SUOMALAISEN LAKIMIESYHDISTYKSEN JULKAISUJA
A-sarja N:o 157

Kyösti Holma

TIEOIKEUDESTA YLEISEEN TIEHEN

Tutkimus yleisistä teistä annetun lain mukaisen tieoikeuden perustamisesta, sisällöstä ja tieoikeuteen liittyvän tienpitäjän käyttövallan ulottuvuudesta Suomen oikeuden mukaan.

SUOMALAISEN LAKIMIESYHDISTYKSEN
JULKAISUJA

A-sarja N:o 157

SUOMALAISEN LAKIMIESYHDISTYKSEN JULKAISUJA
A-sarja N:o 157

KYÖSTI HOLMA

TIEOIKEUDESTA YLEISEEN TIEHEN

Tutkimus yleisistä teistä annetun lain mukaisen tieoikeuden perustamisesta, sisällöstä ja tieoikeuteen liittyvän tienpitäjän käyttövallan ulottuvuudesta Suomen oikeuden mukaan.

DAS WEGERECHT
AM ÖFFENTLICHEN WEG
NACH FINNISCHEM RECHT

MIT DEUTSCHER ZUSAMMENFASSUNG

AKATEEMINEN KIRJAKAUPPA
JAKAJA

TIEOIKEUDESTA YLEISEEN TIEHEN

Tutkimus yleisistä teistä annetun lain mukaisen tieoikeuden perustamisesta, sisällöstä ja tieoikeuteen liittyvän tienpitäjän käyttövallan ulottuvuudesta Suomen oikeuden mukaan.

KIRJOITTANUT

KYÖSTI HOLMA

Oikeustieteen lisensiaatti
Maanmittausinsinööri

Yliopistollinen väitöskirja, joka Helsingin yliopiston oikeustieteellisen tiedekunnan suostumuksella esitetään julkisesti tarkastettavaksi Porthanian luentosalissa III lauantaina lokakuun 30 päivänä 1982 kello 10

SUOMALAINEN LAKIMIESYHDISTYS

Vammala 1982, Vammalan Kirjapaino Oy

ISBN 951-855-052-2 (nidottu)
ISBN 951-855-053-0 (sidottu)
ISSN 0356-7206 (painettu)
ISBN 978-951-855-624-7 (PDF)
ISSN 2814-8053 (verkkojulkaisu)

ALKULAUSE

Saattaessani kirjaani lopulliseen asuunsa esitän parhaat kiitokseni kaikille niille, joilta olen saanut työssäni apua, tukea ja rohkaisua.

Professori *Veikko O. Hyvönen* on ymmärtäväisellä suhtautumisellaan työni eri vaiheissa ollut suureksi avuksi. Hän ja oikeustieteen tohtori *Mikko Tulokas* ovat Helsingin yliopiston oikeustieteellisen tiedekunnan määrääminä esitarkastajina lukeneet käsikirjoituksen ja tehneet siihen huomautuksia, jotka mielelläni olen ottanut varteen. Heille esitän kunnioittavan kiitokseni.

Valtion yhteiskuntatieteellisen toimikunnan nuorempana tutkijana olen saanut tehdä tutkimustani päätoimisesti. Toimikunnan myöntämät tutkimusmäärärahat ja apurahat *Kyösti Haatajan Säätiöltä* sekä *Suomen Kulttuurirahastolta* ovat tehneet osaltaan tutkimustyöni taloudellisesti mahdolliseksi. *Suomalainen Lakimiesyhdistys* on ollut saattamassa teostani julkisuuteen ottamalla sen julkaisusarjaansa. Kiitän saamastani taloudellisesta tuesta.

Jupperissa elokuussa 1982

Kyösti Holma

SISÄLLYS

Alkulause V

Sisällys VII

Lähdeluettelo XVI

A. Kirjallisuutta XVI
B. Lainvalmistelutöitä XXXIII
C. Virallisohjeita XXXVII

Lyhenteitä XXXIX

I LUKU. PERUSKYSYMYKSIÄ

1 §. Yleisten teiden perustamisproblematiikasta 1

1.1. Tutkimusaiheesta 1
1.2. Tielainsäädännön muutoksista 3
1.3. Tieliikenteen ja tieverkon kehityksestä 4
1.4. Alueiden hankinnasta tietarkoituksiin 6
a. Alueiden pakko-otosta 6
b. TieL:n aiheuttama menettelymuutos 8
1.5. Aluehankinnoista toimitus- ja oikeuskäytännössä 9
a. Tilastoja tietoimituksista 9
b. TieL:n soveltamiskäytännöstä 12
1.6. Tiekorvausten arvioinnista 12
a. Korvausarvioinnin keskittymisestä 12
b. Korvauksia koskevasta oikeuskäytännöstä 14
c. Käypä hinta vai kallein käypä hinta 15
1.7. Tielunastuksista kirjallisuudessa 19
a. Tielainsäädännön yleisesitykset 19
b. Pakkolunastusta käsittelevä kirjallisuus 21
c. Toimitusmenettelyä koskeva kirjallisuus 22
1.8. Tienpitäjän käyttövallasta ja omistajan oikeusasemasta 23
a. Tienpitäjän käyttövallasta 23
b. Omistajanaseman kuvauksesta 24
c. Normaalista omistajanasemasta 27
d. Tienpitäjän käyttövallan normipohjasta 30

2 §. Tutkimustehtävästä 31
2.1. Aiheen täsmentämisestä 31
a. TieL:n käsitejärjestelmän analysointi 31
b. Kysymys puhevallan käytöstä pakkolunastusmenettelyssä .. 32
c. Suunnittelun teknistymisen vaikutus oikeusturvaan 33
d. Suunnittelukumulaation vaikutus oikeusturvakeinoihin 34
e. Kysymys lunastusyrityksen vaikutusten ulottuvuudesta .. 34
f. Yleisen tien oikeusvaikutukset 35
2.2. Kirjan pääjäsentely 35

II LUKU. YLEISEN TIEN JA TIEOIKEUDEN KÄSITTEISTÄ

3 §. Yleisen tien käsitteestä 37
3.1. Esitysteknisiä suuntaviivoja 37
a. Perusteita 37
b. Jäsentely 38
3.2. Yleiset tiet vanhemmassa lainsäädännössä 39
a. Vuoden 1734 laki 39
b. Vuoden 1735 selitys 40
c. Vuoden 1807 ennakkopäätös 41
d. Yleiset tiet vuoden 1883 TA:ssa 41
e. Maantiet ja paikallistiet vuoden 1918 TL:ssa 42
f. Yleiset tiet vuoden 1927 TL:ssa 43
g. TieL:n mukaiset yleiset tiet 43
3.3. Yleisistä teistä kirjallisuudessa 44
3.3.1. Regaalinen tiekäsitys 44
3.3.2. Saksalainen malli 46
3.3.3. Käsitelainopillinen tiekäsitys 47
a. Erilaisia vaikutteita 47
b. Montgomeryn ja Serlachiuksen tiekäsitykset 48
c. Hernbergin tie-esine 50
d. Kiistaa tienpitäjän käyttövallan luonteesta 50
e. Ahlan komitean ehdotus 51
f. Noposen tie-esine 52
3.3.4. TieL:n pohjalta esitettyjä käsityksiä 52
a. TieL 1.1 §:n »legaalimääritelmästä» 52
b. Yleisestä tiestä maankäyttömääräysten kompleksina 55
c. Yleisestä tiestä käyttöyksikkönä 57
3.4. Tieliikenneväylien erottelusta 59
3.4.1. Erilaisia erotteluperusteita 59
a. Toiminnallinen luokitus 59
b. Hallinnollinen luokittelu 60
3.4.2. Kaava-alueiden liikenneväylistä 61
a. Asemakaava-alueen yleisväylästö 61
b. Yleiset tiet rakennus- ja rantakaava-alueilla 63

c. Asemakaava-alueen paikallisväylästö 63
d. Rakennuskaava-alueen paikallisväylästö 64
e. Rantakaava-alueen paikallisväylästö 64
3.4.3. Yksityisistä teistä 65
a. YkTieL:n tieluokituksesta 65
b. Yksityisteiden tunnusmerkistöstä 67
c. Kunnallisesta yksityisteiden pidosta 68
d. Omista teistä 69
3.4.4. Johtopäätöksiä 70
3.5. Yleisen tien määritelmästä 70
a. »Legaalimääritelmän» tunnusmerkeistä 70
b. Muodollisesta yleisen tien käsitteestä 72
3.6. Yleisen tien perustamisen yleiskuvaus 72
3.6.1. Tiesuunnitelmista ja tiepäätöksestä 72
a. Yleissuunnitelmista 72
b. Tiesuunnitelmasta 74
c. Tiepäätöksestä 76
3.6.2. Perustamisluvasta 76

4 §. Tieoikeudesta pakko-oikeutena 78
4.1. Pakkolunastuslainsäädännöstä ja tielainsäädännöstä 78
a. Pakko-oikeudesta 78
b. Pakkolunastuslainsäädännöstä ja perustuslaista 80
c. Pakkolunastuslainsäädännön rakenteesta 80
d. Lakien perustuslainmukaisuuden kontrollista 82
e. Vertauskohtia Saksasta 86
f. Orastavasta jälkikontrollista 87
g. Pakkomomentin heikkenemisestä lunastuslainsäädännössä .. 88
h. TieL:iin perustuvan tieoikeuden erityispiirteistä 90
4.2. Haltuunoton ja korvauksen vastavuoroisuudesta 91
a. PlL:n käteisperiaatteesta 91
b. Kiinteistötoimitusten »luottomenettelystä» 93
c. Korvausajankohta vesiasioissa 93
d. Ennakkohaltuunotosta rakentamislainsäädännössä 94
e. TieL:n ennakkohaltuunottosäännöstö 95
f. Ennakkohaltuunoton perustuslainmukaisuudesta 96
g. Vastavuoroisuuden eri asteista 98
4.3. Tieoikeuden syntyperusteista 98
a. Synty- ja voimaantuloseikaston erottelusta 98
b. Tieoikeuden syntyperusteista kirjallisuudessa 99
4.4. Alueen haltuunoton vaikutuksista 100
a. Kirjallisuudessa esitettyjä käsityksiä 100
b. Haltuunoton merkitys tiesuunnitelman täytäntöönpanossa .. 103
c. Haltuunoton merkitys erillisen liitännäisalueen perustamisen yhteydessä 105

d. Haltuunoton merkitys LunL:n mukaisen tieoikeuden perustamisen yhteydessä ... 106
e. Haltuunotto luovutussopimuksen yhteydessä ... 107
f. Ennakkohaltuunoton mahdollisuudesta tieoikeuden voimaansaattamisen tunnusmerkkinä ... 108
4.5. Tieoikeuden syntyperusteet ja voimaantulon tosiseikat ... 108
4.6. Tieoikeuden tarkoitussidonnaisuudesta ... 110
a. Tieoikeuden perustaminen ja luovuttajan oikeusasema ... 110
b. Tieoikeuden käyttöfunktion tarkoitussidonnaisuudesta ... 111
c. Tarkoitussidonnaisuuden kontrollista ... 112
d. Takaisinlunastuksesta ... 113
e. Tie- ja liitännäisalueiden palauttamisesta tiloihin ... 114

5 §. Tieoikeudesta ja rasiteoikeudesta ... 117
5.1. Tieoikeuden yleisistä tunnusmerkeistä ... 117
a. TieL:n ja YkTieL:n yhteiset tunnusmerkit ... 117
b. Tieoikeuden yleinen tunnusmerkistö ja rasitetunnusmerkistö 118
c. Lakiin tai oikeusperusteeseen nojaavasta oikeudesta ... 119
5.2. Rasiteoikeuksista lainsäädännössä ja kirjallisuudessa ... 119
a. Yksityisoikeudellisista rasitteista ... 119
b. Julkisoikeudellisista rasitteista ... 123
c. Tontti- ja rakennuslakirasitteista ... 124
5.3. Tieoikeuden ja rasiteoikeuden erotteluperusteet ... 127
a. Laatu- tai aste-erosta ... 127
b. Tieoikeuden erityistunnusmerkistö ... 129
c. Muita muodollisia erotteluperusteita ... 130
d. TieL:n mukaisen tieoikeuden ja rasiteoikeuden erosta ... 130

6 §. Yleisestä tiestä esineenä ... 132
6.1. Julkisista esineistä ... 132
a. Eräitä jaotuksia ... 132
b. Hyvösen kritiikki ... 133
c. Yleisten teiden asema ja Pietilän kritiikki ... 134
6.2. Kiinteistöistä ... 135
a. Hyvösen ja Pietilän tarkennusehdotukset ... 135
b. Kiinteistöstä omistusyksikkönä ... 137
c. Tie- ja liitännäisalueista erityisinä kiinteistöinä ... 139
d. Näkökohtia yleisten teiden rekisteröimisestä ... 140

7 §. Tien perustamisesta johtuvien oikeuksien järjestelmästä ... 142
7.1. Pakkotoimioikeuksista ... 142
a. Tyyppipakosta ... 142
b. Pakkotoimista ja pakkotoimioikeuksista ... 142
c. Oikeutusten ja korvausten systematiikasta TieL:ssa ... 144
d. Toimituskorvaukset ja muut tiekorvaukset ... 145
e. Korvatusta rajoitusvaikutuksesta ja käyttörajoituksesta ... 146

7.2. Tienpitäjän oikeuksien ja käyttövaltojen luettelo 146
7.3. Tien tekemisestä, parantamisesta ja kunnossapidosta 148
a. Käsitteiden erottelusta 148
b. Erottelun merkityksestä tutkimusaiheen kannalta 149

III LUKU. TIEOIKEUDEN HANKKIMISESTA

8 §. Tieoikeuden hankkimismenettelystä 151
8.1. Kolmannen luvun jäsentely 151
8.2. Kuulemismenettelystä tiehankkeen eri vaiheissa 152
8.3. Ennakkokuulemisesta 152
a. Historiikki 152
b. TieL:n ja TieA:n ennakkokuulemissäännöstö 154
c. Tulkintavertauskohtia RakA 154 §:ään 155
d. Muistutusvaiheen kuulemisesta 157
e. Nähtävilläpidon uudistamisesta 158
f. Ennakkokuulemisen tehostamisesta 160
8.4. Puhevallan käytöstä 161
8.4.1. Prosessioikeudellisia näkökohtia 161
a. Kuulemisperiaatteesta 161
b. Puhevallan käytöstä vesiprosessissa 163
c. Prosessinedellytyksistä 163
d. Prosessinedellytyksistä ja intressikynnyksestä 164
8.4.2. Puhevallan käytöstä kiinteistö- ja pakkolunastustoimituksissa 165
a. Toimitusmuotoisesta pakkolunastuksesta 165
b. Puhevallan käytöstä kiinteistötoimituksessa 166
c. Puhevallan käytöstä pakkolunastuksessa 169
8.4.3. Tietoimituksen asianosaispiirin muuttumisesta 171
a. Wiialan käsitykset 171
b. Oikeuskäytännön muutos 172
c. Erityisen oikeuden haltijan asema 174
d. Puhevallan käytöstä LunL:n mukaisessa menettelyssä 176
e. Väliintulijakonstruktio muutoksen selittäjänä 176
f. Hollon ja Vihervuoren käsitykset tietoimituksen asianosaisista 178
8.4.4. Kiinteistötoimitus ja korvaustoimitus 180
a. Kiinteistötekninen puhevaltasäännöstö 180
b. Toimitusalkioista 182
c. Kiinteistöteknisestä toimituskohteesta 183
d. Lunastusteknisen toimituksen kohteesta 183
e. Kiinteistön käsitteestä TieL:ssa 184
f. Toimituspuhevaltasäännösten kehittämisestä 186
8.5. Puhevallasta perustamislupien johdosta 187
a. Valitusoikeudesta 187
b. Kirjallisuudessa esitettyjä käsityksiä valitusoikeudesta 189

c. Hakija-asianosaisen puhevallasta 190
d. Viranomaisen puhevallasta 190
e. Asianomistaja-asianosaisen puhevallasta 194
8.6. Naapurien puhevallan laajentumisesta 198
8.7. Tiedonkulun parantamisesta 202

9 §. Perustamisluvan myöntämisedellytyksistä 204
9.1. Yleisen tien aikaansaamisesta 204
9.2. Tiesuunnitelmien edellytyksistä 205
a. Edellytyksistä valitusperusteiden kuvastamina 205
b. Valitusperusteiden tulkinnasta 205
c. Muutoksenhaun perusteena kilpaileva yleinen etu 207
9.3. Liitännäisalueiden ja aineenotto-oikeuksien perustamisedellytyksistä 210
a. Alueiden sijoittelusta 210
b. Hankintapoliittisesta etusijajärjestyksestä 211
c. Tarkoitussidonnaisuudesta 212
d. Haittojen välttämisestä 214
9.4. Kokoavia näkökohtia 215
a. Muutoksenhakujärjestelmän kehittämisestä 215
b. Lainsäädäntö 216

10 §. Alueiden pakkolunastamisesta tietarkoituksiin 218
10.1. TieL 32 §:ään perustuvasta lunastuksesta 218
a. Lunastussäännösten sisällöstä 218
b. Kirjallisuudessa esitettyjä käsityksiä 218
c. TieL 32 §:n erityiset syyt 219
10.2. Lunastuksen laajentamisesta 222
a. Historiikkia 222
b. Pohjoismaisia vertauskohtia 222
c. TieL:n laajentamissäännökset 223
d. Laajentamisedellytysten muutoksesta 226
e. Laajentamissäännöksistä LunL:ssa 228
f. Kohteen muodostamisesta pakkolunastusyksiköksi 229
10.3. Laajentamisen edellytyksistä 231
a. Haitankorvauksen ja laajentamisen suhteesta 231
b. Lunastamisen ja tilusjärjestelyjen edellytysten arvioimisesta rakennettujen haja-asutusalueen tilusten kohdalla 233
c. Syy-yhteyden katkeamisesta 235
d. Lisääntyvän liikenneimmision sietämisestä 237
e. Laajentamisen ja tilusjärjestelyjen edellytyksistä detaljikaava-alueella 239

11 §. Sopimukseen perustuvasta tieoikeudesta ja tieoikeuden perustamisesta tietoimituksessa 243

11.1. Luovutus- ja korvaussopimuksista 243
a. Historiikkia 243
b. Tie- ja pakkolunastussopimusten luonteesta kirjallisuudessa 243
11.2. TieL:n mukaisesta luovutussuostumusmenettelystä 248
a. Luovutussuostumuksista 248
b. Korvaussopimuksista 249
11.3. Sitoumuksen ja välipuheen muodosta 250
11.4. Luovutuskompetenssista 252
11.5. Olosuhteiden muutoksen vaikutuksesta sitoumukseen 256
11.6. Ilmeisesti edellytetystä luovutuksesta 257
11.7. Kokoavia näkökohtia sopimukseen perustuvasta tieoikeudesta 260
11.8. Tieoikeuden perustamisesta tietoimituksessa 261
a. Sonkajärven tietoimitus 261
b. Toimitusmiesten perustamisvallasta 262

12 §. Tieoikeuden ulottuvuudesta 263
12.1. Tie- ja liitännäisalueoikeuksista vanhemmassa lainsäädännössä ja kirjallisuudessa 263
a. Tiealueet 263
b. Liitännäisalueista 263
c. Tie- ja liitännäisalueoikeuksista kirjallisuudessa 264
12.2. Yleisen tien ulottuvuudesta TieL:ssa 266
a. Ruotsin AVL:n esikuva 266
b. TieL 3 §:n luettelo 267
c. TieL:n soveltamisohjeisto 269
12.3. Tien perustamisluvasta kiinteistökaavana 270
a. Kiinteistökaavoista 270
b. Tiesuunnitelman tarkkuudesta 272
c. Kulomäentien tapaus 275
d. Kaavan ja tiesuunnitelman suhteista 276
12.4. Tienpitäjän käyttövallan ulottuvuudesta syvyys- ja sivusuunnassa 278
a. Kiinteistön vallintarajasta 278
b. Ainesalueen käyttövallasta 279
c. Mäen sorakaava 279
d. Wiialan suositukset 279
e. Erosen ja Hollon kanta 280
f. Luiskanvarasta tietoimituskäytännössä 281
g. Luiskanvaraopin arvostelua 282

13 §. TieL:n alaiseksi saatettujen teiden ulottuvuudesta 284
13.1. Vanhojen teiden siirtymisestä uudelle tienpitäjälle 284
13.2. Omistusoikeudesta yleiseksi erotettuun alueeseen 285
a. Yleisen alueen erottamisesta isojaossa 285
b. Erotetun alueen käyttötarkoituksen ja käytön merkityksestä 287

c. Tehtävien siirtymisen ja erityissäännöstön vaikutuksesta alueen omistussuhteisiin 289
d. Johtopäätöksiä 292
13.3. Vanhan maantien leveys 294
a. Suomaan tulkintasuositus 294
b. Oikeuskäytäntöä 295
c. Palautuminen siirtymäajankohdan ulottuvuusperusteisiin .. 297
d. Maanmittaustoimituksessa määrätty raja 298
e. Vanhan tien ulottuvuusprobleema — rajankäyntiä vaikopaalutusta 302

IV LUKU. YLEISEN TIEN OIKEUSVAIKUTUKSISTA

14 §. Tienvarsien käyttörajoituksista 306
14.1. Neljännen luvun jäsentelystä 306
14.2. Tienvarsien käyttörajoituksista lainsäädännössä 306
a. Historiikkia 306
b. Tien varsien käyttämisen rajoituksista TieL:ssa 308
14.3. Käyttörajoitusten luonnehtimisesta 310
a. Tienvarsien käyttörajoitusten luonteesta 310
b. Omistajan käyttövapaudesta ja sen rajoituksista 312
c. Tienvarsien käyttörajoitusten systemaattisesta asemasta .. 316
14.4 Rajoitus- ja kieltojärjestelmään liittyvistä erivapauksista 319
14.4.1. Lähtökohtia 319
a. Valvontakynnyksestä ja valvontatarpeesta 319
b. Sidotusta ja vapaasta harkintavallasta 321
c. TieL:n ja RakL:n vuorovaikutuksesta rakentamisen säätelyssä 323
14.4.2. Taaja-asutuspoikkeuslupiin liittyvästä harkinnasta 324
a. RakL:n erivapausjärjestelmästä 324
b. Erilaisia käsityksiä 325
c. Oikeuskäytännön muutoksesta 330
d. Käsityskantojen arviointia 332
14.4.3. Laitteiden, rakennusten ja kasvillisuuden pitämisestä tienvarsialueilla 335
a. TieL:n ja RakL:n säätelyjärjestelmien funktioista .. 335
b. Näkemäesteiden poistamisesta tienvarsialueelta 336
c. TieL:iin perustuvasta rakennuskiellosta 337
d. Kysymys suoja-alueen laajentamisesta 339
e. TieL 41.4 §:n mukaisesta poikkeusluvasta 339
f. Kehittämisnäkymiä 344

15 §. Yleisen tien muista vaikutuksista 345
15.1. Esitysteknisiä seikkoja 345
15.2. TieL:n liittymäsäännöksistä 346
a. Liittymisestä yleiseen tiehen 346

b. Liittymien perustamisen edellytyksistä 348
c. Maatalousliittymistä ja tilapäisistä liittymistä 351
15.3. Yksityisiä teitä koskevista oikeuksista 352
a. Yksityisistä teistä tietoimituksessa 352
b. Tienpitäjän hyväksi perustettavista yksityisten teiden käyttöoikeuksista 353
c. Yksityisen tien johtamisesta yleisen tien alueella 353
d. Servienssikelpoisuudesta toimituksenedellytyksenä 354
e. Entisen yleisen tien käyttämisestä yksityisenä tienä 355
15.4. Muista rasiteoikeuksista 357
15.5. Käyttövallasta laskuojiin 359
15.6. Johtojen sijoittamisesta tiealueelle ja tienvarsille 360
a. Sijoittamissäännöksistä 360
b. Sähkölinjoista 360
c. Sähkölinjojen siirtokorvauksista 362
d. Puhelinlinjoista 365
e. Kysymys puhelinlinjasiirtojen korvaamisesta 366
15.7. Oikeudesta maan tilapäiseen käyttöön 369
a. TieL 7. luvun säätämistä käyttövaltuuksista 369
b. Tukikohtaoikeudesta 370
c. Hätäoikeuteen perustuvasta käyttövallasta 371
d. Talvikauden käyttövallasta 371
e. Tutkimuksentekovallasta 371

ZUSAMMENFASSUNG 374

OIKEUSTAPAUSHAKEMISTO 389

ASIAHAKEMISTO 393

LÄHDELUETTELO

A. Kirjallisuutta

Aalto, Väinö, Maan luovuttamisesta tiealueeksi johtuvien korvausten määräämisessä huomioon otettavia seikkoja. Mm 1960 s. 6—14.

Aalto-Setälä, Erkki, Tielautakunta ja sen tehtävät. Helsinki 1971.

Aarnio, Aulis, Laki, teko ja tavoite. Forssa 1975. (*Aarnio*).

— » — Suomalaisesta oikeusteoriasta 1900-luvulla. Sot I s. 1—39.

— » — Teoreettisen tutkimuksen merkityksestä oikeustieteelle. Sot I s. 164—199.

— » — Johdatusta Kaarle Makkosen kirjoitukseen. Sot I s. 62—66.

— » — Oikeustieteen nk. hermeneuttisesta suuntauksesta. Lm 1977 s. 316—356.

Aattonen, Toivo, Onko Suomen oikeudessa kaksipuolisia hallintotoimia? Lm 1950 s. 414—423.

Ahlzén, Thomas, Ersättning enligt miljöskyddslagen för bullerstörningar mm. från väg 74 Värmdöleden i Nacka. SvLT 1977 s. 387—388.

Ahonen, Leo, Metsänarvolaskennalliset periaatteet tiekorvauksissa. Mm 1961 s. 39—58.

Airaksinen, Kalevi, Tieoikeuden syntymisestä yksityisistä teistä annetussa laissa. Lm 1964 s. 823—837.

Alanen, Aatos, Yleinen oikeustiede ja kansainvälinen yksityisoikeus. Toinen, uusittu painos. Porvoo 1965.

Andersen, Bendt, Byggeret. 2. udgave. Munksgaard 1966.

Antola, Allan, Ulkopuolisilla ei oikeutta metsäteillä ajamiseen. MT 24. 1. 1981, N:o 10 s. 13.

Anttila, Lauri, Tiealueen lunastamisesta ja erottamisesta. Mm 1934 s. 83—101.

Aura, Matti, Kylätierasitus ja kysymys sen tasoittamisesta. Juhlajulkaisu K. J. Ståhlberg 80 vuotta s. 164—190. Vammala 1945. (*Aura*).

— » — Tarkoituksenmukaisuusharkinta ja sen käyttämiseen valtuuttavat oikeussäännökset. Lm 1950 s. 6—22.

Backman, Eero, Mietteitä analyyttisen oikeusteorian johdosta. Sot I s. 203—224.

Berlin, Folke, Obligatoriska rättigheters ställning vid expropriation. SvLT 1969 s. 408—417.

Bexelius, A. —Körlof, V., Väglagarna. Stockholm 1958. (*Bexelius—Körlof*).

Björne, Lars, Oikeusjärjestelmän kehityksestä. Vammala 1979.

Blanc, Jean Pierre, Das öffentliche Intresse als Voraussetzung der Enteignung. Zürcher Beiträge zur Rechtswissenschaft. Heft 281. Zürich 1967.

von Bonsdorff, E., Kylätiet. 2. täydennetty painos. Porvoo 1935. (*von Bonsdorff*).

von Bonsdorff, E. — Martikainen, Olli, Tielainsäädäntö selityksineen tielakiin. Porvoo 1931. (*von Bonsdorff—Martikainen*).

von Bonsdorff, Johan Gabriel, Stor-Furstedömet Finlands Kameral-Lagfarenhet systematiskt framställdt. I—III. Helsingfors 1833. (*von Bonsdorff, J.*).

Bouvin, Åke — Hedman, Bengt — Stark, Hans, Expropriationslagen. Stockholm 1975. (*Bouvin—Hedman—Stark*).

Brotherus, Harry, Rajankäynti ja tilusriita. Lm 1932 s. 1—31.

Calonius, Matthias, Siviilioikeuden luennot. Suom. *Edwin Linkomies*. Vammala 1946.

Cervin, Ulf, Mark- och miljörätt. 5. omarbetade uppl. Uppsala 1975.

Ellilä, Reino, Uusittu liikennerikosoikeus. Porvoo 1968. (*Ellilä, Reino*).

Ellilä, Tauno, Oikeudenkäynti ja täytäntöönpano. 2. uudistettu painos. Porvoo 1965.

— » — Ulosotto-oikeuden yleiset opit. 2. uudistettu painos Porvoo 1970. (*Ellilä* Ulosotto-oikeus).

— » — Ylimmästä siviilituomiovallasta erikoistuomioistuinten järjestelmässä. Lm 1966 s. 449—469.

— » — Havaintoja ja näkökohtia vesilain 1961 korvauksia ja menettelyä koskevien säännösten soveltamisesta. Lm 1975 s. 38—58.

Enäjärvi, Jaakko, Uusi yksityistielaki koskee myös kaupunkeja ja kauppaloita. SKL 1962 s. 200—202.

Erich, Rafael, Arvostelu teoksesta: Talas, Suomen pakkolunastuslainsäädäntö I. DL 1926 s. 98—106.

Eronen, Veli-Heikki, Kaupunginmaasta ja sille syntyneestä kiinteistöjaoituksesta. Kunnallistekniikka 1956: 3 s. 65—72.

— » — Vahingonvastuun oikeudellisista tyypeistä pakkolunastus-, tie- ja vesihankkeissa yleisesti sekä erityisesti pitäen silmällä vesihankkeisiin liittyvää korvausvelvollisuutta. Vahinkojen arvioiminen. Insko 12—68, osa II, esitelmä 41. Helsinki 1968. (*Eronen* Insko 1968—12, 41).

— » — Yritysvahingot ja niiden korvaamisen yleiset edellytykset vesilain mukaan. Vesiasiat hallinnon ja lainkäytön kannalta s. 162—186. Vammala 1974. (*Eronen* Vesiasiat).

— » — Pakkotoimista aiheutuvan menetyksen korvaamisen perusteet pakkolunastuslain, rakennuslain, yleisistä teistä annetun lain ja vesilain säännösten mukaan. Kiinteistöjen arviointi. Insko 28—76, esitelmä XIII. Helsinki 1976. (*Eronen* Insko 1976—28, XIII).

— » — Vastaväittäjän lausunto Erkki J. Hollon »Pilaamiskiellon sisältö vesilain mukaan» -väitöskirjan johdosta. Lm 1976 s. 748—755.

— » — Arvostelu teoksesta: Pietilä, Jorma, Vesioikeus. Lm 1973 s. 623—628.

von Eyben, W. E., Dansk miljøret. Redigeret af W. E. von Eyben. Bind IV. Ekspropriation og andre emner. København 1978. (*von Eyben*).

Fleischer, Carl August, Norsk ekspropriasjonsrett. Drammen 1978.

Författningssamling I—II. Samling af de i Storfurstedömet Finland gällande och intill år 1855 utkomne Författningar, hwilka ändra eller förklara landets

allmänna Lag eller utwidga och närmare bestämma föreskrifterne i de ämnen densamma omfattar. Utgifwen af Dess för Finland tillförordnade Lag-Kommission. Förra delen 1538—1799. Senare delen 1800—1854. Helsingfors 1855.

Germerhausen, A. — Seydel, G., Wegerecht und Wegeverwaltung in Preussen. Erster Band. 4. Aufl. 1932, unveränderter Nachdruck 1953. (*Germerhausen—Seydel I).*

— » — Wegerecht und Wegeverwaltung in der Bundesrepublik Deutschland und deren Ländern. Zweiter Band. 5. vollständig neuarbeitete Auflage von *Ernst A. Marschall.* Bonn 1961. *(Germerhausen—Seydel II).*

Gronefeld, Volker, Preisgabe und Ersatz des Enteignungsrechtlichen Finalitätmerkmals. Berlin 1972.

Gyldén, Claës Wilhelm, Samling af författningar rörande landtmäteriet och justeringen af mått, mål och vigt i Finland I—III. Helsingfors 1836 och 1853.

Haataja, Kyösti, Jakolainsäädäntö. Helsinki 1917.

— » — Maaoikeus I. Helsinki 1936.

— » — Maaoikeus II. Asutuslainsäädäntö. Porvoo 1940.

— » — Maakysymyksemme. Helsinki 1935.

— » — Maa- ja vesioikeudellisia tutkielmia. Helsinki 1943. (*Haataja* Tutkielmia).

— » — Maa- ja vesioikeus sekä metsä- ja maatalouslainsäädäntö. Helsinki 1945. (*Haataja* Maa- ja vesioikeus).

— » — Maanjaot ja talojärjestelmä. Helsinki 1949. (*Haataja*).

— » — Vesioikeus I. Vaasa 1951.

— » — Vesioikeus II. Porvoo 1955.

— » — Vesioikeus III. Helsinki 1959.

— » — Paasikiven ehdotus maanhankintalaiksi. Lm 1950 s. 529—536.

Hakulinen, Y. J., Velvoiteoikeus I. Helsinki 1965.

Halila, Jouko, Todistustaakan jaosta. Porvoo 1955.

Halla, Nils, Tieinvestointien edullisuusvertailu tie- ja vesirakennuslaitoksessa. KTA 1977: 2 s. 38—47.

Hallberg, Pekka, Hallinto-oikeudellisen valituksen käyttöalasta. Vammala 1978. Väitöskirja.

Hannus, Arno, Uusi kunnallislaki. Porvoo 1977. (*Hannus*).

— » — Maantiealueiden lunastus- yms. korvausten suorittamista koskevat kunnan ja maanomistajan sopimukset. SK (Maalaiskunta) 1956 s. 459—463.

Hassler, Åke, Svensk civilprocessrätt. Stockholm 1963.

Hellner, Jan, Skadeståndsrätt. 3. uppl. Uppsala 1976.

Hermanson, R. F., Inhemsk förvaltningsrätt. Anteckningar enligt professor R. F. Hermansons föreläsningar. Utgivna af *H. Nyqvist.* Helsingfors 1898.

Hernberg, Alarik, Tielaki. Selitysteos. Porvoo 1920.

Hernmarck, Michaël, Löseskilling vid expropriation för tätbebyggelse 2. uppl. Stockholm 1967.

— » — Skada på rörelse vid tvånginlösen. Expropriationsteknik s. 369—384. Stockholm 1968.

Hessler, Henrik, Allmän sakrätt. Stockholm 1973.

Hidén, Mikael, Säädösvalvonta Suomessa I. Eduskuntalait. Vammala 1974. *(Hidén).*

— » — Perusoikeudet Hallitusmuodon II luvussa. Oikeustiede I, 1971 s. 1—117.

— » — Omaisuuden perustuslainsuoja — nykynäkymiä ja näkökohtia. Lm 1971 s. 99—134.

— » — Huomioita poikkeuslakikäytännöstä. Lm 1975 s. 78—98.

— » — Näkökohtia omaisuudensuojasäännöstöstä uudistuskaavailujen kohteena. Lm 1975 s. 440—457.

Hillert, Sten, Servitut — Förmån och last. Stockholm 1960.

Himanen, Veli, Tieliikennealueet kaupungeissa. Kunnallistekniikka 1970 s. 588—590.

Hollo, Erkki, Pilaamiskiellon sisältö vesilain mukaan. Vammala 1976. Väitöskirja. (*Hollo* Pilaamiskielto).

— » — Erityinen kiinteistöoikeus. Helsinki 1980. (*Hollo*).

Holma, Kyösti, Kiinteistöjen järjestelystä kaava-alueilla. Helsingin yliopiston yksityisoikeuden laitoksen julkaisuja B 19. Helsinki 1976. (*Holma* Kiinteistöjen järjestelystä).

— » — Luovuttajan oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta pakkolunastusprosessissa. Oikeustiede IX, 1977 s. 5—73. *(Holma).*

— » — Ennakkokorvauksen huomioon ottamisesta lopullisen korvauksen vähennyksenä. Maankäyttö 1977 s. 113—115.

— » — Luovuttajan kulujen korvaamisesta lunastusprosessissa. DL 1978 s. 98—115.

— » — Lunastusarvioinnista oikeuskäytännön valossa. Kiinteistöarvioinnin menetelmät. Insko 87—78, esitelmä XVI. 2. painos Helsinki 1979. (*Holma* Insko 1978—87, XVI).

Holmbäck, Å., Speciell privaträtt III. Expropriations-, skogs-, fiske-, jakt-, ägofreds- och gruvslagstiftning m.m. Efter professor Holmbäcks föreläsningar läsåret 1932—1933 och höstterminen 1933 samt med hänsynstagande till lagstiftningen till den 30 juni 1947. Utgivet med föreläsarens samtycke. 3. uppl. Uppsala 1947.

Holopainen, Toivo, Kunnan asema valtiossa. Vammala 1969. Väitöskirja. *(Holopainen).*

— » — Vesihuollon oikeuskysymyksistä. Lm 1964 s. 846—880.

— » — Omistusoikeus arvokäsitteenä Suomen oikeuskirjallisuudessa. Lm 1965 s. 303—334.

— » — Korkein hallinto-oikeus 60-vuotias. Lm 1978 s. 493—521.

— » — Tarkoittamisesta, kirjoittamisesta, lukemisesta ja ymmärtämisestä. Lm 1978 s. 40—43.

— » — Oikeus- ja tarkoituksenmukaisuusharkinnasta sekä niiden käyttämisestä rakennuslain mukaisissa poikkeuslupa-asioissa. Lm 1980 s. 517—531.

Hyvönen, Veikko O., Määräalan luovutuksensaajan oikeusasemasta. Vammala 1970. Väitöskirja. (*Hyvönen*).

— » — Asianosaisten määräämistoimista kiinteistötoimituksessa. Vammala 1970. Väitöskirja. (*Hyvönen* Määräämistoimista).

Hyvönen, Veikko O., Kaavoitus- ja rakentamisoikeus. Vammala 1974. (*Hyvönen* Rakentamisoikeus).
— » — Maapaketti. Vammala 1976.
— » — Konstitutiivisen kiinteistötoimituksen taloudellisesta tuloksesta ja päämäärästä Mm 1967 s. 1—24.
— » — Osittamisrajoituksesta historian, talouspolitiikan ja oikeustieteen kentässä. Mm 1968: 1—2 s. 34—67.
— » — Osittamisen edellytyksistä eräillä rakennuskieltoalueilla. Lm 1969 s. 198—202.
— » — Kiinteistötoimitusten desentralisaatio. Lm 1969 s. 317—334.
— » — Rinnakkainen sivullissuhde. Lm 1972 s. 911—916.
— » — Omistusoikeus yleiseksi erotettuun alueeseen. DL 1972 s. 384—398.
— » — Omistusoikeuden ydin ja yhteiskunta. Lm 1973 s. 550—563.
— » — Maan arvonnoususta uudessa lunastuslaissa. DL 1978 s. 53—66.
— » — Pakkolunastusoikeuden johtavat periaatteet vuoden 1977 lunastuslaissa ja sen valmistelutöissä. Maankäyttö 1979 s. 52—53.

Hyvönen, Veikko O. — Korpijaakko, Kaisa, The legal status of the Lapps in land and water law. Scandinavian Studies in Law 1979 s. 107—129. (*Hyvönen—Korpijaakko*).

Hållen, Gert, Ersättning för vägrätt vid byggande av motorled genom befintlig bebyggelse. SvLT 1977 s. 277—283.

Ikkala, A. K., Valtion valitusoikeus hallintoasioissa. Lm 1960 s. 285—328.
— » — Yksityisen valitusoikeus hallintoprosessissa. Lm 1955 s. 153—212.

Ilvesmäki, Jussi, Yksityisten teiden liittymien säännöstely pääteillämme. Tie ja vesi 1965: 4 s. 21.
— » — Yksityistien liittäminen yleiseen tiehen. Tielehti 1965: 6 s. 22—25.
— » — Oikeuskäytäntöä tieasioissa. Tie ja vesi 1966: 4 s. 23—25.

Jaatinen, Simo, Vesilaki sillan- ja tienrakentajan kannalta. Tie ja vesi 1962: 3 s. 13—15.

Jatkola, Tapani, Yhteiskunta kontra maanomistaja kaavoituksessa. Otaniemi 1973. Monistettu.
— » — Selvitys poikkeuslupamenettelystä lääninhallituksissa I—II. Sisäasiainministeriön kaavoitus- ja rakennusosaston tutkimukset 1974: 39 ja 43. (*Jatkola* Selvitys I ja II).
— » — Yleiskatsaus rakennuslainsäädäntöön rakentamisen säätelijänä. Kysymyksiä rakentamisen alalta s. 9—27. Vammala 1970. (*Jatkola* Rakentamiskysymyksiä).
— » — Rakennuslainsäädännön kehittämisestä. Kysymyksiä rakentamisen alalta s. 141—152. Vammala 1970.
— » — Oikeusturvasta kaavoitus- ja rakennusasioissa. Kansalaisten oikeusturva hallinnossa. Korkeimman hallinto-oikeuden julkaisu 1975: 3 s. 28—48. Helsinki 1975.

Jellinek, Georg, Das Recht des modernen Staates. Erster Band. Allgemeine Staatslehre. 2. Auflage. Berlin 1905.

Jensen, Orla Friis, Ekspropriationsindgrebet. Ekspropriationsprocessen. Dansk Miljøret 4 s. 7—65 ja 118—189. København 1978. (*von Eyben—Jensen*).

Jyränki, Antero, Perustuslaki ja yhteiskunnan muutos. Helsinki 1973. (*Jyränki*).

— » — Näkökohtia Suomen perusoikeusjärjestelmästä. Lm 1968 s. 977—1002.

Kaasinen, Leo, Hallitusmuodon 6 §:n tarkoittamasta omaisuuden suojasta kaavoitus- ja rakentamislainsäädännön yhteydessä. Otaniemi 1978.

Kaje, L., Kartografian ja sodankäynnin rinnakkainen kehitys. Mm 1969: 1—2 s. 59—70.

Kaira, Kaarlo, Tuotantokomiteat ja perustuslaki. Lm 1946 s. 165—172.

Kalima, Kai, Pankkien valvonnasta. Vammala 1980. Väitöskirja. (*Kalima*).

— » — Ehdon liittämisestä rakennuslain 5.2 §:n ja 132.1 §:n nojalla myönnettäviin poikkeuslupiin. Lm 1977 s. 568—582.

Kallio, Kustaa, Metsän arviointi ja metsätilikorvaukset tiealueiden pakkolunastustoimituksissa. Mm 1959 s. 46—63.

Kanerva, Veikko, Tontin hinta ja rakennuskustannukset. Espoo 1978. Väitöskirja.

