yksityisteiden liittymistä ja niitä korvaavista yhteyksistä laaditaan taulukko. Korvaavia yhteyksiä voi olla kaksikin, jolloin lopullinen korvaava yhteys ratkaistaan maantietoimittuksessa. (Tiehallinto 2009, 45.)

Moottori- ja moottoriliikennetielle liittymisestä voidaan määrätä ainoastaan tiesuunnitelmassa. Muilla maanteilla voidaan tiesuunnitelmassa rajoittaa asema-kaavan ulkopuolella yksityistieliittymien tekoa asettamalla liittymäkielto. Edellä kerrottu voi koskea myös maatalousliittymiä. Tiesuunnitelmassa on osoitettava kaikki liittymäkiellon alaisen tieosuuden yksityistieliittymät käyttötarkoituksineen. (Tiehallinto 2009, 45, 46.)

Yksityistiejärjestelyiden osalta tiesuunnitelmalla tulee osoittaa alustavat tiealueet ja näkemäalueet. On hyvä myös huomata, että yksityistielle ei voi tiesuunnitelmassa antaa käyttörajoituksia, vaan ainoastaan liittymälle maantiehen. (Tiehallinto 2009, 46.)

Tiesuunnitelmassa esitetään myös hallinnolliset järjestelyt kaikkien teiden osalta. Hallinnolliset järjestelyt voidaan esittää yleiskartassa tai omassa hallinnollisten järjestelyjen kartassa, jos se on tarpeen johtuen järjestelyjen suuresta määrästä. Hallinnollisilla muutoksilla siirretään tienpitovastuu ja kustannukset tienpitäjältä toiselle. Tien hallinnollinen luokka voi olla esimerkiksi maantie tai yksityinen tie. Yksityiselle tielle, joka toimii myös kevyen liikenteen väylänä, on oma luokkansa. (Tiehallinto 2009, 45.)

Siinä missä Tiesuunnitelmavaiheen asiakirjat - Sisältö ja esitystapa -opas määrittelee tiesuunnitelman sisällöstä, niin liikenneviraston laatima opas Tiesuunnitelma Toimintaohjeet on tiesuunnitelman laatimista koskeva toimintaohje, jossa kuvataan konsultin menettelyt maantielain mukaisen tiesuunnitelman laatimiseksi. Kyseinen ohje ei aseta uusia sisältövaatimuksia, mutta sitä tarkistelemalla voi saada paremman käsityksen tarkkuudesta millä yksityistiejärjestelyistä säädetään. Toimintaohjeen mukaan yksityistieliittymien paikat tulee varmistaa maastossa ja yksityistiejärjestelyistä tulee tarvittaessa neuvotella maanomistajien kanssa (Tiehallinto 2010, 26).

#### 4.3 Tiesuunnitelman yksityistiejärjestelyiden sitovuus

Pyytäessäni tähän opinnäytetyöhön ehdotuksia tutkimuskysymyksiksi, kertoi Maanmittauslaitoksella tuotantopäällikkönä työskentelevä Seppo Sadeharju tiesuunnitelmien osalta tilanteista, joissa yksityistiealueiden varaukset on tehty laajempina, kuin mitä yksityiset tiet tullaan rakentamaan (Sadeharju 2019). Tämä on herättänyt kysymyksiä siitä, että kuinka leveänä yksityistieoikeus tulisi perustaa ja alue lunastaa. Tämän kaltaiseen tilanteeseen antaa vastauksia alla esitelty maa- ja metsätalouden tuomio.

Maa- ja metsätalouden tuomiossa DNro M14/1250 käsiteltiin valitusta jossa kiinteistön A omistajat muun muassa vaativat maantietoimituksessa TNro 2010-344513 haltuun otettujen tiealueiden supistamista siten, että tiealue määrättäisiin tien rakenteen edellyttämällä tavalla. Vaatimusta perusteltiin sillä, että tiesuunnitelman perusteella yksityisten teiden tiealueeksi ei voida ottaa laajempaa aluetta kuin mitä tien rakenne edellyttää. Kohdealueen ja tiehankkeen kuvauksessa maa- ja metsätalouden tuomio toteaa kiistanalaisen yksityistien Y201 tierakenteen ja tiealueen itärajan väliin jäävän lähes koko matkalla 20 – 30 metriä leveä alue, jota ei kyseisellä hetkellä tarvittu yksityistä tietä varten. (Maa- ja metsätalouden tuomio Vantaa 2014, 3, 9.)

Koska kyseessä olevat yksityiset tiet olivat suunniteltu ja niitä koskeva tiesuunnitelma hyväksytty silloin voimassa olleen yleisistä teistä annetun lain (234/1954, jäljempänä yleistielaki) mukaisesti, käsiteltiin asiaa yksityistielain

kannalta, kuitenkin sisältäen viittauksen nykyisin voimassa olevaan yksityistielakiin. Selvityksessä maaoykeus totesi, että yleistielain 26 §:n 1 momentin mukaan tiesuunnitelmassa on osoitettava muun muassa tien suunta ja poikkileikkaus siten, että se on merkittävässä maastoon. Yleistielain 26 §:n 2 momentin mukaan 1 momentissa säädettyä on soveltuvin osin noudatettava, kun kysymys on tiesuunnitelman laatimisesta sellaista tien parantamista varten, josta aiheutuu tiealueen muutos. Lisäksi maaoykeus totesi selvityksessään, että yksityistielain 26 §:n 1 ja 2 momentti koskivat nimenomaan yleisten teiden suunnittelua ja yksityistiejärjestelyistä säädettyä yleistielain 26 §:n 4 momentissa. Asiallisesti maantielain 22 § vastaa aiempia yleistielain 26 §:n 1 ja 2 momentteja ja maantielain 24 § aiempaa yleistielain 4 momenttia. (Maaoykeus Vantaa 2014, 10.) Maantielain 22 §:n tiesuunnitelman sisällölle asettamat vaatimukset koskevat siis yleistä tietä, ei yksityistä tietä.

Viitaten maantielain esitöihin maaoykeus selvityksessään toteaa, että yksityisten teiden osalta lunastuksen kohdetta vahvistettaessa ja muista yksityisten teiden järjestelyyn liittyvistä seikoista päätettäessä on otettava huomioon, mitä niistä yksityisistä teistä annetussa laissa (358/1962) säädetään, unohtamatta kuitenkaan sitä, että yksityistieläilymien paikat ja yksityisten teiden linjaus eli suunta on vahvistettava maantielain 57 §:n 1 momentissa säädettyllä tavalla, eli lähtökohtaisesti tiesuunnitelman mukaisesti. Lain yksityisistä teistä (358/1962) osalta todetaan viitaten 5 §:n 1 momenttiin, että tiehen kuuluvat osat, joita on muutamia mainitakseni ajorata, oja ja penger. Samaisen lain 7 §:n 1 momenttiin viitaten todetaan, että yksityinen tie on suunnaltaan, leveydeltään ja muutoinkin tehtävä siten, että sen tavoite saavutetaan mahdollisimman edullisesti tuottamatta kenellekään enempää haittaa kuin tarve vaatii. (Maaoykeus Vantaa 2014, 11.) Asiallisesti voimassa olevan yksityistielain 3 §:n 1 momentin 9 kohta vastaa kumotun lain yksityisistä teistä 5 §:n 1 momenttia ja yksityistielain 4 §:n 2 momentti vastaa kumotun lain yksityisistä teistä 7 §:n 1 momenttia.