Kanerva, Veikko — Matikainen, Kari, Rakennus- ja maatalousmaan hinta Suomessa. KOP:n kuukausikatsaus 1974: B 20. Helsinki 1974. (*Kanerva—Matikainen*).

Kantola, Jorma, Rakennusarvioinnin kiinteistötekniset perusteet ja metodiikka. Espoo 1976. Väitöskirja. (*Kantola*).

— » — Loma-alueiden virkistysarvon korvaus- ja arviointiperusteet. Vammala 1976. (*Kantola* Loma-alueet).

— » — Rakennusarvioinnin käsikirja. MMH:n julkaisu N:o 43. Helsinki 1977.

— » — Tutkimus maan hinnasta sekä rakennuksen omaisuusosa-arvon ja nykyarvon suhteesta Hämeenlinnan ympäristössä. MMH:n julkaisu N:o 46. Helsinki 1979.

— » — Onko tonttihinnan matemaattinen malli käyttökelpoinen arvioinnissa. Mm 1968: 1—2 s. 68—78.

— » — Arviointiteoreettiset perusteet. Kiinteistöarvioinnin menetelmät. Insko 87—78, esitelmä I. Helsinki 1978. (*Kantola* Insko 1978—87, I).

— » — Ekonometrinen tutkimus käytännön arvioinnissa. Insko 1978—87, II. Helsinki 1978.

— » — Arviointimenetelmät ja niiden soveltuvuus käyttöyksikön arviointiin. Insko 1978—87, VIII. Helsinki 1978.

— » — Pientalokiinteistöjen arviointisovellutukset. Insko 1978—87, IX. Helsinki 1978.

Kantee, Lauri, Peltoalueen ja talouskeskuksen välisestä etäisyydestä riippuvat peltoalueen viljelyn ja käytön kustannukset sekä etäisyyden vaikutus niihin. Mm 1969: 3—4 s. 1—199.

— » — Tielainsäädännön tarkastelua. Mila 1961: 1 s. 21—25.

— » — Tiekorvauksen perusteista. Mm 1961 s. 251—255.

— » — Pellon luovutuksesta maksettavan korvauksen määrittäminen. Mila 1966 s. 131—135.

Kartio, Leena, Rakennuksen omistajan oikeusasemasta. Vammala 1974. Väitöskirja.

Karvinen, Pauli, Kiinteistönmuodostamisoikeuden oikeustapauksia vuosilta 1974—1978. Monistettu.

Kaser, Max, Roomalainen yksityisoikeus. Suomeksi toimittanut *Hannu Tapani Klami.* Porvoo 1968. (*Kaser—Klami*).

Kastari, Paavo, Kansalaisvapauksien perustuslainturva. Vammala 1972. (*Kastari*).

— » — Suomen valtiosääntö. Vammala 1977. (*Kastari* Valtiosääntö).

— » — Tiealueiden hankkiminen ja oikeudellinen luonne. DL 1935 s. 224—240.

— » — Valtiojärjestyksemme oikeudelliset perusteet. Porvoo 1969.

— » — Kansalaisten perusoikeuksista ja niiden turvaamisjärjestelmän erikoisluonteesta Suomessa. Lm 1950 s. 735—750.

Kelsen, Hans, Puhdas oikeusoppi. Suomentanut *Olli Nikkola.* Porvoo 1968.

KHO:n ratkaisujen hakemisto 1933—1968. Toimittaneet *Pirkko Valliniemi* ja *Eeva Rautalahti* Helsinki 1971.

KHO:n ratkaisujen hakemisto 1969—1979. Toimittaneet *Eino Salomaa* ja *Ismo Talikka.* Helsinki 1981.

KHO:n toimintakertomukset vuosilta 1970, 1972, 1974, 1976 ja 1977 ja vuosikirjat v:een 1979 sekä ATK-hakemiston listat.

Kivimäki, T. M., Pakkolunastuskorvaus ja siviilioikeudelliset vahingonkorvaussäännöt. Lm 1953 s. 143—157.

Kivimäki, T. M. — Parkkali, Väinö, Asutuslaki selityksineen ja sen toimeenpanoasetus. Vammala 1939. (*Kivimäki—Parkkali*).

Kivimäki, T. M. — Ylöstalo, Matti, Suomen siviilioikeuden oppikirja. Yleinen osa. 3. uudistettu painos. Porvoo 1973. (*Kivimäki—Ylöstalo*).

Kivivuori, Antti, Suomen vahingonkorvauslainsäädännön kehitys I. Rikoslainsäädäntö 1809—1875. Joensuu 1969. Väitöskirja.

— » — Politische Rechtswissenschaft. Helsinki 1971.

— » — Suomalaisen oikeustieteen virheet I—II. Lm 1970 s. 422—429 ja 929—940.

KKO:n ratkaisujen hakemisto 1926—1968. Toimittanut *Martti Miettinen.* Helsinki 1969.

KKO:n ratkaisujen hakemisto 1969—1979. Toimittaneet *Martti Miettinen* ja *Nils H. Sundberg.* Helsinki 1980.

KKO:n vuosikirjat vuoteen 1980 saakka.

Klami, Hannu Tapani, Rakennuslupa/poikkeuslupa; oikeuskysymys/tarkoituksenmukaisuuskysymys. Jaottelujen teoreettista taustaa. Oikeustiede XIII, 1980 s. 9—48.

Koch, C. F., Allgemeines Landrecht für die preussischen Staaten. IV Band. 8. Aufl. Berlin 1886.

Komitean mietintö 1899: 4 ehdotuksen tekemistä varten muutetuksi lainsäädännöksi tientekorasituksesta maalla asetetulta komitealta. Helsinki 1899. (Tierasituskomitea).

Komiteanmietintö 1921: 4. Kulkulaitoskomitealta. Helsinki 1924.

— » — 1925: 9. Autoliikenteen järjestelyä varten asetetulta neuvottelukunnalta. Helsinki 1925.

— » — 1933: 8. Jakolakikomitean mietintö. Helsinki 1933.

— » — 1933: 10 Kulkulaitoskomitean mietintö. Helsinki 1933.

Komiteanmietintö 1939: 1. Ehdotus tielaiksi ja tieasetukseksi. Tiekomitean mietintö. Helsinki 1939. (*Ahlan* komitea)
— » — 1944: 1. Erikoispakkolunastuskomitean mietintö. Monistettu.
— » — 1948: 42. Jakoasetustoimikunnan laatimat luonnokset hallituksen esitykseksi pakkolunastuslain 56 §:n ja eräiden muiden säännösten muuttamisesta 7. 2. 1948. Monistettu.
— » — 1952: 5. Mietintö ehdotuksineen laiksi yleisistä teistä ja laiksi oikeudesta entiseen tiealueeseen ym. Helsinki 1952. (Tielakikomitea)
— » — 1952: 10. Rakennuslainsäädännön uudistamiskomitean mietintö. Monistettu.
— » — 1954: 6. Tielaitoksen kehittäminen ja sen rahoitus. Tielaitoskomitean mietintö. Helsinki 1954.
— » — 1956: 6 Kaupungin jakolakikomitean mietintö. Monistettu.
— » — 1957: 16 yksityisiä teitä koskevan lainsäädännön uudistamisesta. Helsinki 1957.
— » — 1965: B 32. Pakkolunastusmenettelykomitean mietintö. Monistettu.
— » — 1971: B 122. Jakolainsäädäntökomitean mietintö I. Monistettu.
— » — 1971: B 140. Putkijohtoalueiden pakkolunastuskomitean mietintö. Monistettu.
— » — 1972: B 45. Kiinteistörekisteritoimikunnan osamietintö II. Ehdotus laiksi tilojen yhteisten teiden ja valtaojien sekä niihin verrattavien alueiden lakkaamisesta yhteisinä alueina sekä laeiksi jakolain, rakennuslain, kaavoitusalueiden jakolain ja maankäyttölain muuttamisesta. Monistettu.
— » — 1973: 114. Hallintolainkäyttötoimikunnan mietintö. Helsinki 1973.
— » — 1973: 143. Virkistysaluekomitean mietintö. Helsinki 1973.
— » — 1974: 8. Kiinteistönmuodostamiskomitean mietintö. Helsinki 1974.
— » — 1974: 24. Valtiosääntökomitean välimietintö. Helsinki 1974.
— » — 1974: 44. Kaavoitus- ja rakennusasiain neuvottelukunta, Rakennuslainsäädännön uudistaminen. Periaatemietintö. Helsinki 1974.
— » — 1975: 4. Liikenneväylien lunastustoimikunnan mietintö. Helsinki 1975.
— » — 1975: 24. Tielainsäädäntöasiain neuvottelukunnan mietintö I. Helsinki 1975.
— » — 1975: 105. Kiinteistörekisteritoimikunnan osamietintö IV. Ehdotus lainsäädännöksi eräiden yhteisten alueiden lakkaamisesta sekä eräiden kiinteistöjaotuksen suhteen epäselvien alueiden rekisteröimisestä. Helsinki 1975.
— » — 1976: 12. Kiinteistörekisteritoimikunnan osamietintö V. Ehdotus lainsäädännöksi eräiden alueiden saattamiseksi kiinteistöjen rekisteröimisen piiriin. Helsinki 1976.
— » — 1976: 30. Kiinteistörekisteritoimikunnan osamietintö VI. Ehdotus kiinteistörekisteriksi. Helsinki 1976.
Konstari, Timo, Harkintavallan väärinkäytöstä. Vammala 1979.
Korpijaakko, Kaisa, Saamelaisten omaisuudensuojan perusteista. Oikeus 1977 s. 216—221.
Koski, P. G., Laki yksityisistä teistä selityksineen. Rauma 1963. (*Koski*).
— » — Maa-alueen luovuttamisesta tai lunastamisesta tietä tai tientekoaineen ottamista varten. DL 1933 s. 123—125.
— » — Yksityisen tien käsitteestä. SK (Maalaiskunta) 1966 s. 76—79.

Krzizek, Friedrich, Das öffentliche Wegerecht. Wien 1967.

Kulla, Heikki, Hallintolainkäyttö ja hallinto. Vammala 1980. Väitöskirja.

Kurvinen, Pekka, Hallintoprosessin kehittämisestä. Lm 1972 s. 289—308.

— » — Pääasiaratkaisuista hallintoprosessissa. Lm 1975 s. 616—635.

Kuuskoski, Reino, Maantien päätekohdan määrääminen katua vastaan. SKL 1961 s. 404—407.

Köppä, Mikko, Rakentaminen yleisen tien suoja-alueelle. SK 1970 s. 180—181.

Laaksonen, Kalevi, Aiheuttamisperiaate ja ilmansuojelu. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen julkaisu 48. Helsinki 1981.

— » — Toisen maan yleiskäytöstä. Helsinki 1980. *(Laaksonen).*

Lager, Irma, Tuomionpurun edellytyksistä siviili- ja hallintoprosessissa. Helsinki 1972. Väitöskirja. *(Lager).*

— » — Eräistä toimivaltasäännöksistä. Lm 1974 s. 108—131.

Lahtinen, Osvi, On part och saklegitimation. JFT 1955 s. 17—36.

Lainvalmistelukunnan ehdotus asemakaavalaiksi vuodelta 1949. Monistettu. (RakL:n Lvk 1949).

Lainvalmistelukunnan julkaisuja 1897: 5. Ehdotus laiksi maan pakkolunastuksesta yleistä tarvetta varten ynnä perustelmat. Helsinki 1897. (Lvk 1897: 5).

— » — 1924: 2. Ehdotus asemakaavalainsäädännöksi sekä yleiseksi rakennussäännöksi perusteluineen. Helsinki 1924.

— » — 1933: 2. Ehdotus hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi kiinteän omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen annetun lain eräiden pykälien muuttamisesta. Helsinki 1933.

— » — 1949: 7. Ehdotus hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi kiinteän omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen annetun lain V luvun muuttamisesta. Helsinki 1949.

— » — 1951: 7. Ehdotus hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi kiinteän omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen annetun lain 56 §:n muuttamisesta. Helsinki 1951.

— » — 1953: 8. Ehdotus hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi kiinteän omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen annetun lain 63 §:n muuttamisesta. Helsinki 1953.

Laintarkastuskunnan lausunto 1961: 1 KM 1957: 16 johdosta.

— » — 1968: 2 KM 1965 B 32 johdosta.

Lang, J. N., Anteckningar enligt professor J. N. Langs föreläsningar öfver Byggningabalken. Helsingfors, päiväämätön. *(Lang).*

— » — Anteckningar enligt professor J. N. Langs föreläsningar öfver storskiftet. 2. uppl. Helsingfors 1916. *(Lang* Storskiftet).

Landahl, Tore — Nordström, Olof, Kommentar till fastighetsbildningslagen. Stockholm 1973. *(Landahl—Nordström).*

Lappi, Paavo, Pelto- ja metsätilusten arvosuhteesta maanjaossa. Helsinki 1948. Väitöskirja.

— » — Tietoimitusten erityiskysymyksiä rakennuskaava-alueella. Vahinkojen arvioiminen II. Insinöörijärjestöjen koulutuskeskuksen julkaisu 12—68, esitelmä 28. Helsinki 1968. *(Lappi* Insko 1968—12, 28).

Larma, Otto, Rakennuslaki ja -asetus. 2. painos. Vammala 1976. (*Larma*); 1. painos. Vammala 1963.

— » — Lupa rakentamiseen ei ole vapaaharkintainen. Lm 1978 s. 938—939.

Larsen, Egon, Erstatningsfrie reguleringer. København 1959.

Liljenstrand, Axel, De nordiska byggningabalkarne, deras rättsordning i organisatorisk utveckling. Helsingfors 1881.

Ljungman, Seve, Om skada och olägenhet från grannfastighet. Uppsala 1943.

Ljungman, Seve — Stjernquist, Per, Den rättsliga kontrollen över mark och vatten. Del I, 5. reviderade uppl. Stockholm 1970. Del II, 3. uppl. 2. tryckningen Stockholm 1970. (*Ljungman—Stjernquist I* och *II*).

Löfstedt, Clas, Liike- ja elinkeinomenetysten sekä eräiden immisiohaittojen arviointisovellutukset. Kiinteistöarvioinnin menetelmät. Insinöörijärjestöjen koulutuskeskuksen julkaisu 87—78, esitelmä XV. Helsinki 1978. (*Löfstedt* Insko 1978—87, XV).

— » — Liikenneimmision korvaus. Maankäyttö 1978 s. 6—9.

Mahkonen, Sami, Käsitelainopista — erään ajatussuunnan aatehistoriallista taustaa. Lm 1976 s. 19—35.

Majamaa, Vesa, Toisen maalla oleva rakennus kiinnitysluoton kohteena. Vammala 1978. Väitöskirja. (*Majamaa* Rakennuksen kiinnittämisestä).

— » — Oikeudesta rakentaa poikkeusluvalla. Vammala 1981. (*Majamaa*).

Makkonen, Kaarle, Kunnallinen säädösvalta. Vammala 1968.

Maljonen, Juhani, Uutta maapoliittista lainsäädäntöä SK 1977 s. 1620—1625 ja 1813—1821.

Manner, E. J., Yleiskäyttö vesioikeudellisena käsitteenä. Vammala 1953. Väitöskirja.

Mattila, Päivi, Supistumishaitan arviointiperusteista lunastustoimituksissa. Helsinki 1980.

— » — Päistehaitan arviointiperusteista lunastustoimituksissa. Helsinki 1980.

Maunz, Theodor, Deutsches Staatsrecht. 18. neuarbeitete Auflage. München 1971.

Melander, Ilmari, Asutusmaan pakkolunastuksen yleiset perusteet vuoden 1936 asutuslain ja maanhankintalain mukaan. Porvoo 1950.

Merikoski, Veli, Hallinto-oikeuden oikeussuojajärjestelmä. 2. uusittu painos. Vammala 1968. (*Merikoski*).

— » — Suomen julkisoikeus pääpiirteittäin I. 6. painos. Porvoo 1976. (*Merikoski I*).

— » — Suomen julkisoikeus pääpiirteittäin II. 3. tarkistettu painos. Tarkistanut *Eero Vilkkonen.* Porvoo 1976. (*Merikoski II*).

— » — Vapaa harkinta hallinnossa. 2. painos. Vammala 1968. (Vapaa harkinta).

— » — Muuttuva muuttumaton valtiosääntömme. Porvoo 1969.

— » — Omistusoikeuden perustuslainsuojasta. Lm 1947 s. 204—229.

— » — Perustuslainsäädäntöjärjestyksessä säädetyt lait vv. 1947—1951. Lm 1951 s. 632—638.

— » — Perustuslakivaliokunnan lausunnot vv. 1919—1951. Lm 1952 s. 97—119.

— » — Asianosaisen kuuleminen hallinto-oikeudellisena säännöstönä. Lm 1953 s. 181—204.

Merikoski, Veli, Oikeudenkäymiskaaren merkityksestä hallinto-oikeudellisessa lainkäytössä. Lm 1952 s. 488—500.

— » — Kiinteän pakkoluovutuksesta ennen pakkolunastuslainsäädännön syntymistä. DL 1965 s. 1—11.

Merk, Wilhelm, Deutsches Verwaltungsrecht. Zweiter Band. Berlin 1970.

Meuronen, Väinö, Voiko asemakaavaa sittenkin tulkita? Maankäyttö 1979 s. 50—51, 53 ja 56.

Meyer, Poul, Erstatningsfastsaettelse ved ekspropriation. København 1943.

Miettinen, V, Väestökeskuksia koskeva sikaloiden rakennuslupamenettely erään KHO:n päätöksen valossa. SK 1973 s. 116—117.

Mikkola, Matti, Työttömyysturvan ehdoista. Vammala 1979. Väitöskirja.

Modeen, Tore, Inlösningslagen och skadeståndslagen ur konstitutionell synpunkt. JFT 1979 s. 351—360.

Modeer, Adolph, Samling af Kongl. Förordningar, Resolutioner, Bref och anra Stadgar rörande Landtmäteriet och Landsculturen i allmänhet samt the theraf följjande förmoner och rättigheter med nödige parallel ställen ock anmärkningar samt tilämpning af Allmänna Lagen författad och utgifwen af Adolph Modeer. Calmar 1765. (*Modeer*).

Montgomery, Robert, Handbok i Finlands allmänna privaträtt. I delen, 2. uppl. Helsingfors 1908. II delen, 2. uppl. Helsingfors 1910. Första uppl. 1889.

Moring, K. A., Finlands skiftesrätt I—III. Helsingfors 1922, 1924 och 1927.

Murén, Edvard, Omistajan hyödyn vähentäminen vahingon- ja pakkolunastuskorvauksista. SKL 1952 s. 236—241.

— » — Kadun ja muiden yleisten alueiden pakkolunastuskorvauksen määrääminen. SKL 1957 s. 164—166.

— » — Kauttakulku ja sisääntulotiet. SKL 1961 s. 166—169.

— » — Rasitteista. SKL 1964 s. 334—337.

— » — Taaja-asutuksen käsitteestä. SKL 1965 s. 94—99.

— » — Yleisen alueen mittauksessa raja on määrättävä tarkoin asemakaavan mukaan. SKL 1966 s. 124.

— » — Kalleimman käyvän hinnan ja käyvän hinnan käsitteet pakkolunastuslaissa ja rakennuslaissa. DL 1968 s. 293—307.

— » — Tieliikennealueet juridiselta kannalta. SKL 1970:7 s. 29—34.

— » — Yhdenvertaisuudesta HM:n 5 §:n mukaan KTA 1980 s. 277—297.

— » — Valtion lunastamisvelvollisuudesta rakennuskaava-alueella. KTA 1981 s. 191—220.

Muukkonen, P. J., Muotosäännökset. Vammala 1958. Väitöskirja. (*Muukkonen, P. J.*).

Muukkonen, Reijo, Taaja-asutuksen muodostamiskiellosta rakennuslain 5 §:n valossa. Oikeustiede IV, 1973 s. 5—81. (*Muukkonen, Reijo*).

von Münch, Ingo, Verwaltung und Verwaltungsrecht im demokratischen und sozialen Rechtsstaat. Allgemeines Verwaltungsrecht. Herausgegeben von *H.-U. Erichsen* und *W. Martens.* Dritte Auflage S. 1—53. Berlin 1978.

Muhrberg, Olavi — Sneck, Timo, Tukkualennus arviointiperusteena kiinteistökaupoissa. VTT:n maankäytön laboratorio, Tiedonanto 38. Espoo 1980.

Myhrberg, Olavi — Väänänen, Juhani, Yleisen tien liikennemelun vaikutus tien varrella sijaitsevan omakotikiinteistön arvoon. VTT:n maankäytön laboratorio, Tiedonanto 36. Espoo 1980. (*Myhrberg—Väänänen*).

Mäenpää, Olli, Keskusviraston asema valtionhallinnossa. Vammala 1979. Väitöskirja.

Mäki, Antti, Maatalouteen liittyvien etuuksien arvioimisesta toista korvauslakia sovellettaessa. Maataloustieteellinen aikakauskirja 1950 s. 47—61.

Niemelä, Pentti, Parannuksia tielainsäädäntöön. Tie ja vesi 1971: 3 s. 26—28 ja 37.

— » — Tielainsäädännön kehittämistarve ja kehittämisen tavoitteet... Tiepäivät Vääksyssä helmikuussa 1973. Monistettu.

Niskanen, Viljo, Uudesta tielainsäädännöstä ja tietoimituksista. Mila 1958 s. 133—162.

Noponen, V. K., Oikeudesta ryhtyä liikennettä ja voimansiirtoa tarkoittaviin rakennustoimiin naapurin maalla. Helsinki 1931. Väitöskirja. (*Noponen* Rakennustoimista).

— » — Rasitteista maanjaossa. Helsinki 1932. (*Noponen* Rasitteista).

— » — Tiet yksityistielainsäädännön kohteena. Esikysymyksiä. Suomen teknillinen korkeakoulu. Tieteellisiä tutkimuksia 1 s. 99—119. Helsinki 1949. (*Noponen*).

— » — Selvitys yksityisiä teitä koskevasta erikoislainsäädännöstä ja siihen liittyvistä oikeudellisista ja lainsäädännöllisistä kysymyksistä I—III. Monistettu. Helsinki 1946—1947. (*Noponen* Selvitys).

Nybergh, Jarl, Om grunderna för ersättningens bestämmande vid expropriation af fast egendom. JFT 1911 s. 129—174. (*Nybergh*).

Nykänen, Paavo, Rasiteinstituutiosta. Mm. 1966: 3—4 s. 32—47. (*Nykänen*).

Nyman, Sven, Ett rättsfall om sakägare i expropriationsmål. SvJT 1969 s. 362—372.

Ojanen, Ilmari, Maapakettilait. Helsinki 1978. (*Ojanen*).

— » — Ehdotus hallituksen esitykseksi eduskunnalle lunastuslainsäädännön uudistamisesta. Helsinki 1973. (*Ojanen* Ehdotus).

— » — Lunastuslakiehdotus ja lainsäädäntöjärjestys. Lm 1974 s. 151—161.

Olivecrona, Karl, Rättsordningen. Lund 1966.

Ollinen, Ilmo, Kiinteistön pakkohuutokaupasta I. Vammala 1938. Väitöskirja.

Pekkala, Risto, Oikeustapaushakemisto. MMH:n julkaisu N:o 41. Helsinki 1975.

Pekkanen, Paavo, Kuntien velvollisuudesta korvata maanteiden soranottoalueiden lunastuskustannukset. SK (Maalaiskunta) 1954 s. 682—683.

— » — Maantien rakennustyöhön tarvittavan rakennusaineen korvaamisesta. SK (Maalaiskunta) 1956 s. 213—216.

— » — Kuntien velvollisuudesta luovuttaa tientekoainetta valtiolle. SK 1970 s. 76—77.

Pekkanen, Raimo, Naapuruussuhdelaki ja ympäristönsuojelu. Suomalainen Lakimiesyhdistys 75 vuotta s. 281—290. Vammala 1973. (*Pekkanen, Raimo*).

Peltomaa, Martti, Maatalousliittymät. Maanomistaja 1970: 1—2 s. 19—20.

Perko, Kalevi, Yleisistä teistä annettuun lakiin tehdyt muutokset. Tie ja vesi 1967: 5—6 s. 38—43.

Perko, Touko, Suomen teiden historia II. Luvut V—X s. 9—421. Lahti 1977. (*Perko*).

Pietilä, Jorma, Tonttirekisterikiinteistön muodostaminen Suomen voimassaolevan oikeuden mukaan. Vammala 1969. Väitöskirja. (*Pietilä*).
— » — Kiinteistönmuodostamisoikeus. 2. painos. Helsinki 1974.
— » — Vesioikeus. Helsinki 1973.
— » — Tienpitovelvollisuuden järjestelystä jakolain mukaisissa maanmittaustoimituksissa. Mila 1960 s. 142—159.
— » — Kaavoitusalueiden jakolain sisältämistä osittamisrajoituksista. Lm 1962 s. 65—97.
— » — Määräalan luovutuksensaajan asemasta tontinmittauksessa ja tontinosan lunastamisessa. DL 1963 s. 20—54.
— » — Tilojen yhteenrakentamisesta rakennuskaava-alueilla. Lm 1964 s. 539—565.
— » — Kiinteistön ja kiinteän omaisuuden käsitteistä ja niiden keskinäisestä suhteesta. Lm 1966 s. 782—831.
— » — Yksityistietoimituksissa esiintyviä laintulkintakysymyksiä. Mila 1966 s. 94—100.
— » — Yksityisen tien käsitteestä. Mila 1969 s. 136—138.
— » — Eduntasoitus pakkolunastuksessa. Vahinkojen arvioiminen. Insko 12—68, osa II, esitelmä 31. Helsinki 1968. (*Pietilä* Insko 1968—12, 31).
— » — Jäteveden vesistöön johtamiseen liittyvästä korvausvastuusta. Lm 1970 s. 402—421.
— » — Virallisen vastaväittäjän lausunto Veikko O. Hyvösen väitöskirjasta: Asianosaisten määräämistoimista kiinteistötoimituksessa. Mila 1971 s. 20—23.
— » — Rakentamiseen liittyviä kiinteistöoikeudellisia kysymyksiä. Kysymyksiä rakentamisen alalta s. 57—82. Vammala 1970. (*Pietilä* Rakentamiskysymyksiä).
— » — Erivapausrakentamisen ja sitä vastaavan kiinteistönmuodostuksen keskinäisestä suhteesta. DL 1971 s. 303—315.
— » — Rakentamisvapaudesta ja rakentamisoikeudesta. Lm 1973 s. 741—763.
— » — Edellisen johdosta Lm 1974 s. 161—164.
— » — Rättsskydd vid markplanering. 27. nordiske juristmøde Reykjavik, 20.—22. august 1975. Lyhennelmä ks. Uusi Suomi 20. 11. 1975.
— » — Lunastuslakiehdotus ja perustuslaki MT 14. 2. 1974 ja 19. 2. 1974.
— » — Uusi lunastuslakiehdotus ja perustuslaki, Aamulehti 17. 5. 1973.
Prop. 1971: 123. Kungl. Maj:ts proposition med förslag till väglag m.m. given Sofiero den 13 augusti 1971, Nr 123.
Puhr-Westerheide, Klaus, Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung. Kommentar. München 1976.
Puhalainen, Viljo, Tietoimituksista. Mila 1960 s. 248—255.
Puttonen, Yrjö, Tielainsäädännön kehittämistarve ja kehittämisen tavoitteet. Tiepäivät Vääksyssä helmikuussa 1973. Monistettu.
Rankamo, Risto, Yleisen tien tekemisestä kaavoitetulla alueella. Rakennusvalvonta 1972: 4 s. 10—17.
Rankamo, Risto — Vornanen, Rauni. TVL 175 vuotta. Tie- ja vesirakennuslaitoksen historiikki vuosilta 1799—1974. Helsinki 1974.

Raps, Margot, Der Anliegergebrauch im Wegerecht. Würzburg 1971.

Rautalahti, Eeva, Selostus maisemanhoitoon liittyvistä oikeustapauksista. Luonnonhoito — kasvava yhteiskunnallinen tehtävä s. 76—96. Helsinki 1970.

Reinikainen, Veikko, Prosessinedellytysten puuttumisen oikeusseuraamuksista. Vammala 1958.

Repo, Matti V., Naapuruussuhdelain 17 §:n soveltuvuudesta harkittaessa uittoon liittyvän oikeuden myöntämisen edellytyksiä. Oikeustiede XII, 1979 s. 193—233.

Riekkola, Paavo, Korvaukset tietoimituksissa. Vahinkojen arvioiminen. Insinöörijärjestöjen koulutuskeskuksen julkaisu 12—68, osa II, esitelmä 26. Helsinki 1968. (*Riekkola* Insko 1968—12, 26).

— » — Tietoimitusten herättämiä ajatuksia. Mila 1965: 3 s. 23—27.

Riepula, Esko, Eduskunnan perustuslakivaliokunta perustuslakien tulkitsijana. Vammala 1973. Väitöskirja.

Riihimäki, Eino, Uuden paikallistien perustaminen. SK (Maalaiskunta) 1961 s. 846—849.

Ross, Alf, Om ret og retfaerdighed. 3. oplag. Denmark 1971.

Routamo, Eero — Hoppu, Esko, Suomen vahingonkorvausoikeus. Vaasa 1977. (*Routamo—Hoppu*).

Ruokonen, Erkki, Asemakaavasta erityisesti oikeudelliselta kannalta. Kysymyksiä rakentamisen alalta s. 28—45. Vammala 1970.

Rüfner, Wolfgang, Das Recht der öffentlich-rechtlichen Schadensersatz- und Entschädigungsleistungen. Allgemeines Verwaltungsrecht. Herausgegeben von *H.-U. Erichsen* und *W. Martens.* Dritte Auflage S. 395—460. Berlin 1978. (*Rüfner*).

Rytkölä, Olavi, Julkisoikeudellinen sopimus. Vammala 1950. (*Rytkölä*).

— » — Ympäristönsuojelu ja lainsäädäntö. Porvoo 1971. (*Rytkölä* Ympäristölait).

Ryynänen, Viljo, Viljelmään kuuluvan maatalousmaan osittaisen pakkolunastuksen aiheuttamien menetysten arvioiminen. Hämeenlinna 1967.

Sainio, Viljo, Elinkeinotoiminnan harjoittamisesta johtuvat suhteet naapureihin Suomen yksityisoikeuden mukaan. Tampere 1929. Väitöskirja.

Salzwedel, Jürgen, Anstaltsnutzung und Nutzung öffentlicher Sachen. Allgemenes Verwaltungsrecht. Herausgegeben von *H.-U. Erichsen* und *W. Martens.* Dritte Auflage S. 339—394. Berlin 1978.

Schjødt, Magne, Norsk ekspropriasjonsrett. Ny utgave. Oslo 1947. (*Schjødt*).

— » — Hva er min eiendom verd ved ekspropriasjon. Oslo 1955. (*Schjødt* Eiendom).

Serlachius, Julian, Sakrätten enligt gällande finsk rätt. 3. uppl. Helsingfors 1916.

Sinisalo, Kari, Poliisin toimivallan määräytyminen. Vammala 1971. Väitöskirja.

Sipponen, Kauko, Lainsäädäntövallan delegoiminen. Vammala 1965. Väitöskirja.

Sisäasiainministeriö. Kaavoitus- ja rakennusosasto 1. 2. 1977. Laki maankäytön suunnittelusta ja rakentamislaki. Alustavat ehdotukset.

Sjögren, Wilhelm, Förarbeterna till Sveriges Rikes Lag 1686—1736. I delen, Uppsala 1900, II delen Uppsala 1901, III delen Uppsala 1901, IV delen Uppsala 1902, V delen Uppsala 1903, VI delen Uppsala 1904, VII delen Uppsala 1908 och VIII delen Uppsala 1909.

Skogström, Väinö, Tienpidon teknisestä kehityksestä. Suomen teiden historia II s. 422—526. Lahti 1977. *(Skogström).*

— » — Yleisten teiden suunnittelusta. Tielehti 1959: 3 s. 6—10.

— » — Yksityisen tien liittäminen yleiseen tiehen ja yksityisiä teitä koskevat järjestelyt. Tielehti 1959: 4 s. 12—13.

— » — Rakentaminen yleisten teiden varteen. Tielehti 1961: 6 s. 9, 11 ja 12.

Stark, Hans Olof, Jordabalken. 4. uppl. Uddevalla 1973.

Statens offentliga utredningar (SOU):

SOU 1968: 17 Allmänna vägar. Betänkande och förslag av 1960 års vägsakkunniga. Stockholm 1968.

SOU 1969: 50 Expropriationsändamål och expropriationsersättning m.m. Stockholm 1969.

Strahl, Ivar, Fyra expropriationsrättsliga uppsatser. Uppsala 1926.

Ståhlberg, K. J., Suomen hallinto-oikeus. Yleinen osa. 2. uudistettu painos. Helsinki 1928. Sisäasiain hallinto. 2. painos. Helsinki 1931. *(Ståhlberg I ja II).*

Suomaa, Väinö, Jakolainsäädäntö selityksineen. 3. uudistettu painos. Porvoo 1974. *(Suomaa).*

— » — Vanhan ja uuden tielainsäädännön välisestä suhteesta. Mm 1959 s. 13—31.

— » — Rasitteista tonttijakoalueilla. Mila 1962 s. 64—70.

— » — Tarkoituksista, joita varten jako- ja muissa toimituksissa on voitu eri lakien voimassaoloaikana vuodesta 1775 lähtien erottaa alueita tilojen yhteisiksi. Liite 1, KM 1975: 105 s. 53—58.

Suomen virallinen tilasto (SVT)

SVT 1980. Tilastollinen vuosikirja 1980. Helsinki 1981. SVT XIV, Maanmittaus, Maanmittaushallituksen kertomus. A: 66, vuodelta 1966, A: 69 vuodelta 1971, A: 73 vuodelta 1975, A: 76 vuodelta 1978 ja A: 78 vuodelta 1980.

SVT XIX: Tie- ja vesirakennukset vuosilta 1950—1980.

Talas, Onni, Suomen pakkolunastuslainsäädäntö I. Helsinki 1924.

Tirranen, Jorma, Yleisten teiden päätekohdan vahvistamisesta kaupungeissa ja kauppaloissa. Tie ja vesi 1961: 4 s. 36—37 ja 54.

Tirkkonen, Tauno, Suomen siviiliprosessioikeus I. 2. uusittu painos. Porvoo 1974. *(Tirkkonen I).*

— » — Suomen rikosprosessioikeus I. 2. uudistettu painos. Porvoo 1969. *(Tirkkonen* Rikosprosessioikeus I).

— » — Suomen siviiliprosessioikeus II. 2. uusittu painos. Toimittanut *Jouko Halila. (Tirkkonen—Halila).*

Tulokas, Mikko, Öljyvahingoista. Vammala 1978. Väitöskirja.

Ulkuniemi, Martti, Ljungo Tuomaanpojan lainsuomennokset I. Vaasa 1975.

Undén, Östen, Svensk sakrätt I. Lös egendom. 2. uppl. Lund 1946. Svensk sakrätt II. Fast egendom. Förra avdelningen. 6. uppl. Lund 1969. Senare avdelninggen. Lund 1970. (*Undén I, II: 1* och *II: 2*).

Uotila, Jaakko, Vesioikeudet valtiokoneistossa. Lm 1965 s. 231—248.

Uotila, Martti, Oikeustapausselostus. Luonnonhoito — kasvava yhteiskunnallinen tehtävä s. 153—178. Vammala 1971.

Wade, H. W. R., Administrative Law. Third ed. London 1974.

Wahlgren, Otto, Teiden liittymistä. Tielehti 1963: 1 s. 6—10.

Wallin, Anna-Riitta, Ilmansuojelun mahdollisuudet kunnissa naapuruussuhdelain ja rakennuslain mukaan. YT 1975 s. 719—723.

Varjola, Alpo, Tiekorvausten maksu vakuuksia vastaan sujunut hitaasti. Maanomistaja 1968: 3 s. 4.

— » — Tielakiin tekeillä tärkeitä parannuksia. Maanomistajain liiton lausunto 2. 4. 1968 TieL:n muutosesitysten johdosta. Maanomistaja 1968: 3 s. 5—7.

— » — Tielainsäädännön uudet muutokset maanomistajan kannalta. Maanomistaja 1971: 4 s. 4—5.

— » — Kokemuksia tielakiin 1971 tehdyistä muutoksista. Maanomistaja 1973: 1—2 s. 20—22.

Westerberg, Ole, Allmän förvaltningsrätt. Stockholm 1973.

Westerlind, Peter, Vad som är fast egendom. Kommentar till lagen i ämnet av den 29. juli 1966. Stockholm 1967.

Westerlund, Staffan, Miljöfarlig verksamhet. Lund 1975.

Wiederkehr, Peter, Die Expropriationsentschädigung dargestellt nach Schweizerischem und zürcherischem Recht. Zürcher Beiträge zur Rechtswissenschaft, Heft 260. Zürich 1966.

Viertola, Juhani, Suomen teiden historia I. Luvut II—IV s. 35—310. Lahti 1974.

Vihervuori, Pekka, Viranomaisen asianosaispuhevallasta vesiasioissa. Vammala 1981. Väitöskirja. (*Vihervuori*).

— » — Hallintovaltuslain ja hallintopurkulain soveltamisesta vesiasioissa. Oikeustiede X, 1977 s. 105—155. (*Vihervuori* Hallintovalitus).

Wiiala, Arvid, Maanjaon arvioimisoppi I. Tiluslaji- ja jyvitysoppi. Vammala 1958. (*Wiiala* Jyvitysoppi).

— » — Tiekorvaukset. Maanjaon arvioimisoppi III. Vammala 1960.

— » — Yksityiset tiet. Vammala 1962.

— » — Pakkolunastus- ja tilikorvaukset. Maanjaon arvioimisoppi II. Vammala 1966. (*Wiiala* Pakkolunastuskorvaukset).

— » — Maankäyttö ja yhteiskunta. Vammala 1969.

— » — Kiinteistöarvioinnin käsikirja. Otaniemi 1976. (*Wiiala*).

Viklund, Nils, On ersättning enligt vattenlagen. Stockholm 1964.

Wikström, Kauko, Oikeuskäytännön tulkinnasta. Vammala 1979. Väitöskirja.

Vilkkonen, Eero, Hallintotoimen mitättömyydestä. Vammala 1970. Väitöskirja.

— » — Hallintolainkäytön alasta. Vammala 1973. (*Vilkkonen*).

— » — Hallintolainkäyttö I. Helsinki 1976.

— » — Näkökohtia tarkoituksenmukaisuusvalituksesta. Lm 1972 s. 372—396.

Vilkkonen, Eero, Virallisen vastaväittäjän lausunto teoksesta: Mikkola, Matti, Työttömyysturvan ehdoista. Lm 1980 s. 473—483.

Willgren, K., Suomen talousoikeus. Tampere 1930.

Wirilander, Juhani, Rasitteesta maankäyttömääräyksenä. Vammala 1979. Väitöskirja. (*Wirilander*).

— » — Käyttöoikeudesta kiinteistöön. Vammala 1980. (*Wirilander* Käyttöoikeuksista).

— » — Lailla säätelemättömistä käyttöoikeuksista oikeuskäytännön valossa. Lm 1975 s. 200—219.

Virkkunen, Leo, Rakennuslain 5 §:n 1 mom. SKL 1965 s. 524—525 ja 533.

Virtanen, Pekka V., Maan arvoon vaikuttavat tekijät kaupungissa. Karhula 1967.

— » — Kaupunkimaan arvonmuodostuksen teoriaa. TKK:n kiinteistö- ja yhdyskuntatekniikan laitoksen julkaisu B 15. Otaniemi 1978.

— » — Kaupunkimaan arvioinnin perusteet. Espoo 1979. (*Virtanen*).

— » — Ei tuottavien kaava-alueiden arvioinnista. Mm 1976: 1—2 s. 183—188.

Vislie, Ingolf, Om erstatning ved ekspropriasjon. Kommentar til lov av 26. januar 1973 nr. 4 om erstatning ved ekspropriasjon av fast eiendom. Oslo 1974.

Voionmaa (Wallin), Väinö, Suomen maantiet Ruotsin vallan aikana. Fennia 8: 2. Kuopio 1883. (*Voionmaa* Maantiet).

— » — Suomalaisia keskiajan tutkimuksia. Porvoo 1912. (*Voionmaa*).

Voipio, Jaakko, Luentoja tielainsäädännöstä. Tampere 1961; Täydennysosa 1963. Monistettu. (*Voipio*).

Voipio, Viljo, Ilman ja virtaavan veden oikeusasema. Helsinki 1923. Väitöskirja. (*Voipio, Viljo*).

Wrede, R. A., Grunddragen av sakrätten enligt Finlands lag I—II. Helsingfors 1925—1926. (*Wrede*) Andra uppl. Utgiven av *Ilmari Caselius.* Helsingfors 1947. (*Wrede—Caselius* Grunddragen).

— » — Esineoikeuden pääpiirteet Suomen oikeuden mukaan I. 2. painos. Toimittanut *Ilmari Caselius.* (*Wrede—Caselius*).

Vuori, Eeva, Naapuruussuhdelain 17 §:n immisiokiellosta. Lm 1977 s. 31—61.

Vuorimies, V. J., Tiesuunnitelmien vahvistamisesta. Tielehti 1961: 1 s. 6—8.

— » — Eräitä tiesuunnitteluun liittyviä lainsäädännöllisiä näkökohtia. Tielehti 1962: 3 s. 6—10.

Välisalmi, Paavo, Laki yleisistä teistä. Insinöörijärjestöjen koulutuskeskuksen julkaisu 18—80. Kiinteistöarvioinnin lainsäädännölliset perusteet, esitelmä IX. Helsinki 1980. (*Välisalmi* Insko 1980—18, IX).

Välisalmi, Paavo — Mattila, Päivi — Asikainen, Rauno, Maa- ja metsätaloushaittojen ja vahinkojen arviointiperusteista lunastustoimituksissa. VTT:n maankäytön laboratorio. Tiedonanto 26. Espoo 1978. (*Välisalmi—Mattila—Asikainen*).

Zitting, Simo, Omistajanvaihdoksesta silmällä pitäen erityisesti lainhuudatuksen vaikutuksia. Vammala 1951. (*Zitting*).

— » — Kaupunkimaan omistuksesta. Vammala 1960.

— » — Sivullissuojasta varallisuusoikeudessa. Helsinki 1975.

Zitting, Simo, Omistajan oikeuksista ja velvollisuuksista I—II. Lm 1952 s. 387—401 ja 501—531.

Zitting, Simo — Rautiala, Martti, Esineoikeuden oppikirja. Neljäs tarkistettu ja täydennetty painos. Vammala 1976. (*Zitting—Rautiala*); 2. painos. Vammala 1966.

Ånkö, Olavi, Maan hintataso Helsingin seudulla vuonna 1967. VTT:n julkaisu 143. Helsinki 1969.