Asian oikeudellisessa arvioinnissa maaoykeus toteaa olemassa olevan maantielain ja sitä edeltäneen yleistielain mukaan voitavan maantien myöhempää leventämistä varten tiesuunnitelmassa osoittaa varaus ja tämän mukainen alue myös osoittaa tiealueeksi. Yksityisen tien myöhempää leventämistä varten tar-

peellisen alueen varaamisesta ja lunastamisesta ei ole säädetty. (Maaoykeus Vantaa 2014, 12.)

Edellisiin kappaleisiin on koottu pääkohdat maaoykeuden tuomion perusteluissa. Tuomiolauselman mukaan kiinteistön A omistajien valitus hyväksyttiin koskien vaatimusta tiealueen supistamisesta. Yksityisten teiden tiealuetta olisi supistettava siten, ettei tiealueeksi oteta sellaista aluetta, joka ei ole tarpeen yksityisten teiden rakenteita ja niiden säilyttämistä varten. Supistamista varten toimitus palautettiin uudelleen käsiteltäväksi. (Maaoykeus Vantaa 2014, 13.)

## 5 TIEHANKKEESTA JA YKSITYISTIEJÄRJESTELYISTÄ SYNTYNEIDEN MENETYSTEN KORVAAMINEN

### 5.1 Korvausasioiden käsittely maantietoimituksessa

Tässä luvussa käsitellään yksityistiejärjestelyistä ja tiehankkeesta yleisemminkin aiheutuvien menetysten korvaamista. Aluksi muodostetaan yleiskuva esittelemällä korvauksiin vaikuttavaa lainsäädäntöä, perehdytään korvausasioiden käsittelyjärjestykseen, sekä tutustutaan maantietoimituksessa suoritettaviin erilaisiin korvauksiin, eli korvauslajeihin. Lisäksi tutustutaan muun muassa tilusjärjestelyihin liittyviin korvauksiin, sekä tilanteeseen, jossa asianosainen menettää asuntonsa tai hänen toimeentulonsa heikkenee.

Edellä esitetyn jälkeen keskitytään yksityistiejärjestelyistä aiheutuvien haittojen korvaamiseen. Korvausasioita tullaan tarkastelemaan lainsäädännön sekä väyläviraston, maanmittauslaitoksen ja ympäristöviraston ohjeiden pohjalta. Lopuksi tutustutaan tuomioistuinten yksityistiejärjestelyitä koskeviin ratkaisuihin.

Tiehankeesta maanomistajille ja muille asianosaisille aiheutuvien menetysten korvaaminen käsitellään maantietoimituksessa. Maantietoimituksessa lunastetaan tarvittavat alueet ja määrätään kohteenkorvaukset, sekä muut havaittavissa olevat haitan- ja vahingonkorvaukset (Vitikainen 2010, 37). Toimitusmenettelystä ja korvauksista on voimassa mitä laissa kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (jäljempänä lunastuslaki) on säädetty, ellei maantielaista muuta johdu. Maantiehankkeiden erityispiirteiden vuoksi on maantielaisissa annettu erityisiä säädöksiä sovellettavaksi lunastuslain säädösten sijaan. (HE 17/2004, 56.)

Lunastuslain 29.1 §:n mukaan lunastettavan omaisuuden omistajalla on oikeus täyteen korvaukseen, eli luovuttajan varallisuusasema ei luovutuksen takia muutu (Vitikainen 2010, 65). Lunastuskorvaus muodostuu kohteen- ja haitan- korvauksesta, sekä vahingonkorvauksesta. Jos saman henkilön jäljelle jäävän omaisuuden käyttämiselle aiheutuu lunastuksesta pysyväisluontoista hyötyä, on

hyöty kohtuuden mukaan sovitellen vähennettävä korvauksesta (LunL 29.2 §, 36.1 §).

Kun toimituksessa on kyse korvauksista toimituksen suorittaan lunastustoimikunta, johon kuuluu toimitusinsinööri, sekä kaksi paikallisen kunnanvaltuuston valitsemaan kiinteistötoimitusten uskottua miestä (Vitikainen 2010, 37). Mikäli maantietoimituksessa ratkaistavien asioiden määrän tai laadun vuoksi on tarkoituksenmukaista, voidaan toimitusmääräyksen tarkoittamaa lunastusta koskevat asiat käsitellä tienpitäjän esityksestä kahdessa eri maantietoimituksessa (MTL 62.1 §). Edellä mainittu menettely tulisi kyseeseen lähinnä suurissa tiehankkeissa, joissa maanomistajat voivat joutua odottamaan pitkäänkin korvauksia. Lunastusten käsittely kahdessa erillisessä maantietoimituksessa nopeuttaa korvausten maksamista. Ensimmäisessä toimituksessa määrättäisiin lähinnä kohteenkorvauksista ja jälkimmäisessä ratkaistaisiin muut lunastuksessa vielä avoinna olevat kysymykset. (HE 17/2004, 59.)

Tiesuunnitelmassa osoitetut alueet otetaan haltuun maantietoimituksessa pidettävässä haltuunottokatselmuksessa (MTL 56.1 §). Haltuunotto voi tosin tapahtua maantielain 21 §:n tarkoittamissa vaikutuksiltaan vähäisissä hankkeissa sopimuksen perusteella. Haltuunottokatselmus pidetään joko alkukokouksen yhteydessä tai siinä määrättävänä ajankohtana (Vitikainen 2010, 49). Yksityistä liittymää ja tietä varten alueet otetaan haltuun siksi aikaa, kunnes tie tai liittymä on tehty, jonka jälkeen alueiden hallinta palautuu kiinteistöjen omistajille (HE 17/2004, 57). Vaikka yksityisen liittymän ja tien alueen hallinta palautuu kiinteistöjen omistajille, ei sillä ole vaikutusta alueesta suoritettavaan kohteenkorvaukseen.

Jos asianosainen haltuunoton johdosta menettää asuntonsa tai hänen toimeentulonsa heikkenee elinkeinon tai ammatin harjoittamisen vaikeutumisen vuoksi, voidaan haltuunotto suorittaa aikaisintaan kolmen kuukauden kuluttua korvausten maksamisesta asianosaisen näin vaatiessa (LunL 57.2 §). Mikäli asianosainen niin vaatii, on haltuunottokatselmuksen yhteydessä määrättävä ennakkokorvauksista. Tällöin suoritettava korvaus määrätään haltuunotettavasta omaisuudesta likimääräisen arvion nojalla. Kun kyse on asianosaisesta, jolle aiheu-

tuu lunastuslain 57 § 2 momentin mukainen seuraamus, tulee ennakkokorvaus suorittaa täysimääräisenä ja muissa tapauksissa ennakkokorvaus on kolme neljäsosaa likimääräisestä arviosta. (LunL 60.2 §, 61.2-3 §.)

Maantien rakentaminen aiheuttaa usein kiinteistöille haittaa tilusten pirstoutumisen myötä ja maantietoimituksessa onkin selvitettävä tilusjärjestelyjen tarpeellisuus. Korjaamalla haitallista tilusten pirstoutumista tilusjärjestelyin saatetaan myös vähentää kustannuksia, joita muuten aiheutuisi uuden kulkuyhteyden järjestämisestä. (HE 17/2004, 60.) Tilusjärjestely voidaan suorittaa kiinteistöjen kesken tai, jos sitä ei voida sopivasti toimittaa, siirtämällä alue kiinteistöstä toiseen täyttä rahallista korvausta vastaan (MTL 63.2 §). Jos tilusjärjestelyin ei ole mahdollista poistaa tai olennaisesti vähentää tiehankkeesta kiinteistölle aiheutuvaa haittaa, kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia, jos hän ei halua korvausta haitasta, tienpitäjää lunastamaan jäljelle jäänyt kiinteistö tai sen osa (HE 17/2004, 61). Vastaavasti tienpitäjällä on oikeus lunastaa kiinteistö tai sen osa, jos kustannukset haitallisten vaikutusten poistamiseksi olisivat huomattavat kiinteistön tai sen osa arvoon verrattuna (MTL 67.2 §).

Maantietoimituksen loppukokouksessa on julistettava lunastuspäätös. Lunastuspäätöksessä määritellään ja vahvistetaan lunastettava omaisuus, sekä kullekin asianosaiselle maksettavat korvaukset. (Vitikainen 2010, 52.)

## 5.2 Korvauslajit

Maantielain mukaisia korvauslajeja ovat kohteenkorvaus, haitankorvaus ja vahingonkorvaus (Vitikainen 2010, 66). Maantietoimituksessa voidaan hakemuksesta määrätä korvattavaksi myös lunastettavan omaisuuden omistajalle aiheutuneet välttämättömät kustannukset hänen oikeutensa valvomisesta toimituksessa ja haltuunottokatselmuksessa (LunL 37.2 §).

Kohteenkorvaus on taloudellinen hyvitys lunastettavan omaisuuden pysyväisluontoisesta luovuttamisesta. Kohteenkorvaus vastaa lunastettavan omaisuuden käypää hintaa, joka on määritelty todellisen tai käyttömahdollisuuksien mukaan. Käypä hinta arvioidaan sen mukaan, mikä lunastettavan omaisuuden ar-



vo olisi ilman pakkolunastusyrityksen vaikutusta. Tienpitäjälle lunastuspäätöksen lainvoimaistumisen myötä siirtyvästä tiealueesta kiinteistön omistajalle suoritettava korvaus on kohteenkorvausta. Kiinteän omaisuuden lisäksi kohteenkorvausta voidaan suorittaa kiinteään omaisuuteen liittyvästä erityisestä oikeudesta, kuten edullisen vuokraoikeuden menetyksestä. (Vitikainen 2010, 66-67.) Kun maantie sijoitetaan esimerkiksi tunneliin tai sillalle, tienpitäjälle perustetaan omistusoikeuden sijaan käyttöoikeus, jolloin kiinteistön omistajalle korvataan käyttöoikeuden rajoitus (Maanmittauslaitos 2016, 15). Kohteenkorvauksesta säädetään lunastuslain 30 §:ssä.

Omaisuuudelle lunastushankkeen pysyväisluonteisesta arvoa tai tuottoa alentavasta vaikutuksesta suoritetaan vahingonkärsijälle haitankorvausta. Haitta voi kohdistua jäännöskiinteistöön tai lunastuksen ulkopuoliseen kiinteistöön. (Vitikainen 2010, 67.) Vakituiseen ja loma-asumiseen tiestä voi aiheutua immissiohaittoja, kuten melu, pöly, värinä, pakokaasu ja maisemahaitat. Maatalouden harjoittamiseen tarkoitetuille kiinteistöille aiheutuvat haitat kohdistuvat tyypillisesti tilan tuotannollisiin tekijöihin. (Maanmittauslaitos 2016, 15.) Maatalouteen kohdistuvia haittoja ovat esimerkiksi etäisyyshaitat, peltojen ja metsien supistumishaitta ja maatilan sisäiselle liikenteelle aiheutuva haitta (Vitikainen 2010, 67). Haitankorvauksesta säädetään lunastuslain 35 §:ssä koskien henkilöitä, joilta omaisuutta lunastetaan. Lunastuslain 38 §:n perusteella myös muut asianosaiset voivat saada korvauksen haitasta tai vahingosta, jos haitta tai vahinko on merkittävä ja nämä vaativat korvausta. Maantielain 55.1 §:n mukaan voidaan lunastuslain 38 §:n estämättä tien rakentamisesta tai sen käyttämisestä aiheutuvasta haitasta tai vahingosta määrätä korvaus vaadittaessa. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että maantielain 55.1 §:n mukaan maantietoimituksessa ei lunastusrelaation ulkopuolisiin sovelleta lunastuslain 38 §:n mukaista merkittävän haitan korvauskynnystä.

Korvaus lunastuksesta aiheutuvasta tappiosta, tuotannonmenetyksestä, kustannuksesta tai muusta lyhytaikaisesta taloudellisesta menetyksestä määrättävä korvaus on vahingonkorvausta. Maantietoimituksessa korvattavia vahinkoja ovat esimerkiksi korvaus elinkeinon keskeytymisestä johtuvasta liiketaloudellisesta vahingosta tai kustannusten korvaus esimerkiksi taimiston istutuskustan-

nuksista ja rakennusten poistamis- tai siirtokustannuksista, sekä kustannusten korvaus muista vahingoista, kuten työnaikaisista vahingoista, ennaikaisesta hakkuusta tai korvaukset poistetuista aidoista ja pihakasveista. (Vitikainen 2010, 68.) Vahingonkorvauksesta säädetään lunastuslain 37:ssä koskien henkilöitä, joilta omaisuutta lunastetaan. Lunastusrelaation ulkopuolisten kohdalla säädökset ja käytäntö on vastaava kuin edellä esitetystä haitankorvausten osalta.