Österman, Eino, Viimeaikaisia oikeustapauksia rakennusalalta. Kysymyksiä rakentamisen alalta s. 185—193. Vammala 1970. (*Österman* Rakentamiskysymyksiä).

— » — Kaksi pakkolunastusta koskevaa KKO:n ratkaisua. Onko suunta muuttunut? SKL 1970: 10 s. 31—33.

B. Suomen oikeutta koskevia, valtiopäivillä käsiteltyjä lainvalmistelutöitä

1. Tielainsäädäntö

Pöytäkirjat pidetyt siinä Suomen neljän säädyn Valiokunnassa, joka Keisarillisen Majesteetin Armollisen ilmoitussäännön mukaan Maaliskuun 29 päivältä 1861 yhtyi Helsingissä, Tammikuun 20 — Maaliskuun 6 päivänä 1862. (Tammikuun valiokunta)

KE 1863—1864: 42, angående lindring af jordegares skyldighet till hållskjutsning samt väg- och brobyggnad.
— Ekonomiutskottets betänkande 1863—1864: 8.
— Finlands Ständers underåniga svar...

KE 1867: 27, angående ordnandet af skjutshållning och gästgifverne samt väg- och brobygganden.
— Grundlags-utskottets betänkande 1867: 4 och 9.
— Sammansatta Ekonomi- samt Stats- och Bevillningsutskottets betänkande 1867: 4.

KE 1877—1878: 24, asetuksen antamisesta teiden ja siltain tekemisestä ja voimassapitämisestä maalla.
— LTV 1877—1878: 9.

KE 1882: 10, asetuksesta teitten ja siltain tekemisestä ja voimassapitämisestä maalla.
— LTV 1882: 5.
— Säätyjen vastaus.

Vp 1894. Esitysmietintö N:o 9. Anomusmietintö N:o 40.
— LTV 1894: 13.

Vp 1897. Anomusmietintö N:o 76.
— LTV 1897: 15.

KE 1904—1905: 5, siitä, millä perusteilla ja missä järjestyksessä tientekorasitus maalla on suoritettava.
— LTV 1904—1905: 4 (ehdotus).

KE 1907: 1 teiden tekemisestä ja kunnossapidosta maalla.
— LTV 1907: 4 ja SV 1907: 16.
KE 1908: 4 teiden tekemisestä ja kunnossapidosta maalla.
KE 1908: 5 kyytitoimesta.
KE 1909 II: 11 teiden tekemisestä ja kunnossapidosta maalla.
Vp 1911. Eduskuntaesitysmietintö N:o 2 teitten tekemistä ja kunnossapitoa maalla koskevan eduskuntaesityksen johdosta.
— LTV 1911: 1, SV 1911: 2 ja 2 a.
Vp 1912. Eduskuntaesitysmietintö N:o 11 teitten tekemistä ja kunnossapitoa maalla koskevan eduskuntaesityksen johdosta.
— LTV 1912: 1.
— Anomusmietintö N:o 16.
Vp 1914. Eduskuntaesitysmietintö N:o 7 teiden ja siltain kunnossapidosta maalla annetun asetuksen muuttamisesta.
— LTV 1914: 2, SV 1914: 19 ja 19 a.
Vp 1917 II. Eduskuntamietintö N:o 9 teiden tekemistä ja kunnossapitoa maalla koskevan eduskuntaesityksen johdosta.
— LTV 1917 II: 5 ja SV 1917 II: 45.
— Suomen Eduskunnan erinäisten eduskuntaesitysten johdosta päättämä laki teiden tekemisestä ja kunnossapidosta maalla.
HE 1924: 82 laiksi kunnallis- ja paikallisteistä.
HE 1926: 13 esitys tielaiksi, laiksi entisten maanteiden ottamisesta valtion hoitoon sekä laiksi tilusteistä.
— LTV 1926: 6, SV 1926: 70 ja 70 a.
HE 1932: 134 esitys TL:n (93 §) muuttamisesta.
— LTV 1932: 19 ja SV 1932: 114.
HE 1937: 25 esitys laiksi niistä perusteista, joiden mukaan valtionavustusta kunnan ja kyläteiden kunnossapitoa varten on annettava.
— LTV 1937: 9, VvV 1937: 1 ja SV 1937: 56.
Vp 1938. Lakialoitemietintö 1938: 8.
— LTV 1938: 4 ja eduskunnan toivomus TL 93 §:n muuttamisesta.
HE 1946: 61 esitys TL:n (23 §) muuttamisesta.
— LTV 1946: 16 ja SV 1946: 70.
HE 1953: 6 esitys yleisiä teitä koskevan lainsäädännön uudistamiseksi.
— KlV 1953: 45, LTV 1953: 6, SV 1953: 142 ja eduskunnan vastaus ponsilausumineen sekä keskustelupöytäkirjat.
HE 1957: 85 esitys TieL:n (109 ja 112 §) muuttamisesta.
— LTV 1957: 49.
HE 1959: 53 esitys TieL:n (112 ja 113 §) muuttamisesta.
— LTV 1959: 22.
HE 1960: 109 esitys TieL:n (97 §) muuttamisesta.
— LTV 1960: 26.
Vp 1960. Lakialoitemietinnöt N:o 21 ja 23, lakialoitteet N:ot 61 ja 66.
— LTV 1960: 21 ja 23, SV 1960: 84 ja 90 sekä eduskunnan hyväksymät lait TieL:n (91 ja 87 §) muuttamisesta.

HE 1961: 4 esitys TieL:n (52 §) muuttamisesta.
— LTV 1961: 1 ja SV 1961: 3.

HE 1961: 42 esitys TieL:n (94 ja 112 §) muuttamisesta.
— LTV 1961: 19 ja SV 1961: 64.

HE 1961: 43 esitys TieLVpL:n (3 §) muuttamisesta.
— LTV 1961: 20 ja SV 1961: 65.

Vp 1961. Lakialoitemietintö N:o 11, lakialoite N:o 74.
— LTV 1961: 15, SV 1961: 76 ja 76 a sekä eduskunnan hyväksymä laki TieL:n (53 §) muuttamisesta.

HE 1963: 44 esitys TieL:n (3, 11, 12, 18, 29, 33, 46, 47 ja 50 §) muuttamisesta.
— LTV 1963: 13 ja SV 1963: 61.

HE 1963: 141 esitys TieL:n (112 §) muuttamisesta.
— LTV 1963: 28 ja SV 1963: 132.

HE 1964: 47 esitys TieL:n (3, 11 ja 46 §) muuttamisesta.
— LTV 1964: 8 ja SV 1964: 51.

HE 1964: 169 esitys TieLVpL:n (3 §) muuttamisesta.
— LTV 1964: 17 ja SV 1964: 143.

HE 1967: 12 esitys TieL:n (1, 26, 30, 50—52, 66, 92, 100, 107 ja 113 §) muuttamisesta.
— LTV 1967: 1 ja SV 1967: 36.

Vp 1969. Lakialoitemietintö N:o 28. (Lakialoite N:o 82)
— LTV 1969: 42 ja SV 1969: 182.
— Eduskunnan hyväksymä laki TieL:n (67 §) muuttamisesta.

HE 1970: 64 esitys laiksi vastikemaan luovuttamisesta yleistä tietä varten toimitettavan tilusjärjestelyn yhteydessä annetun lain muuttamisesta.
— KlV 1970: 2, LTV 1970: 4 ja SV 1970: 88.

HE 1970: 65 esitys TieL:n (1, 26, 35, 37, 41, 52, 80, 96 ja 103 §) muuttamisesta.
— KlV 1970: 5, LTV 1970: 4 ja SV 1970: 99 sekä eduskunnan vastaus ponsineen.

HE 1975: 48 esitys jätehuoltolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi. (Esitys raukesi eduskunnan hajoittamisen vuoksi).

HE 1975 II: 142 esitys jätehuoltolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi (sisältäen ehdotuksen TieL:n 11 § muuttamisesta).
— LTV 1978: 3 ja SV 1978: 118.

HE 1977: 157 esitys laiksi valtiokonttorista ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi, TieL:n (96 §) muutos.
— VvV 1977: 92 ja SV 1977: 169.

HE 1978: 106 esitys muutoksenhakua korkeimpaan oikeuteen koskevien säännösten uudistamisesta.
— LV 1978: 13, PV 1978: 8 ja SV 1978: 223.

HE 1980: 79 esitys TieL:n (3, 10, 11, 20, 26, 35 a, 50, 59, 84—87, 89, 92, 94, 106 ja 117 §) muuttamisesta.
— LiV 1980: 6, LTV 1980: 4 ja SV 1980: 211.

2. Pakkolunastuslainsäädäntö

KE 1863—1864: 10 angående jordegares skyldighet att emot ersättning upplåta mark till allmänt behof.

KE 1897: 23 esitys kiinteän omaisuuden pakkolunastuksesta yleistä tarvetta varten.
— LV 1897: 7.

HE 1931: 74 esitys laiksi eräistä toimenpiteistä varatöiden käyntiinpanon helpottamiseksi.
— LTV 1931: 5 ja SV 1931: 59.

HE 1935: 107 esitys laiksi eräistä toimenpiteistä työttömyyden lieventämiseksi määrättyjen töiden käyntiinpanon helpottamiseksi.
— VvV 1935: 111, PV 1935: 5 ja SV 1935: 124.

HE 1951: 38 esitys PlL:n (V luvun) muuttamisesta.
— LTV 1951: 1 ja SV 1951: 33.

HE 1952: 19 esitys PlL 56 §:n muuttamisesta.
— LTV 1952: 12 ja SV 1952: 52.

HE 1953: 132 esitys PlL:n (63 §) muuttamisesta.
— LTV 1953: 19 ja SV 1953: 133.

HE 1964: 36 esitys Saimaan kanavan rakentamista varten pakkolunastettavien alueiden haltuunottamisesta eräissä tapauksissa.
— LTV 1964: 5.

HE 1972: 42 esitys laiksi maakaasuverkoston rakentamista varten pakkolunastettavien alueiden haltuunottamisesta eräissä tapauksissa.
— LTV 1972: 5 ja SV 1972: 41.

HE 1974: 133 esitys lunastuslainsäädännön uudistamisesta.

HE 1975 II: 179 esitys lunastuslainsäädännön uudistamisesta.
— LTV 1977: 1, PV 1977: 14, SV 1977: 27 ja 27 a.

3. Rakentamislainsäädäntö

HE 1930 II: 46 esitys asemakaavalainsäädännöksi.

HE 1954: 91 esitys rakennuslainsäädännön uudistamisesta.
— LTV 1956: 3 ja 1957: 18, SV 1957: 201 ja 201 a.

HE 1967: 21 esitys rannansuojelulaiksi ja siihen liittyväksi laiksi KaavJL:n muuttamisesta.
— PV 1967: 2.

HE 1968: 23 esitys RakL:n muuttamisesta. (Yleispiirteinen kaavoitus).

HE 1969: 3 esitys RakL:n muuttamisesta. (Rantakaavoitus).

HE 1973: 21 esitys RakL:n muuttamisesta. (RakL 136 a §).

HE 1975 II: 181 esitys RakL:n muuttamisesta. (LunL:iin liittyen).

HE 1980: 88 esitys soranottolaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.
— II LTV 1981: 1 ja PV 1981: 3.

HE 1981: 1 esitys RakL:n muuttamisesta.

4. Kiinteistönmuodostamis- ja yksityistielainsäädäntö

HE 1950: 2 esitys jakolainsäädännön uudistamiseksi.
HE 1959: 65 esitys kaupunkien ja muiden kaavoitusalueiden jakolaiksi.
HE 1961: 36 esitys yksityisiä teitä koskevan lainsäädännön uudistamiseksi.
HE 1974: 19 esitys YkTieL:n muuttamisesta sekä laiksi eräiden alueiden siirtämisestä ja liittämisestä kiinteistöön YkTieL:ssa säädetyssä tietoimituksessa.
HE 1974: 79 esitys JL:n muuttamisesta.
HE 1975 II: 10 esitys laiksi tilojen yhteisten teiden ja valtaojien sekä niihin verrattavien alueiden lakkaamisesta yhteisinä alueina sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

5. Vesilainsäädäntö

HE 1933: 50 esitys laiksi eräiden kiireellisten vesioikeusasiain käsittelystä.
HE 1959: 64 esitys vesilainsäädännön uudistamiseksi.

C. Virallisohjeita

1. MMH:n kiertokirjeitä ja kiertokirjelmiä

MMH:n kk N:o 73, joka sisältää jakoasetuksen soveltamista koskevia määräyksiä. Annettu Helsingissä 12. 4. 1954.
MMH:n kk N:o 77, menettelystä yleisistä teistä annetun lain ja asetuksen perusteella suoritettavissa maanmittaustoimituksissa. Annettu Helsingissä 28. 5. 1959.
MMH:n kk N:o 79, joka koskee RakL:n ja KaavJL:n sekä TieL:n säännösten huomioon ottamista maanmittaustoimituksissa. Annettu Helsingissä 8. 5. 1962.
MMH:n kk N:o 81 menettelystä yksityisistä teistä annetun lain (358/62) ja asetuksen (690/62) perusteella suoritettavissa tietoimituksissa. Annettu 15. 10. 1963.
MMH:n kk N:o 84, joka sisältää maarekisterin pitämistä koskevia määräyksiä ja ohjeita. Annettu Helsingissä 28. 5. 1965. Ohjeita on täydennetty MMH:n kk:lla N:ot 86, 91, 94, 3/79 ja 2/81.
MMH:n kk N:o 85, joka koskee MMH:n kk N:o 77 muuttamista eräiltä osin. Annettu Helsingissä 20. 4. 1966.
MMH:n kk N:o 88 menettelystä TieL:n mukaisissa tietoimituksissa. Annettu 26. 5. 1971. Muutettu eräiltä osin MMH:n kk:lla 1/78, joka on annettu 26. 1. 1978.
TMO, MMH:n kk n:o 93 jakolain mukaisissa maanmittaustoimituksissa noudatettavasta menettelystä. Annettu 16. 9. 1976. Muutettu ja täydennetty lukuisia kertoja. Muutoksineen.
MMH:n kk n:o 4/78 tienpidon osittelussa noudatettavasta menettelystä yksityistielain (358/62) perusteella suoritettavissa tietoimituksissa sekä tielautakunnan toimituksissa. Annettu 5. 9. 1978.

MMH:n kk n:o 3/81 menettelystä TieL:n mukaisissa tietoimituksissa. Annettu Helsingissä 12. 3. 1981.

MMH:n kiertokirjelmä 4/61, joka koskee eräitä maanmittaustoimitusten käsittelyyn liittyviä seikkoja.

MMH:n kiertokirjelmä 3/64 28. 1. 1964 sekä kmä 4004/5605 29. 12. 1970.

MMH:n kiertokirjelmät 3/70 27. 2. 1970, 4/71 27. 5. 1971, 2/73 17. 7. 1973 ja 6/74 22. 10. 1974, jotka sisältävät selostuksia eräistä KKO:n TieL:n mukaisia toimituksia koskevista ratkaisuista.

2. TVL:n ohjeita

Teiden suunnittelu TVL:n ohjeet, kansiot A—D. Täydennyksineen vuosilta 1964—1979. (TVL SO).

TVH:n julkaisu N:o 2. 364. Puhelinjohdot ja yleiset tiet. Puhelinjohtojen sijoittaminen ja johtojen huomioon ottaminen tienpidossa. Helsinki 29. 4. 1974.

TVH:n julkaisu N:o 2. 342. Sähköjohdot ja yleiset tiet. Sähköjohtojen sijoittaminen ja johtojen huomioon ottaminen tienpidossa. Helsinki 1975.

TVH:n julkaisu N:o 722311. Tieoikeudella haltuunotettavan alueen määrittämistä, menettelytapoja ja asiakirjojen laatimista koskevat ohjeet. Helsinki 27. 4. 1981. (Tiealueen määrittämisohje).

TVH:n hallinto-osasto. Maanlunastuksen periaatteet ja toimintalinjat tie- ja vesirakennuslaitoksessa. Helsinki 1980.

3. Valtioneuvoston antamia ohjeita

VNp, joka sisältää tekniliset ohjeet teiden tekemisestä ja kunnossapidosta. Annettu 29. 12. 1937/529.

VNp, joka sisältää tekniliset ohjeet yleisten teiden tekemisestä ja kunnossapidosta sekä ohjeet näkemäalueen määräämisestä. Annettu 7. 6. 1962/356. (VTO). Ohjeet on jaettu lukuihin A—D ja nämä edelleen osastoihin, jotka on numeroitu roomalaisin numeroin.

4. Muita ohjeita

Elinkeinohallituksen 42/51/81, Lääkintöhallituksen 349/562/81 ja Maatilahallituksen 315/8380/81 suositus moottoriajoneuvoliikenteen viljelykasveihin sekä luonnonvaraisiin marjoihin ja sieniin aiheutuvien epäpuhtauksien vähentämiseksi. Annettu 10. 6. 1981.

Johtoaluesopimus. Maataloustuottajain Keskusliitto ry, Suomen Sähkölaitosyhdistys ry, Svenska Lantbrukproducenternas Centralförbund rf. 1. 10. 1975. Tapiola 1976.

Suomen kunnallisliiton mallirakennusjärjestys. Maalaiskuntien liiton lomake No 9606 4.73. Helsinki 1973. KunMalliRJ.

LYHENTEITÄ

Aikakauslehtiä ja julkaisuja sekä sanomalehtiä

DL	= Defensor Legis
HeSa	= Helsingin Sanomat
JFT	= Tidskrift, utgiven av Juridiska Föreningen i Finland
Insko	= Insinöörijärjestöjen koulutuskeskuksen julkaisusarja
KM	= Komiteanmietintö
KTA	= Kunnallistieteellinen aikakauskirja
Lm	= Lakimies
Mila	= Maanmittausinsinööri, Maanmittausinsinööriliiton aikakauskirja (vuodesta 1975 Maankäyttö, maanmittausalan aikakauskirja)
Mm	= Maanmittaus
MT	= Maaseudun Tulevaisuus
SK	= Suomen Kunnat, ennen vuotta 1970 Maalaiskunta
SKL	= Suomen Kunnallislehti
Sot I	= Suomalaista oikeusteoriaa I. Toimittanut Juha Pöyhönen. Yleisen oikeustieteen laitoksen julkaisuja 2. Helsinki 1977.
SOU	= Statens offentliga utredningar (Ruotsi)
SvJT	= Svensk Juristtidning
SvLT	= Svensk Lantmäteritidskrift
SVT	= Suomen virallinen tilasto
US	= Uusi Suomi
YT	= Ympäristö ja Terveys

Säädöksiä ja virallismääräyksiä

AJ	= A jakolaitoksesta 26. 10. 1916/82
AKL	= Asemakaavalaki 24. 4. 1931/145
AL	= Avioliittolaki 13. 6. 1929/234
ALR	= Allgemeines Landrecht für die preussischen Staaten vom 1. 6. 1794 (Saksa)
AMM	= A menettelystä maanmittaustoimituksissa 26. 10. 1916/82
AsutusL	= Asutuslaki 6. 11. 1936/332
AVL	= Lag om allmänna vägar 30. 6. 1943 (Ruotsi)
BayEntG	= Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung vom 11. 11. 1974 (Saksan liittotasavalta, Baijeri)

BBauG = Bundesbaugesetz vom 23. 6. 1960 (Saksan liittotasavalta)
BGB = Bürgerliches Gesetzbuch vom 18. 8. 1896 (Saksa)
ETL = L oikeudesta entiseen tiealueeseen 21. 5. 1954/245
ExpL 1917 = Lag on expropriation 12. 5. 1917 (Ruotsi)
ExpL = Expropriationslag 19. 12. 1972 (Ruotsi)
FBL = Fastighetsbildningslag 17. 12. 1970 (Ruotsi)
GG = Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. 5. 1949
GrL = Grunnloven av 17. 5. 1814 (Norja)
Grundlov 5. 6. 1849 og 5. 6. 1953 (Tanska)
HM 1772 = Kuninkaallisen Majesteetin ja Valtakunnan Säätyjen vahvistama Hallitusmuoto 21. 8. 1772
HM = Suomen hallitusmuoto 17. 7. 1919/94
HPurkuL = L ylimääräisestä muutoksenhausta hallintoasioissa 1. 4. 1966/200
HTiedL = L tiedoksiannosta hallintoasioissa 15. 4. 1966/232
HValL = L muutoksenhausta hallintoasioissa 24. 3. 1950/154
HVL = Huoneenvuokralaki 10. 2. 1961/82
IsojakoA 1757 = Kongl. Förordningen on Hemmansägors läggande i Storskiften 5. 4. 1757
IsojakoA 1762 = Kongl. Majt:s förnyade Stadga om Storskifts-delning och hwad therwid iakttagas bör 17. 8. 1762
IsojakoA 1762 = Kongl. Förordning angående Hemmansägors läggande i Storskiften på Åland och hvad dervid iakttagas bör 14. 12. 1762
IsojakoA 1775 = Kongl. Förordningen angående Storskifts-delningar i Finland och hvad dervid iakttagas bör 27. 6. 1775
JA = Jakoasetus 28. 11. 1952/407
JB = Jordabalken 17. 12. 1970 (Ruotsi)
JL = Jakolaki 14. 12. 1951/604
KaavamerkintäP = Sisäasiainministeriön päätös asema-, rakennus-, yleis- ja seutukaavoissa käytettävistä merkinnöistä 30. 9. 1959/386. Muutoksineen.
KaavJA = Kaavoitusalueiden jakoasetus 11. 7. 1960/353
KaavJL = Kaavoitusalueiden jakolaki 20. 2. 1960/101
KadunkunnossapitoL = L kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta 31. 8. 1978/669
KemijokiL = L valtion oikeudesta säännöstellä Kemijoen vesistön vedenjuoksua 22. 1. 1960/62
KrML = Kristofferin Maanlaki vuodelta 1442
KunA = A kunnallishallituksesta maalla 6. 2. 1865/4
KunL = Kunnallislaki 10. 12. 1976/953
KunMalliRJ = Suomen kunnallisliiton mallirakennusjärjestys, lomake N:o 9606
LakkaamisL = L tilojen yhteisten teiden ja valtaojien sekä niihin verrattavien alueiden lakkaamisesta yhteisinä alueina 17. 12. 1976/983
LennätinL = L lennätinlaitteista 23. 12. 1919/150

LL	= L lainhuudatuksesta ja kiinteistönsaannon moittimisajasta 28. 2. 1930/86
LunL	= L kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta 29. 7. 1977/603
LuSL	= Luonnonsuojelulaki 23. 2. 1923/71
LVL	= L eräiden vuokra-alueiden lunastamisesta maalaiskunnissa 16. 8. 1958/361
MA	= Kongl. Förordningen om Landtmäteriet i Riket 12. 8. 1783 (Ruotsi-Suomi)
MiL	= Miljöskyddslagen 13. 6. 1969 (Ruotsi)
MMH:n kk	= Maanmittaushallituksen kiertokirje
MMH:n kmä	= Maanmittaushallituksen kiertokirjelmä
Mo (1848)	= Ohjesääntö maanmittauksesta, tilusjako- ja veronpanolaitoksesta sekä pituus- ja painomittain vakaamisesta Suomenmaassa 15. 5. 1848
MRakL	= L rakentamisesta maaseudulla 6. 7. 1945/683
NaapL	= L eräistä naapuruussuhteista 13. 2. 1920/26
NäkemäP	= LM:n päätös yleisten teiden näkemäalueiden määräämisestä 5. 5. 1981/314
OK	= Oikeudenkäymiskaari
OsittamisA	= A maatilojen osittamisesta 12. 6. 1895/21
PLA	= A maan omistajan tai haltian welvollisuudesta palkintoa vastaan antaa maata yhteiseen tarpeeseen 12. 12. 1864/31
PlL	= L kiinteän omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen 14. 7. 1898/27
Prop.	= Kungl. Maj:ts proposition (Ruotsi)
PuolPlL	= L pakkolunastuksesta puolustustarkoituksiin 13. 10. 1944/787
RakA	= Rakennusasetus 26. 6. 1959/266
RakK	= Rakennuskaari
RakL	= Rakennuslaki 16. 8. 1958/370
RS	= Rakennussääntö 29. 1. 1932/41
SPM	= Senaatin päätös maanmittaustoimituksissa noudatettavista ohjeista 7. 11. 1916/82
SähkölaitosL	= L sähkölaitoksista 11. 5. 1928/167
TA 1883	= A teitten ja siltain tekemisestä ja kunnossapidosta maalla 15. 1. 1883
TA 1927	= Tieasetus 11. 11. 1927/293
TelefooniJ	= Julistus niistä ehdoista, joilla telefoonijohtoja saadaan maahan asettaa ja käyttää 23. 12. 1886
TervL	= Terveydenhoitolaki 27. 8. 1965/469
TieA	= A yleisistä teistä 30. 12. 1957/482
TieL	= L yleisistä teistä 21. 5. 1954/243
TieLvpL	= L TieL:n voimaanpanosta 21. 5. 1954/244
TilustieL	= L tilusteistä 3. 5. 1927/167
TL 1918	= L teiden tekemisestä ja kunnossapidosta maalla 11. 10. 1918/147

TL 1927	= Tielaki 3. 5. 1927/165
TLL	= Tieliikennelaki 3. 4. 1981/267
TMO	= MMH:n toimitusmenettelyohjeisto
TurvesuonPlL	= L turvesuon pakkolunastuksesta 7. 8. 1942/641
TVLA	= A tie ja vesirakennuslaitoksesta 5. 9. 1975/721
TVLL	= L tie- ja vesirakennuslaitoksesta 18. 4. 1975/252
TVL SO	= TVL:n teiden suunnitteluohjeet
UlkL	= Ukoilulaki 13. 7. 1973/606
VahL	= Vahingonkorvauslaki 31. 5. 1974/412
VJ	= Valtiopäiväjärjestys 13. 1. 1928/7
VNp	= Valtioneuvoston päätös
VTO	= VNp 7. 6. 1962/356, ks. edellä kohdasta C3.
VägK	= Vägkungörelse 10. 12. 1971 (Ruotsi)
VägL	= Väglag 10. 12. 1971 (Ruotsi)
YhtAlueL	= L eräistä yhteisistä alueista ja niihin verrattavista etuuksista 9. 5. 1940/204
YhtOmL	= L eräistä yhteisomistussuhteista 25. 4. 1958/180
YkTieL	= L yksityisistä teistä 15. 6. 1962/358
YVK	= Yhdistys- ja Vakuuskirja 21. 2. 1789

Viranomaisia ja viranomaisten esityksiä tms.

EK	= Eduskunta
HD	= Högsta domstolen (Ruotsi)
HE	= Hallituksen esitys Eduskunnalle
HO	= Hovioikeus
JO	= Järjestysoikeus
KE	= Keis. Maj:n esitys Suomenmaan säädyille (Eduskunnalle)
KHO	= Korkein hallinto-oikeus
KKO	= Korkein oikeus
KlM	= Kulkulaitosministeriö
KlV	= Kulkulaitosvaliokunta
knh	= Kunnanhallitus
kpv	= Kaupunginvaltuusto
knv	= Kunnanvaltuusto
KO	= Kihlakunnanoikeus
LH	= Lääninhallitus
LiV	= Liikennevaliokunta
LM	= Liikenneministeriö
LO	= Lääninoikeus
Ltk	= Laintarkastuskunta
LTV	= Laki- ja talousvaliokunta
LV	= Lakivaliokunta
Lvk	= Lainvalmistelukunta
Mkri	= Maanmittauskonttori

MMH = Maanmittaushallitus
MO = Maaoikeus, ennen 1. 5. 1972 Maanjako-oikeus. ESMO = Etelä-Suomen MO, ISMO = Itä-Suomen MO, PSMO = Pohjois-Suomen MO, VMO = Vaasan MO ja TuMO = Turun MO.
PV = Perustuslakivaliokunta
Rakltk = Rakennuslautakunta
SM = Sisäasiainministeriö
SV = Suuri valiokunta
TVH = Tie- ja vesirakennushallitus
TVL = Tie- ja vesirakennuslaitos
VO = Vesioikeus
VTT = Valtion teknillinen tutkimuskeskus
VN = Valtioneuvosto
Vp = Valtiopäivät, vuositunnukseen liittyvä II tarkoittaa toisia valtiopäiviä ko. vuonna
VvV = Valtiovarainvaliokunta

I LUKU

PERUSKYSYMYKSIÄ

1 §. Yleisten teiden perustamisproblematiikasta

1.1. Tutkimusaiheesta

Maantie Oulusta Tornioon oli seurannut vanhan talvitien pohjaa kylästä toiseen katketen jokien kohdalla lauttayhteydeksi välittäen hevosliikennettä lakeuden halki kestikievarinvälin kerrallaan. Pohjanmaan radan valmistuminen 1900-luvun alussa siirsi kuljetukset rautapyörille ja aiheutti maantiehenkin uusia mutkia, kun tieliikenne siirtyi käyttämään rautatiesiltoja. Kiiminkijoen kohdalla silta oli kolme kilometriä lauttapaikkaa idempänä, mutta pian joen takana tie oli entisessä urassaan. Tietä oli parannettu 1920—1930-luvuilla autoliikennettä varten ja sen varsille oli pystytetty puhelin- ja sähköpylväät lankarivistöineen. Sotavuosina kehitys pysähtyi, ja sodan loppuvaiheet merkitsivät tämän tienosan perusteellista hävitystä. Pioneerit tasoittivat tien auttavaan kuntoon ja tekivät asemalle väliaikaisen sillan.

Maantienrakentajat tulivat Paasikiven ajan loppuvuosina. Uusi maantie ylitti Kiiminkijoen lähellä entistä lauttapaikkaa. Siltatyömaa näkyi sopivasti synnyinkotini ikkunasta ja polku kouluun vei tietyömaan kautta. Tie poisti kyläkuvasta muutamia asumuksia, leikkasi palan naapurin elosuojasta ja karjapihasta jakaen peltoviljelykset kahtia. Silta nousi kirkon sijalle jokimaiseman hallitsijaksi. Elinkeinorakenteen muutos vei minut toiselle paikkakunnalle. Synnyinseudun uutisina kerrottiin vuosikymmenen kuluttua, että jotkut olivat saaneet tiekorvauksia.

Edellä kuvattu oli todellisuutta monilla paikkakunnilla, sillä maamme yleisten teiden verkko on perusparannettu tai uudistettu kuluneen nel-

jännesvuosisadan aikana. Tietarkoituksiin on lunastettu maata noin 300 000:sta kiinteistöstä, yli 200 000:lta maanomistajalta yhteensä noin 600 km². Edelleen tietoimituksia suoritetaan vuosittain noin neljäsataa, vaikka pakkolunastukset ovat selvemmin ajankohtaisia taajamarakentamisen, luonnonsuojelun, puolustuslaitoksen ja energiahuollon tarpeisiin. Sitä mukaa kuin yhteiskunnan tehtäväkenttää on lainsäädännöllä lisätty, erilaiset pakkolunastustarpeetkin ovat lisääntyneet ja moninaistuneet.

Suomen yleinen pakkolunastuslainsäädäntö uudistettiin vuonna 1977 annetulla lunastuslailla, joka korvasi vuoden 1898 pakkolunastuslain. Uudistuksen tarkoituksena oli tehostaa pakkolunastusmenettelyä vastaamaan paremmin muuttuneen yhteiskunnan kehittämistarpeita. Niinikään pyrittiin parantamaan luovuttajien oikeusturvaa ja nopeuttamaan korvausten saamista. Lunastusorganisaation ja korvaussäännösten suhteen LunL:ssa päädyttiin likipitäen samanlaisiin säännöksiin kuin vuoden 1954 TieL:ssa. TieL:n tehokkuus pakkolunastussäännösten osalta tunnustettiin, mutta samalla TieL nousi erikoisasemaan pakkolunastuslainsäädännön tutkimuksen kannalta ja TieL:n mukainen oikeuskäytäntö sai kantavuutta koko pakkolunastusoikeuden soveltamiskentässä. Tämä seikka on vain entisestään korostunut sen jälkeen, kun voimaan saatetut muutoksenhakurajoitukset ovat sulkeneet vapaan muutoksenhakutien KKO:een ja vähentäneet vuosittaisten uusien KKO:n pakkolunastusratkaisujen määrän murto-osaansa aiempaan määrään verrattuna.

Lunastuskohteen omistajan kannalta pakkolunastus on kokonaisuus, vaikka lunastuslupa- ja korvauksenmääräämisvaiheet on laissa osoitettu eri menettelyihin ja eri viranomaisille. Lunastusluvan avulla tehdään mahdolliseksi omistajan lailla turvatun hallintaoikeuden syrjäyttäminen, jonka seurauksena tarvitaan korvauksenmääräämisvaihe syrjäytetyn etuuden raha-arvon määräämiseksi. Luovuttajan kannalta kysymys on omaisuudensuojan pysyvyydestä ja sen rahassa mitattavasta arvosta. Omaisuudensuojan pysyvyyttä on mahdollisuus tutkia eräältä osin KHO:n antamien tienperustamisratkaisujen avulla. Korvausten osalta tutkimuksen pohjana voidaan käyttää KKO:n tietoimitusratkaisuja. Molemmissa aineistoissa lunastusmenettelyn tekniset piirteet nousevat lain soveltamisvaiheessa oikeudellisten piirteiden rinnalle. Luvan myöntämiseen tai tien perustamiseen vaikuttaa suunnitelman tekninen tarkoituksenmukaisuus ja korvauksiin kiinteistö- ja arvioimisteknisten keinojen antama lopputulos.

Erilaisissa pakkolunastuksissa käsitellään maassamme vuosittain 20 000—30 000 kansalaisen omaisuutta. Korvauksiin käytetään vuosittain 150—200 miljoonaa markkaa. Yhteiskunnan tehtävien lisääntyessä ja pakkolunastusten yleistyessä kysymys pakkolunastuksen oikeutuksesta ja korvausten kattavuudesta on noussut entistä polttavammaksi ongelmaksi. Kirjallisuudessa niukalti käsitellyn aiheen kohdalla selvitystyö on syytä aloittaa lunastusten suurimmasta ryhmästä, TieL:n mukaisista lunastuksista ja niiden oikeutuksesta.

Tämä tutkimus koskee ensisijaisesti *tienpitäjän oikeuden perustamista ja tästä johtuvia oikeusvaikutuksia*. Kohteena on yleisen tien ja TieL:n mukaisen tieoikeuden perustaminen eli TieL:sta johtuva pakkolunastuslupa, mutta samalla kiinnitetään huomiota myös siihen, miten lunastuslupa muotoutuu toimitusvaiheessa. Monilta osin tulokset ovat käyttökelpoisia myös LunL:n mukaiseen menettelyyn nähden. Tarkoitus on jatkaa tutkimusta myöhemmin tietoimituksen ja tiekorvausten osalta. Aiheen kehittäminen aloitetaan katsauksella tielainsäädännön ja aluehankintamenettelyn historiaan, kirjallisuuteen ja tilastoihin.

1.2. Tielainsäädännön muutoksista

Velvollisuus yleisten teiden ja siltojen tekemiseen eli *tienpitoon* oli Ruotsin maakuntalakien ja KrML:n mukaan kuulunut yleisenä rasituksena maata omistavalle väestölle. KrML:n säännökset siirtyivät likipitäen muuttumattomina vuoden 1734 lain RakK 25. lukuun.[1]

Liikenteen ja tieverkon laatuvaatimusten kasvaessa tienpitorasitus lisääntyi. Rasitusta yritettiin lievittää 1820-luvulta lähtien jaetuilla avustuksilla. Myöskin tielain uudistamista pidettiin kiireellisenä, mutta valtiopäivillä 1860—1870-luvuilla uudistus viivästyi. Vihdoin lainsäädäntöä uudistettiin säätyjen hyväksymällä 15. 1. 1883 annetulla asetuksella teitten ja siltain tekemisestä maalla (TA). Uudistuksen johdosta tienpitovelvollisten piiri laajentui vain vähän, mikä antoi aiheen toistuville lainuudistamisvaatimuksille.[2]

---

[1] Ks. esim. *Sjögren* IV s. 272—306, *Sjögren* V s. 193 ja 222—225, *Liljenstrand* s. 319—320 sekä *Hernberg* s. 3.

[2] Valtion avustuksia jaettiin 1820-luvulta alkaen. Aluksi avustus oli 27 000 mk, mutta kohosi myöhemmin 67 000 mk:aan vuosittain. Vuosisadan vaih-

Kuluvalla vuosisadalla yleisiä teitä koskevaa lainsäädäntöämme on uudistettu kolme kertaa, nimittäin 11. 10. 1918 annetulla lailla teiden tekemisestä ja kunnossapidosta maalla (1918 TL), 3. 5. 1927 annetulla tielailla (TL) ja lailla yleisistä teistä (TieL), joka on annettu 21. 5. 1954 ja tuli voimaan 1. 1. 1958. Vuosien 1918 ja 1927 TL:lla maantiet otettiin valtion kustannuksella hoidettaviksi. Sotien jälkeen yhä suurempi osa maanteistä otettiin suorastaan valtion hoitoon. TieL:n mukaan valtio on sekä maanteiden että paikallisteiden pitäjä, mutta kunnat osallistuvat paikallisteiden kustannuksiin.[3] Viimeisten tielakiuudistusten aiheena ovat olleet elinkeinorakenteen muuttumisesta ja liikennetekniikan kehityksestä, erityisesti autojen parantumisesta johtuneet syyt, jotka ovat lisänneet liikennetarpeita sekä -mahdollisuuksia.

1.3. Tieliikenteen ja tieverkon kehityksestä

Rautatieverkon rakentaminen aloitettiin maassamme 1860-luvulla pääratojen rakentamisella. Vuosisadan vaihtuessa rautateitse liikkui yli 3/4 maaliikenteen kokonaissuoritteesta. Autoliikenteen yleistyessä maantieliikenteen kasvu kuitenkin pian ohitti rautatieliikenteen kasvun. Maantieliikenne oli henkilöliikenteen osalta rautatieliikennettä suurempi jo 1930-luvulla ja vuosikymmenen lopulla maantieliikenteen kehittäminen sai myös liikennepolitiikassa rautateiden kanssa tasavertaisen aseman. Maaliikenteen kokonaissuoritteesta tieliikenteen osuus on nykyisin yli 2/3.

---

teessa yleisiä varoja käytettiin tienrakennuksiin 225 000 mk vuodessa, ks. KM 1952: 5 s. 42 ja *Viertola* s. 196—204 ja 271—273. Tienpitorasituksen jakaminen ja keventäminen oli toistuvasti esillä 1860-luvulta alkaen valtiopäivillä. Keisari olisi antanut asiasta hallinnollisen asetuksen, mutta säädyt pitivät kysymystä lakiasiana. Rasituksen laskettiin vuonna 1864 vastanneen 2/3 siitä, mitä kruunu kantoi maaverona. Vuonna 1894 tienpitorasituksen laskettiin olevan eri lääneissä 100—212 mk manttaalia kohti, mikä merkitsi 35—70 miehen ja hevosen työpäivää vuodessa. Ks. *Lang* s. 161 ja KM 1899: 4 s. 20 ja 34. Myös vaatimus valtiontiejärjestelmästä oli ollut esillä 1860-luvulta alkaen, ks. tammikuun valiokunnan pöytäkirjat 20. 1.—6. 3. 1862 s. 57—58 ja 432—433, KE 1863—1864: 42 s. 2—3, Ekonomiutskott 1863—1864: 8, KM 1899: 4 s. 180—181 (*Heickelin* vastalause), LTV 1904—1905: 4 s. 11—15 ja 58—59, Eduskuntaesitysmietinnöt 1911: 2, 1912: 11, 1914: 7 ja 1917 II: 9 valtiopäiväasiakirjoineen. Vrt. KE 1904—1905: 5, KE 1907: 1, KE 1908: 4 ja KE 1909 II: 11. Ks. myös *Perko* s. 23—29, *Viertola* s. 279—284 ja *Ståhlberg* II s. 766 av. 1.

[3] Ks. TieL 5 §.

Yleisten teiden liikennesuoritteeksi laskettiin vuonna 1980 18 mrd. ajoneuvokilometriä.[4]

Sekä tieverkon muutostarpeet että liikennemäärien kasvu ovat olleet seurausta autokannan kasvusta, joka kohosi ensimmäisen, vuoden 1922 autorekisterin 1754:stä 52 000:een vuonna 1939. Sotien jälkeen autoja oli vuonna 1950 rekisterissä 61 000, vuonna 1960 yli 250 000, 1970 runsaat 800 000 ja vuonna 1980 autojen määrä oli ylittänyt 1,3 miljoonaa kappaletta, joiden lisäksi muita rekisteröityjä moottoriajoneuvoja oli noin 400 000.[5]

Kuljetustekniikan ja tieverkon kohentumista kuvastaa osaltaan kuorma-autojen suurimpien sallittujen painojen vähittäinen kohottaminen 14. 10. 1922 annetun MoottoriajoneuvoA:n 7:stä tonnista 28. 9. 1975 annetun asetuksen 42 tonnin yhdistelmäpainoon. Samana aikana kuorma-autojen sallittu leveys muuttui 2 m:stä 2,5 m:iin ja suurin sallittu nopeus 30:stä 80 km:iin tunnissa.[6] Kahdessa vuosikymmenessä, vuodesta 1950 vuoteen 1970 oli Suomen autokanta kasvanut noin 13-kertaiseksi ja sen liikennesuorite 11-kertaiseksi. Raskaan kuorma-autoyksikön teoreettinen kapasiteetti oli kohonnut mainittuna aikana noin viisinkertaiseksi. Ajoneuvopainojen korottaminen merkitsee, että runkotieverkkomme on 1960- ja 1970-luvuilla perusteellisesti parannettu. Teiden uudisrakentamisen ja perusparannusten yhteydessä teiden ajoratoja on levitetty sotia edeltävän tason 3,5—6,0 m:n arvosta nykyiseen 6—8 m:n ajorataleveyteen.[7]

Vuorokaudessa liikkuvien ajoneuvojen määrä yleisillä teillä on kohonnut vuoden 1950 60 ajoneuvosta lähes 700 vuonna 1980. Ympäröivän asutuksen kannalta keskimääräistä lukua merkittävämpi on pääteiden liikenteen lisääntyminen, joka valtateillä oli 1980 keskimäärin 2 500 ajoneuvoa vuorokaudessa ja huomattavan pitkillä tieosuuksilla yli 5 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.[8]

Yleisten teiden määrä on maassamme kohonnut likipitäen asukasmäärän lisääntymisen tahdissa. Vuoden 1550:n 4 000 maantiekilometriä mer-

---

4 Ks. SVT XIX 1980 s. 11, *Perko* s. 88—90, 329—330 ja 428. Talviauraus, joka aloitettiin 1930-luvulla, lisäsi teiden käyttökelpoisuutta, ks. *Skogström* s. 500—501.