### 5.3 Yksityistiejärjestelyistä aiheutuvien haittojen ja vahinkojen korvaus

#### 5.3.1 Lainsäädäntö

Maantielain 72 §:ssä säädetään liittymäkiellon korvauksesta. Mikäli liittymäkiellosta aiheutuu merkittävää haittaa kiinteistölle, jolla on aikaisemmin ollut liittymä maantielle, on kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä (MTL 72 §). Korvattavuuden alarajaksi asetettua merkittävää haittaa perustellaan hallituksen esityksessä maantielaksi sillä, että liittymien järjestelyiden perustuksessa tärkeään yleiseen etuun, on uusista kulkujärjestelyistä aiheutuvaa haittaa siedettävä johonkin määrään ilman korvausta. Lienee vielä hyvä mainita, että maantielailta kumotussa laissa yleisistä teistä korvattavan haitan tasoksi oli säädetty huomattava haitta (HE 17/2004, 62.).

Mikäli yksityistieyhteydet ja tieoikeudet järjestellään yksityistielain 76 §:n tarkoittamassa alueellisessa tietoitimuksessa, tällöin maantielain 72 §:ssä tarkoitetut korvaukset käsitellään kyseisessä toimituksessa (MTL 69.2 §). Lisäksi sovelletaan, mitä lunastuslain 82 §:ssä säädetään korvauksista lunastettavan omaisuuden omistajalle, hänelle aiheutuvista välttämättömistä kustannuksista oikeutensa valvomisesta lunastustoimituksessa tai haltuunottokatselmuksessa (LunL 82.1 §).

Korvauksista säädetään maantielain 5 luvussa. Joustavuuden turvaamiseksi kyseisen luvun 74 §:ssä säädetään kiinteistön omistajalle korvattavaksi myös muu kuin 5 luvussa tarkoitettu maantiestä kiinteistölle aiheutuva vahinko tai haitta. (MTL 74 §.) Huomiota kannattaa kiinnittää myös siihen, että hallituksen

esityksessä maantielaksi on 74 §:n perusteluissa todettu, että maantien olemassaoloon ei voi perustaa oikeudellista suojaa, joten pelkän maantien lakkauttamisesta tai uuden tieyhteyden rakentamisesta johtuva liiketulon menetys ei olisi sellainen menetys, joka tienpitäjän tulisi korvata (HE 17/2004, 63).

### 5.3.2 Väyläviraston ja maanmittauslaitoksen ohjeet

Väyläviraston ja siihen 2010 yhdistetyn tiehallinnon ohjeissa otetaan melko niukasti kantaa haitankorvauksiin yksityistiejärjestelyissä. Tiehallinnon julkaisemassa oppaassa Yksityistieliittymät ja järjestelyt - Toimintalinjat todetaan viitaten maantielain 72 §:ään kiinteistönomistajan oikeudesta saada haitankorvausta, jos olemassa olevan liittymän katkaisemista ja uuden yhteyden järjestämisestä aiheutuu kiinteistön käytölle merkittävää haittaa. Jos haitankorvausta kuitenkin vaaditaan, tullaan asia ratkaisemaan maantietoimituksessa. (Tiehallinto 2006, 18-19.)

Liittymäjärjestelyissä syntyneet yksityistie jäävät niitä käyttävien kiinteistöjen vastuulle. Pitkien rinnakkaisteiden osalta todetaan, että tiehallinto tutkii tapoja tienpitovastuun jakamisesta siten, ettei tienpitovastuu muodostu millekään osapuolelle kohtuuttomaksi. (Tiehallinto 2006, 18.) Uudemmissa tiehallinnon tai väyläviraston julkaisuista ei kuitenkaan löytynyt tarkempaa ohjeistusta tienpitovastuun jakamisesta rinnakkaisteiden osalta.

Maantien rinnalle muodostettava rinnakkaistie voidaan joissakin tapauksissa ottaa maantien osaksi. Edellä kuvattu voi tulla kyseeseen esimerkiksi silloin, kun tienvarren kiinteistölle johtavia liittymiä yhdistetään rinnakkaistiellä ja näin muodostuneelle rinnakkaistielle ohjataan maantien suuntainen kevyt liikenne. Tällöin rinnakkaistiestä tulee kevyen liikenteen väylä, jota pitkin tontille ajo on sallittu. Väylävirasto voi myös sopia yksityistien pitäjän kanssa yksityistien käytöstä kevyen liikenteen osana, sekä vastuunjaosta tien kunnossapidon ja mahdollisen kuntoonlaittamisen osalta. (Tiehallinto 2006, 18.)

Yksityisten teiden hyödyntämisestä kevyelle liikenteelle löytyy liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu Yksityistiet yleisten teiden kevyen liikenteen yhteyksinä

vuodelta 2004. Kevyen liikenteen järjestelyn yksityiselle tielle on tienpitäjän ja/tai kunnan ja yksityisen tienpitäjän väliseen sopimukseen perustuva (Liikenne- ja viestintäministeriö 2004, 15). Täten se ei ole maantielain mukaisessa tietoituksessa päätettävä asia ja siihen ei tämän opinnäytetyön puitteissa ole syytä tämän tarkemmin perehtyä.

Toimitusmenettelyn käsikirjan luvussa 15 selostetaan maantietoituuksesta ja sen luvussa 15.5.3.7.2 on esitelty korvauslajit, sen kuitenkin tuomatta lisätietoa edellä luvussa 5.2 Korvauslajit esitettyyn. Mainittavan arvoista on kuitenkin se, että toimitusmenettelyn käsikirjassa luvussa 15.5.3.7.2 Korvauslajit haitan ja vahingonkorvausten osalta on kerrottu, että lunastusrelaation ulkopuolisten tahojen sietokynnystä olisi maantietoituksissa alennettu ja siten niille, joilta ei toimituksessa lunasteta maa-alueita, tulisi vaadittaessa määrätä korvauksia, vaikkei haitta olisi merkittävä. Samassa yhteydessä on viittaus maantielain 55 §:ään ja lunastuslain 38 §:ään. (Maanmittauslaitos 2016, 15) Lakien tarkastelu osoittaa, että lunastuslain 38 §:ssä säädetään korvattavaksi merkittävä haitta (LunL 38 §). Maantielaisissa haitan korvaamisen kynnys vaihtelee sen mukaan, minkä tyyppisen haitan korvauksesta on kyse. Esimerkiksi liittymäkiellon tulee aiheuttaa merkittävää haittaa kiinteistön käyttämiselle, jotta haitasta olisi mahdollista saada korvaus (MTL 72 §).

### 5.3.3 Korvattavan haitan kynnysarvon määrittely

Maantielaisissa liittymäkiellon ja siten myös yksityistiejärjestelyistä aiheutuneiden haittojen korvauskynnukseksi on säädetty merkittävä haitta. Maantielaisissa, kuten sen valmistelussakaan ei anneta tarkempaa ohjeistusta siitä, kuinka merkittävän haitan, tai muunkaan haitan asteen korvauksen kynnysarvot tulisi määrittellä. Täten alla on aihetta tutkittu pohjautuen ympäristöministeriön kahteen julkaisuun, tuomioistuinten ratkaisuihin, sekä Maanmittauslaitoksella tuotantopäällikkönä työskentelevän Seppo Sadeharjun haastatteluun.

Suomen lainsäädännössä on haitan tasolle useita eriasteisia määritelmiä. Haitan määritelmiä järjestyksessä suurimmasta haitasta pienimpään ovat muun muassa kohtuuton haitta, huomattava haitta, merkittävä haitta, merkityksellinen

haitta, vähäinen haitta. Lainsäädännössä ei haitan asteelle ole asetettu euromääräisiä kynnyksarvoja. Siten korvaustoimituksessa korvattavan haitan kynnyksen määrittää tapauskohtaisesti lunastustoimikunta, eli toimitusinsinööri ja uskottut miehet. Haitan merkityksellisyyttä voidaan arvioida suhteessa siihen maanomistukseen, joka asianosaisella on, tai toisaalta sen mukaan, kuinka suuri haitan taso absoluuttisesti on. Lunastustoimikunta käyttää kynnyksarvojen harkinnassa itsenäistä päätäntävaltaa. Kynnyksarvojen määrittämisessä laintulkinta kuuluu aina lunastustoimikunnalle, maa- ja metsätaloudelle ja viime kädessä korkeimmalle oikeudelle. Korvaustoimitusten päätökset ovat valituskelpoisia ja oikeuskäytäntö viime kädessä muokkaa korvauskynnyksien määräytymistä. (Ympäristöministeriö 2011, 17.)

Ympäristöministeriön vuonna 2006 julkaisemassa Luonnonsuojelun korvausjärjestelmä -julkaisussa merkittävän haitan kynnyksarvoa on käsitelty jo hyvin konkreettisella tasolla arvioiden kynnyksarvoa euromääräisesti tai suhteutettuna maanomistajan maa-alueella olevaan maaomaisuuteen. Viitaten Mikko Nousiainen diplomyöhön Luonnonsuojelulain merkityksellisen haitan korvauskynnyksen määrittäminen vuodelta 2002, todetaan siinä esitetyn, että merkityksellisen haitan rajana olisi pidettävä 5-8 % maanomistajalla alueella olevasta maaomaisuudesta. Edellistä jatkaen absoluuttiseksi raja-arvoksi merkitykselliselle haitalle todetaan Nousiainen diplomyössä esitetyn 1500-2000 euroa, perustuen päätelmään siitä, että se vastaa hyvin keskimääräistä kuukausittaista palkkatasoa ja sillä on taloudellista merkitystä asianosaisen varallisuusasemasta riippumatta. Samassa yhteydessä Luonnonsuojelun korvausjärjestelmä -julkaisussa esitellään myös Ympäristöministeriön alueidenkäytön osaston luonnonsuojeluyksikön toteuttamistyöryhmän antaman liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen osalta korvaussäännöksiä koskevan muistion 14.9.2004 suosittamat korvauskynnykset merkittävälle haitalle, niiden ollessa suhteellisenä kynnyksenä kiinteistön arvosta 5-8 % ja euromääräisenä 4000-5000 euroa. Edellä esitettyihin lukuihin viitaten kuitenkin korostetaan, että muistiolla ei ole oikeudellista asemaa. (Ympäristöministeriö 2006, 71.)

Haastattelussa Seppo Sadeharju Maanmittauslaitokselta nosti esiin sen, että käytettäessä merkittävän haitan määrittelyyn suhteellista menetelmää, ei tulisi

keskittyä vain haittaa kärsivän kiinteistön arvoon, vaan harkinnan mukaan tulisi kiinteistön sijaan arvioida käyttökokonaisuutta johon haitta kohdistuu. Näin esimerkiksi silloin, kun käyttökokonaisuus muodostuu useammasta kiinteistöstä tai haittaa kärsivä kiinteistö koostuu useasta palstasta ja haitta kohdistuu vain yhteen tai osaan palstoista. (Sadeharju 2020.)

Haittaa arvioitaessa pitää päättää myös siitä, että mille aikavälille haitta tulisi arvioida. Seppo Sadeharju Maanmittauslaitokselta toteaa, että haittaa arvioitaessa haitan ajatellaan ulottuvan hamaan tulevaisuuteen ja siihen pitkällä aikavälillä sopeudutaan. Täten ensimmäisten vuosien haitat olisivat merkittävämpiä kuin kauempana tulevaisuudessa olevat haitat. Haitankorvaus on yleensä tulevaisuuteen ulottuvien kustannusten yhteenlaskettu ja nykyhetken diskontattu summa. (Sadeharju 2020.)

#### 5.3.4 Tuomioistuinten ratkaisut

Korkeimman oikeuden ennakkopäätöksessä KKO 2002:61 käsiteltiin tapausta, missä tiehankkeen toteuttamisen myötä välitön pääsy huoltoasemakiinteistöltä valtatielle paikallistien kautta oli katkaistu. Paikallistien liittymä valtatiehen oli katkaistu huoltoaseman kohdalla ja lähin liittymä valtatielle oli noin 2,4 kilometriä huoltoasemalta, eivätkä ohikulkijat enää asioineet huoltoasemalla. Täten voitiin olettaa, että huoltoaseman toiminta oli käynyt kannattamattomaksi liittymän katkaisun takia. Yleistietoimituksessa 10.2.1999 huoltoasemakiinteistön omistaja vaati korvausta. Toimitusmiehet katsoivat, ettei tienpitäjällä ollut korvausvelvollisuutta valtatielle tulevan paikallistien liittymän katkaisemista. Perusteluna olin muun muassa se, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kenelläkään ei ole oikeutta yleiseen tiehen. Huoltoasemakiinteistön omistajan valitettua toimituksesta tehdystä päätöksestä asian käsittelyä jatkettiin Etelä-Suomen maa- ja metsätalouden oikeuskeskuksessa 30.11.1999 joka tuomiossaan määräsi Tielaitoksen suorittamaan korvauksen huoltoasemakiinteistön omistajalle. Maa- ja metsätalouden oikeuskeskus perusteli ratkaisuaan sillä, että valtatie muuttuminen moottoritieksi oli edellyttänyt liittymän poistamista. Tällöin kyseessä oli tien luonteen muuttuminen, ei kokonaan uusi tie, jolloin asiaa olisi arvioitava toisin. Päätökseen haettiin muutosta korkeimmasta oikeudesta. Perusteluissaan korkein oikeus katsoi, että liittymien huolto-

asemakiinteistöltä paikallistielle ja siitä valtatielle liittyneen niin läheisesti toisiinsa, että kiinteistöllä voidaan katsoa olleen yleisistä teistä annetun lain 137/1995 66 §:ssä tarkoitettu liittymä yleiselle tielle. Kulkuyhteyden katkaisemisesta on niin huomattavaa haittaa huoltoasemakiinteistön toiminnalle, että syntyvä haitta on korvattava. Korkein oikeus ei muuttanut maaoikeuden päätöstä. (KKO 2002:61.)