5 Ks. SVT 1980 s. 200 ja *Perko* s. 14 ja 391.

6 Ks. *Perko* s. 428.

7 Ks. SVT XIX 1978 s. 24 ja *Perko* s. 286—287.

8 Ks. SVT XIX 1980 s. 11 ja *Perko* s. 429.

kitsi asukasta kohden 20 m, vuoden 1720 7 600 km 15 m, vuoden 1807 11 000 km 10 m ja vuoden 1900 25 000 km maantietä ja 15 000 km paikallisteitä merkitsi asukasta kohden 16 m. Vuoden 1980 40 300 km maanteitä sekä 34 400 km paikallisteitä merkitsee asukasta kohden noin 15 m:n tienpitoosuutta.[9] Yleisiin teihin verrattavia yhteiskunnan ylläpitämiä kaavaliikenneväyliä on taajamissa runsaat 6 000 km. Autolla liikennöitäviä yksityisiä teitä on edellisten lisäksi runsaat 80 000 km, joiden hoitokunnista pääosa saa kunnilta tai valtiolta tienpitoavustuksia.[10]

Vuoden 1980 rahassa mitaten yleisten teiden ylläpito maksaa valtiolle vuosittain noin 2 mrd mk vastaten 3 % talousarvion loppusummasta. Tiemenojen osuus oli 1960-luvulla huomattavasti suurempi,[11] kun teiden rakentaminen oli vilkkaimmillaan.[12] Teiden kunnossapito ja perusparannukset vaativat edelleenkin huomattavia kustannuksia, vaikka päätieverkko on valmistunut.

1.4. Alueiden hankinnasta tietarkoituksiin

a. Alueiden pakko-otosta. Vuoden 1734 lain mukaan alueet yleisiä teitä varten otettiin joko päältäpäin sarkajaon yhteydessä tai mahtikäskyllä, RakK 4: 1 ja 25: 1. Peltoa tai niittyä maantiehen menettänyt kylä sai luovutuksestaan korvauksen kruunulta. Myöhemmin isojaoissa yleisten teiden alueet erotettiin päältäpäin yleisiin tai yhteisiin tarkoituksiin, mutta uusien teiden rakentaminen isojaetuille tiluksille nosti korvauskysymyksen entistä selvemmin esille. Tiealueiden hankinta muuttui yksityisomaisuuteen kohdistuvaksi pakkolunastukseksi.

Pakkolunastus oikeusinstitutiona tuli länsimaiden oikeusjärjestyksiin vasta Ranskan suuren vallankumouksen antamasta sysäyksestä, mutta

---

[9] Suomen maanteiden varhaiskehityksestä ks. *Voionmaa* Maantiet ja *Viertolan* sekä *Perkon* esitykset Suomen teiden historia I—II:ssa ja *Kaje* Mm 1969: 1—2 s. 59—70. Tekstissä olevat tietilastot ks. SVT 1980 s. 203 ja *Viertola* s. 106, 115, 201 ja 294.

[10] Valtio avusti yksityisteiden pitoa vuonna 1980 30 242 000 mk:lla, mikä merkitsi 50 % keskimääräistä avustusta 40 600 km:n yksityisteille, ks. SVT XIX 1980 s. 51. Ks. myös teoksessa TVL 175 vuotta s. 29 mainittuja tilastoja.

[11] Ks. SVT XIX 1978 s. 72.

[12] Laajan perusparannusohjelman puitteissa rakennettiin muun muassa 200 siltaa. Päällystysohjelmassa on ollut vuosittain 1 000—3 000 km yleisiä teitä, ks. *Perko* s. 360—382.

lunastusta vastaavia toimenpiteitä oli suoritettu aikaisemminkin.[13] Maan erottaminen sarkajaon tai isojaon yhteydessä päältäpäin erityistarkoituksiin johti yleisten tarpeiden tyydyttämiseen siinä missä pakkolunastukset myöhemmin.[14] Kirjallisuudessa yleisiin tarpeisiin erottamiset ja hallinnollisilla asetuksilla suoritetut maanhankinnat esimerkiksi linnoitus- ja kaupunkirakentamisen tarpeisiin on rinnastettu pakkolunastukseen.[15] Suomessa ensimmäinen yleinen pakkolunastussäädös, säätyjen hyväksymä asetus »maan omistajan tai haltian welvollisuudesta palkintoa vastaan antaa maata yhteiseen tarpeeseen» annettiin 12. 12. 1864 (PLA). PLA:n mukaan oli mahdollista lunastaa maata myös yleisiä teitä varten, mutta säännöstä sovellettiin vain kunnallisten tiealueiden hankintaan, sillä RakK:n katsottiin jääneen kokonaisuudessaan voimaan sekä PLA:n että 1883 TA:n säätämisestä huolimatta.[16]

Yleiset pakkolunastussäännökset uudistettiin 14. 7. 1898 annetulla lailla kiinteän omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen (PlL). Lakia sovellettiin heti myös tiealuehankinnoissa ja myöhemmin 1918 TL:n ja 1927 TL:n aikana, ellei maata luovutettu vapaaehtoisesti.[17] Käytännössä maantiealueista pakkolunastettiin vain osa, sillä tienpidon siirtyessä valtiolle isännät luovuttivat maata mielellään korvauksetta, koska maantien rakentaminen merkitsi yleensä kylätierasituksen lakkaamista ja parempia tieyhteyksiä. Maanteitä levitettiin vaivihkaa korjaustöiden yhteydessä.[18] Vähäisten lunastusten vuoksi ei käynnistetty monimutkaista pak-

---

13 Ks. *Talas* s. 10—25 ja *Schjødt* s. 10—34.

14 Kirjallisuudessa erottaminen on rinnastettu pakkolunastukseen. Ks. esim. *Haataja* Maaoikeus I s. 132, *Haataja* s. 729, *Hermanson* s. 420, *Merikoski* DL 1965 s. 2—3, *Moring* s. 492, *Ståhlberg* I s. 414—415, *Talas* s. 22 ja *Pietilä* Kiinteistönmuodostamisoikeus s. 316.

15 Ks. edellä av. 14 mainitun kirjallisuuden lisäksi *Eronen* Kunnallistekniikka 1956: 3 s. 65—72, *Haataja* Tutkielmia s. 7—21, *Jyränki* s. 41—43, *Kulla* s. 204—205, Lvk 1924: 2 s. 48—64 ja *Zitting* Kaupunkimaan omistuksesta s. 83—89, erit. av. 6 ja 7.

16 Ks. *Hermanson* s. 420—421 ja *Lang* s. 168 ja 175.

17 Edellisessä av:ssa mainittu tulkintakysymys pyrittiin ratkaisemaan PlL:n antamisella, ks. Lvk 1897: 5 s. 36 ja PlL 4 §.

18 Ilmiö tunnetaan »pullataikinateorian» mukaisena teiden leviämisenä. Kun teille ajettiin lisämassoja nämä »kauliintuivat» liikenteen vaikutuksesta ja tien runko levisi. Asian korjaamiseksi tehdystä ehdotuksesta ks. KM 1939: 1 s. 48—49.

KKO 1966 II 18. Kun kunnantietä paikallistieksi kunnostettaessa tiealueeksi otetusta maasta ei ollut pakkolunastus- tai tietoimituksessa määrätty omistajalle korvausta eikä korvauksista ollut sovittu, kunta velvoitettiin korvaamaan työstä

kolunastusmenettelyä eikä myöskään vuoden 1927 TL:n mukaista välimiesmenettelyä. Kun kunnat vastasivat maantiealueiden hankintakustannuksista, ne onnistuivat hankkimaan alueiden luovutussitoumukset etukäteen voidessaan asettaa eri tiehankkeet lausunnoissaan etusijajärjestykseen sen mukaan, miten sopimusneuvotteluissa oli edistytty.

Liikenteen vilkastuessa ja tienpidon siirtyessä entistä selvemmin valtiovallan tehtäväksi suhtautuminen sopimusluovutuksiin alkoi muuttua. Karjan kuljetus autotiellä kävi vaaralliseksi eikä rekikään luistanut, kun teitä hiekotettiin. Tienvarsien raivaukset ja tienlevitykset veivät pihoilta suojapuustoa, mitkä seikat liikennemelun, pölyn ja aurauslumen ohella vähensivät asumisviihtyvyyttä. Ei ollut enää erityisiä syitä, joiden perusteella tienvarsimaanomistajien olisi tullut luovuttaa korvauksetta tiluksiaan kaikkia hyödyttäviin teihin ja alistua tienvarsihaittojen jatkuvaan lisääntymiseen..

b. *TieL:n aiheuttama menettelymuutos.* Kiinteän omaisuuden pakkolunastusta tarkoittava tapahtumasarja voidaan jakaa eri vaiheisiin. Näistä tärkeimmät ovat lunastuksen valmistelu, lunastusluvan tai sitä vastaavan päätöksen antaminen, lunastuskohteen haltuunotto, kohteen rajoittaminen, vahingontorjuntatoimien suorittaminen ja korvausten arvioiminen, korvausten määrääminen, korvausten maksaminen tai tallettaminen sekä tarpeelliset kiinteistönmuodostamistoimenpiteet. PlL:n mukaan lunastusluvan saaminen, kohteen rajoittaminen, korvausten määrääminen ja vahvistaminen, korvausten maksaminen ja kiinteistönmuodostaminen vaativat kukin erillisen menettelynsä. Jos kohde haluttiin ottaa käyttöön ennen lopullisten korvausten tallettamista, tästä aiheutui vielä oma hakumenettelynsä. Tietöiden nopeaa aloittamista ajatellen menettely oli perin hidas ja jäykkä. TieL:ssa menettely uudistui perusteellisesti.

TieL:n mukaan tienpitäjä saa suorastaan tiesuunnitelman perusteella oikeuden ottaa alueen haltuunsa, mutta on velvollinen panemaan vireille *tietoimituksen* alueen rajoittamista ja tiehankkeesta johtuvien korvausten käsittelemistä varten. Suunnitelma voidaan määrätä pantavaksi täytäntöön valituksista riippumatta, mitä menettelytapaa voidaan kutsua *pikahaltuunottomenettelyksi.* Koko hankinta jakaantuu siis kahteen vai-

---

aiheutuneet vahingot ja siirtämään kiinteistölle jätetyt kivenlohkareet, vaikka urakoitsijan ja kunnan välisen sopimuksen mukaan urakoitsija oli vastuussa kolmannelle aiheuttamistaan vahingoista.

heeseen, joista ensimmäiseen kuuluu *perustamisluvan* eli tiesuunnitelman tai sitä vastaavan hallintopäätöksen aikaansaaminen haltuunottoineen ja toiseen vaiheeseen tietoimitus sen jälkeisine kirjaamis- ja maksatusmenettelyineen.

Lunastuksen toimeenpano *kiinteistötoimituksessa*, jollainen tietoimitus on, vaikutti myös korvausjärjestelmän perusteisiin. PlL:n säätämien yksinomaisten *rahakorvausten* lisäksi tietoimituksessa voitiin suorittaa korvauksia vähentäviä tilus- ja yksityistiejärjestelyjä. Korvausjärjestelmä siis laajentui *reaalikorvausten* suuntaan. Toisaalta se seikka, että TieL:ssa on lueteltu tyhjentävästi eri korvauskohteet, on saattanut PlL:n avoimeen korvauskohteiden säätelyyn verrattuna supistaakin tienpitäjän korvausvastuuta, vaikka molempien lakien mukaan luovuttajan on tullut saada täysi korvaus lunastuksen aiheuttamista taloudellisista menetyksistään.

TieL:n mukaan tiealueet hankitaan tienpitäjälle omistusoikeuden sijasta *tieoikeuksin*, jonka sisältönä on alueen käyttäminen pysyvästi tietarkoituksiin toisella alueeseen olevan oikeuden estämättä. Muutoksella haluttiin yksinkertaistaa aluehankintojen kiinteistöteknistä käsittelyä, sillä käyttöoikeuksien kirjaamista ja lakkauttamista pidettiin omistusyksiköiden rekisteriteknistä käsittelyä helpompana, kun tiealuehankintojen kohteina on runsaasti pieniä rekisteriyksiköiden osasia.[19]

1.5. Aluehankinnoista toimitus- ja oikeuskäytännössä

a. Tilastoja tietoimituksista. TieL tuli voimaan vuoden 1958 alusta lukien. Samana vuonna pantiin vireille myös ensimmäiset tietoimitukset. Toimituksia tuli 1960-luvulla vireille vuosittain noin 400 vastaten 2 500 tiekilometriä. Yleisiä teitä oli tiesuunnitelmien ja perustamislupien nojalla rakenteilla jonkin verran enemmän, koska kaikissa tiehankkeissa ei hankittu uusia alueita tiekäyttöön. Vuoden 1980 loppuun mennessä toimituksia oli lopetettu n. 27 000 tiekilometrin matkalla ja vireillä oli 9 000 km:n toimitukset. Useampaan kertaan parannetut tienosat huomioon ottaen toimituksissa on ollut käsiteltävänä runsas kolmannes yleisten teiden kokonaismäärästä. Toimitusten suorittamista kuvaavat seuraavat tilastoluvut.[20]

---

19 Ks. KM 1952: 5 s. 85—90.

20 Ks. SVT XIV A mainituilta vuosilta.

Vuosi; tilanne 31. 12.	Toimitusmääräyksiä annettu		Toimituksia rekisteröity		Toimituksia vireillä		Toimituksia MO:ssa tai KKO:ssa	
	kpl	km	kpl	km	kpl	km	kpl	km
1966	2 408	15 005	1 148	5 284	1 260	9 721	219	1 801
1971	4 155	22 700	2 469	13 189	1 686	9 511	308	2 419
1975	5 652	29 182	3 950	19 599	1 699	9 570	294	1 923
1978	6 852	32 590	5 086	22 259	1 766	8 828	263	1 665
1980	7 768	36 005	5 993	26 712	1 775	9 293	274	1 838

Toimituksenalaiset uudet tiet ovat usein johtaneet harvaan asuttujen seutujen halki, mutta parannettujen vanhojen teiden varret ovat olleet asuttuja. Kylien kohdalla molemmin puolin tietä on ollut pieniä kiinteistöjä. Vanhat tiet ovat olleet luonnollisia kiinteistönrajoja, mistä johtuen tilukset tien vastakkaisilla puolilla ovat kuuluneet eri rekisteriyksiköihin. Kun nämä seikat otetaan huomioon ja se, että maamme 1,5 miljoonaan maarekisterikiinteistöön kuuluu kuhunkin keskimäärin kolme n. 5 ha:n palstaa, voidaan arvioida rekisteriyksikön vaihtuvan toimituksen alaisilla tiluksilla keskimäärin 10 kertaa tiekilometriä kohti. Näillä perusteilla laskien 36 000 km:m matkalla suoritetuissa tietoimituksissa olisi esiintynyt yli 300 000 asianosaista kiinteistönomistajaa, ja yhtä monia kiinteistöjä olisivat koskeneet myös toimituksia edeltäneet perustamisluvat. Kun toimituksia on suoritettu joillakin tienosilla useita kertoja ja tavallisiin maatiloihin kuuluu 1—3 rekisteriyksikköä, maan luovuttajien todellinen lukumäärä lienee noin 200 000. Tietarkoituksiin on toimituksissa lunastettu tiluksia arviolta 600 km². Toimitusten yhteenlasketun kohteen pinta-ala vastaa siis suurehkoa maalaiskuntaa ja toimituksissa osallisten asianosaisten lukumäärä Tampereen kokoisen kaupungin koko väestöä. Tiekäytössä olevien tilusten kokonaismäärä on mainittuun lukuarvoon verrattuna vähintään kaksinkertainen. Vielä käsittelemättömät yleisten teiden tilukset jouduttaneen ottamaan tie- tai selvittelytoimituksiin, kun tie- ja liittännäisalueet muodostetaan JL:n edellyttämällä tavoin rekisteriyksiköiksi.[20a]

[20a] Muita kuin tietoimituksissa käsiteltyjä tiluksia koskeva tilastointi on puutteellista. Aineenottopaikat tulevat tilastoiduiksi 24. 7. 1981/555 annetun MaaainesL 4 ja 26 §:n säätämän luvanhakuvelvollisuuden vuoksi.

Vuoden 1980 hintatasossa tiekorvauksiin on käytetty 1960-luvun puolivälin jälkeen vuosittain yli 60 miljoonaa markkaa.[21] Vaikka korvauskohteet ovat 1970-luvulla pienentyneet, korvaussummat ovat pysyneet likipitäen ennallaan, koska tiluksia on lunastettu tienparannustöiden yhteydessä alueilla, missä maan hinta on ollut korkeampi, kohteilta on jouduttu poistamaan rakennuksia ja lunastukset ovat aiheuttaneet entistä enemmän korvattavia haittoja ja vahinkoja.

Tietyöt ovat olleet työllistämiskohteita. Sen vuoksi suunnitelmiin on usein liitetty määräys välittömästä täytäntöönpanosta, mikä on merkinnyt kohteen pikahaltuunottoa. Lyhyellä varoitusajalla annettu määräys omaisuuden poistamisesta tiealueelta on saattanut tuottaa asianomaisille suurta ahdinkoa, jota korvausten viipyminen on osaltaan lisännyt. Haltuunotosta toimitusten päättymiseen kului 1960-luvulla 4—7 vuotta. Kun lopulliset korvaukset maksettiin vasta toimitusten saatua lainvoiman ja korvauksia koskevat oikeudenkäynnit viivyttivät maksatusta vielä 3—5 vuodella, haltuunotosta korvausten maksamiseen kului 5—12 vuotta. Eräissä tapauksissa tienpitäjä saattoi maksaa ennakkokorvausta tai suorittaa riidattoman osan muutoksenhaun alaisesta korvaussummasta sitoumuksia vastaan. Toimitusten pienentymisen ja lakiuudistusten vuoksi korvausten viipymisaika on merkittävästi lyhentynyt, mutta edelleenkin lopullisten korvausten maksuun kuluu haltuunotosta 2—10 vuotta,[22] ellei korvauksista sovita vapaaehtoisesti.

Tietoimitukset käsiteltiin 1960-luvulla muutoksenhakuasteissakin yhtenä kokonaisuutena, minkä johdosta tienpitäjän tai muutaman asianosaisen valitus saattoi viivyttää ehkä sadan muun korvauksia useilla vuosilla. Kun inflaatio ylitti korvauksille maksettavan 6 % koron, ajan kuluminen vähensi korvausten reaaliarvoa. Joskus toimitukseen tyytyneet asianosaiset »ostivat» valittajan luopumaan valituksestaan, mutta tienpitäjää tai periaatevalittajaa vastaan keino ei tehonnut. Nykyisin korvaukset maksetaan muutoksenhaun alaisistakin toimituksista MO:n ja KKO:n tuomion jälkeen niille, joiden osalta päätös saa lainvoiman. Tienpitäjä maksaa usein sitoumusta vastaan toimituksen jälkeen sen osan korvauksista, josta ei ole riitaa. Vuonna 1971 uudistetun ennakkokorvaussäännöstön perusteella asianosainen voi saada ennakkona enintään kaksi

21 Ks. SVT XIX 1978 s. 75 ja SVT 1980 s. 204.

22 Tiedot perustuvat osaltaan tietoimitustilastoihin, osin tekijän tutkimuksiin KKO:n tietoimitusratkaisuista.

kolmannesta luovutuksenkorvauksesta tai tienpitäjän harkinnasta riippuvan ennakkomaksun.[23] Uudistuksista huolimatta pikahaltuunotosta ja korvausten viipymisestä johtuva oikeusturvaongelma ei ole kokonaan poistunut.

b. TieL:n soveltamiskäytännöstä. Yleisten teiden perustamislupaasioissa ja tietoimituksissa on TieL:n soveltamisen kahden vuosikymmenen aikana ollut asianosaisina satoja tuhansia kansalaisia. Suurin osa heistä on tyytynyt ensimmäisessä asteessa annettuihin päätöksiin. Tilastojen mukaan KHO on ratkaissut vuosittain keskimäärin 70 tieasiaa ja KKO 40 tietoimitusjuttua.[24] Vuosikirjoissaan KHO on julkaissut pari sataa tieratkaisua ja KKO kolmisenkymmentä tietoimitusratkaisua. Luvut eivät ole täysin vertailukelpoisia, koska KHO:n tieasioihin kuuluvat muun muassa valtionosuuksia ja valtionapuja koskevat kysymykset, jotka eivät ole merkittäviä tieoikeuden hankkimista koskevan tutkimusaiheen kannalta. Tiesuunnitelmia, liittymälupia, tienvarsirajoituksia koskevia erivapauksia ja muita tämän aiheen alaan kuuluvia KHO:n ratkaisuja on kaikkiaan likipitäen yhtä paljon kuin tietoimituksia koskevia KKO:n ratkaisuja. Molemmissa lähteissä kokonaisaineisto on laajuudeltaan noin 1 000 ratkaisua. KKO:n tietoimitusaineistosta on tieoikeuden perustamistutkimusta ajatellen syytä ottaa esille eräitä seikkoja, koska lunastuslupa- ja -toimitusvaiheet liittyvät omaisuudensuojan kannalta läheisesti toisiinsa.

1.6. Tiekorvausten arvioinnista

a. Korvausarvioinnin keskittymisestä. PlL:n mukaan korvauksia arvioiva pakkolunastuslautakunta asetettiin kutakin lunastushanketta varten erikseen. Lautakuntaan kuului lakimiespuheenjohtaja, kaksi kihlakunnantuomarin nimeämää maallikkojäsentä sekä luovuttajan ja lunastajan valitsema jäsen, PlL 26 §. TieL:ssa lunastusmenettely organisoitiin kiinteistötoimitukseksi: tietoimituksessa noudatetaan soveltuvin osin jako-

[23] Ks. TieL 37 ja 80 § L:ssa 22. 1. 1971/44 sekä *Niemelä* Tie ja vesi 1971: 3 s. 26—28 ja 37.

[24] KHO käsitteli toimintakertomusten mukaan 1970 72, 1972 61, 1974 57 ja 1977 61 tieasiaa. Toimitusratkaisujen lukumäärä perustuu tekijän omiin havaintoihin ja kattavaan ratkaisujen hakemistoon.

toimitusmenettelyä, TieL 38.2 §. Toimituksen suorittaa toimitusinsinööri kahden kiinteistötoimituksia varten valitun uskotun miehen avulla, TieL:n soveltamisen alkuajoista saakka tietoimitukset on MMH:n kenttäorganisaatiossa keskitetty joillekin toimitusinsinööreille, jotka ovat tästä syystä voineet erikoistua näihin tehtäviin.[25]

TieL:n korvausnormisto kohdeluetteloineen on PlL:n korvausnormistoa yksityiskohtaisempi. Kun tarkempien määräysten antaminen tietoimituksista on kuulunut TieA 72.2 §:n mukaan MMH:lle, toimitusinsinööreillä on ollut käytössään merkittävästi enemmän lain tulkinta-aineistoa ja käytäntöä yhtenäistävää tietoa kuin aikanaa pakkolunastuslautakuntien puheenjohtajilla.

MMH antoi tietoimituksia koskevat menettelyohjeet 28. 5. 1959 MMH:n kk:ssa 77, jota täydennettiin 20. 4. 1966 MMH:n kk:lla 85. Vuoden 1971 lainmuutoksiin liittyen ohjeet uudistettiin 26. 5. 1971 MMH:n kk:lla 88, jota täydennettiin 26. 1. 1978 MMH:n kk:lla 1/78. Voimassaoleva tietoimituskiertokirje, MMH:n kk 3/81 on annettu 12. 3. 1981.

Tietoimitusohjeiston ohella toimituksessa on seurattu yleisiä toimitusmenettelykiertokirjeitä, lähinnä 12. 4. 1954 annettua MMH:n kk 73 ja sen korvannutta TMO:a eli 16. 9. 1976 annettua kk 93 täydennyksineen. Tietoimitusten kannalta merkittävä on ollut myös MMH:n kk 79, kiertokirjelmä 4/61 ja yksityistietoimituksia koskevat kiertokirjeet 81 ja 4/78. Ohjeaineistoa on täydentänyt laaja kiertokirjelmien joukko, joista eräissä on selostettu KKO:n tietoimitusratkaisuja lyhyinä referaatteina. MMH on järjestänyt myös tietoimituksiin liittyviä koulutustilaisuuksia.

LunL:n voimaantulo merkitsi toimitusmuotoisen lunastusmenettelyn alan olennaista laajentumista. Nyt tietoimitusten ja lunastustoimitusten suorittajat ovat MMH:n alaisia virkamiehiä, toimitusinsinöörejä, jotka saavat menettelyohjeensa MMH:lta. Lunastusarvioinnin ohjaus on selvästi keskittynyt MMH:lle. Kun KKO yleensä pyytää MMH:n lausunnon ratkaistessaan sinne saatettuja kiinteistötoimitusjuttuja ja jutun lopputulos on havaintojeni mukaan hyvin usein saanut perustelunsa ja suuntansa MMH:n lausunnosta, keskusvirasto näyttäisi ohjaavan myöskin oikeuskäytännön suuntaa. Näitä lausuntoja ei ole yleensä toimitettu asianosaisten

---

25 Ks. MMH kk 77 1 §. Tietoimitukset suoritettiin 1960-luvulla kiinteäpalkkaisissa toimistoissa eräiden muiden suurten toimitusten ohella, mikä vaikutti toimitusten keskittymiseen.

tietoon, vaikka vastineen antamismahdollisuutta olisi kuulemisperiaatteen kannalta ollut pidettävä perusteltuna.[25a]

MMH:n »lunastusarviointimonopolin» eräitä seurausilmiöitä käsitellään jäljempänä tämän jakson c-kohdassa ja 8.4.3 §:ssä.

b. Korvauksia koskevasta oikeuskäytännöstä. Tilastojen mukaan vireillä olleista toimituksista on ollut jatkuvasti muutoksenhakuasteiden käsiteltävänä 15—17 %. Toimitusten käsittelyaika on ollut 1970-luvulla noin neljä vuotta, MO:n käsittelyaika 1—1,5 vuotta ja KKO:n käsittelyaika 2—3 vuotta. Kun rekisteröityjen toimitusten lukumäärä on ollut vuosittain noin 400 ja KKO on ratkaissut noin 40 tietoimitusjuttua vuodessa, toimituksista on käynyt MO:ssa vähintään joka neljäs ja KKO:ssa noin joka kymmenes.

Edelleen tilastot osoittavat, että muutoksenhakuasteisiin saatetut toimitukset ovat olleet keskimääräistä suurempia. Vuonna 1980 yhdessä toimituksessa käsiteltiin keskimäärin 5,2 tiekilometriä, mutta muutoksenhakuasteissa toimitusten keskikoko oli 6,7 km. Suurempaan toimitukseen saattaa ehkä jäädä helpommin virheitä ja muutenkin todennäköisyys valituksille näyttäisi lisääntyvän toimituskoon kasvaessa. Toimituksen paisuttaminen viivyttää käsittelyä, lisää tyytymättömyyden lähteitä ja saattaa ylittää toimitusmiesten kapasiteetin.

Tutkiessani tätä työtä varten KKO:n tietoimitusratkaisut vuosilta 1963—1980 havaitsin, että arviointikäytäntö oli eräiltä osin selvästi vakiintunutta, mutta valitustiheys ja toimituspäätöksiin tehtävien muutosten määrä olivat pysyneet kuitenkin koko jaksolla likipitäen ennallaan. Niistä toimituksista, joissa annetuista MO:ien päätöksistä oli valitettu KKO:een, on KKO:ssa muuttunut likipitäen puolet. Kun muutoksista suuri osa on palauttanut asian toimitusmiesten edustamalle kannalle ja niistä ratkaisuista, joissa MO:n päätös oli pysytetty, MO oli ollut toimitusmiesten kanssa samaa mieltä, toimitusmiesten kannanotto ennakoi KKO:n ratkaisua suuremmalla todennäköisyydellä, kuin MO:n suorittama muutos.

Se seikka, että MO:ien ratkaisujen muutosalttius on pysynyt suurena ja likipitäen vakiona, viittaa oikeuskäytännön horjumiseen. Ilmiön selittämiseksi on syytä kiinnittää huomiota toimitusmiehille lähetettyyn ohjeaineistoon ja sen muutoksiin. Tähän verrattava selittäjä voisi olla arvioi-

[25a] Mainittu menettelypuute on korjattu OK 30. luvun uudistamisen yhteydessä L:lla 2. 2. 1979/104, OK 30: 19.

mistieteen kehitys ja arvioimisopillisten käsitysten muutokset[26] edellyttäen, etteivät TieL:n normit ole estäneet tulkinnanmuutosmahdollisuuksia. Huomattava osa »horjunnasta» johtunee arvioimisperusteiden harkinnanvaraisuudesta ja erilaisista harkinnan lopputuloksista, mutta tulkintojen vakiintuessa muutosalttius olisi voinut TieL.n voimassaollessa laskea alkuaikojen tilanteesta. Tieto muutosmahdollisuuksista on osaltaan saattanut pitää yllä korkeahkoa valituspainetta.

Muutosten taakse kätkeytyy erilaisia laintulkinnallisia tosiseikkoja, jotka ovat riippuvussuhteissa myös ratkaisijaviranomaisten valtarakenteisiin. Tilannetta valaisee seuraava esimerkki maapohjan hinnoitteluperusteen tulkinnasta.

c. *Käypä hinta vai kallein käypä hinta.* Hallitusmuodon 6.3 §:n mukaan pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttä korvausta vastaan säädetään lailla. Lainsäädäntökäytännössä tämän tulkittiin 1950-luvulle saakka merkitsevän PlL:ssa mainitun *kalleimman käyvän hinnan* mukaista perustetta. Asutuslait, joissa hinnoitteluperuste oli alempi, säädettiin yleensä poikkeuslakeina VJ 67 §:n mukaisessa järjestyksessä. Täysi korvaus maapohjasta tarkoitti luovuttajan kannalta edullisinta korvausvaihtoehtoa, kauppa-arvomenetelmää sovellettaessa kalleinta käypää hintaa.[27] Kirjallisuudessa kalleimmalla käyvällä hinnalla tarkoitettiin yleisen hintatason ylärajaa eli luonnollisen hintavaihtelun rajoissa pysyvää, runsaasti mitattua hintatasoa,[28] mutta käyvällä hinnalla tarkoitettiin vertailukaupoista saatavien hintojen muunnettua keskiarvoa.[29]

---

[26] Eräitä muutoksia olen selostanut toisessa yhteydessä, ks. *Holma* Insko 1978—87, XVI.

[27] Kun johtavat arviointimenetelmät ovat kauppa-, tuotto- ja kustannusarvomenetelmät, lunastuskorvaus tulee määrätä sellaiseksi, että se palauttaa luovuttajan taloudellisen aseman yhtä edulliseksi kuin se olisi ollut ilman lunastustapahtumaa, siis korvaussumma on määrättävä luovuttajalle edullisimman tuloksen antavaa menetelmää käyttäen, PlL 8.3 §, jonka johdosta ks. *Wiiala* Tiekorvaukset s. 50—51, *Virtanen* s. 30 ja *Kivimäki* Lm 1953 s. 149—153. LunL 30.1 §:ssä on lausuttu sama periaate. Säännöksen synnystä ks. LTV 1977:1 s. 15, vastalause I ja *Hyvönen* Maapaketti s. 26—31 ja 112 verrattuna HE 1975 II:179 30.1 §:ään.

[28] Ks. *Murén* DL 1968 s. 306, *Wiiala* Tiekorvaukset s. 54 ja *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 224. Vrt. *Nybergh* s. 148—150, *Haataja* Asutuslainsäädäntö s. 275, *Melander* s. 135 ja *Kivimäki* Lm 1953 s. 145—147.

[29] Ks. esim. *Wiiala* Tiekorvaukset s. 57—58 ja *Virtanen* s. 27.

Tielakikomitean säädösehdotuksissa maan hinnoitteluperuste jätettiin mainitsematta. Perustelujen mukaan ohjeena oli pidettävä niitä perusteita, jotka ovat voimassa pakkolunastuskorvauksiin nähden. Komitea viittasi myös HM:sta johtuvaan täyden korvauksen periaatteeseen lisäten, että arviointia suoritettaessa oli kiinnitettävä huomiota siihen, mikä paikkakunnalla on vastaavanlaisen maan käypä hinta; säännönmukaisissa tapauksissa tämä vastaa täyttä korvausta tienpitäjän saamasta käyttöoikeudesta.[30]

Tielakiesityksessä, HE 1953: 6, täydestä korvauksesta oli maininta, joka tuli TieL 67.1 §:ään. Kun HE:ssa ei mainittu mitään täyden korvauksen sisällöstä ja esitys poikkesi komitean ehdotuksesta, säännöksen lienee katsottava tarkoittaneen vakiintunutta maan hinnoitteluperustetta, kalleinta käypää hintaa.

Tielakikäsittelyn kestäessä eduskunta sai käsiteltäväkseen esityksen rakennuslaiksi, HE 1954: 91. Rakennuslakiesityksen 60 §:n mukaan lunastuskorvaus tuli määrätä *käyvän hinnan* mukaisena, mikä peruste rinnastettiin esityksessä täyteen korvaukseen. Kun RakL tältä osin käsiteltiin tavallisena lakina ja täyden korvauksen periaatteen katsottiin johtuvan suorastaan HM 6 §:stä, eduskunnan suuri valiokunta poisti lakitekstistä maininnan täydestä korvauksesta. RakL:n kohdalla käypä hinta rinnastettiin HM 6 §:n mukaiseen täyteen korvaukseen, mutta TieL:n käsittelyssä ei ollut tehty vastaavaa rinnastusta.[31]

TieL:n voimaantulon jälkeen maan hinnoitteluperuste herätti kirjallisuudessa mielipiteenvaihtoa. Käyvän hinnan kannalla olivat *Aalto, Puhalainen, Kantee* ja *Lappi*.[32] *Niskanen* kirjoitti, että luovutuksenkorvaus määräytyy lähtökohtaisesti PlL 8 §:n mukaisen kalliimman käyvän hin-

---

30 Ks. KM 1952: 5 s. 144.

31 Ks. HE 1954: 91 s. 6 ja 60 § verrattuna SV 1957: 201 s. 4—5. Säännöksen perusteluja ja syntyhistoriaa ks. RakL:n Lvk 1949 s. 76—94 ja KM 1952: 10 s. 6 ja 60 §. Täyden korvauksen säännöksestä ExpL:ssa käytiin samoihin aikoihin keskustelua Ruotsissa, ks. *Hernmarck* s. 25—32.

Valtiosääntöoikeudelliselta kannalta kysymys HM 6.3 §:n säätämästä täydestä korvauksesta ja pakkolunastuksesta on huomattavasti monitahoisempi ja vanhempi kiistelyn aihe. Valtiosääntöoikeuden tutkijoista esim. *Erich* DL 1926 s. 99—103 ja *Kastari* Lm 1950 s. 740 olivat sitä mieltä, että käypä hinta vastaa täyttä korvausta. HM 6.3 §:n merkityksestä muutoin lunastuslainsäädännön suhteen ks. *Merikoski* I s. 37.

32 Ks. *Aalto* Mm 1960 s. 8, *Puhalainen* Mila 1960 s. 253, *Kantee* Mila 1966 s. 131 ja *Lappi* Insko 1968—12, 28 s. 5.

nan mukaisesti, joka vastaa luovutettavan yksikön kauppa-arvoa.[33] Vuonna 1960 ilmestyneessä tiekorvauksia käsittelevässä teoksessaan *Wiiala* mainitsi, että luovutuksenkorvaus tuli määrätä luovuttajan kannalta edullisimman vaihtoehdon mukaan. Maapohjan täyden korvauksen tuli edustaa luovutettua palstaa vastaavien yksiköiden kaupoissa noudatettua ylintä keskitasoa, kalleinta käypää hintaa. Vuonna 1966 ilmestyneessä teoksessaan Wiiala katsoi, että käypä hinta ja kallein käypä hinta tarkoittavat likimain samaa asiaa.[34] *Murén* huomasi Wiialan kannan muutoksen ja huomautti, että teoksessa oli yritetty väkinäisesti saada eri lakien korvausperusteet sopusointuun yleisten periaatteiden kanssa. Samalla hän varoitti soveltamasta korvausperusteita vastoin lain kirjainta.[35]

Toimitusmenettelyohjeissa 1960-luvulla ei otettu kantaa mainittuun kiistakysymykseen, vaan tekstissä puhuttiin vain korvauksista.[36] Vastaavasti KKO:n tuomiolauselmissa pitäydyttiin TieL 67.1 §:n sanamuotoon täydestä korvauksesta, mutta MO:ien ratkaisuissa maan hinnoitteluperusteena mainittiin usein kallein käypä hinta. Käytännön arvioinnissa hintaperusteiden eroa ei useinkaan tehty, mikä seikka saattoi vaikuttaa Wiialan kannan muuttumiseen. Uusiessaan toimitusmenettelyohjeet 26. 5. 1971 MMH rinnasti niissä täyden korvauksen käypään hintaan maapohjan korvausperusteena viitaten tielakikomitean kannanottoon asiassa.[37] Samoihin aikoihin toimitusinsinöörit saivat 27. 5. 1971 MMH:n kiertokirjelmällä 4/71 referaatin Lieksassa suoritettua tietoimitusta TN:o 3013 koskevasta ratkaisusta *KKO 1970 t. 1079,* jossa lausuttiin, että vahvistetun tiesuunnitelman mukaista yleistä tietä varten otetun maan arvioimishetken mukainen käypä hinta oli määrättävä ottaen huomioon myös ne olosuhteet, jotka olivat vallinneet ennenkuin tuon alueen osoittaminen RakL:n tai TieL:n mukaisiin liikennetarkoituksiin oli vahvistettu. Vuosikirjaratkaisuissa käypä hinta tiepohjan korvausperusteena mainittiin ensimmäisen kerran ratkaisussa *KKO 1972 II 45,* joka julkaistiin vuonna 1973 ja koski Espoossa suoritettua tietoimitusta TN:o 69 467.

---

33 Ks. *Niskanen* Mila 1958 s. 146—147. Kalleimman käyvän hinnan kannalla oli myös *Kallio* Mm 1959 s. 48 ja nähdäkseni *Ahonen* Mm 1961 s. 45.

34 Ks. *Wiiala* Tiekorvaukset s. 54 ja 58 verrattuna *Wiiala* Pakkolunastuskorvaukset s. 55—57.

35 Ks. *Murén* DL 1972 s. 298.

36 Ks. MMH kk 77 s. 5—6.

37 MMH kk 88 32 §, ks. myös TMO kohta 7.10.2 ja MMH kk 3/81 29 §.

Muutosvaiheen ratkaisuja koskevien havaintojeni mukaan KKO:n käypää hintaa koskevien lauselmien pohjana olleet toimitusmiesten ja MO:ien päätökset oli annettu *Wiialan* pakkolunastuskorvauksia koskevan kirjan ilmestymisen jälkeen.[38] Kun asia oli tulkinnanvarainen ja käyvän hinnan opilla oli kannatusta, tulkinnan muutos vakiintui toimituskäytännössä pian sen jälkeen, kun toimitusmenettelyohjeet oli uudistettu ja MMH oli tiedottanut orastavasta muutoksesta. Muutoksen yhteydessä näyttäisi korostuvan Wiialan asema arvioimisopin voimakkaana auktoriteettina ja MMH:n asema toimitus- ja oikeuskäytännön vaikuttajana sekä ohjaajana.[39]

Muutos merkitsi, että TieL:n ja RakL:n säätämisvaiheissa lakien korvausperusteisiin jätetty ero oli tulkinnalla tasoitettu käyvän hinnan tasolle. Lieksan ratkaisussa tasoitustarvetta oli ehkä sen johdosta, että maan arvoon vaikutti sekä kaava että tiesuunnitelma; RakL:n ja TieL:n korvausperusteita sovellettiin rinnatusten. Ratkaisu *KKO 1972 II 45* koski niinikään kaavoitettuja alueita. Kuitenkin ratkaisussa *KKO 1973 II 77* jätettiin pysyväksi MO:n päätös, jossa tiealueen hintaperuste selitettiin kalleimman käyvän hinnan mukaiseksi. Lieksan ja Espoon ratkaisut olisi ehkä tullut tulkita vain kaavoitettuja alueita koskevina kannanottoina[40] eikä yleisinä sääntöinä, joiden pohjalta annettujen toimitusmenettelyohjeiden vuoksi toimituskäytäntö muutettiin.

---

[38] Havaitsemani ensimmäinen »käypää hintaa» koskeva ratkaisu oli *KKO 1969 t. 2413*, joka koski Pudasjärvellä suoritettua tietoimitusta TN:o 61 596. Siinä MO:n päätös oli annettu 28. 11. 1967 ja KKO vahvisti MO:n päätöksen.

Tekstissä mainitussa Lieksan tapauksessa toimitusmiesten päätös oli annettu 26. 10. 1967 ja MO:n päätös 12. 6. 1968. KKO alensi hinnat toimitusmiesten määräämään tasoon.

[39] MMH:n ohella kysymys näyttäisi olevan myös keskusviraston johtavien virkamiesten vaikutusmahdollisuuksista ja heidän käsitystensä suuremmasta painoarvosta oikeuskäytäntöön ja lainsäädäntöön nähden. Sen vuoksi *Niskasen* mielipide täyden korvauksen sisältöä koskevassa asiassa oli merkittävä. *Kanteen* Mila 1961 s. 21—25 esittämät ajatukset tilusjärjestelyjen kehittämisestä olivat likipitäen samoja kuin L:ssa 22. 1. 1971/44. MMH:n kielteinen kanta kaava-alueen liikennealueille rakennettujen teiden hukkakiilojen korvauskysymyksissä vaikutti suoraan oikeuskäytäntöön, ks. *Lappi* Insko 1968—12, 28 sekä jäljempänä 10.3 §:ssä olevaa esitystä asiasta. Muutoin Lappi tunnetaan jyvitysjärjestelmän uudistajana. Hänen 1948 julkaisemansa periaatteet metsän jyvityksestä tulivat JL:iin L:ssa 31. 1. 1975/52. *Suomaan* suosittelema vanhan tien leveyden laskutapa tulee esille 13.3 §:ssä.

[40] Kysymys oli ehkä vain samasta *arvioimisperiaatteesta* kuin RakL:n mukaisessa ratkaisussa *KKO 1969 II 23:* Muutetun asemakaavan mukaisen yleisen

Pakkolunastuslainsäädännössämme täysi korvaus tarkoittaa nykyisin maan hinnoitteluperusteena käypää hintaa LunL 29—30 §:n mukaisesti.[41] Korvauksen laskemisperuste on PlL:n perusteeseen verrattuna alentunut, mutta korvausten laskentatekniset muutokset voivat muuttaa korvausten määrää enemmänkin kuin mainitut hintaperusteiden muutokset.[42]

Arvioimisperusteiden muutokset ovat olleet mahdollisia sen vuoksi, että täysi korvaus on käsitetty sisällöltään joustavaksi. Toinen vakiintuneen oikeuskäytännön muuttumista helpottanut seikka on siinä, että arvioimisperusteita on pidetty pitkälti *teknisinä* kysymyksinä, vaikka kysymys on samalla täyden korvauksen ja omaisuudensuojan sisällöstä. Tärkeiden periaatteiden sisällön muodostaminen on lainsäädännössä delegoitu hallinnollisiin ohjeisiin, jotka kaventavat päätöksentekijän laista johtuvia harkintamahdollisuuksia. Kun kysymys on teknisistä tehtävistä, jotka on uskottu keskusvirastoille, tehtävien hoitoon liittyvä tekninen aines saattaa peittää asiaan liittyvän periaatteellisen puolen. Nämä seikat tekevät muun muassa tiekysymyksiin liittyvän oikeussuojan tutkimisesta monitahoisen ja hankalasti selvitettävän ongelmakokonaisuuden.

1.7. Tielunastuksista kirjallisuudessa

a. Tielainsäädännön yleisesitykset. Oikeustieteellisessä kirjallisuudessamme yleisistä teistä annettua lainsäädäntöä ja tiealueiden hankintakysymyksiä on käsitelty niukasti. Aineisto koostuu pääosiltaan lainvalmisteluasiakirjoista, joistakin käsikirjoista, artikkeleista ja yleisesitysten osista. Katsaus tärkeimpiin lähteisiin lienee tässä paikallaan.

---

rakennuksen tontin alueeksi varattu maa, joka ennen rakennuskaavan muutosta oli tarkoitettu rakennusmaaksi yksityistä rakennustoimintaa varten, oli RakL 60 §:n mukaista käypää hintaa määritettäessä arvioitava ennen asemakaavan muutosta vallinneet olosuhteet huomioon ottaen. Ks. ratkaisun johdosta *Österman* SKL 1970: 10 s. 31—33.

[41] Ks. HE 1975 II: 179 s. 7—8 ja 18—19 sekä PV 1977: 14 s. 3. Ks. myös *Hyvönen* Maapaketti s. 22—31.

[42] Esim. puistojen ja yleisten rakennusten tonttien sekä odotusarvomaiden korvauksissa syntyisi kertaluokkaeroja, jos sovellettaisiin *Virtasen* s. 92—102 ja *Virtanen* Mm 1976 s. 183—188 suosittamaa hinnoittelumenetelmää käytössä olevan ja käypään hintatasoon nojautuvan menetelmän sijasta.

Vuoden 1734 lain esityöt on julkaissut *Wilhelm Sjögren.* Tieasioista on lyhyet jaksot myös *Johan von Bonsdorffin* kameraalilainsäädännön selitysteoksessa ja *J. N. Langin* rakennuskaaren luennoissa.[43] Vuoden 1883 TA merkitsi vain vähäisiä muutoksia tielainsäädäntöön, vaikka asetuksen valmistelu kesti pitkään ja asiaa koskeva valmisteluaineisto paisui laajaksi.[44] Vuoden 1918 TL syntyi lakialoitteen pohjalta, jonka eräänä lähtökohtana oli tierasituskomitean mietintö KM 1899: 4.[45] *Alarik Hernbergin* laatima lain kommentaari on tielainsäädäntökirjallisuutemme klassikko.

Vuoden 1927 TL perustui HE 1926: 13:een. Laista ilmestyi *E. von Bonsdorffin* toimittama kyläteitä koskeva kirjanen ja koko tielakia koskeva käsikirjatyyppinen kommentaari, jonka olivat toimittaneet *E. von Bonsdorff — O. Martikainen.* Lain tarkistamisesta valmistui laajahko komiteanmietintö KM 1939: 1, joka osaltaan oli pohjana sotien jälkeen käynnistyneelle tielainsäädännön kokonaisuudistukselle.

Tielainsäädännön uudistamista varten asetettiin sotien jälkeen neuvottelukunta, jonka puheenjohtaja *Matti Aura* suoritti tiehistoriallisia selvityksiä ja asiantuntijajäsen *V. K. Noponen* tutki lainsäädännöllisiä yksityiskohtia.[46] Sittemmin neuvottelukunta muutettiin tielakikomiteaksi, jonka laatima perusteellinen mietintö KM 1952: 5 on edelleen paras lähdeteos TieL:n alalta, vaikka lukuisat lain muutokset ovat vähentäneet sen käyttöarvoa.[47] Tielakikomitean mietinnön ja lakitekstin pohjalta TieL:a

---

[43] Ks. *von Bonsdorff, J.* s. 737—747 ja *Lang* s. 157—187.

[44] Ks. KE 1863—1864: 42, KE 1867: 27, KE 1877—1878: 24 ja KE 1882: 10 valtiopäiväasiakirjoineen.

[45] Vuoden 1918 TL:n syntyhistoriasta ks. Esitysmietintö 1894: 9 ja Anomusmietintö 1894: 40, KE 1904—1905: 5 ja LTV 1904—1905: 4, KE 1907: 1 ja LTV 1907: 4, KE 1908: 4, KE 1909 II: 11, Eduskuntaesitysmietintö 1911: 2 ja LTV 1911: 1, Eduskuntaesitysmietintö 1912: 11, Anomusmietintö 1912: 16, LTV 1912: 1, Eduskuntaesitysmietintö 1914: 7, LTV 1914: 2, Eduskuntamietintö 1917 II: 9, LTV 1917 II: 5, SV 1917 II: 45. Osa mainituista koski vuoden 1883 TA:n muuttamista, mutta liittyi samalla kokonaisuudistukseen.

[46] Ks. *Noponen* ja *Noponen* Selvitys sekä *Aura.* Komitean sihteerinä toimi *Pauli Koski.*

[47] Komiteanmietinnön pohjalta laadittu HE 1953: 6 läpäisi eduskuntakäsittelyn varsin vähäisin muutoksin, ks. LTV 1953: 6, KlV 1953: 45, SV 1953: 142 ja EK:n ptk. 1953 s. 2882—2886 ja 3033—3069.

on käsitellyt monistetuissa luennoissaan *Jaakko Voipio*. Tielainsäädäntömme kehitykseen vaikuttaneita yhteiskunnallisia ja taloudellisia tekijöitä sekä tieverkon kehitystä ovat kuvanneet vanhemmassa kirjallisuudessa *Väinö Voionmaa* ja *Axel Liljenstrand* ja uudemmassa kirjallisuudessa *Juhani Viertola, Touko Perko* ja *Väinö Skogström* Suomen teiden historia I—II:ssa.

b. *Pakkolunastusta käsittelevä kirjallisuus.* PlL perustui KE 1897: 23:een, jonka pohjana oli Lvk 1897: 5. Lainvalmistelukunnan jäsenistä *Jarl Nybergh* julkaisi myöhemmin lunastuskorvauksia koskevan tutkielman. Alalta on julkaistu myös kaksi monografiaa, nimittäin *Onni Talaksen* »Suomen pakkolunastuslainsäädäntö I» ja *Ilmari Melanderin* »Asutusmaan pakkolunastuksen yleiset perusteet I». Sekä esineoikeuden että hallinto-oikeuden yleisesityksissä on ollut pakkolunastusoikeutta koskevia jaksoja.[48] Kirjallisuudessamme on myös lukuisia ansiokkaita artikkeleita, joissa on käsitelty pakkolunastuksen erityiskysymyksiä.[49]

Vaikka alueiden hankinta yleisiin teihin perustuu nykyisin TieL:n säännöksiin, aluehankinnassa on lupa soveltaa LunL:a, jos siihen on erityisiä syitä, TieL 32 §. Uudempaa pakkolunastuslainsäädäntöä ja LunL:a ovat käsitelleet teoksissaan muiden muassa *Ilmari Ojanen, Erkki J. Hollo* ja *Veikko O. Hyvönen.*[50] Tiesuunnitelmien tai pakkolunastuslupien vahvistamiseen liittyviä hallinto- ja oikeusturvakysymyksiä ei ole kirjallisuudessamme laajemmin käsitelty.

Valtiosääntöoikeudelliselta kannalta pakkolunastussäädökset ovat usein herättäneet lain säätämisjärjestystä koskevia tulkintakiistoja, joiden yhteydessä on otettu kantaa HM 6 §:n säätämän omaisuudensuojan sisältöön ja pysyvyyteen. Pakkolunastus, sen suhde muuhun omaisuuden

---

[48] Ks. *Nybergh* JFT 1911 s. 129—174, *Hermanson* s. 419—428, *Ståhlberg* I s. 414—428, *Serlachius* s. 152—166, *Wrede* s. 207—220, *Wrede—Caselius* Grunddragen s. 555—569, *Haataja* Asutuslainsäädäntö ja *Haataja* s. 717—734.

[49] Ks. *Kivimäki* Lm 1953 s. 143—157, *Pietilä* Insko 1968—12, 31, *Pietilä* Vesioikeus s. 102—171, *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 184—236, *Hyvönen* Maapaketti s. 153—193, *Eronen* Insko 1968—12, 41, Insko 1976—28 XIII ja *Eronen* Vesiasiat s. 162—186 sekä *Murén* SKL 1952 s. 236—241, SKL 1957 s. 164—166 ja DL 1968 s. 293—307.

[50] Ks. *Ojanen* s. 1—170 ja *Ojanen* Ehdotus, *Hyvönen* Maapaketti s. 1—154 ja DL 1978 s. 53—66, *Hollo* s. 85—215 ja *Hollo* Pilaamiskielto s. 439—523.

käyttämiseen ja täyden korvauksen periaate ovat olleet myös kirjallisuudessa valtiosääntöoikeudelliselta kannalta vilkkaan mielenkiinnon kohteina.[51] Näissä esityksissä näkökulma kuitenkin suuntautuu lainsäädäntöhierarkisiin seikkoihin ja harvemmin siihen ruohonjuuritason omaisuudensuojaan, josta TieL:n tai LunL:n soveltamisessa on kysymys.

c. Toimitusmenettelyä koskeva kirjallisuus. Tie- ja lunastustoimituksissa on soveltuvin osin noudatettava jakomenettelyä, TieL 38.2 § ja LunL 16 §. Tältä osin kirjallisuudessamme on olemassa *K. A. Moringin, Kyösti Haatajan, Väinö Suomaan* ja *Jorma Pietilän* yleisesitykset sekä Pietilän ja *Veikko O. Hyvösen* monografiat. Vaikka nämä teokset kiinteistönmuodostamisoikeuden kannalta ovat ansiokkaita, niissä ei ole otettu huomioon toimitusmuotoisen lunastuksen erityisongelmia, kuten puhevallan järjestelyä korvausasioissa.

Toimitustekniikkaa käsittelevistä teoksista on ennen muita mainittava *Arvid Wiialan* teokset »Tiekorvaukset», »Yksityiset tiet», »Pakkolunastus- ja tilikorvaukset» ja »Kiinteistöarvioinnin käsikirja», jotka ilmestyivät mainitussa järjestyksessä vuosina 1960, 1962, 1966 ja 1976. Nämä oppi- ja käsikirjat ovat vaikuttaneet hallinto- ja oikeuskäytäntöön merkittävästi. Myöhemmin ovat *Jorma Kantolan* ja *Pekka V. Virtasen* teokset nousseet kotimaisen arvioimistieteen oppi- ja käsikirjoiksi.[52] Oppi- ja käsikirjojen muutokset ovat heijastuneet tavallisesti myös toimituskäytäntöön. Korvausarvioinnin erikoiskysymyksistä on ilmestynyt myös joukko

---

[51] Ks. esim. *Hidén, Hidén* Lm 1971 s. 99—134, Lm 1975 s. 78—98, Lm 1975 s. 440—457, *Hidén* Oikeustiede 1971 I s. 1—117, *Jyränki, Kaasinen, Kaira* Lm 1946 s. 165—172, *Kastari, Kastari* Valtiojärjestyksemme oikeudelliset perusteet, *Kastari* Valtiosääntö s. 333—360, *Merikoski* Lm 1951 s. 632—638, Lm 1952 s. 97—119, Lm 1947 s. 204—229, *Merikoski* I s. 28—39, *Merikoski* Muuttuva, muuttumaton valtiosääntömme, *Modeen* JFT 1979 s. 351—360, *Riepula, Sipponen* s. 528—596 ja Valtiosääntökomitean mietintö, KM 1974: 27. Valtiosääntöoikeuden tutkijoiden ohella samoista kysymyksistä ovat kirjoittaneet monet maa- ja vesioikeuden sekä hallinto-oikeuden tutkijat kuten esim. *Haataja* Maakysymyksemme, *Holopainen* Lm 1965 s. 303—334, *Hyvönen* Maapaketti s. 16—27, *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 11, 221 ja *Majamaa* s. 15—86.

[52] Ks. esim. *Kantola, Kantola* Loma-alueet, *Kantola* Rakennusarvioinnin käsikirja (MMH:n julkaisu 43), *Kantola* Hintatutkimus (MMH:n julkaisu 46), *Kantola* Insko 1978—87 I—II, VIII—IX, *Kantola* Mm 1968: 1—2 s. 68—78, *Virtanen* Maan arvoon vaikuttavat seikat kaupungissa, *Virtanen* Kaupunkimaan arvonmuodostuksen teoriaa ja *Virtanen.*

MMH:n ja VTT:n piirissä suoritettuja käytäntöä palvelevia tutkimuksia,[53] mutta maanmittausalan ulkopuoliset selvitykset ovat saaneet toimitus- ja arviointikäytännössä vähemmän huomiota osakseen.[54]

1.8. Tienpitäjän käyttövallasta ja omistajan oikeusasemasta

a. Tienpitäjän käyttövallasta. Yleisen tien tekeminen aiheuttaa tiealueiden hankinnan ohella tienvarsialueilla oikeusvaikutuksia ja -seuraamuksia, joiden vaikutus kohdistuu omistajan käyttö- ja määräämisvaltaan tuolla alueella. Tiealueella ja laajalla alueella tien välittömässä vaikutuspiirissä hyödykejako muuttuu. Tienpitäjä saa osan alueista käyttöönsä yksinomaisesti ja osalla mahdollisuuden suorittaa tiettyjä toimenpiteitä sekä rajoittaa maanomistajan toimia. Näitä tienpitäjän käyttöoikeuksia ja mahdollisuuksia voidaan kutsua *käyttövallaksi.*

Tienpitäjä hankkii tie- ja liitännäisalueet haltuunsa tieoikeuksin, jonka perusteella aluetta saadaan käyttää tietarkoituksiin toisella alueeseen olevan oikeuden estämättä, TieL 29.1 §. Tieoikeuksin hankitusta alueesta voidaan muodostaa JL 284.2 §:n mukaan ns. muu maarekisteriyksikkö, joka monessa suhteessa voidaan rinnastaa JL 282.2 §:ssä määriteltyyn kiinteistöön, maanomistuksen yksikköön. Kirjallisuudessa vakiintuneiden esineoikeuksien järjestelmässä tieoikeus näyttäisi kuuluvan TieL:n mukaan selvästi rajoitettuihin esineoikeuksiin, mutta JL:n pohjalta tieoikeus olisi omistusoikeuden veroinen. Oikeastaan 17. 12. 1976 muutetut JL 282—284 §:t kuvastavatkin toisenlaista käsitystä omistusoikeudesta kuin TieL:n säännöstö. Vaikka tieoikeuden luonnehdintakysymykseen palataan jäljempänä, jo tässä yhteydessä on aiheellista tarkastella lyhyesti omistusoikeuskäsityksen muuttumista viime vuosikymmeninä siitäkin huolimatta, että omistusoikeus on tunnetusti »muodostunut yhdeksi oikeustieteen tyhjentymättömistä aarteista, joka sukupolvesta toiseen turvaa tutkijoiden täystyöllisyyden liikkuivatpa nämä oikeusfilosofian taikka yksityis- tai julkisoikeuden piirissä».[55]

---

[53] Ks. esim. *Kantee* Mm 1969: 3—4 s. 1—199, *Myhrberg—Sneck, Myhrberg—Väänänen, Välisalmi—Mattila—Asikainen, Mattila* ja *Löfstedt.*

[54] Esim. *Ryynänen, Änkö, Kanerva—Matikainen* ja *Kanerva.* Yleisselvityksistä on toimituksissa vähemmän apua sen vuoksi, että toimitukset ovat pienialaisia ja niissä tarvitaan tarkempia hintatietoja.

[55] Lainaus on *Holopaiselta,* Lm 1965 s. 303.

b. Omistajanaseman kuvauksesta. Kirjallisuudessa omistusoikeus on luonnehdittu periaatteessa täydelliseksi yksinomaiseksi vallaksi esineeseen. Omistusoikeus on täydellistä siinä mielessä, että se sisältää kaikki ne oikeutukset, joita siitä ei ole erotettu, poiketen tässä kohdin rajoitetuista esineoikeuksista, joiden sisältönä on kiinteän omaisuuden käyttö tietyssä suhteessa. Omistajan yksinomainen oikeus merkitsee mahdollisuutta sulkea muut pois esineen käytöstä ja tämä seikka on erottavana tunnusmerkkinä, kun omistusoikeutta verrataan yleisoikeuksiin. Esineellisen kohteensa vuoksi omistusoikeus eroaa immateriaalioikeuksista.[56]

Vanhemman käsityskannan mukaan omistusoikeuden katsottiin siirtyvän tiettynä hetkenä kokonaisuudessaan subjektilta toiselle. Tällä käsityskannalla oli kirjoitettu vastineensa saksalaisessa oikeusjärjestyksessä.[57] Nykyisin omistajanvaihdos käsitetään vaiheittaiseksi tapahtumasarjaksi, mikä ajatuskuvio on paremmin sopusoinnussa oman oikeusjärjestyksemme kanssa. Käsityksen muuttumiseen on vaikuttanut analyyttisen oikeustieteen esiinmarssi[58] ja erityisesti *Simo Zittingin* tutkimukset omistajan oikeusaseman kehittymisestä. Suomessa analyyttinen oikeustiede on osoittanut vahvimmin voimansa yksityisoikeuden alalla, mutta merkittäviä tuloksia on syntynyt myös hallinto-oikeudessa[59] ja maa- ja

---

[56] Ks. *Zitting—Rautiala* s. 197—204, *Zitting* s. 24—72, *Zitting* Lm 1952 s. 387—401 ja 501—531, vrt. aiempaan omistusoikeuden määrittämistapaan esim. *Serlachius* s. 117—119, *Wrede* s. 135—141 ja *Wrede—Caselius* s. 182—188. Uudemmassa kotimaisessa kirjallisuudessa on omaksuttu Zittingin kehittämä terminologia omistusoikeuden suhteen, ks. *Kivimäki—Ylöstalo* s. 31—37, *Hyvönen* s. 110—115 ja *Hyvönen* Mm 1968: 1—2 s. 60—67 sekä *Pietilä* s. 9—118. Ruotsalaisessa kirjallisuudessa omistusoikeus on toisinaan määritelty oikeusseuraamusten yhteisnimitykseksi (*Undén* I s. 82) tai *Hesslerin* (s. 17) sanontaa käyttääkseni »ett beckvämt utryckssätt, när man vill säga att till vissa faktiska omständigheter, rättsfakta, är knutna vissa rättsföljder». Erilaisista omistusoikeuden määrittämistavoista ks. *Hyvönen* s. 150—151 erit. av. 31—35 ja niissä mainittua.

[57] BGB:n mukaisen ajatusrakennelman arvostelu ei kohdistu järjestelmään itseensä, vaan sen soveltamiseen sellaisenaan vastoin kotimaisen oikeusjärjestelmän antamaa tukea. Näin myös *Holopainen* Lm 1965 s. 323 ja *Holopainen* s. 103—104, *Hyvönen* s. 140 ja *Majamaa* s. 21.

[58] Analyyttisen oikeustieteen historiasta ja ajatuskuluista sekä eri suuntauksista Suomessa ks. *Wikström* s. 29—50, *Aarnio* s. 34—44, *Aarnio* Lm 1977 s. 316—356, Lm 1979 s. 479—482, *Aarnio* Sot I s. 8—39 ja 62—66, *Hyvönen* s. 138—170, *Sipponen* s. 41—55 ja *Wirilander* s. 37—50.

[59] *Wikström* s. 31 ja av. 3 pitää mielenkiintoisena kysymystä, millä tavalla analyyttistä otetta voidaan käyttää julkisoikeudellisessa tutkimuksessa. Vastauk-

vesioikeudessa, jossa sekä julkisoikeudelliset että yksityisoikeudelliset ainekset ovat samoissa säädöksissä. Kritikoidessaan käsitelainopillisia ajatuskuvioita analyytikot ovat saattaneet syyllistyä yksipuolisuuksiin.[60] Jättäessään sosiologisen aineksen sivuun suuntaus on vain osittain realismia,[61] mutta tulosten perusteella arvostellen kotimaiset tutkijat ovat noudattaneet tervettä tieteellistä maailmankatsomusta.[62]

Omistajan oikeusasemaa tutkiessaan *Zitting* kiinnitti huomiota erinäisiin välitilailmiöihin ja liikkeellepanevaan voimaan, johon oikeuksien dynamiikka perustuu.[63] Hän erotti omistusoikeudessa ensiksi kaksi puolta, sisällön ja oikeussuojan lukien sisältöön oikeuden faktisesti käyttää esinettä ja esinettä koskevan oikeudellisen määräämisvallan. Määräämisvalta ilmenee omistajan kelpuutusmuotojen eli luovutuskompetenssin, reaaliluottokompetenssin ja perittävyyskelpoisuuden muodoissa. Oikeussuojan Zitting jakaa varsinaiseen eli staattiseen oikeussuojaan ja dynaamiseen eli kollisiosuojaan. Omistajan hallintaoikeus koostuu puolestaan faktisesta käyttömahdollisuudesta ja staattisesta suojasta. Näin omistajan oikeusasemaan kuuluu kolme keskeistä momenttia: omistajan hallintaoikeus, kelpuutusmuodot ja tietynasteinen dynaaminen suoja. Näiltä

---

sena hän viittaa *Holopaisen, Sinisalon, Vilkkosen* ja *Voipion* väitöskirjoihin ja *Makkosen* kunnallista säädösvaltaa koskevaan tutkimukseen. Lienee selvää, että analyyttinen ote on vaikuttanut uudistavasti kaikkeen oikeustieteelliseen tutkimukseemme, sillä analyysin periaate on hyväksytty. Wikströmin esittämä kysymys on mielekäs vain, jos analyytikot halutaan ryhmittää joidenkin teesien alle. *Hallbergin, Mäenpään* ja *Kaliman* väitöskirjat osoittavat, että analyysin avulla syntyy julkisoikeuden puolellakin merkittäviä tutkimustuloksia.

60 Esim. ruotsalaisissa lähteissä analysointia on pidetty tärkeimpänä tehtävänä ja katsottu vain terminologiseksi tai systemaattiseksi kysymykseksi, miten tulokset kootaan yhteen, ks. *Undén I* s. 138—139, *Hillert* s. 10—12, *Olivecrona* s. 216—260 ja *Hessler,* jonka koko esitys perustuu erotteluun.

Suuntausta on Suomessa moitittu siitä, ettei sen pohjalta voida selittää, miksi lainsäätäjä ja lainkäyttäjä tekee, niinkuin tekee. Kritiikin perusteet ovat osaltaan maailmankatsomuksellisia, ks. esim. *Aarnio* s. 284—290, *Aarnio* Sot I s. 191—195, *Kivivuori* Lm 1969 s. 422—429 ja 929—940, *Backman* Sot I s. 203—223 ja *Jyränki* Lm 1969 s. 880—892. Maailmankatsomuksellisen perusteen ovat selvimmin ilmaisseet *Kivivuori* ja *Riepula* katsoessaan ihmisen pyrkivän yleensä niihin päämääriin, jotka vastaavat sen yhteiskuntaluokan etuja, jonka tiedostustapa hallitsee häntä, ks. *Kivivuori* s. 21—32, *Kivivuori* 1971 s. 3 ja *Riepula* s. 64.

61 Ks. *Aarnio* Lm 1977 s. 316—356 ja *Ross* s. 79—89.

62 Ks. *Aarnio* Lm 1979 s. 480.

63 Ks. *Zitting* s. 23.

osin Zittingin ajatuskuviot ovat kotiutuneet yleisesti käytettyyn oikeustieteelliseen käsitevarastoon.[64]

Pietilä tutki eräässä yhteydessä Zittingin teesiä, jonka mukaan omistajan hallintaoikeudesta määräämistä, kompetenssia, vastaa säännönmukaisesti sivullisen inkompetenssi. Pietilä havaitsi, että määräämisvaikutus voi seurata myös kaavan, pakkotoimen tai kiinteistötoimituksen vireillepanosta. Omistajanvaihdokseen johtavaa kompetenssia saattoi siis olla tietyissä tilanteissa sivullisillakin, esimerkiksi uusjakokunnan jakoosakkailla tai toimituksen vireille saavilla viranomaisilla.[65] Yleisen tien perustamisessa omistajanvaihdos syntyy säännönmukaisesti sivullisen aloitteesta, vaikka tieoikeus voidaan eräissä tapauksissa perustaa myös sopimuksin.

Omistajan kompetenssin käytön korvaaminen viranomaisen päätöksellä on Zittingin mukaan ilmausta omistuksen sidonnaisuudesta.[66] Omistajanaseman analyysi jää tältä osin *Hyvösen* mukaan puutteelliseksi, koska sen pohjana on vain yksityisoikeuden piirissä suoritettu normiluokittelu käyttäytymis- ja kompetenssinormeihin, joka jättää huomiotta julkisoikeudellisin normein säännellyn osan omistajan määräämisvallasta tai joka johtuu HM 6 §:n säätämästä institutionaalisesta oikeussuojasta.[67] Oman analyysinsä lähtökohtana Hyvönen käyttää *Ross*'in suorittamaa oikeussubjektin roolierottelua intressi-, kanne- ja disponointisubjekteihin.[68] Normaalisti kaikki määräämisvalta kuuluu samalle henkilölle, mutta määräämisvallan jakaantumismahdollisuus on otettava myös huomioon. Omistajan hallintaoikeus kuuluu intressisubjektille, omistajan kelpuutusmuodot, joita Hyvönen kutsuu yksityisoikeudelliseksi vaihdantakompetenssiksi, kuuluvat disponointisubjektille ja oikeus prosessata kohteesta kuuluu kannesubjektille. Omistajan kelpoisuutta käyttää puhevaltaa viranomaisten luona Hyvönen nimittää prosessuaaliseksi kompetenssiksi.[69] Zittingin kuvaukseen verrattuna kuva kompetenssista ja aloitevallasta täsmentyvät.

---

64 Ks. edellä av. 56 mainittuja lähteitä.

65 Ks. *Pietilä* s. 138—141, ks. myös *Haataja* s. 760—764, vrt. *Zitting* s. 24—38 ja *Zitting* Lm 1952 s. 517—518.

66 Ks. *Zitting* Lm 1952 s. 523—530, *Zitting—Rautiala* s. 208—216 ja *Zitting* Kaupunkimaan omistuksesta s. 15, vrt. *Wrede—Caselius* s. 208—219.

67 Ks. *Hyvönen* s. 160—164 ja *Holopainen* Lm 1965 s. 330—331.

68 Ks. *Ross* s. 216—217.

69 Ks. *Hyvönen* s. 171—172 ja *Hyvönen* Mm 1968: 1—2 s. 60—63.

Hyvösen kuvauksessa omistajan oikeusasemaan kuuluu ensiksi omistajan hallintaoikeus, johon kuuluu valta käyttää faktisesti esinettä tuotannossa ja kulutuksessa. Tämän vallan sisällöstä laissa on vain reunaehtoja, käytön tehokkuuden ja tavan jäädessä omistajan harkintaan. Esimerkiksi maanviljelijä saa kylvää peltonsa tai jättää sen kesannolle. Omistukseen kuuluvat yksityisoikeudelliset kelpuutusmuodot: luovutus-, panttaus- ja reaaliluottokompetenssi sekä valta jättää kohde perinnöksi. Omistukseen kuuluu tietynasteinen dynaaminen suoja, julkisoikeudellisin normein säännelty määräämisvalta ja institutionaalinen oikeussuoja, mutta omistukseen vaikuttaa myös sosiaalinen sidonnaisuus, omaisuus velvoittaa.[70]

Kirjallisuudessa omistajan oikeusaseman kuvaukset ovat koskeneet yksityisomistuksen ja yksityisoikeudellisen vaihdannan piirissä olevia esineitä. Yleisten teiden alueita hankittaessa tilukset siirtyvät yksityisomistuksesta vaihdannan ulkopuolelle »julkiseen omistukseen» ja siirto tapahtuu ekstinktiivisellä tavalla, minkä johdosta tienpitäjään alueiden »omistajana» eivät ehkä sovellu samat omistajanaseman tunnusmerkit kuin yksityisoikeuden puolella eivätkä saannon pätevyyden arvosteluperusteet ole samoja kuin yksityisoikeudellisen vaihdannan piirissä. Tavallista vaihdantaa koskevat kriteerit pätevät vain luovuttajan näkökulmasta katsoen ja tältäkin kannalta kysymys muuttuu käänteiseksi perinteiseen tarkastelutapaan verrattuna: onko omistuksesta tieoikeuden luovutuksen yhteydessä jäänyt jäljelle jotakin niin olennaista, että luovuttajaa olisi pidettävä omistajana ja tieoikeuden haltijaa vain oikeudenhaltijana. Tämän johdosta on vielä aiheellista tarkastella, mitä »normaaliin omistajan oikeusasemaan» on katsottu kuuluvan.

c. Normaalista omistajanasemasta. Analyyttisessä oikeustieteessämme on laajasti hyväksytty *Ross*in käsitys kielestä vain ilmaisuteknisenä apukeinona. Esimerkiksi ilmaisut »kreditor» tai »köp» ovat Rossin mukaan vain tosiseikastojen tyhjiä nimityksiä.[71] Kirjallisuudessa *Pietilä* on yhdistänyt kuvauksen ja tosiseikat siten, että hän puhuu kiinteistöstä operatiivisena tosiseikkana.[72] *Hyvönen* huomautti, että tosiseikastot ovat ajateltavissa olevia asiantiloja, eivät esineitä ja »rossilainen» käsitteen-

70 Ks. *Hyvönen* s. 163, vrt. *Hyvönen* Lm 1972 s. 911—916.

71 Ks. *Ross* s. 210 ja 280, *Zitting* s. 2—4, *Muukkonen P. J.* s. 117, *Pietilä* s. 7—8, *Majamaa* s. 19, *Wirilander* s. 40 ja *Hyvönen* s. 154 av. 44:ssä mainittua.

72 Ks. *Pietilä* s. 7—8.

muodostus on pätevää vain *Kelsenin* kuvaaman puhtaan normijärjestelmän sisällä, jossa oikeustiede tutkii yksinomaan tuon järjestelmän voimassaolevia normeja. Kun yleiskielen sanat ovat monimerkityksisiä, ei ole lainkaan varmaa, että oikeustiede voisi puhdistaa ne monimerkityksisyyden rasituksesta. Imperatiivin ohella esimerkiksi sanaa omistusoikeus käytetään ehkä ilmaisemaan vallitsevaa asiantilaa tai omistussuhdetta.[73]

Osittain tältä pohjalta Hyvönen tarkastelee määräalan saajan oikeusasemaa. Kun saajan oikeusaseman kehityssarja lainhuudon suojaamaksi omistajanasemaksi on pitempi ja monivaiheisempi kuin Zittingin tutkiman kiinteistön luovutuksen kohdalla, Hyvönen samoinkuin Pietilä joutuivat kehittämään Zittingin käsitteistöä edelleen muun muassa siinä suhteessa, että määräalan saajan oikeusasemaan vaikuttava kiinteistönmuodostus voitiin ottaa huomioon. Tässä yhteydessä esille saatu prosessuaalinen kompetenssi on varsin merkittävä saavutus, ja se antaa lähtökohtia myös tietoimitus- ja lunastusmenettelyn asianosaisasemaan liittyvän kompetenssimomentin tarkastelulle.

Määräalan saajan oikeusaseman selvittäminen on vaatinut omistuksen sidonnaisuuden ja sisällön eräiden osien yksityiskohtaista analysointia. Pakkotoimien yhteydessä lunastuslupaan ja toimitusmenettelyyn liittyvät oikeusvaikutukset luovuttajaan ja lunastajaan nähden kehittyvät vieläkin pitemmän kehityssarjan kautta kuin määräalan saajan kohdalla. Toimitusmenettelyyn ja koko lunastusmenettelyyn liittyvän ns. julkisoikeudellisen aineksen huomioon ottava normisto laajentuu niiden oikeusnormien suuntaan, joita perinteisen jakotavan mukaan on pidetty julkisoikeudellisina. Tämä seikka johti *Pietilän* hylkäämään perinteisen normien jäsennystavan ja *Hyvösen* tutkimaan tarkkarajaisia normiryhmiä perinteisten ryhmitysten raja-alueilta.[74] Samalla he ovat joutuneet suorittamaan eräitä uudelleenarviointeja. Eräs tarkistus koski määräalan saajan oikeuden luonnehtimista.

Zitting—Rautialan mukaan määräalan saajalla tulee olla dynaaminen suoja luovuttajan ulosmittaus- ja konkurssivelkojia vastaan, ennenkuin normaali omistajan oikeusasema on muodostunut. Toisessa yhteydessä Zitting mainitsee, että oikeudenhaltijaa voidaan pitää omistajana, vaikka

---

[73] Ks. *Hyvönen* s. 42—44 ja 154—157.

[74] Ks. *Hyvönen* s. 114—116, vrt. *Sipponen* s. 301—310. *Pietilän* normijärjestelmästä ks. *Pietilä* s. 83—86 ja 138—140, vrt. *Hyvönen* s. 161.

häneltä puuttuisi dynaaminen suoja yhdessä tai useammassa henkilösuhteessa.[75] Kirjallisuudessa *Hyvönen* ja *Pietilä* ovat päätyneet, tosin toisistaan poikkeavilla perusteilla, kutsumaan määräalan luovutuksensaajaa omistajaksi, vaikka määräalan saajan dynaaminen suoja onkin eräiltä osin puutteellinen verrattuna täysin kehittyneeseen kiinteistön luovutuksensaajan asemaan.[76] Uudemmassa kirjallisuudessa *Majamaa* on arvostellut Hyvösen ja Pietilän kielenkäyttöä puolustaen Zitting—Rautialan esittämää omistajanaseman tunnusmerkistöä.[77]

Yleisesti hyväksytyn kuvaustavan mukaan omistusoikeus on saantoon perustuvaa omistajanhallintaa. Tarkempaa omistajanaseman tunnusmerkistön nimeämistä on pidetty pitkälti määrittelykysymyksenä.[78] Esineoikeuden piirissä nimetty tunnusmerkistö ei ole täyttänyt niitä vaatimuksia, joita omistajan aseman kehittymiseen on liittynyt kiinteistönmuodostamisoikeuden näkökulmasta. Julkisten esineiden kohdalla omistajanaseman kehityssarja poikkeaa yksityisoikeuden puolella vakiintuneista kuvioista. Yleisen tien ja tieoikeuden tutkimuksessa edellämainitut omistajanasemien analyysit antavat erään vertaus- ja lähtökohdan, mutta lopulliset johtopäätökset tienpitäjän ja omistajan käyttövaltojen suhteista ja luonnehtimisesta voidaan tehdä vasta jäljempänä suoritettavien analyysien jälkeen.

---

75 Ks. *Zitting—Rautiala* s. 202—203 verrattuna *Zitting* Kaupunkimaan omistuksesta s. 13—14.

76 Ks. *Hyvönen* s. 160, 169—170 ja *Pietilä* DL 1963 s. 20—54 sekä *Pietilä* s. 230.

77 Ks. *Majamaa* Rakennuksen kiinnittämisestä s. 62—79 ja *Majamaa* s. 22—27. Majamaa katsoo, että Hyvösen mainittu kanta on johtanut JL 183.2 §:n tulkinnassa virheellisiin johtopäätöksiin. JL:n säätämishistorian pohjalta Majamaan maininta siitä, että säännös merkitsee velvoiteoikeudellista sitomattomuussääntöä eikä omistajan luottamuksensuojakonstruktiota, on oikein, mutta *Hyvönen* on s. 311—313 osoittanut, ettei mainittu saksalaismallinen kuvio sovellu oikeusjärjestykseemme, vaan käytäntö on siirtynyt lähemmäksi luottamuksensuojakonstruktiota. Majamaa antaa ongelman ratkaisusuosituksen edelleen saksalaisen kuvion pohjalta (kiinnitysmenettely). Hyvönen ehdottaa luovutuksensaajan oikeuden turvaamista lainhuudatuksella kuten Ruotsissa menetellään, ks. *Hyvönen* s. 373—378 vrt. *Majamaa* Rakennuksen kiinnittämisestä s. 75—79. Kun erottamisoikeuden kiinnittäminen JL 203.2 §:n mukaan on väliaikaistoimi ja määräalan kauppa tähtää uuden kiinteistön aikaansaamiseen, Hyvösen esittämä ratkaisu on sekä kirjaamisteknisesti että käytännöllisesti kiinnitystä parempi.

78 Ks. *Zitting* Sivullissuojasta s. 95, *Hyvönen* s. 162—169 ja *Pietilä* s. 230, vrt. *Majamaa* s. 26—27.

d. Tienpitäjän käyttövallan normipohjasta. Hallinto-oikeudellisessa tutkimuksessaan *Kalima* kiinnitti huomiota siihen, että julkisoikeudellisen orgaanin toimivallan tulee perustua voimassaoleviin normeihin, mutta nämä on voitu kirjoittaa siten, että toimivaltanormin tunnistaminen on vaikeaa. Joskus toimivalta joudutaan päättelemään orgaanin velvollisuuksien tai normissa mainittujen orgaanin toimivallan käytöstä johtuvien seuraamusten perusteella. Toimivallan käyttämiseen kuuluu näin ensimmäisenä vaiheena kompetenssi*normin tunnistaminen* ja toisena vaiheena tuohon normiin perustuva reaktio oikeusseuraamuksen aikaansaamiseksi.[79]

Wirilander on pohtinut normin tunnistamiskysymystä rasite- ja nautintaoikeuksia koskevissa teoksissaan. Luetellessaan rasitenormistoiksi katsomiaan säännöksiä hän toteaa hyvin harkinnanvaraiseksi, milloin maankäyttömääräystä on pidettävä laissa edellytetyn tarkoituksensa, sisältönsä ja voimassaolonsa puolesta riittävän samankaltaisena laissa rasitteiksi nimettyjen maankäyttömääräysten kanssa, koska kehityksen myötä rasitelainsäädännön piiri muuttuu. Kun oikeustoimien tulkinnalla etsitään oikeustoimen relevanttia sisällystä ja tässä tarkoituksessa nimetään oikeustoimen tyyppi, tämä samalla merkitsee normiston nimeämistä, jonka pohjalta johtopäätöksiä tehdään.[80]

Tienpitäjän käyttövallan perusteista on tärkeimmiltä osiltaan säädetty TieL:ssa. Vaikka TieL 3 ja 29.1 §:n säännökset tieoikeudesta ovat yksityiskohtaisia, tienpitäjän käyttövallan ulottuvuuden määritys on usein johtanut käytännössä tulkintavaikeuksiin. Tienvarsioikeuksien ja faktisten seuraamusten kohdalla säännöspohja osin puuttuu kokonaan, minkä johdosta johtopäätöksiä joudutaan tekemään TieL:n korvausnormeista, toimitusmenettelysäännöksistä ja eräiltä osin RakL:n ja NaapL:n tai koko omaisuudensuojajärjestelmää koskevien perusrakenteiden pohjalta.

---

79 Ks. *Kalima* s. 194—213, erit. 206—209.

80 Ks. *Wirilander* s. 94—95 ja *Wirilander* Käyttöoikeuksista s. 114—115 ja siinä mainittua.

2 §. Tutkimustehtävästä

2.1. Aiheen täsmentämisestä

a. TieL:n käsitejärjestelmän analysointi. Kirjan alussa tutkimusaihe rajoitettiin koskemaan *tienpitäjän oikeuden perustamista ja tästä johtuvia oikeusvaikutuksia.* Rajauksen perusteella tietoimitus ja tiekorvaukset jäivät tutkimuksen piiriin vain siltä osin, kuin niillä on merkitystä tienpitäjän käyttövallan ulottuvuuden ja oikeusvaikutusten selvittämisen kannalta, mutta muutoin toimitus- ja arviointitekniset kysymykset jäivät tässä vaiheessa tutkimuskohteen ulkopuolelle. Sen sijaan kohteeseen kuuluu esikysymyksenä *yleisen tien ja tieoikeuden käsitteiden selventäminen* ja rajaaminen lähikäsitteisiinsä nähden. Oikeustieteessämme käsitteiden muodostamistapa ja merkitys on TieL:n antamisen jälkeen muuttunut, eikä TieL:n osalta ole suoritettu kirjallisuudessamme eri oikeusinstitutioiden merkitystä selvittävää analyysiä.

Erilaisten oikeusinstitutioiden merkityssisältö näyttäytyy erilaisena sen mukaan, miltä näkökannalta asiaa tarkastellaan. Tämä vaikuttaa myös käsitteiden muodostamistapaan. Tässä tutkimuksessa yleisen tien *käsitesisältöä* selvitetään ensiksi *hallinnolliselta* kannalta, toiseksi *esineoikeudelliselta* kannalta ja kolmanneksi *kiinteistö- ja rekisteritekniseltä kannalta.* Kahdessa viimeksimainitussa suhteessa asiaan vaikuttaa ratkaisevasti tienpitäjän oikeuden laadun sisältö, minkä johdosta yleisen tien käsite liittyy tältä osin tienpitäjän oikeuden perusteena olevan tieoikeuden tai muun käyttövallan sisältöön.

TieL:n mukaan tiealueet hankitaan tienpitäjän käyttövaltaan tieoikeuksin tai omistusoikeuksin, mutta historian eri vaiheissa on ollut käytössä erilaisia käyttöönottotapoja, joiden seurauksena tienpitäjän käyttövallan perusteet tiealueisiin ja niiden eri aikoina hankittuihin osiin saattavat olla erilaisia. Nämä seikat vaikuttavat yleisten teiden rekisteritekniseen käsittelyyn ja myöskin yleisen tien esineoikeudelliseen käsitesisältöön. Tästä syystä käsiteanalyysi voi perustua vain riittävän yksityiskohtaiseen *tiehistorialliseen selvitykseen.* Tutkimuksessa pyritään löytämään ratkaisu myös yleisten teiden rekisteröimisongelmaan, joka on noussut ajankohtaiseksi vuonna 1976 annetun JL:n muutoksen ja kiinteistörekisterin ATK:lle siirtymisen johdosta. Ongelman syntymiseen on ollut osasyynä aikaisempi rekisteröintikäytäntö, jonka mukaan tieoikeuksin

lunastetut tilukset on poistettu kiinteistöjen tilusaloista tilittämättä niitä minnekään muualle maarekisterissä.