Perusteluissa olennaista oli siis se, että syntyneen haitan ei katsottu aiheutuneen tien lakkauttamisesta ja uuden tien rakentamisesta, vaan tien luonteen muuttumisesta, minkä takia huoltoasemakiinteistöltä katkesi yhteys valtatielle. Jos kyse olisi ollut tien lakkauttamisesta tai uuden tien rakentamisesta syntyneestä haitasta, niin silloin haitankorvausvaatimus olisi voitu hylätä sillä perusteella, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kenelläkään ei ole oikeutta yleiseen tiehen.

Vantaan maaoikeuden tuomiossa 29.2.2016 DNro M15/14877 käsiteltiin tiehankkeen maantietoimituksesta tehtyä valitusta. Valituksenalaisessa toimituksessa oli ratkaistu muun muassa tiesuunnitelmassa osoitettujen yksityisten teiden perustamiset ja korvauskysymykset. Tiesuunnitelmassa yksityistien liittymä yleiselle tielle oli katkaistu ja korvaavaksi yhteydeksi osoitettu rakennettava noin 1,5 km pitkä uusi yksityistie. Lunastustoimikunta oli arvioinut korvaavan kulkuyhteyden aiheuttavan tienpitokustannuksia seuraavan viiden vuoden aikana yhteensä noin 14400 €. Valittajien omistamien kiinteistöjen osalta lunastustoimikunta oli määrännyt lisääntyneinä tienpidon kustannuksina 2056 € korvauksen kullekin. Valituksessa kiinteistöjen omistajat, joiden kiinteistöjä koskien oli suoritettu edellä esitetty yksityistiejärjestely, vaativat muun muassa korotettavaksi korvausta lisääntyneistä tienpidon kustannuksista. (Maaoikeus Vantaa 2016, 3.)

Korvauskysymysten osalta maaoikeus toteaa perusteluissaan, että maantielain 72 §:ssä on säädetty yksityisen tien liittymän katkaisusta korvattavuudelle merkittävän haitan kynnys, mutta maantielain esitöistä ei ilmene, mitä merkittäväällä haitalla tarkoitetaan. Luonnonsuojelulain merkityksellisen haitan todettiin kirjallisuudessa, sekä arviointi- ja oikeuskäytännössä katsottu asettuvan suhteellisesti

noin 5 % tasolle haittaa kärsivän kiinteistön arvosta ja rahamääräisesti 1000 – 2000 euroon. Valituksenalaisessa toimituksessa korvauskynnyksen on katsottu ylittyneen, kun noin 2000 €:n tienpitokulut on määrätty korvattavaksi ja ELY-keskus on tyytynyt ratkaisuun. Tuomiolauselmassa toimitusratkaisua määrättiin muutettavaksi siten, että valittaneiden osalta tienpidon kustannuksia korotetaan 2056 €:sta 3500 €:oon. Muutos johtui tienpidon kustannusten laskennasta pidemmälle aikavälille. (Maaoyikeus Vantaa 2016, 18, 22.)



## 6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Kuten ensimmäisen luvun johdannossa totesin, maantietoimituksen yhteydessä tehtäviä yksityistiejärjestelyitä on kirjallisuudessa käsitelty hyvin niukasti. Kirjallisuuden puute vaikutti merkittävästi tämän opinnäytetyön tekemiseen. Kun valmiiksi pureksittua tietoa ei juurikaan ollut saatavilla, aiheeseen perehtyminen tapahtui pitkälti opiskelemalla maantielakia ja yksityistielakia, sekä hallituksen esityksiä kyseisiksi laeiksi.

Edellä kerrottu vaikutti osaltaan myös tutkimuskysymysten valintaan ja niiden sisältöön, erityisesti ensimmäisen tutkimuskysymyksen osalta, jossa käsitelin maantielain ja yksityistielain suhdetta. Siinä missä se toimii lukijalle teoriaosuuden jatkeena syventäen tietämystä yksityistiejärjestelyistä maantielain kannalta tarkastellen, oli sen kirjoittaminen minulle melkein välttämättömyys, tavoitakseni riittävän ymmärryksen aiheesta, jota tarvitsin muiden tutkimuskysymysten käsittelyssä. Vaikka tämän tutkimuskysymyksen pääteemana oli tarkastella tehtäväjako ja rajapintaa maantielain ja yksityistielain välillä, pyrin siinä antamaan kattavan yleiskuvauksen tiehankkeesta aina yleissuunnitelman tekemisestä maantietoimituksen loppukokoukseen saakka. Täten asian käsittely painottui maantielakiin. Yksityistielakiin tyydyttiin vain viittamaan niiltä osin, kun maantielaisissa säädettiin käsiteltäväksi yksityistiejärjestelyistä yksityisistä teistä annetun lain mukaan. Näin siksi, että se ei olisi ollut tarpeellista muiden tutkimuskysymysten käsittelyn kannalta ja lisäksi yksityistietoimituksia käsitellään kattavasti kirjallisuudessa muutenkin.

Sekä maantielaki, että yksityistielaki ovat melko uusia lakeja. Yksityistielaki tuli voimaan vuoden 2019 alussa ja maantielaki vuonna 2006. Ehkäpä juuri tästä syystä yksityistielaki ja maantielaki ovat melko helppolukuisia ja selkeitä kokonaisuuksia. Lakien välinen tehtäväjako maantietoimituksissakin on hyvin selkeä. Maantielain osalta epäselvää oli lähinnä tiesuunnitelmalle asetetut sisältövaatimukset yksityistiejärjestelyiden osalta. Tästä tarkemmin seuraavassa kappaleessa esitellyn tutkimuskysymyksen yhteydessä.

Toisena tutkimuskysymyksenä käsiteltiin tiesuunnitelmalle asetettuja vaatimuksia yksityistiejärjestelyiden osalta. Tiesuunnitelma on maantielain mukainen suunnitelma ja siten maantielain voidaan katsoa asettavan tiesuunnitelmalla vähimmäisvaatimuksen, jota sitten ohjeilla voidaan tarkentaa. Väylävirastolta löytyykin hyvin aineistoa tiesuunnitelmien parissa työskenteleville, joista tärkein lienee vuonna 2009 silloisen tiehallinnon julkaisema Tiesuunnitelmavaiheen asiakirjat – Sisältö ja esitystapa. Kyseisessä julkaisussa muistutetaan maantielain asettavan suunnitelman sisällölle, esitystavalle sekä suunnitteluprosessille tiettyjä vaatimuksia, jotka eivät sellaisenaan riitä, vaan niitä tarkennetaan suunnittelijaa palvelevilla ohjeilla. Muuten selkeästä maantielaista on vaikea tulkita sitä, että sen tiesuunnitelmalle säätämät sisältö- ja tarkkuusvaatimukset eivät ole yhtäläiset yksityisen ja yleisen tien välillä. Yksityistiejärjestelyiden osalta tiesuunnitelmalla osoitetaankin tiealueet alustavina (Tiehallinto 2009, 46). Tukea tälle tulkinnalle sai tiehallinnon oppaasta Tiesuunnitelmavaiheen asiakirjat – Sisältö ja esitystapa ja maa- ja metsätalouden tuomiosta DNro M14/1250, jota esiteltiin tämän tutkimuskysymyksen yhteydessä. Yhtenä konkreettisena lähtökohtana tässä käsitellylle tutkimuskysymykselle oli pohdinta siitä, että kuinka tulisi menettellä tilanteissa, joissa yksityistielle tiesuunnitelmassa osoitettu alue on laajempi kuin rakennettava tie vaatii. Maa- ja metsätalouden tuomioon perustuen voi lyhyesti todeta, että tieoikeus on määrättävä rakennetun tien mukaan, kuten myös lunastettava tiealue.

Kolmannessa tutkimuskysymyksessä käsiteltiin tiehankkeesta ja yksityistiejärjestelyistä syntyneiden menetysten korvaamista. Pääpaino tutkimisessa oli yksityistiejärjestelyistä syntyneiden haittojen korvaamisessa. Näin siksi, että esimerkiksi yksityistiejärjestelyille ominaisissa kiertohaitoissa ja kasvaneissa tienpitokustannuksissa on kyse haitankorvauksista.

Liittymäkieltojen seurauksena muuttuvien yksityistiejärjestelyiden ja siitä mahdollisesti syntyneiden kiertohaittojen ja kasvaneiden tienpitokustannusten korvausvelvoite oli hyvinkin selvä. Kiinteistön omistajalla on oikeus saada kiinteistön käyttämiseksi syntyneestä haitasta korvaus tienpitäjältä. Haastavampaa olikin sen pohdinta, että minkä tasoinen haitta tulisi korvata, maantielain 72 §:ssä kun säädetään, että korvattavan haitan tulisi olla merkittävä. Maantielaki tai hal-

lituksen esitys maantielaiaksi ei millään tavalla määritellyt merkittävän haittaa. Tietolähteinä aiheen tutkimisessa toimikin yksittäinen maa- ja metsätalouden tuomio DNro M15/14877, ympäristöministeriön julkaisut aiheesta, sekä Maanmittauslaitoksen tuotantopäällikkönä työskentelevän Seppo Sadeharjun haastattelu. Käytettävissä ollut aineistoa oli niin vähän, että pitkälle meneviä päätöksiä merkittävän haitan kynnyksarvosta on tehdä. Erityisesti jäin kaipaamaan lisää tuomioistuinten ratkaisuja, joissa haitan korvaamisia olisi käsitelty. Kerätyn aineiston perusteella merkityksellisen haitan kynnyksarvon katsoisin asettuvan 1000 € - 2000 € välimaastoon.

Oman haasteensa haitankorvauksen määrittämiseen tuo myös se, että esimerkiksi kiertohaitta tai tienpitokustannukset jatkuvat määräyshetkestä hamaan tulevaisuuteen, johon sitten haittaa kärsivät ajan myötä vain sopeutuvat. Kun korvausta ei kuitenkaan voi määrätä hamaan tulevaisuuteen jää aikavälin, jolta haitankorvaus määrätään, maantietoimituksen lunastustoimikunnan ja sitä johtavan toimitusinsinöörin päätettäväksi.

Kaikkiaan haitankorvauksien määrittäminen on hyvin harkinnanvaraista haitan kynnyksarvon ja laskennassa käytettävän aikavälin osalta, koska edes suuntaa antavaa ohjeistusta siihen ei ole olemassa. Tämän voisi olettaa johtavan siihen, että tulkinnat korvattavan haitan kynnyksarvosta ja laskentaperusteena käytettävästä ajasta vaihtelee eri puolella Suomea tehtävissä maantietoimituksissa. Tiedusteluuni mahdollisesta tarpeesta ohjeistukselle haitankorvausten määrittämisessä on Maanmittauslaitoksella tuotantopäällikkönä työskentelevällä Seppo Sadeharjulla selkeä mielipide. Yksityistiejärjestelyt ovat niin ainutlaatuisia ja niillä on omat erityispiirteensä, minkä takia tapauskohtaista harkintaa kuitenkin tarvitaan ja siihen tulisi toimitusinsinöörejä kannustaa tiukemman ohjeistuksen sijaan. (Sadeharju 2020.)

Kolmannen tutkimuskysymyksen yhteydessä esiteltiin myös korkeimman oikeuden päätös KKO 2002:61. Päätös oli mielenkiintoinen esimerkki siitä, että missä yhteydessä voidaan evätä asianosaiselta oikeus haitan- ja vahingonkorvauksiin vakiintuneen oikeuskäytännön perusteella, jonka mukaan kenelläkään ei ole oikeutta yleiseen tiehen. Tämä oli perusteluna sille tietöimituksessa tehtyyn

päätökseen, että tienpitäjän ei olisi korvausvelvollinen liittymän katkaisemisesta. Ennakkopäätöksessään korkein oikeus katsoi, että edellä kuvattu vakiintunut oikeuskäytäntö tulisi kysymykseen tilanteessa, missä haitta aiheutuu tien lakkauttamisesta tai uuden tien rakentamisesta. Kun käsitellyssä tapauksessa kyse oli tien luonteen muuttumisesta johtuneesta liittymän poistamisesta, korkein oikeus katsoi, että tienpitäjällä olisi korvausvelvollisuus.

## 7 YHTEENVETO

Työn tarkoituksen voi jakaa kahteen osaan. Yhtenä tarkoituksena oli tarjota lukijalle kattava yleiskuvaus tiehankkeen yhteydestä tehtävistä yksityistiejärjestelyistä. Yleiskuvauksen, joka muun muassa esitteli yksityistiejärjestelyihin vaikuttavan lainsäädännön, katsoin tarpeelliseksi, koska aihetta on kirjallisuudessa käsitelty melko niukasti. Tutkimuskysymyksistä päätiin kuultuani ehdotuksia tutkimuskysymyksiksi useilta Maanmittauslaitoksella maantietoimitusten parissa työskenteleviltä toimitusinsinööreiltä, maa- ja metsätalouden tutkimuskeskitykseltä maaoikeusinsinööreiltä sekä ELY-keskuksen maahankinnasta vastaavilta. Tärkeinä tutkimuskysymyksinä päätin tutkia tiesuunnitelmalle asetettuja vaatimuksia ja haitankorvausten määrittämistä yksityistiejärjestelyissä.