Yleisten teiden rakentaminen ja tiealueiden hankinta tieoikeuksin on merkinnyt alueiden joutumista pysyvästi tienpitäjälle. Tiestä johtuvat oikeusvaikutukset ovat rajoittaneet tienvarsitilusten käyttöä ja tieltä leviävät saasteet ovat vaikuttaneet tienvarsialueiden käyttömahdollisuuksiin. Maanomistajien kannalta yleisen tien perustaminen on näyttäytynyt laajentuvana pakkotoimena, jonka tehostumista ei ole otettu huomioon korvaus- ja käyttöoikeussäännöksissä. Käsiteanalyysin yhteydessä *luokitellaan* nyt *yleisestä tiestä johtuvat erilaiset vaikutukset* ja kehitetään ne sarjaksi, joka soveltuu tiehankkeen oikeudellisten ja taloudellisten vaikutusten kuvaukseen ja tutkimukseen.

Tienpitäjän käyttövalta tietä varten tarvittaviin alueisiin ja etuuksiin syntyy tavallisesti tiesuunnitelman perusteella, joka vastaa pakkolunastuslupaa. Tämän perustamistavan ohella TieL:ssa on lukuisia muita tienpitäjän oikeuden perustamistapoja, joiden yhteydessä noudatettavat menettelytavat poikkeavat tiesuunnitelman yhteydessä noudatettavasta menettelystä ja myöskin oikeuden voimaantulotunnusmerkistö on mainitusta päätapauksesta poikkeava. *Tienpitäjän käyttövallan synty- ja voimaantulotapojen analysointi* on tarpeen TieL:n mukaisen käsitejärjestelmän vuoksi, mutta useat esille tulevista kysymyksistä koskevat myös muita pakkotoimia. Tällaisia ovat esimerkiksi *ennakkohaltuunoton edellytykset* ja *käyttömahdollisuudet pakkotoimilainsäädännössä* sekä *seuraukset repressiivisen oikeusturvan kannalta.*

b. Kysymys puhevallan käytöstä pakkolunastusmenettelyssä. Yleisen tien perustamiseen liittyvässä »pakkolunastusmenettelyssä» voidaan erottaa tiesuunnitelmavaihe ja tietoimitusvaihe, joita LunL:n mukaisessa menettelyssä vastaavat lunastuslupavaihe ja lunastustoimitusvaihe. Molemmissa menettelyvaiheissa on kuultava lain mukaan asianosaisia, mutta kuulemissäännökset on laadittu molempia vaiheita varten erikseen ja ne poikkeavat toisistaan huomattavasti. Perustamislupamenettelyn kuulemissäännöstö muistuttaa hallintomenettelyn ja varsinkin kaavoituksen kuulemissäännöksiä, mutta toimitusvaiheen säännökset on pääosiltaan lainattu JL:n kiinteistötoimitussäännöksistä. Säännöstöerot johtavat osittain erilaisiin asianosaispiireihin lupa- ja toimitusvaiheissa, vaikka kysymys on lähtökohtaisesti samasta hankkeesta. Menetyksiä kärsineet voivat sul-

keutua pois toimituksen asianosaisten joukosta ja jäädä sen vuoksi ilman korvauksia.

Tutkimuksessa verrataan mainittuja kuulemisjärjestelmiä toisiinsa ja analysoidaan erilaiset puhevallankäyttötilanteet erojen selvittämiseksi. Edelleen tutkitaan menettelyerojen syitä ja seurauksia. Oikeuskäytännön perusteella tutkitaan miten kuulemismekanismit toimivat ja miten niitä on eri aikoina sovellettu. Tutkitaan, kulkeeko oikeusturvan kannalta tarpeellinen tieto menettelyn osapuolelta toiselle. Tulosten pohjalta etsitään keinoja tien perustamismenettelyn ja pakkolunastusmenettelyn kuulemissäännösten parantamiseksi.

c. *Suunnittelun teknistymisen vaikutus oikeusturvaan.* Yleisten teiden verkko muodostaa valtakunnan maaliikenneväylästön rungon. Tieverkko vaikuttaa rakentamiseen ja muuhun maankäyttöön, ja tieverkon laadulliset tai määrälliset muutokset heijastuvat toimintojen sijoituspäätöksiin ja aiheuttavat merkittäviä liikennekustannusten muutoksia. Tienpitokustannuksilla on muita kustannuksia ohjaavaa vaikutusta; teiden suunnittelun laatu kannattaa pitää mahdollisimman hyvänä. Nykyisin tiet suunnitellaan yleispiirteisesti muun yleispiirteisen suunnittelun yhteydessä ja suunnittelutyössä käytetään hyväksi alan viimeisintä tekniikkaa.

Suunnittelutyö etenee yleispiirteisestä suunnittelusta portaittain yksityiskohtaisempaan suunnitteluun. Siinä vaiheessa, kun esisuunnittelun antamista suuntavaihtoehdoista on valittu kehittämiskelpoisin ja tätä vaihtoehtoa on valmisteltu suunnittelukokouksissa esitettävien luonnosten tai nähtäville asetetun suunnitelmaehdotuksen asteelle, työ on vaatinut runsaasti aikaa ja kustannuksia. Suunnittelun jatkuminen tietyllä vaihtoehdolla merkitsee tuon vaihtoehdon hyväksi uhrattua taloudellista lisäpanosta, jonka hukkaan joutumisen vaara puhuu muuttamisyrityksiä vastaan ja ajaa asiaa eteenpäin. Siinä vaiheessa, kun jälkiperäiset oikeusturvakeinot ovat käytettävissä, vaadituista muutoksista aiheutuvat lisäkustannukset voivat olla jo epäsuhteessa suojeltavaksi vaadittujen etuuksien arvoon, koska yksityiskohdan muuttaminen heijastuu laajalle tekniseen kokonaisuuteen. Kun tiesuunnitelmat pannaan usein toimeen valituksista riippumatta, lainsäätäjä on jättänyt muutoksenhakuasteille jokseenkin niukasti tehokkaita toimintamahdollisuuksia.

Repressiivisten oikeusturvakeinojen mahdollisuudet teknistyneen ja kustannusvaikutuksilla »puskuroituvan» suunnittelun yhteydessä ovat

tämän tutkimuksen ydinkysymyksiä. Asiaa selvitetään TieL:n mukaista oikeuskäytäntöä analysoimalla ja etsien vertauskohtia myös läheisiltä oikeusaloilta. Tulosten pohjalta etsitään keinoja oikeusturvajärjestelmän tehostamiseksi.

d. Suunnittelukumulaation vaikutus oikeusturvakeinoihin. Yleisten teiden suunnittelu on osa laajempaa maankäytön suunnittelumekanismia, jonka ydinosa on säännelty RakL:n kaavoitusnormeissa. Kaavoitus ja tiesuunnittelu nivoutuvat toisiinsa muun muassa siten, että tarpeelliset alueet varataan kaavoissa tiekäyttöön ja muut toiminnot suunnitellaan tieyhteyksien ulottuville. Detaljikaavassa osoitettu tievaraus aiheuttaa käyttörajoituksen, vaikka yleinen tie varaukseen voidaan rakentaa vain vahvistetun tiesuunnitelman perusteella. Kaavoitusvaiheessa tiedot tulevaisuudessa mahdollisesti rakennettavasta tiestä saattavat olla puutteellisia. Kuitenkin tiesuunta määräytyy hyvin pitkälle sitä mukaa, kuin detaljikaavan osasia vahvistetaan. Puutteellisten tietojen vuoksi tiesuunnan muuttamista koskevien vaatimusten arvosteleminen on kaavoitusvaiheessa mahdotonta, mutta tiesuunnitelmavaiheessa vahvistetut kaavat merkitsevät kuitenkin oikeusvoimaisia ratkaisuja, jotka estävät vaihtoehtoisten tiesuuntien tutkimisen. Samaan suuntaan vaikuttaa kaavan toteuttaminen.

Suunnittelun pirstominen eri menettelyihin, kuten »postimerkkikaavoihin» ja eri lakien mukaisten suunnittelumekanismien yhteisvaikutus näyttävät vaikuttavan merkittävästi oikeusturvakeinojen tehoon. Se seikka, johtuuko rajoitus RakL:n mukaisesta kaavasta vai tiesuunnitelmasta, vaikuttaa niinikään korvausvastuisiin ja korvausten määriin, koska RakL:n ja TieL:n korvausjärjestelmät poikkeavat toisistaan. Tutkimuksessa selvitetään suunnittelukumulaation vaikutuksia TieL:n mukaisen oikeuskäytännön pohjalta ja etsitään keinoja järjestelmän kehittämiseksi.

e. Kysymys lunastusyrityksen vaikutusten ulottuvuudesta. Suunnittelun teknistymisen ja eri suunnittelumekanismien yhteisvaikutuksen heijastukset maanomistajan oikeusturvaan ovat nykyisin ajankohtaisia kaikilla ympäristölainsäädäntömme sektoreilla. Samalla tavoin »yleishallinnollinen» on kysymys yleisestä *immisionsietokynnyksestä* ja tämän kynnyksen merkityksestä arvosteltaessa pakkotoimiyritysten perustamisedellytyksiä ja pakkotoimikorvauksia. Tielainsäädännön alalla ongelma

on erityisen monitahoinen sen vuoksi, että immisiot ovat lisääntyneet vähitellen ja niiden haittavaikutusten laatu on tunnustettu vasta viime vuosina.

Tässä tutkimuksessa immisionsietorajakysymystä käsitellään tienpitäjän käyttövallan ulottuvuutta koskevissa jaksoissa sekä asianosaisten puhevallan käyttöä tutkivassa osassa. Tältä osin esitys perustuu pääosiltaan TieL:n pohjalta syntyneeseen ratkaisu- ja kirjallisuusaineistoon.

f. Yleisen tien oikeusvaikutukset. Yleisen tien perustamisesta aiheutuu suorastaan TieL:n nojalla tiealueen ulkopuolelle ulottuvia oikeusvaikutuksia. Näistä tärkeimmät liittyvät ns. tienvarsien käyttörajoituksiin, tienpitäjän ojitusoikeuteen ja liittymärajoituksiin, mutta aivan merkityksettömiä eivät ole myöskään ne rajoitukset, jotka perustuvat maan väliaikaista tai tilapäistä käyttämistä koskeviin TieL:n säännöksiin. Tien rakentamisesta ja liikenteestä johtuvat vahinko- ja haittavaikutukset merkitsevät maanomistajan kannalta oikeudellisiin rajoituksiin verrattavia tosiasiallisia käyttövallan supistuksia, mutta niiden käsittely on tässä yhteydessä pääosiltaan sivuutettu, koska ne kuuluvat tiekorvausten yhteyteen.

Tienvarsien käyttörajoitusten tarkoituksena on suojata tietä sellaiselta rakentamiselta ja toiminnalta, joka saattaisi aiheuttaa vaaraa liikenteelle tai haittaa tienpidolle. Kun nämä seikat ovat tapauskohtaisia, säännöstö sallii erivapauksien myöntämisen. Anotut erivapaudet liittyvät usein tienvarsirakentamiseen, johon myös RakL:n kannalta vaaditaan, tapauksesta riippuen, erivapaus tai ainakin rakennuslupa. Myös tällä sektorilla *erivapausmenettelyiden kumuloituminen* aiheuttaa yhteensovitusongelmia. Tutkimuksessa analysoidaan erivapauskäytäntöä, vertaillaan toisiinsa eräitä TieL:n ja RakL:n mukaisten erivapauksien ominaispiirteitä ja tehdään johtopäätöksiä myös lainsäädännön kehittämistä ajatellen. Samalla selvitetään poikkeuslupaproblematiikkaan liittyviä yleishallinnollisia kysymyksiä.

2.2. Kirjan pääjäsentely

Tutkimuksessa on neljä lukua, joissa on yhteensä 15 §:ää. Seuraavassa eli toisessa luvussa selvitetään yleisen tien ja tieoikeuden käsitteet, jotka saatujen ominaispiirteiden perusteella erotetaan lähikäsitteistään. Tavoit-

teena on tiesystematiikan selventäminen esineoikeudelliselta, hallinto-oikeudelliselta ja kiinteistötekniseltä kannalta. Edelleen kehitetään tienpitäjän käyttövaltojen luokitus yleisen tien perustamismenettelyn ja tiekorvausten tutkimista varten. Luvussa nousee esille kaksi jäsentelyperustetta tutkimuksen jatkamiseksi: tieoikeuden syntyperusteiden ja niihin pohjautuvien oikeusvaikutusten erottelu ja tienpitäjän oikeuksien luokittelu intensiteetin mukaan.

Kirjan kolmas luku käsittelee tieoikeuden hankkimista. Tutkimuksen kohteena on tieoikeuden hankkimismenettely ja omistajan oikeuden syrjäyttäminen tienpitäjän oikeuden hyväksi erilaisten tieoikeuden syntyperusteiden yhteydessä. Aiheen rajoissa tutkitaan tässä yhteydessä myös teknisen suunnittelun ja suunnittelukumulaation oikeusturvakysymyksiä. Luvun lopussa tutkitaan tieoikeuteen perustuvan tienpitäjän käyttövallan ulottuvuutta ja sen määräämistä.

Kirjan neljäs luku koskee yleisen tien oikeusvaikutuksia tieoikeuksin hankitun alueen ulkopuolella. Tutkimuksen kohteina ovat intensiteetiltään tieoikeutta heikommat oikeudet, joista tärkeimmät ovat tienvarsien käyttörajoitukset. Näiden yhteydessä käsitellään käyttörajoitus- ja erivapausproblematiikkaa myös yleiseltä kannalta ja tutkitaan erivapausmenettelyjen kumuloitumisen seuraamuksia. Luvun lopussa tutkitaan TieL:sta johtuvia muita käyttövaltoja ja yleisen tien tosiasiallisia vaikutuksia sekä erikoiskysymyksiä.

II LUKU

YLEISEN TIEN JA TIEOIKEUDEN KÄSITTEISTÄ

3 §. Yleisen tien käsitteestä

3.1. Esitysteknisiä suuntaviivoja

a. Perusteita. Valtiovallan huolenpito yleisistä teistä perustui vanhempina aikoina hallinnollisiin tarkoitusperiin. Tarpeellinen tieverkko pyrittiin saamaan aikaan mahdollisimman pienin valtionhallinnon kustannuksin. Tiehallinnon tärkeimmät instrumentit olivat tienpito yleisenä rasituksena ja tehokas tienpidon valvonta. Valtion osallistuminen tienpitoon nousi aluksi tienpitorasituksen tasoittamistarpeesta, mutta moottoriajoneuvoliikenteen alkaminen ja tieverkon laadun parantamistarve tekivät valtiosta vuoden 1918 TL:ssa maanteiden rakennuttajan, 1940-luvulla maanteiden rakentajan ja TieL:n mukaan koko yleisen tieverkon pitäjän ja huoltajan.

Tielainsäädännössä yleinen tie oli aiemmin hallinnollisen huolenpidon kohde, julkista omaisuutta, jonka alue isojaossa erotettiin yleiseen tarkoitukseen. Myöhemmin yleisten teiden kiinteistötekninen käsittely on ollut horjuvaa, minkä johdosta yleiselle tielle reaalimaailman ilmiönä ei ole muodostunut kiinteistörekisterissä selvää vastinetta. Vuosien 1918 ja 1927 TL:ien aikana tiealueet lunastettiin ja erotettiin vain silloin, kun luovutuksista ei saatu aikaan sopimuksia. Kiinteistörekisterissä yleisten teiden alueet esiintyivät joukkona pakkolunastusyksiköitä tai yleis- ja yhteistiluksia, mutta yleisimmin tiealueet kulkivat tiloihin luettujen tilusten joukossa. Maarekisterissä yleisistä teistä pidettiin ylimalkaista tieluetteloa, JL 284.3 §. TieL:n aikana luetteloa ei enää täydennetty.

TieL:n mukainen tiealueiden käsittely tietoimituksissa paransi mahdollisuuksia yleisten teiden rekisteröimiseksi, mutta omaksuttu rekisteröintitapa — alueiden poistaminen tilojen kohdalta — aiheutti, että yleisten teiden rekisteritekniset vastineet jäivät syntymättä.

Lähtökohtaisesti TieL:n mukainen yleisen tien käsite on hallinnollinen, mutta säännökset tiealueiden erottamisesta tietoimituksessa tai lunastustoimituksessa osoittavat kiinteistötekniset keinot, joiden avulla syntyy kiinteistörekisterissä havaittava yleinen tie. Yleisen tien rekisteritekninen asema vaikuttaa myös esineoikeudellisen yleisen tien käsitteen muodostamiseen.

b. *Jäsentely.* TieL:ssa yleisen tien tunnusmerkistöön TieL 1 ja 3 §:n mukaan kuuluu tienpito julkisena tehtävänä, tien perustamisakti ja alueen käyttäminen tietarkoituksiin. Hallinnolliseksi tarkoitetun käsitteen tunnusmerkistöön kuuluu myöskin esineoikeudellisesti ja kiinteistöteknisesti merkittäviä seikkoja, joiden perusteella syntyy sekakäsite. Sen vuoksi yleisen tien käsitteen analyysi on luontevaa aloittaa mainitun sekakäsitteen purkamisesta ja yleisen tien lähikäsitteiden, nimittäin kaava-alueiden liikenneväylien ja yksityisteiden erottelutunnusmerkistön tutkimisesta. Nämä seikat ovat tarkastelun kohteina 3 §:ssä.

Yleisen tien esineoikeudellisen ja kiinteistöteknisen aseman luonnehtiminen riippuu siitä, mitä tieoikeuden perustamisen katsotaan merkitsevän omistusoikeusrakennelman kannalta ja rekisteriteknisesti. Näihin seikkoihin vaikuttaa tien pakkotoiminen perustamistapa, joka heijastuu tieoikeuden ja tienpitäjän käyttövallan laatuun sekä sisältöön. Tutkimuksen 4 §:ssä selvitetään tieoikeutta pakko-oikeutena, ennakkohaltuunoton mahdollisuutta, maan tiekäytön kontrollia ja tienpitäjän käyttövallan voimaansaattamista sekä lakkauttamista.

Tieoikeuden luonnehtiminen TieL 29 §:ssä käyttöoikeudeksi osoittaa, että tienpitäjän tarkoituksiin riittää vain hallinnan saaminen ja omistusoikeuden rajoittaminen. Kun käyttövalta kuitenkin on lähes totaalinen, esineoikeuksien systematiikan selventämiseksi on tiedettävä erotteluperusteet, joiden nojalla tieoikeus on erotettavissa omistusoikeudesta ja käyttöoikeuksista. Tieoikeuden suhdetta rasiteoikeuteen selvitetään 5 §:ssä; 6 §:ssä käsitellään yleistä tietä esineenä ja omistusoikeuden kohteena. Luvun lopussa 7 §:ssä kehitetään tienpitäjän oikeuksien järjestelmä.

3.2. Yleiset tiet vanhemmassa lainsäädännössä

a. Vuoden 1734 laki. Tiet luokiteltiin vuoden 1734 laissa kolmeen luokkaan: yleisiin teihin, kaupunkien teihin ja yksityisiin teihin. Yleisiin teihin kuuluivat maantiet, kihlakunnantiet ja pitäjäntiet, joiden kunnossapito ja rakentaminen oli yleisenä rasituksena.[1] Kaupungit olivat RakK 25: 8:n perusteella velvollisia pitämään alueidensa tiet ja sillat. Tienpidon perusteella voitiin erottaa yksityiset tiet yleisistä teistä. Vaikka erotteluperusteesta ei otettu RakK:een nimenomaista säännöstä, KrML RakK 2. luvussa säädetty periaate jäi edelleen voimaan:[2] »Idze kukin yles pitäkön tiensä, siltansa, portahans, ja weräjäns, nin cawas quin hänen asundons wlettu.»

Maantiet erottuivat yleisistä teistä omaksi ryhmäkseen. Niiden rakentamisesta säädettiin RakK 25: 1:ssä seuraavaa:

> »Maantie on tehtävä läänissä siihen, missä se on tarpeen ja tutkittakoon kuninkaan käskynhaltija käräjissä, mihin se voidaan tehdä tasaisin ja suorin. Siksi otettakoon eteen sattuvia tiluksia eikä kenelläkään ole valtaa sitä kieltää; ja saakoon kylä, jolta siihen menee peltoa tai niittyä, siitä korvauksen Kruunulta.»

Maantiet perustettiin hallintoviranomaisten päätöksellä ja niiden pitämistä valvottiin tehokkaasti. Hallintokoneiston kehittyessä kihlakunnanoikeuden asema tietutkimuksessa supistui lausunnonanto-oikeudeksi ja asianosaisten kuulemisforumiksi. Maantiet pidettiin muuta tieverkkoa paremmassa kunnossa ja niiden *varmimpana tuntomerkkinä* oli *tienpidon viranomaisvalvonta.*

Maanteiden ohella yleiseen tieverkkoon kuului muitakin teitä, joiden alueet erotettiin sarkajaoissa päältäpäin maanteiden ja yksitysteiden tapaan, RakK 1: 1 ja 4: 1. Koska ylemmät säädyt ja luotsitalot olivat vanhastaan nauttineet tienpidosta erioikeuksia, RakK 25: 8:n säännös yleisestä tienpitovelvollisuudesta herätti tulkintavaikeuksia. Sen vuoksi lakia täydennettiin selityksillä, jotka vaikuttivat yleisten teiden käsitesisältöön.

---

[1] Ks. RakK 1: 1, 4: 1, 25: 1, *von Bonsdorff, J.* s. 739, *Lang* s. 163 ja *Voionmaa* Maantiet s. 1—8.

[2] Ljungo Tuomaanpojan mukaan, ks. *Ulkuniemi* s. 51.

b. Vuoden 1735 selitys. Aateliston ja ritariston valituksesta 8. 1. 1735 annetussa kuninkaallisessa selityksessä yksityiset kylätiet erotettiin maanteistä ja yleisesti pidettävistä kirkko-, käräjä-, markkina- ja myllyteistä seuraavasti:[3]

> »1. Det inga andre för Kungs- och Allmenne landsvägar böra anses, än de som gå antingen igenom Landet, Stapel- och Upstäderne emillan samt med Gästgifvare Gårdar försedde äro, hvilcka til det minsta skola vara 10 alnar breda, eller och sådana som i landet ther thet tarfvas efter vederbörande Tings-Rätts ransakning, med Kgl. Maj:ts Befallningshafvandes samtycke likmätigt Lag, hädanefter anläggas och med Gästgifvare Gårdar förses.
>
> 2. De öfrige smärre vägar, som gå emillan Härader och Sochnar, til Tings, Kyrckia, Qvarn, Marcknadsplatser, Bruk och Siöhamnar, samt andre kundbare orter, böra hädanefter, der det icke redan skiedt, gjöras allenast 6 alnar breda.
>
> 3. Vil Kgl. Maj:t i nåder, att de så kallade Byevägar, endast af dem som sig deraf betiena underhållas skola, så att landet dermed icke vidare för en eller annas beqvämlighet skull bör besväras.»

Selityksen mukaan yksityisiä kyläteitä oli vain niiden pidettävä, jotka näitä teitä käyttivät, ettei maata tämän vuoksi olisi rasitettu yhden tai toisen mukavuudeksi. Tätä erotteluperiaatetta *Noponen* on kutsunut *hyötymis- eli intressiperiaatteeksi* ja se on edelleen yksityistielainsäädäntömme johtava periaate.[4] Isojakojen jälkeen ohjeen soveltamisessa tuli tulkintavaikeuksia, sillä päätöksen toisessa ja kolmannessa kohdassa mainittuja teitä oli käsitelty samalla tavoin: niiden alue oli erotettu päältäpäin jakamattomasta maasta ja kunnossapito oli voitu jakaa kylittäin.

Kyläteitä oli siis kahdenlaisia: yleisiä ja yksityisiä. Yksityisiä kyläteitä koskevat asiat kuuluivat alioikeuden toimivaltaan, mutta yleisiä teitä koskevat riidat ratkaisi maaherra.[5] Tulkintavaikeuksia esiintyi sekä prosessuaalisissa että aineellisoikeudellisissa luokittelukysymyksissä. Viranomaisvalvonta ulottui periaatteessa vain yleisille kyläteille, mutta saattoi laajeta myös yksityisille kyläteille.

---

[3] Knk. sel. 8. 1. 1735 8 §, ks. esim. *von Bonsdorff, J.* s. 739.

[4] Ks. *Noponen* s. 99—102, erit. av. 1, *Aura* s. 164—170, *Pietilä* Mila 1960 s. 142—144, *Wiiala* Yksityiset tiet s. 34 ja YkTieL 3. luku.

[5] Ks. 1735 sel. 8 § 4. kohta.

c. *Vuoden 1807 ennakkopäätös* ja kyläteiden luonteen muuttuminen. Tulkintaerimielisyydet tulivat kuninkaan ratkaistavaksi erään riitajutun yhteydessä,[6] jonka kulku oli seuraava:

> Tilanomistajat K, H, T ja M, jotka käyttivät ulospääsytienään A:n tilan lävitse vievää tietä, vaativat kanteella alioikeudessa A:n velvoittamista kunnostamaan tilansa alueella olevan tienosan ja osallistumaan sen ylläpitoon. *KO* 3. 4. 1804 hyväksyi kanteen, mutta *maaherra* 15. 4. 1805 antamassaan päätöksessä lausui, että tie oli todellinen kylätie kantajien tiloja varten, mutta siitä seikasta, että samojen tilojen asukkaiden oli pakko käyttää tätä tietä ulospääsytienä käräjille, kirkkoon, myllyyn jne. ei millään tavoin johtunut velvollisuutta niille ottaa siihen osaa, joitten tilusten kautta tie kulki, koska siltä puuttui se *yleinen* ominaisuus, jota vuoden 1735 selitys tarkoitti. Sen vuoksi maaherra vapautti A:n tilan omistajat kaikesta osanotosta tähän K:n, H:n, T:n ja M:n tilojen kylätiehen, joka oli heidän yksin raivattava ja pidettävä niinkuin sopivimmaksi katsoivat. *Kuningas* pysytti maaherran päätöksen 27. 5. 1807.

Päätöksen pohjalta Ruotsissa vakiintui käsitys, jonka mukaan vain vuoden 1735 selityksen 1 ja 2 kohdassa mainitut tiet olivat yleisiä, mutta muut kylätiet olivat yksityisiä. Yksityisiä olivat siis tiet, joita kiinteistöjen omistajat pitivät omaa tarvettaan varten.[7]

Suomessa kehitys kulki toiseen suuntaan. Viranomaiset laajensivat kyläteiden valvontaa; kylätieasioiden käsittely määrättiin 6. 10. 1851 annetulla keisarillisella kirjeellä lääninhallituksille. *Yleisen kylätien* parhaana *tunnusmerkkinä* olivat vuosittaiset *tiekatselmukset*.[8]

Maanteiden ja kyläteiden rinnalle alkoi vuoden 1865 jälkeen kehittyä kolmas maaseutualueiden yleisten teiden ryhmä, *kunnantiet*.[9]

d. *Yleiset tiet vuoden 1883 TA:ssa.* Vuoden 1883 TA:ssa mainittiin kaksi yleisten teiden ryhmää, maantiet, jotka olivat kulkuyhteyden takia yleisesti tarpeelliset ja kylätiet, joita olivat muut kunnossapidettäviksi *määrätyt* vähäisemmät tiet, TA 1.1 §. Asetuksen sanonta »kunnossapi-

---

6 Ks. Författningssamling II s. 156—157 ja *Aura* s. 172.

7 Ks. *Bexelius—Körlof* s. 165—172, *Cervin* s. 251 ja *Ljungman—Stjernquist* I s. 194—196, vrt. *Aura* s. 174 av. 2.

8 Ks. *Aura* s. 173—175 ja Författningssamling II s. 790.

9 Kunnanteiden rakentaminen perustui 1865 KunA 5.2 ja 6.1.9 §:ään.

dettäväksi määrätty» tarkoitti tiehistorian »valossa» tosiasiallista tienpidon valvontaa, ei varsinaista yleisen tien perustamisaktia.

Kaupunkien katu- ja tielaitos sekä kunnantiet jäivät kokonaan vuoden 1883 TA:n soveltamisalan ulkopuolelle. Asetus ei koskenut myöskään teitä, jotka yksityiset olivat omaa tarvettaan varten tehneet ja joita ei ollut määrätty kunnossapidettäviksi, TA 1.2 §. Maanteiden pitäminen oli järjestetty yleiseksi rasitukseksi, mutta yleisten kyläteiden pitämisvelvollisuus oli niillä, jotka teitä käyttivät.

e. Maantiet ja paikallistiet vuoden 1918 TL:ssa. Vuoden 1918 TL:n mukaan yleisiä teitä olivat maantiet ja paikallistiet. Maantiet välittivät yleistä liikennettä, olivat hyödyllisiä ja tarpeellisia. Paikallisteillä tarkoitettiin teitä, jotka välittivät kylien välistä kulkuyhteyttä tai muuta paikallista liikennettä. Molempien tunnusmerkkinä oli, että ne oli asianmukaisessa järjestyksessä määrätty kunnossapidettäviksi, TL 1 §. Nimenmuutoksen avulla *yleiset* kylätiet haluttiin erottaa *yksityisistä* kyläteistä, joita koskeva säätely perustui RakK:een ja jakolainsäädäntöön, myöhemmin myöskin NaapL:iin.

Uudistuksen yhteydessä maanteiden pitäminen tuli valtion tehtäväksi. Maanteitä olivat tiet, jotka VN:n päätöksellä oli siirretty valtion hoitoon tai rakennettu TL:n mukaan. Näiden teiden kohdalla tien laatuarvostelu voitiin perustaa muodollisiin tunnusmerkkeihin, VN:n haltuunottopäätökseen tai tien perustamis- ja kunnossapitopäätökseen.

Paikallisteiden pitäminen kuului tien piirissä oleville kiinteistöille ja käyttäjille ns. muunnetun intressiperiaatteen mukaan.[10] Nimenmuutoksesta huolimatta tienpidon julkinen valvonta säilyi edelleen näiden teiden parhaana tunnusmerkkinä. Kunnanteiden ja kaupunkien tieverkon asema jäi ennalleen.

Maantierasituksen siirtäminen valtiolle oli merkittävä periaatteellinen uudistus, joka vaikutti valtion menoperusteisiin. Tavoitteesta jouduttiin kuitenkin tinkimään: vajaan 30 000 km:n maantieverkosta otettiin valtiolle vain 23 000 km, 2 700 km muutettiin paikallis- tai kunnanteiksi, mutta 4 200 km jäi isännättömiksi ja pääsi pahoin rappeutumaan.[11]

---

10 Ks. *Hernberg* s. 7 ja 86—94 sekä *Aura* s. 177—182.

11 Ks. *Aura* s. 180, HE 1926: 13 s. 2 ja KM 1952: 5 s. 44.

f. Yleiset tiet vuoden 1927 TL:ssa. Vuoden 1927 tielainsäädännön uudistus oli entisiä laaja-alaisempi, sillä se käsitti yleisistä teistä myöskin kunnantiet. Samanaikaisesti annettiin yksityisiä teitä koskeva tilustielaki. Tielaissa tarkoitettuja yleisiä teitä olivat maalaiskunnissa asianmukaisessa järjestyksessä valtion kunnossapidettäviksi määrätyt maantiet, kuntain kunnossapidettävät kunnantiet ja tieosakkaiden kunnossapidettävät kylätiet, TL 1 §. Kaupunkien tiet jäivät edelleen lainsäädännön ulkopuolelle. Vuoden 1918 TL:n mukaisista paikallisteistä osa muutettiin maanteiksi, osa kyläteiksi ja osa kunnanteiksi.

Maanteiden ottaminen valtion hoitoon erotti maantiet entistä selvemmin omaksi tieryhmäkseen. Maanteiden rakentaminen kuului TVH:lle, joka teki vuosittain lääneistä tulleista anomuksista yhdistelmän ja toimitti sen oman lausuntonsa kera VN:lle.[12] Myöhemmin TVH sai tehtäväkseen myös pääteiden kunnossapitotyöt LH:ien huolehtiessa muiden maanteiden kunnossapidosta. Kun TVH onnistui tehtävässään LH:ia paremmin, maanteiden pitäminen siirrettiin vuonna 1946 annetulla TL:n muutoksella kokonaan TVH:lle.[13]

Kunnan- ja kyläteiden perustamista koskevat asiat ratkaisi LH ja näiden teiden kunnossapito oli organisoitu kunta- tai tielahkokohtaisesti. Valtio osallistui kaupunkeihin johtavien ns. maantien jatkojen ylläpitokustannuksiin.[14] Valtion tukea kyläteiden pitämiseen lisättiin 1927 TL:n aikana mahdollisuuksien mukaan.[15]

g. TieL:n mukaan yleisiä teitä ovat maantiet ja paikallistiet, TieL 2 §. Maantien pitäjänä on valtio, mutta kunnat osallistuvat paikallisteiden kustannuksiin, voivatpa toimia tienpitäjinäkin, TieL 20 §. Tienpitäjän ja eräiden muiden valtion viranomaisten yhteistyöstä on tarkemmin sää-

---

12 Ks. 1918 TL 3 § ja *Hernberg* s. 24—28, 1927 TL 70 § ja *von Bonsdorff—Martikainen* s. 116—119.

13 Ks. L 11. 10. 1946/1036. Lääninhallitusten hoidossa ollut maantieverkko oli joutunut niin huonoon kuntoon, että osa siitä oli rakennettava kokonaan uudestaan, ks. HE 1946: 61 s. 1—2 ja LTV 1946: 16. Muutoksessa TVH:n pitämä tieverkko kasvoi 5 500 km:sta yli 30 000 km:iin.

14 Vuoden 1927 TL koski alueliitoksissa kaupunkeihin tullutta yleisten teiden verkkoa, mutta ns. maanteiden jatkot jäivät edelleen kaupunkien pidettäviksi, TL 91.1 §; ks. *von Bonsdorff—Martikainen* s. 155—159 ja KM 1952: 5 s. 76—80.

15 Kylätieavustukset järjestettiin vakinaiselle kannalle 21. 5. 1937/216 annetulla lailla, joka perustui HE 1937: 25:een. Muitakin syrjäseutujen tieolojen kehittämishankkeita oli vireillä, ks. *Perko* s. 46—90.

detty TieA 26—32 §:ssä. Uudistuksen yhteydessä yleinen tieverkko ulotettiin myös kaupunkien alueille ja niillä olleet maantien jatkot otettiin valtion hoitoon. Tämän ohella valtio tuli osallistumaan yleiseen tieverkkoon kuulumattomien kauttakulkuväylien rakentamiseen ja ylläpitoon.

TieL päätti kansalaisten välittömän osallistumisen yleisten teiden pitämiseen. Sen sijaan asia on edelleen ajankohtainen yksityistielainsäädännön ja taajamien sisäisen liikenneverkon kohdalla, missä erilaisilla avustusjärjestelyillä on pyritty tasoittamaan yleisestä liikenteestä yksityisille tienpitovelvollisille koituvaa rasitusta. Vuoden 1978 katumaksu- ja kadunkunnossapitolainsäädäntö merkitsivät taajamissa askelta tienpidon »sosialisoimisessa» ja keskittämisessä yhteiskunnan tehtäväksi kansalaisten kustannuksella.[16]

Uusi tielaki on jokaisessa muutoksessa ollut tiehallintoa ja teiden käyttöä turvaavien säännösten osalta edellistä yksityiskohtaisempi. Sen sijaan tien rakentamisen tekniset säännökset on siirretty laista alemmalle säädöshierarkiselle tasolle, koska nämä säännökset ovat vanhentuneet muuta lainsäädäntöä nopeammin. Vuoden 1918 TL:n jälkeen tien ulottuvuus ja sijaintikysymykset on ratkaistu tietarpeiden mukaisesti tiesuunnitelmissa, eivätkä laissa olevat esim. tien leveyttä koskevat säännökset ole enää rajoittaneet teiden teknisen tason parantamista.[17]

3.3. Yleisistä teistä kirjallisuudessa

3.3.1. Regaalinen tiekäsitys

Suurvalta-Rooman tieverkko oli aikanaan rakennettu keskitetyn hallinnon tarpeita varten. Yleisiin teihin kuuluivat maan ja maakuntien päätiet, jotka olivat julkisina esineinä valtion omistuksessa, sekä valtion laitoksia ja kartanoita varten rakennetut tiet, joiden alueet usein olivat yksityisomistuksessa mutta tiekäytössä. Yleisiä teitä pidettiin valtion tai

---

16 Ks. L:t 31. 8. 1978/669—670.

17 Vanhemmissa tielaeissa oli yksityiskohtaisia säännöksiä tien rakentamistavasta, esim. RakK 25: 6. Koska nämä säännökset vanhentuivat muuta lakia nopeammin, ne on siirretty uudemmassa lainsäädännössä säädöshierarkisesti alemmalle tasolle valtioneuvoston ja keskusviraston antamiin suunnitteluohjeisiin, ks. 1918 TL 54 §, 1927 TL 96 § ja TieL 117.2 § erit. L:ssa 1981/51.

maakuntien lukuun ja niiden käyttö oli kansalaisille vapaata.[18] Roomalaisvallan luhistuttua Länsi-Rooman alueelle syntyi germaanisia valtioita, joiden alueilla roomalaiset tiet muodostivat edelleen tieverkon rungon. Keskiajalla näiden ja muiden yleisten teiden hallinto järjestettiin regaaliselle pohjalle, jota koskeva lainsäädäntö perustui osaltaan roomalaisen oikeuden selittämiseen.

Alkuaan regaalioikeuksilla tarkoitettiin kuninkaalle kuuluvia yleisiä oikeuksia, kuten hallinto-, tuomio- ja veronkantovaltaa, mutta kuninkaan vallan kasvaessa regaalisten oikeuksien piiri laajentui. Regaalimaksuja kannettiin muun muassa luonnonrikkauksien, vesistöjen ja yleisten teiden käytöstä. Yleisten teiden pitäminen oli jaettu rahvaalle yleiseksi rasitukseksi, mutta tietullit ja siltamaksut kerättiin hallitsijan tai ruhtinaan kassaan.[19]

Regaaliset opit ja niihin sopiva käsitys jaetusta omistusoikeudesta vaikuttivat myös pohjoismaiseen lainsäädäntöön ja hallintoon. Ruotsissa kuninkaalla katsottiin olevan regaalioikeus muun muassa arvopuihin, erinäisiin lohenkalastusoikeuksiin, kaivoksiin ja erämaihin.[20] Tieverkon aikaansaaminen harvaan asutussa maassa vaati niin suuria uhrauksia, ettei rakentamiskustannukset ylittäviin tieveroihin ollut mahdollisuuksia. Keskiajalla lähetysmunkit kehottivat rahvasta siltojen tekoon sielun autuudenkin vuoksi, mutta lakeihin kirjoitettuna tienpidosta tuli yleinen rasitus, josta ketään ei ollut vapautettu. Kuitenkin lainsäädännössä oli vielä 1700- ja 1800-luvuillakin selviä regaalisia piirteitä. Tärkeimpiä maanteitä kutsuttiin kuninkaan teiksi, tiet perustettiin hallitsijan mahtikäskyllä, tienpito oli määrätty yleiseksi rasitukseksi ja teiden käyttöä koskeva säätely oli paljolti hallinnollisten ohjeiden varassa.[21] Näistä tärkein oli 12. 12. 1734 annettu Majatalosääntö, joka oli RakK 25. ja 28. lukua vastaava kulkulaitosasetus.

Suurvaltakaudella ja vapauden ajalla oli kotimaisessa kirjallisuudessa omaksuttu oppi jaetusta omistusoikeudesta[22] siinä muodossa, johon luon-

---

18 Ks. *Krzizek* s. 1—2.

19 Tullitie- ja tienpitojärjestelmästä Saksassa ja Itävallassa ks. *Merk* s. 1262—1264 ja *Krzizek* s. 3—7.

20 Ks. esim. *Haataja* s. 26—28 ja *von Bonsdorff, J.* s. 438—439.

21 Ks. *Liljenstrand* s. 319 ja *Lang* s. 159—160. Silta- ja tierahoja oli lupa kerätä kustannusten peittämiseksi, ks. *Voionmaa* s. 219—221 ja *Viertola* s. 168, 178, 187, 250 ja 255. Ks. myös 1883 TA 15 §, 1918 TL 58 § ja TieA 65 ja 66 §.

22 Jaetusta omistusoikeudesta ks. *Calonius* s. 225—234, *Zitting* Kaupunki-

taisoikeudellinen koulukunta oli sen kehittänyt. Reduktiot, isojaot ja Kustaa III:n vakuutukset olivat kuitenkin vahvistaneet talonpoikaisen maanomistuksen asemaa ja talouspoliittisen suuntauksen vaihtuminen merkantilismista fysiokratiaan nosti maanviljelyn arvostusta, joskaan ei lopettanut omistusoikeuteen kohdistuvaa holhousta. *Caloniuksen* tuotannossa verotalonpojan oikeus maahansa oli jo omistusoikeus, jonka käyttämistä kruunulla oli oikeus rajoittaa yleisen edun nimissä. Oikeudet teihin kuuluivat rajoituksiin; RakK 25: 1, 2, 9 ja 12 §:ssä säädetyt tie- ja ainesotto-oikeudet olivat Caloniuksen mukaan rasitteiden joukossa.[23]

Vaikka tielakiuudistus oli valtiopäivillä vireillä 1860-luvulta lähtien, tieasiat saivat kirjallisuudessa hyvin vähän huomiota osakseen. Suhtautumista kuvastaa *von Bonsdorffin* kanta, jonka mukaan tienpito lankesi rahvaalle yleisenä rasituksena, epäsuorana verona.[23a] Caloniuksen ja von Bonsdorffin edustamat ajatustavat vastasivat vallitsevia käsityksiä aina viime vuosisadan loppupuolelle saakka, kunnes kansallinen herääminen, taloudellinen liberalismi ja saksalainen oikeustiede saivat aikaan selviä muutoksia suomalaisessa oikeudellisessa ajattelussa.

3.3.2. Saksalainen malli

Regaalinen tiemaksujärjestelmä hidasti liikkumista ja kaupankäyntiä. Teollisuuden kehittyessä ja kaupankäynnin vilkastuessa 1700-luvun Euroopassa haitat koettiin entistä tuntuvampina erityisesti pikkuvaltioiksi pirstoutuneessa Saksassa, jossa tietullien ohella valtioiden rajat aiheuttivat maksuja ja viivytyksiä. Nämä haitat vähentyivät valtion yhdistyessä. Vuonna 1794 annetussa Preussin yleisessä maanlaissa (ALR) pääteitä käsiteltiin tosin edelleen kruunun regaaleina, tienpito oli yleisenä rasituksena, mutta tien käyttö oli kaikille vapaata.[24]

---

maan omistuksesta s. 16—45. *Nehrmannin* käsityksiä on selostanut uudemmassa kirjallisuudessa *Kulla* s. 37—42. Ks. myös *Unden* II: 1 s. 42—48, *Hyvönen* Mm 1968: 1—2 s. 34—39 ja *Haataja* Tutkielmia s. 51—61.

23 Ks. *Calonius* s. 224—238 ja 377—379.

23a Ks. *von Bonsdorff, J.* s. 736.

24 ALR II osan 15. luvun otsekkeena oli: »Von den Rechten und Regalien des Staats in Anziehung der Landstrasse, Ströme, Häfen und Meeresufer.» Teiden vapaan käytön periaate oli lausuttu II 15: 7:ssä, ks. *Koch* s. 936—939. Sama periaate on edelleen voimassa, ks. *Merk* s. 1314 ja *Salzwedel* s. 361—375. Historiikkia ks. esim. *Merk* s. 1262—1264 ja Itävallan osalta *Krzizek* s. 3—7.

Saksan lainsäädännön mukaan yleiset tiet ovat olleet julkisia esineitä ja valtion omistuksessa kuten aikanaan Roomassa. Tältä osin järjestelmän perusteet ovat pysyneet ennallaan, vaikka tielainsäädäntöä on uudistettu kuluvalla vuosisadalla lukuisia kertoja. Valtakunnallisten moottoriteiden rakentamiseen ryhdyttiin 1920-luvulla.[25] Saksan liittotasavallan tielaissa on nykyisinkin yksityiskohtaiset säännökset tien osista, ikäänkuin tie-esineestä.

Tien ainesosia ovat esimerkiksi tien runko perustuksineen ja ajoratoineen sekä tien päällä oleva ilmatila. Liikennemerkit ja opasteet ovat tien tarpeistoa. Varastopaikat ja tiemestaripihat kuuluvat tien lisälaitoksiin, joiden ohella tietä varten voidaan varata lisäpalvelupaikkoja esimerkiksi vartioituja paikoitusalueita ja huoltoasema-alueita.[26]

Julkisen esineen perustaminen, muuttaminen ja lakkauttaminen tapahtuu Widmung-nimisellä hallintoaktilla, joka antaa tie-esineelle julkisen esineen luonteen. Kohde hankitaan julkisoikeudellisen subjektin haltuun tavallisesti pakkolunastamalla. Perustamisaktin ohella tie-esineen syntymisessä toinen tärkeä vaihe on käyttöönluovutusakti (Indienststellung), jolla tien liikenteeseen tarkoitetut osat luovutetaan yleiseen käyttöön.[27]

3.3.3. Käsitelainopillinen tiekäsitys

a. Erilaisia vaikutteita. Ruotsin vallan aikana oikeustiede ja lainsäädäntö olivat kehittyneet osaksi kansalliselta pohjalta, mutta eri teitä tänne oli tullut myös vaikutteita roomalaisesta oikeudesta ja kansainvälisistä oikeustieteellisistä virtauksista.[28] *Calonius* luennoi siviilioikeutta roomalaisen oikeuden systematisoinnin perusteella, mutta antoi monille oikeusinstitutioille luontaisoikeudellisen sisällön.

Luontaisoikeuden perusajatuksina olivat yksilöllisyyden ja ihmisten välisen tasa-arvon periaatteet, joista johtuivat vaatimukset tieteen ja

---

25 Saksan liittotasavallan nykyinen tielaki BundesfernstrassenG on vuodelta 1974; päätieverkkoa koskevia säännöksiä oli aiemmin uudistettu 1961, 1953, 1941 ja 1931, ks. *Germerhausen—Seydel* II s. 8—105.

26 Ks. esim. *Merk* s. 1265—1267.

27 Ks. *Merk* s. 1289—1300 ja *Salzwedel* s. 358—362. Itävallan oikeuden osalta ks. *Krzizek* s. 97—113.

28 Ks. *Kaser—Klami* s. IX—XIII.

ajattelun vapaudesta sekä kansalaisten synnynnäisten perusoikeuksien tunnustamisesta.[29] Nämä periaatteet saivat 1700-luvulla lainsäädännöllisen ilmaisunsa muun muassa Amerikan Yhdysvaltain perustuslaissa ja Ranskan suuren vallankumouksen ihmisoikeuksien julistuksen pohjalta laadituissa perustuslaeissa.

Aatteet muuttuivat 1800-luvulla. *Historiallinen* koulukunta ajatteli, että oikeusjärjestys on hitaan sisäisen välttämättömyyden pakosta tapahtuneen kehityksen tulos, kansan sielun tuote, joka samalla tavoin kehittyy edelleen.[30] Euroopan mannermaalla tämä lähtökohta käänsi katseet takaisin roomalaisen oikeuden tutkimukseen. *von Savignyn* ja muiden tämän suunnan edustajien tutkimukset olivat Saksan siviililakikirjan uudistustyössä systemaattisena ohjenuorana, vaikka lain säätämisvaiheessa historiallinen suuntaus oli saanut antaa tilaa käsitelainopilliselle asennoitumiselle.

Suomalainen oikeustiede sai viime vuosisadan lopulla vaikutteita historialliselta ja käsitelainopilliselta koulukunnalta. Vuosisadan vaihteen jälkeen käsitelainopin kannatus vahvistui ja säilytti asemansa aina 1950-luvulle saakka.[31] Tutkimuksen päämääränä oli rakentaa oikeustieteellistä käsitejärjestelmää, joka kattaisi voimassaolevan oikeuden ja jonka perusteella voitaisiin täyttää puutteellisen lainsäädännön aukkoja. Tulkintatilanteessa oli ensin selvitettävä asian luonne, joka toimi ikäänkuin järjestelmän koodina. Sen perusteella asia voitiin ohjata tieteellisen käsiterakennelman oikeaan lokeroon, jossa vallitsivat ennalta tunnetut säännöt.

Ajatustapa antoi oikeustieteelle lainsäädännön täydentämis- ja tukemistehtävän. Sen vuoksi lainsäädäntöä kehitettiin tieteellisen ihanteen osoittamaan suuntaan ja hyvänä esikuvana pidettiin Saksan siviililakikirjan BGB:n oikeudellista järjestelmää. Ajatustavan pohjalta vanhatkin säännökset saattoivat saada uutta sisältöä; lainsäädännön legaalitunnusmerkistöistä tuli kirjallisuudessa legaalimääritelmiä.

b. Montgomeryn ja Serlachiuksen tiekäsitykset. Yksityisoikeuden yleisesityksessään, joka ilmestyi 1889, *Montgomery* luki yleiset tiet julkisiin esineisiin, jotka on luovutettu yleiseen käyttöön ja joihin valtiolla

---

29 Ks. *Alanen* s. 3—6 ja *Kelsen* s. 86.

30 Ks. *Alanen* s. 6—7 ja *Kelsen* s. 244—245.

31 Ks. *Björne* s. 112—119. Suuntauksella on ollut eittämättömät etunsa oikeudellisen ajattelun ja järjestelmien kehittämisen kannalta, ks. *Mahkonen* Lm 1976 s. 19—35.

on yliomistus. Tällä perusteella valtiolla on oikeus antaa teiden käyttöä koskevia politialuonteisia määräyksiä, mutta tien käytön lakattua niiden alueet palautuvat yksityiseen tai julkiseen omistukseen.[32]

Kymmenen vuotta myöhemmin ilmestyneessä esineoikeuden oppikirjassaan *Serlachius* kehitti julkisten esineiden teoriaa eteenpäin. Hänen käsityksensä mukaan yleiset tiet olivat julkisia esineitä, jotka ovat saaneet julkisen esineen luonteen siten, että ne on luovutettu yleiseen käyttöön lain tai lakiin perustuvan *määräyksen* nojalla.[33]

Verrattaessa näitä käsityksiä havaitaan, että Montgomeryn esityksessä kuvastuu vielä ajatus jaetusta omistusoikeudesta ja kruunun ylivallasta maaomaisuuteen. Serlachius on omaksunut tuolloin vakiintumassa olleen käsityskannan, jonka mukaan omistusoikeus on laadultaan siviilioikeudellista.[34] Montgomery antoi merkitystä tien tosiasialliselle käytölle ja valvonnalle luonnehtiessaan käyttövaltaa julkiseen esineeseen kohdistuvaksi. Serlachiuksen mukaan perustamisakti oli ratkaiseva tien luonteen osoittaja, ja sen perusteella tienpitäjän käyttövalta julkiseen esineeseen oli omistajan käyttövaltaa. Tällä kohden Montgomeryn käsityskanta oli lähempänä oikeustodellisuutta. Serlachiuksen ajatustapa muistutti BGB:n järjestelmää, jossa oikeuksien syntymiselle ja muuttumiselle tuli olla kirjaamiskelpoinen peruste.

Siviilioikeuden oppikirjoissa samat peruskuviot ovat säilyneet meidän päiviimme saakka. *Wreden* esineoikeuden oppikirjassa yleiset tiet mainittiin esimerkkinä julkisista esineistä, jotka on tehty yksityismaiden poikki, mutta luovutettu yleisesti käytettäviksi. Yleisen esineen ominaisuus liittyy hänellä tosiasialliseen käyttöön, ei perustamisaktiin kuten Serlachiuksella. Likipitäen Wreden tavoin asia on esitetty myös *Wrede—Caseliuksen* ja *Kivimäki—Ylöstalon* oppikirjoissa.[35] *Zitting—Rautialan* oppikirjassa julkisten esineiden oppi esitetään vain ohimennen.[36]

---

[32] Ks. *Montgomery* s. 462, 467 ja 468. Tässä on käytetty tältä osin yhtäpitävää 2. painosta. *Haatajan* kritiikkiä Montgomeryn käsitysten johdosta, ks. Vesioikeus II s. 174—175.

[33] Ks. *Serlachius* s. 40—42. Tältä osin 1. painoksen ja tässä käytetyn 3. painoksen sisältö on sama.

[34] Ks. esim. *Jellinek* s. 381—393, *Raps* s. 11—17, *Merk* s. 1300—1306 ja *Salzwedel* s. 358—361, vrt. *Talas* s. 128—129, *Haataja* Vesioikeus I s. 109—111 ja *Zitting—Rautiala* s. 203.

[35] Ks. *Wrede* s. 22—23, *Wrede—Caselius* s. 31—33 ja *Kivimäki—Ylöstalo* s. 210.

[36] *Zitting—Rautiala* s. 15—16 pitää julkisen esineen konstruktiota epätark-

c. Hernbergin tie-esine. Yleisten teiden tunnusmerkistöön oli vuoden 1735 selityksestä lähtien kuulunut, että yleiset tiet oli määrätty kunnossa pidettäviksi. Tien ulottuvuudesta ja rakennustavasta oli RakK:ssa ja 1883 TA:ssa määräyksiä, joissa mainittiin tien leveydestä, ojituksesta, tiemerkeistä ja tienpitäjälle kuuluvista oikeuksista. Tärkeimmät yleisen tien tunnusmerkit koottiin vuoden 1918 TL:n 1 §:ään.

Selittäessään vuoden 1918 TL:a *Hernberg,* Serlachiuksen teokseen tukeutuen, kokosi tien laatua ja ulottuvuutta koskevista tunnusmerkeistä täydellisen tie-esineen. Sen ainesosina olivat tiealue ojineen ja vierialueineen, tien päällä oleva ilmatila, sillat, kaiteet ja tiemerkit. Ainesosilla oli esineelle oleellinen merkitys ja tietä koskevat oikeustoimet käsittivät ilman muuta ainesosat. Ainesosien ohella tiehen voi kuulua tarpeellisia lisäkkeitä eli tarpeistoa, kuten lossit, lautat, tientekoaineen ottopaikat ja otto-oikeudet sekä oikeus yksityisen tien käyttöön. Julkisoikeudellisen luonteensa tie sai perustamispäätöksessä.[37]

Luonnehdintansa perusteella Hernberg teki tie-esinettä koskevia johtopäätöksiä. Koska tienpitäjän käyttövalta oli omistajan käyttövaltaa, se oli hankittava pakkolunastamalla tai kiinteistön kaupan muodossa tehdyllä sopimuksella; vierialueoikeus ja aineenotto-oikeudet voitiin perustaa rasitteina.[38]

d. Kiistaa tienpitäjän käyttövallan luonteesta. Julkisen esineen teorian mukaan maantiet olivat tienpitäjän omistuksessa. Kuitenkin maanteiden omistussuhteisiin oli jäänyt monia epäselvyyksiä, sillä vanhoista teistä ei ollut olemassa perustamispäätöksiä, tiealueiden käsittely isojaoissa ja muissa kiinteistötoimituksissa oli ollut horjuvaa eikä hallinnollinen perustamiskäytäntö tarjonnut sen selvempiä lähtökohtia. Kyläteitä oli syntynyt muun muassa siten, että viranomaiset olivat vain laajentaneet

---

kana, koska ilmausta käytetään eri merkityksissä. Ks. myös *Hyvönen* s. 67—69 ja siinä mainittua.

37 Ks. *Hernberg* s. 14—18.

38 Ks. *Hernberg* s. 33—34 ja 42—47. *von Bonsdorff—Martikainen* s. 28 lausuu, että käyttöoikeuden aikaansaaminen sopimusteitse on oikeastaan tapahtuva niitä muotoja käyttäen, joita kiinteistön luovutuksessa yleensä noudatetaan, mutta luovuttajan puolestaan antama oikeaksi todistettu kirjallinen suostumus lienee tullut yleisesti käytäntöön. *Hannus,* SK 1956 s. 459—463, suositteli kiinteistön luovutuksen muotoa noudatettavaksi varmuuden vuoksi.

tiesyynit yksityisille teille, jotka näin oli otettu yleisiksi.[39] Kun näitä ja muita yksityisiä teitä oli myöhemmin muutettu maanteiksi ja tieomaisuus oli 1918 TL 56 §:n ja 1927 TL 19 §:n mukaan siirtynyt korvauksetta uudelle tienpitäjälle, tienpitäjän omistusoikeus tiealueisiin voitiin asettaa vähintäänkin kyseenalaiseksi.

Vaikka yleiseen tarpeeseen erottamisen isojaossa ja maan ottamisen mahtikäskyllä yleiseen tarpeeseen myönnettiin merkinneen pakkolunastusta, kysymys näin syntyneen oikeuden laadusta herätti kirjallisuudessa vilkasta keskustelua. Vuoden 1918 TL:n kannalta tähän kysymysryhmään liittyi kysymys lain 56 §:n siirtymäsäännöksen merkityksestä sekä vuoden 1927 TL:n kannalta kysymys välimiesmenettelyin hankitun oikeuden laadusta. Kirjallisuudessa muiden muassa *Haataja* katsoi, että tienpitäjä oli saanut vanhempien lakien ja siirtymäsäännösten perusteella omistusoikeuden tiealueisiin.[40] Enemmän kannatusta sai kuitenkin *Hermansonin* ja pakkolunastuslain lainvalmistelukunnan mielipide, jonka mukaan tienpitäjällä oli vanhoihin tiealueisiin vain rasitteen kaltainen käyttövalta.[41] Tienpitäjä omisti siis vain ne alueet, jotka se oli hankkinut nimenomaisesti omistusoikeuksin. Kun pakkolunastaminen jäi 1918 ja 1927 TL:n aikana harvinaiseksi menettelyksi, valtaosan tiealueista katsottiin vapaaehtoisten tai sallimisperusteisten sopimusten myötä tulleen vain tienpitäjän kiistattomaan ja pysyvään hallintaan, mutta ei omistukseen.[42] Tämän johdosta tiealue voitiin yksinkertaisin toimenpitein palauttaa tiloihin, kun tietarve lakkasi.

e. Ahlan komitean ehdotus. Tienpitäjän käyttövallan tiealueisiin katsottiin lepäävän julkisoikeudellisella pohjalla, mutta teiden kameraalisessa käsittelyssä oli ollut puutteita. Tienpitäjän omistamien tilusten

---

39 Ks. esim. *Lang* s. 162—165, KM 1899: 4 s. 26—27 ja *Aura* s. 179—180.

40 Ks. *Haataja* s. 722—723, *Anttila* Mm 1934 s. 83—101 ja Lvk 1924: 2 s. 118—119.

41 Ks. *Hermanson* s. 421, Lvk 1897: 5 s. 35, *Ståhlberg* II s. 771—772, *von Bonsdorff* s. 111—113, *von Bonsdorff—Martikainen* s. 28—30, *Koski* DL 1933 s. 123—135. *Kastarin* DL 1935 s. 226—227 käsityksen mukaan valtion oikeus oli rasite sui generis. Pakkolunastuslakia säädettäessä asiaa pidettiin tieteisopillisena kysymyksenä, johon ei otettu kantaa, ks. KE 1897: 23 s. 2 verrattuna LV 1897: 7 s. 10.

42 Sopimuksin hankittuja tiealueita ei edes kartoitettu ja rekisteröity, vaikka tästä oli 1927 TA 48 §:ssä määräys, sillä rajoitusintressi oli maanomistajalla, mutta hakuvalta tienpitäjällä, jolta intressi puuttui, ks. *Suomaa* Mm 1959 s. 20.

ohella tiealueina käytettiin vanhoja yhteisiä teitä, rasiteteitä, yleisiin tai yhteisiin tarpeisiin erotettuja tiluksia ja tiekäyttöön otettuja yksityistiluksia. Vallitsevan käsityskannan mukaan suurin osa teistä oli syntynyt siten, että maata oli alettu käyttää tienä maanomistajan vastustamatta.[43]

Vuonna 1939 mietintönsä jättänyt *Ahlan* komitea totesi teiden hallintasuhteet tosin kirjaviksi, mutta katsoi maanteiden yleensä tulleen tienpitäjälle omistusoikeuksin. Asiantilan korjaamiseksi komitea ehdotti, että vanhat maantiealueet julistettaisiin lailla valtion omiksi ja vastedes maantiet hankittaisiin omistusoikeuksin mutta kunnan ja kyläteiden alueet rasitteen kaltaisin käyttöoikeuksin.[44] Ehdotuksen toteutuminen olisi merkinnyt maanteiden muuttumista julkisen esineen teorian viitoittamaan suuntaan.

f. Noposen tie-esine. Vuonna 1949 julkaisemassaan tutkimuksessa *Noponen* määritteli yleisen tien käsitteen lausumalla yleisille teille olevan yhteistä, että ne on julkisen vallan tahdonilmaisulla luovutettu yleiseen liikenteeseen. Määritelmän pohjana oli saksalaismallinen tie-esine, joka saa luonteensa julkisen vallan tahdonilmaisusta, perustamisaktista.[45] Noponen oli tässä asiassa Serlachiuksen ja Hernbergin esineteorian linjoilla. Tienpitäjän käyttövalta oli tämän johdosta omistajan käyttövaltaa mutta muut tiehen kohdistuvat oikeudet rajoitettuja esineoikeuksia.

3.3.4. TieL:n pohjalta esitettyjä käsityksiä

a. TieL 1.1 §:n »legaalimääritelmästä». *Noponen* oli tielakikomitean jäsen suorittaen tutkimuksiaan juuri tielainsäädäntöuudistusta varten. Hänen kehittämänsä yleisen tien määritelmä on luettavissa nyt TieL 1.1 §:ssä:[46]

---

[43] Ks. esim. *von Bonsdorff—Martikainen* s. 29, *von Bonsdorff* s. 112, *Koski* DL 1933 s. 127, *Anttila* Mm 1934 s. 83 ja *Kastari* DL 1935 s. 225.

[44] KM 1939:1 s. 47—50. Maantie-ehdotusta vastaava ratkaisu oli tehty aikanaan asemakaavalainsäädännössä, ks. Lvk 1924:2 s. 117—124 ja AKL 20—24 §. Samaa perua ovat RakL 46, 71 ja 104 §:n ilmaisluovutussäännökset. MMH:n pääjohtaja *Ahla* tunsi tiesäännöstön kameraalisen puolen.

[45] Ks. *Noponen* s. 99—105, erit. s. 103 ja av. 2.

[46] Ks. KM 1952:5 s. 8.

»Tämä laki koskee sellaisia teitä, jotka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja joiden pitämisestä huolehditaan julkisena tehtävänä sillä tavoin kuin jäljempänä säädetään. Nämä tiet ovat yleisiä teitä.»

Säädösmallina käytetty Ruotsin AVL 1 § oli seuraava:

»Denna lag avser sådan för den allmänna samfärdseln upplåten väg, som enligt vad nedan sägs hålles genom det allmännas försorg (allmän väg).»

Molemmissa säännöksissä esiintyvät klassiset yleisen tien tunnusmerkit, vaikka suomalainen laki on kirjoitettu ruotsalaiseen tekstiin verrattuna täsmällisempään ja määritelmänomaisempaan muotoon. Kirjallisuudessamme esimerkiksi *Koski, Larma, Pietilä* ja *Hyvönen* ovat käyttäneet TieL 1.1 §:n säännöstä yleisen tien määritelmänä.[47] Suunnilleen samalla tavoin on ruotsalaisessa kirjallisuudessa lyhyesti luonnehdittu yleisiä teitä.[48]

Ensimmäisenä tärkeänä tunnusmerkkinä mainitaan, että yleinen tie on luovutettu yleiseen liikenteeseen. Tielakikomitean mietinnössä ja *Noposen* kielenkäytössä tällä on tarkoitettu sekä tien perustamisaktia, käyttöönluovutusaktia että tien vapaata käyttämistä yleiseen liikenteeseen.[49] Tienpito hallintoviranomaisten lukuun on edellyttänyt sekä kunnossapitoa että tienpidon valvontaa. Tienpidon siirryttyä valtiolle uusien teiden perustaminen ja entisten teiden ottaminen valtion hoitoon on molemmissa maissa vaatinut hallintopäätöksen ja molemmissa tielaeissa on säädetty myös yleisen tien lakkauttamismenettelystä, TieL 24, 17 ja 33 §, AVL 8, 14 och 25 §. Yleiset tiet muistuttavat BGB:n mukaisia julkisia esineitä ainakin siinä suhteessa, että niiden luokka täydentyy ja vähentyy vain hallintopäätösten kautta.

Säännösten samankaltaisuudesta huolimatta tielakien 1 §:iä on Suomessa ja Ruotsissa tulkittu eri tavoin. Suomessa säännöstä on pidetty sekä yleisen tien *määritelmänä* että lain soveltamisalan osoittajana. Ruot-

47 Ks. *Koski* s. 9, *Larma* s. 184, *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 260, *Pietilä* Kiinteistönmuodostamisoikeus s. 191 ja *Pietilä* Mila 1969: 4 s. 136 ja *Laaksonen* s. 36, vrt. *Wirilander* s. 87—89 ja *Wiiala* Yksityiset tiet s. 10—11.

48 Ks. esim. *Ljungman—Stjernquist* I s. 190 ja *Cervin* s. 251.

49 Ks. KM 1952: 5 s. 102 ja *Noponen* s. 99—105; samoin *von Bonsdorff—Martikainen* s. 16.

sissa säännöstä on pidetty vain lain soveltamisalan osoittajana, ja tämän johdosta vuoden 1971 uudistuksessa ilmaus »denna lag avser» korvattiin sanalla »denna lag gäller», mikä paremmin osoittaa säännöksen tarkoitusta.[50]

Sekä suomalaisen että ruotsalaisen käsitteenmuodostuksen kannalta keskeinen merkitys on ollut sillä seikalla, minkä laatuisen käyttövallan perusteella tienpitäjä hallitsee tieomaisuutta. Tästä asiasta säädettiin Ruotsin AVL 18.1 §:ssä seuraavaa:

> »Har arbetsplan för väg fastställts genom lagakraftägande beslut, vare ägare av fastighet pliktig att upplåta för vägen erforderlig mark; och må marken sedan den tagits i anspråk nyttjas för vägen utan hinder av den rätt annan må äga i avseende å fastigheten. Sådan nyttjanderätt kallas vägrätt.»

Vastaava säännös TieL 29.1 §:ssä on seuraava:

> »Kun tiesuunnitelma on vahvistettu päätöksellä, joka on saanut lainvoiman tai on täytäntöön pantavissa valituksesta huolimatta, ja tie on päätetty tehdä, tienpitäjällä on oikeus ottaa haltuunsa alue, joka tarvitaan tietä varten. Haltuun ottamisen jälkeen saadaan aluetta käyttää 3 §:ssä mainittuihin tarkoituksiin toisella kiinteistöön olevan oikeuden estämättä. Tätä käyttöoikeutta sanotaan tieoikeudeksi.»

Molemmissa maissa tieoikeuden sisältö on luonnehdittu *käyttöoikeudeksi,* mutta suomalaisessa versiossa käyttöoikeuden kohde on yksityiskohtaisemmin määrätty. Molemmat säännökset on kirjoitettu määritelmänomaiseen muotoon ja sanamuotojen pohjalta arvostellen tienpitäjän käyttövalta vaikuttaisi molemmissa maissa yhtä vahvalta.[51] Käytännön sovellutuksissa on ilmennyt kuitenkin merkittäviä eroja.

Ruotsissa tienpitäjän käyttövaltaa pidettiin nimenomaisesti käyttöoikeutena, jonka sisältönä oli alueen käyttäminen tietarkoituksiin. Tämä käyttövalta ei ilman muuta sisältänyt oikeutta myydä alueella olevaa puustoa, maa-ainesta tai oikeutta ottaa käyttöön tien alta vapautuvia maa-aineksia tien tasauksen laskiessa. Tältä osin lakia tarkistettiin vuon-

---

[50] Ks. *Bexelius—Körlof* s. 21—22 verrattuna SOU 1968: 17 s. 44 ja Prop 1971: 123 s. 145—146.

[51] Tieoikeudesta Ruotsissa ks. *Bexelius—Körlof* s. 51—69 ja vastaavan säännöstön perusteluja Suomessa KM 1952: 5 s. 80—93.

na 1971 säätämällä, että tienpitäjällä on tieoikeuden perusteella omistajan kelpoisuus ja asema tiealueen ja sen luonnonvarojen käyttämiseen tieoikeuden voimassaoloaikana, VägL 30 §. Rajoitettu esineoikeus ja sen haltijan käyttövalta muuttui primäärioikeuden suhteen omistusoikeuteen verrattavaksi oikeudeksi.[52]

Suomen TieL:iin tuli tienpitäjän oikeusaseman kuvaukseen kaksi toisistaan poikkeavaa säännöstä. TieL 1.1 §:ssä taustalla on Serlachiuksen, Hernbergin ja Noposen perustelema julkisen esineen konstruktio, mutta TieL 29 §:ssä ruotsalaisesta säädöksestä lainattu tieoikeuskuvio, joka omaksuttiin menettelyteknisistä syistä. TieL:n korvaussäännöksiä kirjoitettaessa tulkintalähtökohtana oli luovuttajan omistusoikeuden täydellinen menetys, sillä korvaus säädettiin omistusoikeuden luovutusta vastaavaksi *täydeksi korvaukseksi,* TieL 67.1 §. Suomalaisessa hallintokäytännössä tienpitäjän on katsottu hallitsevan tieoikeuksin lunastettuja alueita *omistajan asemassa,* mihin liittyen tienpitäjä on saanut käyttää ja luovuttaa alueella olevia luonnonvaroja, TVLA 52 §. Lain soveltamisalaa koskevaan säännökseen otettu esineoikeudellinen tunnusmerkistö näyttää ohjanneen tulkintaa oikeustieteen piirissä omaksutun BGB:n ajatuskuvion suuntaan, vaikka julkisen esineen konstruktiolla ei ole yhtä selvää vastinetta suomalaisessa oikeusjärjestyksessä kuin BGB:ssä.

b. *Yleisestä tiestä maankäyttömääräysten kompleksina.* Rasitteita koskevassa väitöskirjassaan *Wirilander* rakentaa tutkimustilanteen erottamalla oikeusnormiston oikeusperusteesta ja muista oikeusaseman kannalta relevanteista tekijöistä kiinnittäen huomiota henkilön oikeusaseman muodostumiseen mainittujen kolmen tekijäryhmän yhteisvaikutuksesta. Rasitenormisto koostuu hänellä osaksi säädännäisnormistosta osaksi tavanomaisoikeudellisesta normistosta. Rasite tarkoittaa yksinomaan rasitenormiston edellyttämiä *maankäyttömääräyksiä,* jotka ilmaisevat sopimuksiin, nautintaan tai viranomaisten päätökseen perustuvan rasitealueen sallitun käyttötavan.[53]

Rajatessaan rasitenormistoa Wirilander toteaa, että muun muassa kaavoituslainsäädännössä ja yleisiä teitä koskevissa säädöksissä tunnetaan maankäyttömääräyksiä, jotka sisältönsä ja oikeusvaikutustensa puolesta ovat laissa rasitteiksi nimettyjen määräysten kaltaisia. TieL:n mukaisten

52 Ks. SOU 1968: 17 s. 96—104 ja Prop. 1971: 123 s. 127—130 ja 175.

53 Ks. *Wirilander* s. 62—65.

oikeuksien kohdalla merkittävin ero johtuu siitä, että yleisten teiden pitäminen tapahtuu julkisin varoin ja yleiset tiet perustetaan palvelemaan eri tarkoitusperiä kuin rasitteet, nimittäin yleisen liikenteen ja suuren yleisön tarpeita.[54] Osittain samalla perusteella asemakaavamääräykset jäävät rasitteen alan ulkopuolelle, minkä lisäksi lainsäädännössä on kaavan ja sen toteuttamistoimenpiteiden välillä tehty selvä ero.[55] Wirilander pyrkii rajaamaan rasitteiksi nimettyjen maankäyttömääräysten alan yksityisiä tarpeita palvelevien oikeusinstitutioiden piiriin, vaikka tiettyjen oikeuksien kohdalla esiintyy selviä tulkintavaikeuksia.

Tässä yhteydessä on syytä kiinnittää huomiota vain maankäyttömääräyksen käsitteeseen, koska yleisestä tiestä voitaisiin Wirilanderin omaksuman kielenkäytön mukaisesti oikeudellisella tasolla puhua tienormiston edellyttämänä maankäyttömääräyksenä samassa mielessä kuin edellä rasitteesta.

Wirilanderin analyysissä *normisto* on erotettu normistoa *soveltavasta* aineksesta, joka ilmenee maankäyttömääräyksenä. Rasitteen kohdalla erottelu tuntuu luonnolliselta, koska maankäyttömääräyksen sisältö ilmenee tavallisesti rasitteen oikeusperusteesta: viranomaisen päätöksestä tai sopimuksesta. On aiheellista kysyä, mitä mainittu »normijärjestelmän» porrastus vaikuttaa tutkimuskohteen rajaamiseen.

Kaavoitusoikeutta koskevassa kirjallisuudessa rakentamisnormeihin on luettu säädösten lisäksi myös alemman asteisia yleisiä oikeusohjeita, mukaan luettuna rakennusjärjestykset ja vahvistetut kaavat kaavamääräyksineen.[56] Yleinen tie perustetaan LM:n vahvistamalla tiesuunnitelmalla, jonka tarkoittaman alueen haltuunotossa yleisen tien aluetta koskeva »maankäyttömääräys», tieoikeus tulee voimaan, TieL 29.1 §. Vastaava »maankäyttömääräys» voi perustua suorastaan lakitasoiseen erityisnormiin, esimerkiksi perustettaessa jossakin suhteessa rauhoitettu erityinen luonnonsuojelualue LuSL 1 §:n nojalla, kun alueen pinta-ala on yli 50 ha.

Wirilanderin normiporrastuksen pohjalta maankäyttömääräyksen ala näyttäisi jäsentyvän oikeusnormiston alapuolelle tavalla, jonka seurauksena suorastaan normeihin perustuvat oikeusinstitutiot rajautuvat pois käsitteen alasta. Kaavan ja yleisen tien kohdalla rajaamiseen on löytynyt tosin muitakin perusteita, jotka ovat ehkä peittäneet mainitun perus-

---

54 Ks. *Wirilander* s. 75—76.

55 Ks. *Wirilander* s. 86—89.

56 Ks. esim. *Pietilä* s. 9—14 ja *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 13—14.

puutteen. Ellei yleinen tie olisi tullut suljetuksi pois käyttötarkoitusperien vuoksi, karsinta olisi tapahtunut syntytavan perusteella, koska rasitteen maankäyttömääräystunnusmerkistö olisi puuttunut.

Wirilanderin tutkimuksessa maankäyttömääräyksen käsite näyttää antaneen hyvin niukasti lisää perinteisten rasitteiden ja rasiteoikeuksien käsitteiden täydennykseksi. Termi on saanut suppean erikoismerkityksen, joka vähentää sen käyttömahdollisuutta maankäyttöä koskevien määräysten yleiskuvauksena ja nimityksenä. Yleisen tien tai tienpitäjän oikeuksien kuvauksessa maankäyttömääräyksen käsitteellä ei näyttäisi olevan sijaa, koska oikeusvaikutukset on mahdollista eritellä niiden laissa mainituilla nimityksillään. Maankäyttömääräyksen käsite kuuluu laajempien systematisointien kenttään.

c. *Yleisestä tiestä käyttöyksikkönä.* *Hollo* on luonnehtinut yleistä tietä haltuunotettuna kokonaisuutena omistusyksiköstä poikkeavaksi käyttöyksiköksi, jolle on ominaista TieL 3.1 §:ssä mainittu tarpeistoluettelo. Luettelossa mainittujen osien kuulumisella tieoikeuksin hankittuun käyttöyksikköön on Hollon mukaan se merkitys, että nekin ajoradan tavoin ovat maanomistajan määräämisvallan ulkopuolella määräetäisyydelle asti, mutta muutoin tien eri osien tarpeistoluettelon erottelulla ei ole merkitystä, koska tienpitäjä ei voi tehdä sellaisia oikeustoimia, joilla tiealueen osia voitaisiin käsitellä eri tavoin.[57]

Lähtökohdiltaan Hollon kuvaus muistuttaa Hernbergin tie-esineen kuvausta ainesosineen ja lisäkkeineen. Merkittävin ero on siinä, ettei Hollo tee esinekonstruktiosta laajempia johtopäätöksiä, vaan käsittelee tietä reaalimaailman ilmiönä, käyttöyksikkönä, jolla kirjallisuudessa on tarkoitettu omistuksesta riippumatonta hallinta- tai käyttökohdetta.[58] Koska ainesosat ja tarpeistot tavallisesti tarkoittavat esinekokonaisuuteen ja sen hallintaan liittyviä oikeudellisia ominaisuuksia,[59] tarpeistosta puhuminen

---

[57] Ks. *Hollo* s. 217—221, vrt. *Wirilander* s. 87—89, *Ljungman—Stjernquist* I s. 193 ja *Hillert* s. 38—39.

[58] Ks. esim. *Pietilä* s. 24 ja *Pietilä* Kiinteistönmuodostamisoikeus s. 6.

[59] Ks. *Montgomery* s. 512—522, *Serlachius* s. 25—30, *Wrede—Caselius* s. 54—63, *Kivimäki—Ylöstalo* s. 226—233 ja *Zitting—Rautiala* s. 37—46. Vrt. *Kartio* s. 12—51 ja *Majamaa* Rakennuksen kiinnittämisestä s. 34—40. Ruotsissa asia on ratkaistu erityislainsäädännöllä, ks. *Unden* II:1 s. 28—34, *Westerlind* s. 81—119 ja JB 1—2. luku sekä *Stark* s. 17—20 ja 161—169.

käyttöyksikön yhteydessä soveltuu huonosti perinteisiin esineen kuvaustapoihin.

TieL 3.1 §:ssä on lueteltu tiehen kuuluvia alueita ja esineitä, kuten ajoradat, sillat ja tiemerkit. Vaikka luettelon historiallisena perusteena on ajatus tiestä esineenä, johon kuuluu ainesosia ja tarpeistoa, luettelon avulla on laissa pyritty osoittamaan myös tietarkoitukset, joihin maan ja etuuksien lunastaminen on TieL 29 §:n mukaan sallittua. Luettelon avulla määräytyy osaltaan tien maastossa havaittava ulottuvuus, mutta siinä mainitut tien ainesosat ja tarpeistoesineet voivat olla kukin erikseen tienpitäjän suorittamien oikeudellisesti merkittävien toimien kohteina. Tarpeen vaatiessa lepopaikkoja voidaan lisätä, aineenottopaikkoja perustaa, ajoratoja lisätä tai sulkea ja muuttaa liikennemerkkejä muuttuvien tarpeiden mukaisesti erillisin päätöksin. Luettelossa olevien tien eri osien erottelulla on selvä merkityksensä alueiden lunastamisen, tiehallinnon, teiden kunnossapidon ja eri viranomaisten toimivallan jakamisen kannalta. Toisaalta luettelo osoittaa vain osan käyttöyksikkönä havaittavan tien entiteeteistä, sillä esimerkiksi tienvarsialueiden rajoitukset perustuvat muihin TieL:n säännöksiin. Vaikka yleisen tien kuvaus käyttöyksikkönä on hyväksyttävissä ilmaisemaan tienpitäjän käyttövallassa ja käytössä olevia eroteltavia kohteita, näin tehtäessä ei ole syytä hävittää TieL:n 3.1 §:ssä olevaa eri osien oikeudellista ja tosiasiallista erottelua.[60]

Yleisestä tiestä käyttöyksikkönä voidaan puhua laajemmassa ja suppeammassa merkityksessä. Laajempaan käyttöyksikköön voitaisiin lukea tie- ja liitännäisalueiden ohella ne alueet, joilla tienpitäjällä on laajoja oikeutuksia, kuten vieri-, suoja- ja näkemäalueet sekä laskuojien alueet. Toisaalta voitaisiin tarkastella käyttöyksikkönä vain sitä kohdetta, joka kussakin tapauksessa on tienpitäjän efektiivisessä käytössä tai johon tien-

---

[60] *Hollon* s. 217—220, erit. av. 2—3 mukaan TieL:n myötä siirryttiin pakkolunastusperusteisesta järjestelmästä käyttöoikeusperusteiseen, jonka puitteissa tien eri osien erottelu ei ole tarpeen. Tämä muutos ei poistanut tekstissä mainittua erottelutarvetta ja eri entitettejä koskevan päätöksenteon hajoittamisesta johtuvaa erottelutarvetta. Vaikka TieL:n antamisen yhteydessä eräät vanhat epäselvät oikeudet normeerattiin TieL 31 §:n mukaan tieoikeudeksi ja uusien alueiden hankinta tuli pääsääntöisesti tieoikeusperusteiseksi, tiehistorian mukaan nautintaoikeusperusteisia teitä oli runsaasti ennen TieL:n antamista ja omistusoikeusperusteisia teitä voidaan perustaa edelleen esim. TieL 32 §:n mukaisen pakkolunastuksen tai TieL 35.3 §:n mukaisen lunastuksen laajentamisen seurauksena. Muutos ei ollut niin jyrkkä kuin lakitekstejä lukien voisi päätellä.

pitäjälle hankitaan käyttövalta tietä varten. Tällaisena ilmiönä yleistä tietä sopivina palasina tai tietä varten perustettuja liitännäisalueita voidaan kutsua käyttöyksiköiksi yhtä hyvin kuin tien vieressä sijaitsevia viljelmiä, metsälöitä, maatiloja tai kaava-alueen puistoja ja kaavatontteja.

Puhuminen yleisestä tiestä havaittavana käyttöyksikkönä auttaa erottamaan tosiseikaston, joka on ominaista *reaalimaailman* ilmiönä havaittavalle tielle, niistä tunnusmerkeistä, jotka liittyvät yleiseen tiehen *oikeudellisessa* merkityksessä. Käyttöyksikköön liittyvien tosiseikkojen nimeäminen tulee ajankohtaiseksi tutkittaessa myöhemmin yleisen tien ulottuvuutta ja oikeusvaikutuksia. Yleisen tien käsitteen oikeudellinen merkityssisältö saa puolestaan erilaisia painotuksia tutkittaessa yleistä tietä hallinnollisesta, kiinteistöteknisestä tai esineoikeudellisesta näkökulmasta.

3.4. Tieliikenneväylien erottelusta

3.4.1. Erilaisia erotteluperusteita

a. Toiminnallinen luokitus. Puhekielessä tiellä tarkoitetaan ajoneuvoliikennettä varten kunnostettua tai liikenteeseen tarkoitettua aluetta. Teitä, jotka ovat vapaasti käytettävissä, kutsutaan arkikielessä yleisiksi teiksi. Taajamissa puhutaan vastaavasti kaduista.

Oikeudelliselta kannalta yleiseen liikenteeseen käytettäviin teihin voi kuulua TieL:n mukaisia yleisiä teitä, kaavaliikenneväyliä ja erilaisia yksityisiä teitä. Tieoikeudelliset erot saattavat heijastua teiden teknisessä laadussa, tienpidossa ja ehkä käyttäjäkunnassa, mutta liikennelainsäädännön kannalta erot ovat vähäisempiä: teillä liikuttaessa on noudatettava liikennesääntöjä ja liikennemerkit ovat teiden varsilla niin yhtenäisiä, että hallinnolliset erot saattavat jäädä tien ulkoisten tunnusmerkkien perusteella huomaamatta. Tieliikennelain tiekäsite on tieoikeudellisesta (hallinnollisesta) tiekäsitteestä riippumaton ja laaja-alainen.[61]

---

61 TLL 2 §. Oikeuskäytännössä tienä on pidetty muun muassa huoltoaseman pihaa, *KKO 1967 II 55*, mutta ei sorakuopassa ollutta tietyöliikenteeseen tarkoitettua tietä, *KKO 1961 II 156a*.

Tieliikenneväylien verkko koostuu erilaisista toiminnallisista osista, jotka ovat yhteydessä keskenään. Karkeasti nämä osat voidaan jakaa *yleisväylästöön*, johon kuuluvat maantiet ja paikallistiet, *paikalliseen väylästöön*, joka koostuu kaava-alueiden, taajamien, kylien tms. tieverkosta ja pääsyteistä, ja *talousyksiköiden omiin liikenneväyliin*.[62]

Hahmoteltu luokitus vastaa vain osittain tieoikeudellista luokitusta. Toiminnallisesti tärkeimmät kadut ja rakennuskaavatiet saattavat näet vastata paikallisteitä. Paikalliseen väylästöön kuuluu kaavaliikenneväylien ohella erilaisia yksityisiä teitä. Koska katujen ja rakennuskaavateiden asema määräytyy RakL:n pohjalta taajamakohtaisesti mutta paikallisteiden asema TieL:n mukaan vähintään kunnan sisäisen yleisen liikenteen tarpeen pohjalta, voidaan toiminnallinen yleisväylästö erottaa myös tieoikeudellisesti omaksi ryhmäkseen. Yleisväylästö koostuu TieL 2 §:ssä tarkoitetuista maanteistä ja paikallisteistä, yleisistä teistä.