Opinnäytetyön tekemisen aloitin vuoden 2019 alussa ja se valmistui helmikuussa 2020. Opinnäytetyölle ei asetettu ulkopuolelta valmistumisaikataulua, joten kesän ja syksyn ajan opinnäytetyö oli niin sanotusti telakalla työkiireiden takia. Työn aihe ei ollut minulle ennestään tuttu, joten oli mielenkiintoista lähteä tutkimaan aihetta, josta voisi olla hyötyä tulevan työuran aikana. Erityisen hyvin on tullut tutuksi maantielaki ja hallituksen esitys kyseiseksi laiksi, sekä entisen tiehallinnon ohjeet tiesuunnitelmien osalta.

Työ pohjaa vahvasti maantielakiin ja hallituksen esitykseksi kyseiseksi laiksi, kuten myös hallituksen esityksiin maantielain muuttamiseksi. Tärkeässä roolissa ovat olleet myös yksityistielaki, laki kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta, tiehallinnon, väyläviraston ja ympäristöministeriön oppaat, sekä maa- ja metsätalouden tutkimuskeskityksen ja korkeimman oikeuden ratkaisut. Tuomioistuinten ratkaisuihin tutustuminen on avannut joidenkin lakipykälien tulkintaa sen lisäksi, että niitä on voinut hyödyntää esimerkkitapauksina tässä työssä.

Yksityistiejärjestelyt maantietoimituksissa on aiheena hyvin laaja. Niinpä tämän opinnäytetyön puitteissa ei ole mitenkään ollut mahdollista tutkia kaikkea tutkimisen arvoista.

Opinnäytetyön tekeminen oli hyvin haastavaa, koska aihe oli minulle melko vieras ja oppiminen nojasi melko vahvasti lain tulkintaan. Toivon että tämä työ toimii apuna niille, jotka haluavat oppia perusasiat tiehankkeen yksityistiejärjestelyiden suunnittelusta sekä maantietoimituksesta. Toki tutkimuskysymyksissä käsitellyistä asioista voi hyötyä ja löytää jotain uutta myös maantietoimitusten parissa jo työskennelleet. Kohderyhmänä tälle työlle on erityisesti toimitusinsinöörit, jotka työskentelevät tai ovat siirtymässä työskentelemään maantietoimitusten parissa.

## LÄHTEET

HE 147/2017. Hallituksen esitys eduskunnalle yksityistielaksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Viitattu 13.6.2019  
[https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE\\_147+2017.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_147+2017.pdf).

HE 17/2004. Hallituksen esitys Eduskunnalle maantielaksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Viitattu 12.6.2019  
[https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/he\\_17+2004.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/he_17+2004.pdf).

HE 45/2018. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi maantielain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Viitattu 12.6.2019  
[https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE\\_45+2018.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_45+2018.pdf).

KKO 2002:61. Viitattu 17.1.2020  
<https://www.finlex.fi/fi/oikeus/kko/kko/2002/20020061>.

Laki kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta 29.7.1977/603.

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 23.6.2005/503.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2004. Yksityistiet yleisten teiden kevyen liikenteen yhteyksinä. Viitattu 15.1.2020 <http://urn.fi/URN:ISBN:951-723-730-8>.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2019. Maanteiden yleis- ja tiesuunnitelmat. Viitattu 30.1.2020  
<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/maanteiden-yleis-ja-tiesuunnitelmat>.

Maanmittauslaitos 2010. Tietoa maantietoimituksesta. Viitattu 18.12.2019  
[https://www.maanmittauslaitos.fi/sites/maanmittauslaitos.fi/files/old/tietoamaantietoimituksesta2010\\_1.pdf](https://www.maanmittauslaitos.fi/sites/maanmittauslaitos.fi/files/old/tietoamaantietoimituksesta2010_1.pdf).

Maanmittauslaitos 2016. Toimitusmenettelyn käsikirja – 15. Maantietoimitus. Viitattu 5.4.2019  
[https://www.maanmittauslaitos.fi/sites/maanmittauslaitos.fi/files/attachments/2017/05/15\\_Maantietoimitus\\_2016.pdf](https://www.maanmittauslaitos.fi/sites/maanmittauslaitos.fi/files/attachments/2017/05/15_Maantietoimitus_2016.pdf).

Maaoyikeus Vantaa 2014. Tuomio DNro M14/1250

Maaoyikeus Vantaa 2016. Tuomio DNro M15/14877

Sadeharju, S. 2019. Maanmittauslaitos. Tuotantopäällikön haastattelu. 21.2.2019.

Sadeharju, S. 2020. Maanmittauslaitos. Tuotantopäällikön haastattelu. 24.1.2020.

Savela, P. 2006. Kiinteistö rakenne ja yksityistieliittymät pääteillä. Tiehallinnon selvityksiä 43/2006. Viitattu 9.4.2019 <https://julkaisut.vayla.fi/pdf/3201019-v-kiintrakenne-ja-ykstieliittymat.pdf>.

Tiehallinto 2006. Yksityistieliittymät ja järjestelyt – Toimintalinjat. Viitattu 9.4.2019 [https://julkaisut.vayla.fi/thohje/pdf/1000119-06-v-yksityistieliittymat\\_ja\\_jarjestelyt\\_toimintalinjat.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/thohje/pdf/1000119-06-v-yksityistieliittymat_ja_jarjestelyt_toimintalinjat.pdf).

Tiehallinto 2007. Turvallinen päätieverkko – uusia ratkaisuja kustannustehokkaasti. Viitattu 9.4.2019 [https://julkaisut.vayla.fi/pdf2/s12-proj\\_yhteenveto.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf2/s12-proj_yhteenveto.pdf).

Tiehallinto 2009. Tiesuunnitelmavaiheen asiakirjat – Sisältö ja esitystapa. Viitattu 20.12.2019 [https://julkaisut.liikennevirasto.fi/thohje/pdf/2100060-v-09-tiesuunnitelmavaiheen\\_asiakirjat.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/thohje/pdf/2100060-v-09-tiesuunnitelmavaiheen_asiakirjat.pdf).

Tiehallinto 2010. Tiesuunnitelma Toimintaohjeet. Viitattu 3.1.2020 [https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf3/lo\\_2010-20\\_tiesuunnitelma\\_toimintaohjeet\\_web.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf3/lo_2010-20_tiesuunnitelma_toimintaohjeet_web.pdf).

Vitikainen, A. 2010. Maantietoimitus. Espoo: Multiprint Oy.

Yksityistielaki 13.7.2018/560.

Ympäristöministeriö 2006. Luonnonsuojelun korvausjärjestelmä. Viitattu 17.1.2020 <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/38715>.

Ympäristöministeriö 2011. Omaisuudensuojan ja oikeusturvan kehittämistarpeet ympäristölainsäädännössä. Viitattu 17.1.2020 <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10138/41425>.