Toiminnallisesti yleiset tiet on luokiteltu TieL:ssa kauttakulkevaa kaukoliikennettä tai muuta yleistä liikennettä välittäviin maanteihin ja kunnallista sekä muuta paikallisesti merkittävää yleistä liikennettä välittäviin paikallisteihin, TieL 7 ja 8 §. Maanteistä erottuvat toiminnallisesti tärkeimmiksi kaukoliikenteen pääväyliksi rakennettavat valtatiet ja kantatiet, jotka ovat myös teknisesti korkealuokkaisia. Maanteiden ja paikallisteiden ohella yleiseen tiverkkoon kuuluu joko maanteiden osina tai erillisinä moottoriteitä ja moottoriliikenneteitä sekä muita erityisliikenneväyliä, kuten ajoteitä, polkuja ja talviteitä, TieL 1 §, TieA 1 ja 2 §. Yleisen tien toiminnallinen asema vaikuttaa liikenteen ohella tien tekniseen luokkaan. Tiehallinnossa tien toiminnallinen asema heijastuu muun muassa maanteiden ja paikallisteiden tienpitokustannusten jaossa: kunta osallistuu paikallisteiden kustannuksiin TieL 10. luvussa säädetyin perustein, mutta maanteiden pitämisestä vastaa valtio.

b. Hallinnollinen luokittelu. Tielainsäädännössä tieliikenneväylät on vanhastaan jaettu kolmeen pääryhmään: yleisiin teihin, kaupunkien katu- ja tieverkkoon sekä yksityisiin teihin. Kun kehitys kuluvalla vuo-

---

[62] NäkemäP:ssä on otettu käyttöön yleisten teiden toiminnallinen luokitus: valta- ja kantatiet, seudulliset tiet, kokoojatiet, yhdystiet ja muut tiet, mitä muistuttavaa luokittelua on seurattu myös TVL SO:n tieverkkosuunnitelmamalleissa, ks. NäkemäP:n kuvat 2 ja 3, vrt. TVL SO kohta IX liite 5. Mainittu luokitus ei sovellu tähän yhteyteen.

sisadalla on johtanut valtiovallan osuuden vahvistumiseen tienpidossa, tämä seikka on vaikuttanut myös tielainsäädännön hallinnollisiin peruskuvioihin.

TieL:n antamisen yhteydessä saatettiin myös kaupunkien ja kauppaloiden alueilla olevat yleiset tiet tielainsäädännön alaiseksi, mikä merkitsi muun muassa ns. maanteiden jatkojen lakkauttamista ja muuttamista maanteiksi sekä kaupunkien alueilla olevien kyläteiden ja muiden yleisten teiden muuttamista paikallisteiksi,[63] TieLvpL 1 ja 2 §.

RakL:n antaminen selvensi kaavaliikenneväylien perustamis- ja hankintamenettelyä, vaikka kustannuksenjakokysymykset jäivätkin eräiltä osin avoimiksi, RakL 14 §. Tässä suhteessa lainsäädäntöä on täydennetty vuonna 1978 annetulla katumaksulainsäädännöllä. Vuoden 1969 uudistuksessa RakL:iin lisättiin rantakaavan mukaiset liikenneväylät. RakL:n liikenneväyläsäännöstöä on täydennetty myös valtionapusäännösten osalta. Kaavan mukaisia liikenneväyliä ja yleisiä teitä koskevien säännösten pohjalta nämä liikenneväylälajit ovat erotettavissa toisistaan eikä tämä kysymys aiheuta merkittäviä ongelmia tieoikeutta koskevan tutkimuksen kannalta.

Kolmanteen hallinnolliseen tieluokkaan, yksityisiin teihin, kuuluu joukko oikeudellisessa suhteessa erilaisia liikenneväyliä haja-asutusalueella ja kaava-alueilla. Näistä suurin osa kuuluu lainsäädännöllisesti YkTieL:n alaan, mutta näitä teitä koskevia säännöksiä on myös kiinteistönmuodostamislainsäädännössä RakL:ssa ja TieL:ssa. Koska yksityiset tiet ovat tiehistoriallisesti liittyneet yleisiin teihin ja niidenkin kohdalla tienpitäjän käyttövalta toisen maalla perustuu usein tieoikeuteen, tähän tieryhmään on syytä kiinnittää enemmän huomiota kuin kaavaliikenneväyliin.

3.4.2. Kaava-alueiden liikenneväylistä

a. Asemakaava-alueen yleisväylästö. Maantie voi jatkua asemakaava-alueen sisällä ns. tieliikennealueella, jolle pääsy on sallittu vain erikseen järjestetyistä liittymäkohdista, RakL 36.1,5 §. Muutoin yleisen tien katsotaan kaupungissa päättyvän siinä, missä liikenneväylä on rakennettu tai rakennuslainsäädännön mukaan olisi ollut rakennettava ja luo-

63 Ks. KM 1952: 5 s. 68—80.

vutettava yleisesti käytettäväksi katuna tahi missä tori, puisto tai muu vastaavanlainen alue alkaa,[64] TieA 63 § ja TieLvpL 7 §.

Tieliikennealueelle tehty yleinen tie eroaa asemakaava-alueelle rakennetuista muista yleisistä teistä myös siinä suhteessa, että valtio on velvollinen lunastamaan sen alueen TieL:n mukaisesti, mutta muiden yleisten teiden alueiden hankintakustannukset valtio on oikeutettu perimään kunnalta takaisin,[65] TieL 91 §. Siitä seikasta, että maankäyttö tiealueen ulkopuolella määräytyy kaavan perusteella, mutta tieliikennealueella TieL:n perusteella ja tie on osa alueen liikenneverkkoa, aiheutuu monia risteävien liikenneväylien rakentamiseen ja kustannusten jakoon liittyviä erityisongelmia, jotka tässä yhteydessä on sivuutettava.

Asemakaavan mukaisen rakentamisen edistyminen vaikuttaa muilla kuin tieliikennealueilla olevien maanteiden tiepitovelvollisuuteen ja ulottuvuuteen: maantien päätekohta on määrättävä tarvittaessa uudelleen TieA 63 §:ssä säädettyjen perusteiden mukaisesti.[66]

Valtio korvasi aiemmin osan kauttakulkuliikennekatujen rakentamiskustannuksista kaupungille, koska osaa kaduista pidettiin tieliikenteen kannalta muita tärkeämpinä. Vuonna 1973 säännös kumottiin; kadunrakennusavustukset ulotettiin koskemaan kaikkia kuntamuotoja ja avus-

---

[64] Tieliikennealueen käsitteestä ja käytöstä ks. *Larma* s. 141—142 ja *Murén* SKL 1961 s. 166—169 sekä SKL 1970:7 s. 29—34.

KHO 1967 A II 125. Kauppalaan johtavan maantien katsottiin jatkuvan sisääntulo- ja ohitustietä varten osoitetulla liikennealueella, minkä johdosta maantien päätekohta oli vahvistettava mainitun liikennealueen kpp:n päästä jatkuvan liikenneväylän asemakaavaan merkittyyn rajaan.

[65] Ks. esim. *KKO 1970 t. 1919,* tietoimitus TN:o 35 700, Loimaa. Mm 1971:1—2 s. 55—56.

[66] Oikeuskäytäntöä esim. *KHO 1961 I 12—13, KHO 1961 II 278, 339 ja 340, KHO 1966 A II 93* sekä *KHO 1967 A II 97.*

KHO 1970 A II 153. Maantien päätekohta oli vahvistettava paikkaan, missä alkoi asemakaavan mukainen puisto.

KHO 1973 A II 132. Maantien päätekohtaa ei voitu määrätä paikkaan, missä tie kohtasi teollisuuskortteliin kuuluvan asemakaavassa luonnontilassa säilytettäväksi määrätyn tontinosan, jolla ei ollut rakennuksia.

KHO 1974 A II 113. Maantien päätekohta määrättiin siihen, missä tie kohtasi asemakaavassa luonnontilassa säilytettäväksi merkityt puistoalueet.

Vanhempaa käytäntöä ks. *Tirranen* Tie ja vesi 1961:4 s. 36—37 ja 54 sekä *Kuuskoski* SKL 1961 s. 404—407. TieL:n muutos 1981/51 aiheutti myös TieA 63 §:n muutoksen.

tuksesta tuli harkinnanvarainen, RakL 136 a §. Kauttakulkuliikenteelle tärkeiden »katujen» erityisasema tunnustettiin näin myös rakennuskaava-alueilla.[67]

b. *Yleiset tiet rakennus- ja rantakaava-alueilla* jatkuvat kaava-alueen lävitse, mutta kaavassa tulee osoittaa alueet näihin tarkoituksiin, RakL 96.1 §. Yleiset tiet on rakennettava siten, ettei hyväksytyn tai vahvistetun kaavan toteuttaminen vaikeudu. Erilaiset kaavasuunnitelmat on otettava vastikään muutettujen säännösten mukaan huomioon jo teitä suunniteltaessa, TieL 10.2 §. Jos uusi yleinen tie on suunniteltu kaavasta poiketen, mainittu ehto saadaan täyttymään muuttamalla kaavaa ennen tiesuunnitelman täytäntöönpanoa tai vahvistamista.

Detaljikaavassa tievaraus voidaan osoittaa liikennealueen, kaavatien tai muun sopivan varauksen merkillä. Toisinaan tievaraus on voitu osoittaa puistoksi tai jättää kokonaan kaava-alueen ulkopuolelle.[68] Liikennealueen merkkiä käytetään usein silloin, kun liittymistä tiehen halutaan rajoittaa. Liittymät ratkaistaan kaavalla, koska TieL 50 §:n mukaiset rajoitukset eivät koske detaljikaava-alueita.

c. *Asemakaava-alueen paikallisväylästö* koostuu kaduista ja muista asemakaavan mukaisista liikenneväylistä. Kadun rakentaminen kuuluu kaupungille ja rakentamisvelvollisuuden alkamisesta on yksityiskohtaiset säännökset RakL 79 §:ssä. Vaikka alueen osoittaminen asemakaavassa kaduksi ja kaavan voimaan saattaminen aiheuttaa eräiden alueiden siirtymisen suorastaan kaupungin omistukseen (RakL 46 §), oikeuttaa kaupungin ottamaan katualueen haltuunsa RakL 48 §:ssä mainituin edellytyksin ja aiheuttaa tontin omistajille katumaksuvelvollisuuden, tienpitoa koskevan tutkimuksen kannalta on tärkeämpää erottaa *valmiit* kadut kaduista, joiden suhteen kaavan toteuttamista ei ole saatettu loppuun.

Valmiin kadun tunnusmerkkinä on, että se on rakennettu vahvistettujen katupiirustusten mukaisesti, tarkoitukseensa hyväksytty ja luovu-

---

67 Hallitus perusteli muutosta sillä, että kaupungit ja kauppalat keinottelivat lakimääräisellä avustuksella kaavoittamalla tarpeisiinsa nähden liian korkealaatuisia liikenneväyliä, joihin ne saivat valtion apua, HE 1973:21 s. 1.

68 Tavallisesti käytetään liikennealuemerkintää, toisinaan katua tai puistoa. Aiemmin varaukset saatettiin tehdä jättämällä »kuja» kaavan ulkopuolelle. Ks. Liikenneväylien lunastustoimikunta, KM 1975:4 s. 9—12. Liikennealueista ks *Murén* KTA 1981 s. 191—220.

tettu yleiseen käyttöön, RakL 80 ja 81 §. Samasta ajankohdasta lukien määrätään lakkaamaan vastaavaa liikenneväylää koskenut yksityinen tienpito, YkTieL 3.2 §. Kadun kunnossapitoL 2 §:n mukaan kaupungin kadunpitovelvoite koskee yleiseen käyttöön luovutettuja katuja ja muita kaavan mukaisia liikenneväyliä sekä yleisiä alueita. Merkittävä osa asemakaava-alueen paikallisväylistä voi kuulua »keskeneräisinä» yksityisen tienpidon piiriin, jota käsitellään tarkemmin jäljempänä 3.4.3 §:ssä.

d. Rakennuskaava-alueen paikallisväylästöön kuuluvat RakL 96 §:n mukaan kaavassa osoitetuista yleiseen liikenteeseen käytettävistä liikenneväylistä rakennuskaavatiet. Rakennuskaavatien aluetta ei hankita kunnan omistukseen, mutta alue saadaan ottaa tarvittaessa tarkoitukseensa yksinkertaista haltuunotto- ja lunastusmenettelyä noudattaen, RakL 103—109 §.

Rakennuskaavateiden rakentaminen ja kunnossapito on lain mukaan kunnan asia; velvollisuudet määräytyvät samojen säännösten mukaan kuin asemakaava-alueilla, RakL 114 §. Kunta on tosin oikeutettu perimään rakennuskaavateidenkin osalta katumaksua heti kaavan voimaan tulosta alkaen, mutta yksityinen tienpito päättyy rakennuskaavatiellä vasta sen jälkeen, kun rakennuskaavatie on valmiiksi rakennettu, katselmuksessa hyväksytty ja luovutettu yleiseen käyttöön. Tämän laatuista »valmista» rakennuskaavatietä koskeva rakennuskaavatien määritelmä on vastikään otettu RakL 103.1 §:ään: »Rakennuskaavatie on rakennuskaava-alueella yleiseen käyttöön luovutettu tie, joka ei ole yleisistä teistä annetun lain mukainen tie».[69]

Valmis asemakaava-alueen katu samoinkuin rakennuskaavatie on sekä yleiseen käyttöön luovutuspäätösten perusteella että ulottuvuudeltaan erotettavissa kaava-alueilla olevista yleisistä teistä suorastaan muodollisin tunnusmerkein. Tielainsäädännön kannalta ongelmallisempia ovat myöskin rakennuskaava-alueilla ne yleiseen liikenteeseen kaavassa osoitetut liikenneväylät, joiden kohdalla kaavan toteutus on kesken ja joiden pitäminen on yksityisten huolena.

e. Rantakaava-alueen paikallisväylästö kaava-alueen omia käyttäjiä varten osoitetaan yhteiskäyttöalueiksi, mutta rantakaava-alueella voi olla

---

[69] Ks. HE 1981:1 s. 1—2, vrt. *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 260—263 ja KunMalliRJ 7. luku.

myös yleisiä teitä sekä muita yleisiin tarpeisiin osoitettuja liikenneväyliä, RakL 123 a §. Yhteiskäyttöalueiksi osoitettujen teiden pitämistä varten voidaan perustaa rantakunta, joka tienpitäjänä on verrattavissa YkTieL:n mukaiseen tiekuntaan, RakL 123 f §. Yleisiin tarpeisiin varatut tiealueet voivat rantakaava-alueella kuulua yleisiin teihin, mutta muutoin kaavan toteuttaminen näiden alueiden osalta kuuluu niille, joiden tarpeisiin ne on osoitettu.

3.4.3. Yksityisistä teistä

a. YkTieL:n tieluokituksesta. Kun TieL:ssa yleiset tiet saatettiin yhtenäisen tienpito-organisaation hoitoon, järjestelmä kaipasi tuekseen yksityisten teiden avustusjärjestelmän, jolla yleisen liikenteen aiheuttamaa rasitusta yksityisille teille voitiin keventää ja turvata tienpito myös niillä entisillä kunnanteillä, kyläteillä ja asutusteillä, joita ei otettu yleisinä teinä pidettäviksi. TieL:n säätäminen osaltaan kiirehti samanaikaisesti vireillepantua yksityisiä teitä koskevan lainsäädännön uudistusta, jonka toisena keskeisenä päämääränä oli hajanaisen ja vanhentuneen lainsäädännön kodifioiminen.[70] YkTieL tuli voimaan 1. 1. 1963.

YkTieL 1 §:n mukaan laki koskee yksityisiä teitä sellaisia teitä lukuunottamatta, joita vain asianomaisen kiinteistön omistajalla tai haltijalla on oikeus käyttää. Tiehen, johon kenelläkään ei ole pysyvää käyttöoikeutta, mutta jota myös muulla on oikeus käyttää, lakia sovelletaan vain nimenomaan säädetyiltä osin.[71]

Mainitun jaottelun ja yksityisten teiden syntyperusteen mukaan *Pietilä* on ryhmitellyt yksityiset tiet kolmeen pääryhmään: *toimitusteihin, sopimusteihin* ja *omiin teihin.*[72] Varsinaisesti YkTieL koskee ja säätelee toimitusteitä, esimerkiksi rasiteteitä ja teitä, joita koskeva oikeus on syntynyt tai todettu erilaisissa kiinteistötoimituksissa tai toimitusta vastaavissa menettelyissä. YkTieL:a sovelletaan myös sopimusteihin, mutta lain

---

[70] Ks. KM 1952: 5 s. 46—68, *Aura* s. 164—190, KM 1957: 16 s. 24—29 ja Ltk 1961: 1 s. 5—6.

[71] Yksityisten teiden laatuvaihtelujen vuoksi lakiin ei otettu positiivista määritelmää, ks. KM 1957: 16 s. 27. Kirjallisuudessa ovat käyttäneet tekstissä esitettyä määrittelytapaa esim. *Noponen* Selvitys s. 1, *Pietilä* Kiinteistönmuodostamisoikeus s. 191, *Koski* s. 7—8, *Wiiala* Yksityiset tiet s. 10 ja *Laaksonen* s. 36.

[72] Ks. *Pietilä* Mila 1969 s. 136—138 ja *Pietilä* Kiinteistönmuodostamisoikeus s. 191—192, vrt. *Wiiala* Yksityiset tiet s. 11 ja *Ljungman—Stjernquist* I s. 194—195.

voimassa ollessa tehdyt sopimukset sitovat vain sopijapuolia, YkTieL 21 §. Tästä huolimatta tiesopimuksella voi olla merkitystä perustettaessa tieoikeus toimituksessa. Laki ei koske kiinteistöjen omia teitä. Puhuttaessa jäljempänä *yksityisteistä* tarkoitetaan toimitusteitä.

Pietilän jaottelun pohjalta nousevat esille YkTieL:n soveltamiseen vaikuttavat yksityisten teiden ominaisuudet. Muiden lakien kannalta näillä ominaisuuksilla ei ole samanlaista merkitystä. Asema- ja rakennuskaava-alueella kaavan mukaiselle paikallisväylälle osunut toimitustie, sopimustie ja omakin tie menee kaavan toteutuksen yhteydessä korvauksetta kunnalle, RakL 71.1 ja 104.1 §. TieL:n liittymäsäätelyn kannalta kaikki mainitut tielajit ovat samassa asemassa, mutta liittymän sallittavuutta harkittaessa vaikuttavat asiaan myös liittyvän tien liikenteen määrä ja laatu, TieL 50—52 § ja RakA 137.4 §.

Kunkin alueen yksityistiet voitaisiin positiivisesti selvittää toimituspäätösten perusteella luetteloimalla tilanteet, joissa toisen rekisteriyksikön (servienssin) alueelle on perustettu YkTieL:ssa tarkoitettu tieoikeus tai sitä vastaava rasiteoikeus toisen kiinteistön (dominanssin) tai laitoksen tarpeita varten. Näihin verrattavia ovat ne oikeudet, jotka yhteisten teiden lakatessa vuoden 1976 lainsäädännön perusteella ovat jääneet tieoikeuksina voimaan.[73] Yksityistieoikeuden perustaminen tai rasitteen perustaminen ei merkitse, että paikalle tarkoitettu tie olisi rakennettu tai että tietä käytettäisiin, mutta oikeus, joka on voimassa, on herätettävissä henkiin ilman varsinaista tietoimitusta. Niinikään lisätieoikeuden antaminen ei edellytä varsinaista tietoimitusta, vaan sellaisen voi myöntää tiekunta tai tielautakunta.

Yksityistien rakentaminen ja kunnossapito voidaan YkTieL:n mukaan jättää osakkaiden tehtäväksi tai tienpitoa varten on mahdollista perustaa tiekunta, jonka toimielimet edustavat osakkaita tienpitoasioissa viranomaisiin ja yleisöön päin toimittaen osakkaiden lukuun tienpidosta johtuvat käytännön tehtävät. Lainsäätäjä on suosinut järjestettyä tienpitoa, esim. YkTieL 50, 71 ja 95.2 §:ssä. Niitä yksityisteitä, joiden hoitoa varten on olemassa tiekunta voidaan kutsua *tiekuntien yksityisteiksi* eli *yksityisteiksi ahtaassa merkityksessä.*

Yksityistiet ovat ominaisuuksiltaan hajanainen tieryhmä. Toisessa äärilaidassa voivat olla tiehankkeen sammumisen vuoksi käyttämättä jääneet tieoikeudet, toisessa paikallisteitä tai katuja vastaavat yleistä

[73] Ks. L 17. 12. 1976/983 eli LakkaamisL.

liikennettä välittävät tiet. YkTieL:n soveltamisen kannalta tien käytölle tulee olla pysyvä käyttöperuste, jonka haltijana tiekunta tai tieosakkaat itse käyttävät oikeuttaan ja voivat sallia myös tien lisäkäyttöä. Tässä suhteessa YkTieL:n mukaisille teille voidaan nimetä yhteisiä aineellisoikeudellisia vähimmäisvaatimuksia. Käyttövallan aikaansaamiseksi tulee olla säädetyt vaatimukset täyttävä liikennetarve.

Yksityisteiden luonnehtiminen toimitusteiksi korostaa tien *perustamisaktia*. Se tarjoaa mahdollisuuksia tarkastella yksityisteiden kameraalista asemaa ja tieoikeuden käyttöä suhteessa omistajan käyttövaltaan. Tiellä vallitseviin oloihin nähden tarkastelutapa on rajoittunut. *Käyttöfunktiota* kuvastaakin paremmin yksityisteiden ryhmittely yhteiskunnan *»tukea saaviin»* ja *»omavaraisiin»* yksityisteihin sekä tiekunnan järjestäytymisastetta kuvaava jako *osakkaiden* (pitämiin) teihin, *tiekuntien* teihin ja *kunnan* ottamiin tiekuntien teihin.

Yksityisten teiden hallinnollinen ja laadullinen hajanaisuus kuvastelee erilaisia tietarpeita; toisaalta YkTieL on dispositiivinen säännöstö, joka tarjoaa vain erään mahdollisuuden tienpidon järjestämiseen. Tältä osin säännöstö poikkeaa TieL:n ja RakL:n tienpitojärjestelmistä, joissa tehtävät on ohjattu yksiin ja vakiintuneisiin uomiin. Valinnan vapaus kaventuu myös yksityisteiden pidossa, jos tienpitoon pyydetään yhteiskunnan apua tai tienpito tarkoittaa väliaikaisjärjestelyä keskeneräisten paikallisväylien pitämiseksi detaljikaava-alueilla.

b. *Yksityisteiden tunnusmerkistöstä.* Kirjallisuudessa yksityiset tiet on erotettu kaikkien vapaasti käyttämistä yleisistä teistä sillä perusteella, että tieosakkaat pitävät tietä omaan lukuunsa ja ovat oikeutettuja kieltämään sivullisen liikenteen.[74]

Verrattaessa mainittua tunnusmerkistöä YkTieL:n säännöksiin voidaan erottaa kaksi yksityistieryhmää. Valtion tai kunnan avustuksia nauttivien tiekuntien teillä ei saa kieltää ulkopuolista liikennettä, mutta säännöllisen liikenteen harjoittamiseen on saatava tieosakkaiden suostumus, YkTieL 96.1 §. Muilla yksityisteillä sivullisten tienkäyttö voidaan kieltää, YkTieL 80.1 §. Vaikka kieltoa ei olisi annettukaan, tilapäinen tien käyttäjä on aiheuttamaansa vahinkoon nähden korvausvelvollinen; eräin edellytyksin sivulliselta voidaan kantaa tienkäyttömaksu, YkTieL 26 ja 80 §.

---

[74] Ks. *Noponen* s. 104—107, *von Bonsdorff—Martikainen* s. 16, KM 1952: 5 s. 102, *Koski* SK 1966 s. 76—79, *Aalto—Setälä* s. 119 ja *Enäjärvi* SKL 1962: 6 s. 202.

Kirjallisuudessa sulkemis- ja kieltovallan merkitys on herättänyt keskustelua. Vanhemmassa kirjallisuudessa *Noponen* on katsonut liikkumisen ajoneuvoilla olevan yksityistiellä lähtökohtaisesti luvanvaraista, mistä johtuen sivullisten tienkäyttö on sallittua vain jokamiehenoikeuden asettamissa rajoissa: jalan, hiihtäen ja pyöräillen.[75] Tämä ei estä tien käyttämistä luvallisten asioiden toimittamisessa. Uudemmassa kirjallisuudessa *Laaksonen* katsoo tilapäisen moottoriajoneuvoliikenteen yksityisteillä sallituksi, jos liikkumista ei ole nimenomaan kielletty.

Laaksosen kannan hyväksyminen merkitsisi huomattavaa jokamiehenoikeuksien laajentamista. Kun tien käyttäjällä on periaatteessa korvausvastuu aiheuttamaansa vahinkoon nähden, tilapäisen moottoriajoneuvoliikenteen selittäminen jokamiehenoikeudeksi soveltuu huonosti harmittoman, maksuttoman ja vähäisen käytön kuvioon, jota on pidetty jokamiehenoikeudelle luonteenomaisena. Sivullisten moottoriajoneuvoliikenne yksityisteillä perustuu *sallintaperusteeseen* eikä jokamiehen *oikeuteen*.[76]

c. Kunnallisesta yksityisteiden pidosta. Maassamme on syntynyt 1960—1970-luvuilla taaja-asutusta kaavoitettujen alueiden ulkopuolelle. Näillä alueilla tieverkon pito on yleensä järjestetty YkTieL:n mukaisesti, ja tiekunnat ovat saaneet toimintaansa apua yleisistä varoista. Kaavoitus on saattanut viivästyä jopa vuosikymmeniä, mutta alueet ovat kehittyneet poikkeusluparakentamisen myötä. Toisinaan kunnat ovat voineet ottaa mainittujen »poikkeuslupataajamien» tienpidon kokonaankin hoitaakseen antamalla tiekunnalle apunsa pääteiden pitämiseen välittömänä tienpitona raha-avun sijasta, YkTieL 95.3 §. Lain mukaan kunnan on otettava tienpito hoitaakseen vasta sen jälkeen, kun alue on kaavoitettu ja kunnan kadunrakentamisvelvollisuus on alkanut, YkTieL 3.3 §. Tienpito

---

[75] Ks. *Noponen* s. 107—111, ks. myös *Wiiala* Yksityiset tiet s. 66—67, *Koski* s. 105—110 ja *Ljungman—Stjernquist* I s. 190.

[76] *Laaksonen* s. 36—40 nojaa kannanotossaan virkistysaluekomitean mietintöön, KM 1973: 143 s. 14. Tähän on todettava, että komiteanmietintöjen ja vastakohtaispäätelmien avulla tavanomaiseen oikeuteen perustuvaa jokamiehenoikeutta ei voida laajentaa. Eräissä yhteyksissä on esitetty vaatimuksia ulkopuolisen liikenteen »osallistumismaksun» kantamisesta sellaisilla teillä, joille suuntautuu runsaasti ulkoiluliikennettä, ks. *Antola* MT 24. 1. 1981 N:o 1981: 10 s. 13. Tielainsäädännön kehitys on johtunut liikenteen lisääntymisestä ja samalla tienpitorasitus on jaettu liikenteen hyötyä vastaavasti. Tältä kannalta vaatimukset saattavat olla perusteltuja.

siirtyy tavallisesti ennen yksityisen tienpidon lakkauttamista ja valmiin kadun tai rakennuskaavatien luovuttamista yleiseen käyttöön, YkTieL 3.2 §.[77]

TieL:n voimaantulo lakkautti kunnantiet yleisinä teinä muuttaen ne joko paikallisteiksi tai yksityisiksi teiksi. Kunnallinen tienpito ei kuitenkaan lakannut, vaan kaava-alueiden ja taajamien teiden lisäksi kuntien välittömässä pidossa saattaa olla myös haja-asutusalueiden teitä, jotka ovat kunnassa tärkeitä, mutta joita ei ole muutettu paikallisteiksi, vaikka osakaspiirin ulkopuolinen liikenne olisi tuntuvaa. Kunnallinen tienpito on palannut takaisin. Muutoinkin kuntien sanavaltaa yksityistieasioissa on lisätty: kunnille on annettu puhevalta tietoimituksissa, joissa perustetaan uusia yksityisteitä.[78] Suunnitteluvaiheessa olevassa uudistuksessa kunnalle ehdotetaan myös tietoimituksen hakemusvaltaa ja yleistä puhevaltaa tietoimituksissa. Kunta määräisi mihin yksityiset omalla kustannuksellaan vastedes saisivat rakentaa yksityistiensä.

d. Omista teistä. Sopimusteiden ohella, joihin YkTieL:a sovelletaan rajoitetusti, lain soveltamisalan ulkopuolelle jää moninaisten omien teiden, sopimusperusteisten käyttöoikeuksien ja erilaisten väliaikaisten teiden joukko. Lakia ei sovelleta esimerkiksi tilanteessa, jossa yksityishenkilö tarvitsee uutta tietä elinkeinonsa harjoittamista varten ilman tien vaikutuspiirissä olevaa pysyvää laitosta. YkTieL:ssa ei tunneta myöskään väliaikaisia tieoikeuksia, vaikka sellaisten perustaminen on JL 116 a §:n mukaisesti tehty mahdolliseksi. Tienpito väliaikaisella rasitetiellä YkTieL:n mukaisena lienee kuitenkin mahdollista.

Suurin ryhmä YkTieL:n ulkopuolelle jääneistä teistä olivat ns. omat tiet, joiden suhteen säätelytarvetta ei ollut. Liikenteellisesti omien teiden ääritapauksina voidaan verrata toisiinsa maatilan omaa metsäajoa palvelevaa kertakäyttöistä puunajouraa sellaiseen tieverkkoon, joka on tehty suuren liikelaitoksen, teollisuuslaitoksen, sairaala- tai yliopistokampuksen sisäistä ja ulosmenoliikennettä varten. Rakentamistavaltaan viimeksimainitut omat tiet saattavat vastata korkealaatuisia katuja ja valtateitä.

---

77 Vrt. yksityistielakikomitean alkuperäistä esitystä taaja-asutusalueiden tienpidon järjestämiseksi, KM 1957:16 s. 18—21 ja 33—34.

78 YkTieL 44 § L:ssa 4. 7. 1975/521.

Laitosten omien teiden yleinen liikenne riippuu laitoksen tarkoituksesta. Valtatien varrelle sijoittuneen tavaratalon tai huoltoaseman paikka on ehkä valittu yleisen liikenteen houkuttelemiseksi asioimaan laitoksessa. Asevarikon tai teollisuuslaitoksen alueilta asiaton liikenne suljetaan pois, sillä omien teiden sulkemismahdollisuus on yleensä olemassa. Tienhaltijan intressit ja toimiala ratkaisevat, pidetäänkö pihat avoimina vai rajoitetaanko kulkemista. Jos ns. omat tiet ovat yleisenä liikenneväylästönä, teiden sulkeminen ei tule kysymykseen. Esimerkkinä tämän laatuisista tilanteista voidaan mainita aluerakennuskohteiden liikenneverkot, jotka muuttuvat kaavaliikenneväyliksi vasta kohteen valmistuttua.

3.4.4. Johtopäätöksiä

Yleisen tien käsitteen muodostamista varten suoritettu tarkastelu toi muutamia uusia näkökohtia. Yleisten teiden erottaminen *valmiista* asemakaavan ja rakennuskaavan mukaisista paikallisväylistä, kaduista ja rakennuskaavateistä käy päinsä selvien muodollisten tunnusmerkkien perusteella, koska sekä yleisten teiden luokka että mainittujen kaavaliikenneväylien luokka täydentyy ja supistuu vain selvien *hallintopäätösten* kautta. Yhtä selviä aineellisoikeudellisia eroja yleiseen käyttöön luovutettujen eri laatuisten liikenneväylien välillä ei tullut esille. Yleisen tien perustamiseen liittyvä tunnusmerkistö näyttäisi olevan myös yksityisiin teihin nähden selvin erottava tekijä.

Valmiilla kaavan mukaisilla liikenneväylillä on yleisiä teitä vastaan maastossa havaittavat rajansa, jotka osoittavat noiden liikenneväylien ulottuvuuden. Kunnossapitorajat saattavat sopimuksiin perustuen poiketa mainituista ulottuvuusrajoista.

3.5. Yleisen tien määritelmästä

a. »Legaalimääritelmän» tunnusmerkeistä. Vaikka määritelmillä ei ole aikamme oikeustieteessä niin keskeistä asemaa kuin aiemmin, on aiheellista etsiä lyhyttä yleisen tien ilmaisutapaa. Yleisesti tähän tarkoitukseen on käytetty TieL 1.1 §:n soveltamisalasäännöstä. Säännöksen sisältö, syntyhistoria ja luonnehdinnat olivat esillä edellä 3.3.3. ja 3.3.4. §:ssä.

Vanhastaan yleisen tien yksityisistä teistä erottavana tunnusmerkkinä on pidetty vapaata käyttöä ja viranomaisvalvontaa vastakohtana yksityisten teiden omalle pidolle ja sulkemismahdollisuudelle. Nykyisin sulkemistunnusmerkki ei sovellu tuettujen yksityisteiden erottamiseen, koska liikennöinti niillä on sallittava, eikä tunnusmerkillä muutoinkaan näyttäisi olevan käyttöä yleisen tien käsitteen muodostamisessa.

TieL 1.1 §:n mukaan yleisten teiden pitämisestä huolehditaan julkisena tehtävänä. Monien julkisia hallintotehtäviä hoitavien viranomaisten joukosta TieL:n mukaisten teiden pitäjiksi kelpaavat vain valtio ja kunta, TieL 4.3 §. Samalla tavoin kuin TieL:ssa tarkoitettujen julkisten tehtävien hoitajien piiri supistuu, joudutaan laissa täsmentämään myöskin niiden liikenneväylien piiriä, jotka on luovutettu yleiseen liikenteeseen. Kaavaliikenneväylät ja yleisessä käytössä olevat yksityistiet jäävät luettelosta pois. Jäljelle jäävät vain maantiet, paikallistiet, moottoritiet, moottoriliikennetiet, polkutiet, talvitiet ja muut TieL:n mukaiset ajotiet.

TieL 1.1 §:n mukaan laki koskee teitä, jotka on luovutettu yleiseen liikenteeseen. Lausumalla tarkoitettiin sekä tien perustamisaktia että tosiasiallista käyttöönluovutusta, joka tapahtuu vasta tien valmistuttua. Kuitenkin lain soveltaminen alkaa jo tien suunnitteluvaiheessa, ennenkuin tietä on olemassa. Lain mukaan tienpitäjä saa alueen haltuunsa ennen rakennustöiden aloittamista, vaikka käyttöönluovutus tapahtuu ehkä vuosia myöhemmin. Tien suunnan merkitseminen ja töiden aloittaminen siirtää alueen tienpitäjälle.[79] Tavallisesti tie joudutaan ottamaan liikenteeseen ennen käyttöönluovutusta, TieA 23 ja 24 §. Laki siis koskee paljon muutakin kuin käyttöön luovutettuja yleisiä teitä: teiden suunnittelua, rakennusaikaista käyttöä, aineenottopaikkoja, vierialueita ja laskuojia, joita ei ensinkään luovuteta yleiseen liikenteeseen.

Tarkastelu riittänee osoittamaan, että TieL 1.1 §:n aineellisoikeudelliset tunnusmerkit sisältävät vain osatotuuksia, joiden täydentämiseen tarvitaan loputkin tielakien[80] 140 pykälästä. Säännöksiä olisi tarvittu huomattavasti vähemmän, jos lain soveltamisala ja yleisen tien käsite olisi voitu määritellä yhdellä virkkeellä, niinkuin tielakikomitea tarkoitti.[81] Yrityksen epäonnistuminen on saanut laissa aikaan sisäistä ristiriitaa ja käsitteeseen liittyvän näennäisongelman, jolla ei liene ollut vaikutusta lain soveltamiseen.

79 *KKO 1972 II 11.*

80 TieL, ETL ja TieLvpL.

81 Ks. KM 1952:5 s. 101—102.

b. Muodollisesta yleisen tien käsitteestä. Lyhyttä yleisen tien määritelmää tuskin voidaan antaa aineellisoikeudellisin tunnusmerkein, koska erotteluperusteet muista vastaavista liikenneväyläryhmistä ovat laadultaan muodollisia. Myöskin *muodollinen* tiekäsite jää informaatioarvoltaan vähäiseksi: *Yleisiä teitä rajoitetussa eli TieL:n merkityksessä ovat tiet, joiden pitäminen on järjestetty, niinkuin TieL:ssa säädetään.* Näiden teiden alueellinen ulottuvuus lisääntyy hallintopäätöksien tai niitä vastaavien perustamislupien kautta ja vähentyy niinikään vain hallintopäätösten kautta. Laatunsa puolesta yleiset tiet ovat TieL:ssa määriteltyjä tietyyppejä; tien laadusta ja sen muutoksesta määrätään hallintopäätöksin.

Määritelmä tarkoittaa *hallinnollista* yleisen tien käsitettä. Yleisiä teitä varten tarvittavat alueet ja oikeudet kuuluvat käsitteen alaan oikeuden perustamista tarkoittavan hallintopäätöksen toimeenpanosta eli pääsääntöisesti alueen haltuunotosta lukien.

Yleisistä teistä ja niihin kuuluvista oikeuksista pidetään TVH:ssa tieluetteloa, TieA 4 §. Luetteloa täydennetään sitä mukaa, kuin teitä luovutetaan yleiseen käyttöön, TieA 24 §. Luetteloon merkitään myös liitännäisalueet ja muut tietä varten perustetut oikeudet, TieA 4.2 §. Luettelon kannalta on erotettava toisistaan valmiit yleiset tiet ja rakenteilla olevat yleiset tiet. Vaikka tieluetteloon tehtävällä merkinnällä ei ole oikeutta luovaa vaikutusta, luettelo osoittaa tyhjentävästi *valmiit* yleiset tiet, joiden aineellisoikeudellisena tuntomerkkinä on, että ne on luovutettu yleiseen liikenteeseen. Valmiiden yleisten teiden määritelmä voitaisiin muodostaa tieluettelon avulla seuraavasti: yleiset tiet ovat tieluetteloon merkittyjä teitä. Kun tienpitäjän käyttövalta ja yleisen tien oikeusvaikutukset liittyvät edellisen määritelmän mukaiseen tunnusmerkistöön ja tieluettelo palvelee lähinnä tienpitäjän omia tarpeita eikä kata kaikkia tietarkoituksiin otettuja alueita, viimeksimainittua valmiiden yleisten teiden luonnehdintaa ei voitane pitää varsinaisena määritelmänä.

3.6. Yleisen tien perustamisen yleiskuvaus

3.6.1. Tiesuunnitelmista ja tiepäätöksestä

a. Yleissuunnitelmista. RakL:n mukainen kaavoitus toimii kolmiportaisena tuottaen lääni- tai talousaluekohtaisia seutukaavoja, kuntakohtaisia yleiskaavoja ja taajamien maankäyttöä koskevia asema- ja

rakennuskaavoja sekä lomarakentamista koskevia rantakaavoja, joille kaikille annetaan vahvistamispäätöksillä normatiivisia vaikutuksia. Kaavoissa on osoitettava aluevaraukset muun ohella yleisille liikenneväylille, mitä koskevat suunnitelmat RakL:n mukaan syntyvät tie- ja kaavoitusviranomaisten yhteistyönä.[82] TieL:n kannalta yhteistyön merkitys korostuu sen johdosta, että tien tekemisellä ei saa vaikeuttaa alueen käyttämistä kaavassa osoitettuun tarkoitukseen ja jo tiesuunnittelussa on mahdollisuuksien mukaan otettava huomioon myös muut alueiden käytön suunnitelmat, TieL 10.2 §. Viimeksimainitut periaatteet on otettu lakiin 23. 1. 1981 tehdyllä muutoksella.

Tienpitäjän laatimat tieverkon kehittämistehtävään[83] liittyvät alueelliset tieverkkosuunnitelmat,[84] tiekohtaiset pääsuuntaselvitykset sekä tien yleissuunnitelmat[85] saavat sitovuutta kaavojen välityksellä, vaikka ne TieL:n kannalta ovat näihin saakka olleet viranomaisen omaa tarvetta palvelevia tavoiteohjelmia, budjetointiteknisiä ja maankäyttöpoliittisia asiakirjoja tai valmistavia[86] selvityksiä, jotka ovat pysyneet epävirallisina ja enintään itseään toteuttavina mahdollisesta tarkastuksesta ja julkistamisesta huolimatta.[87] Vastikään annetulla lain muutoksella kehittämistehtävästä on otettu maininta myös TieL 10.1 §:ään:

> »Tieverkkoa kehitettäessä on kiinnitettävä huomiota asutuksen sekä teollisuuden, kaupan, maa- ja metsätalouden sekä muiden elin-

---

82 RakL 18.1; 26; 28.1,4; 36.1,5 sekä 96.1 §. Ks. myös TieA 12 § sekä käytännön esimerkkejä *Himanen* Kunnallistekniikka 1970 s. 588—590 ja *Rankamo* Rakennusvalvonta 1972: 4 s. 10—17. Yhteistyön kehittämisestä ks. HE 1980: 79 s. 3, 4 ja 9 ja Tiealueen määrittämisohje s. 5.

83 Ks. TVLL 1.2 § ja TVLA 5 ja 6 § verrattuna TieL 10.1 §:ään L:ssa 1981/51. Ruotsin osalta ks. *Bexelius—Körlof* s. 128—134, SOU 1968: 17 s. 82—86, VägL 15 § sekä VägK 9—20 §.

84 Ks. TVL:n suunnitteluohjeet (SO) IX 1. Nämä suunnitelmat laaditaan 20—30 vuoden tähtäimellä. Ks. myös *Halla* KTA 1977: 2 s. 38—47.

85 Ks. TVL SO IX 2 ja 3.

86 Ks. KM 1952: 5 s. 112—113 ja TieA 8.1 ja 11 §.

87 TVL SO IX 3.13:ssa puhutaan yleissuunnitelmien tarkastamisesta ja julkistamisesta. Tällainen toimi voi antaa yleissuunnitelmille tiesuunnitelman oikeusvaikutukset vain siinä tapauksessa, että suunnittelumenettely ja suunnitelman sisältö vastaavat varsinaisen tiesuunnitelman laatimismenettelyä ja sisältöä. Kun yleissuunnitelman tavoitevuosi on ehkä 5—10 vuoden päässä ja tiesuunnitelma TieL 28 §:n mukaan raukeaa viidennen vuoden lopussa, vahvistus ei näyttäisi kannattavalta. Vrt. yleiskaavojen vastaavia vaikutuksia *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 83—84 ja 99—100.

keinoalojen oleviin ja odotettavissa oleviin liikennetarpeisiin. Huomioon on otettava myös muu alueiden käyttö ja muut liikennemuodot sekä niitä koskevat suunnitelmat. Tie on suunnaltaan, tasaukseltaan, leveydeltään ja muutoinkin tehtävä siten, että tien tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti tuottamatta kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. Liikenneturvallisuuden sekä liikenne- ja tieteknisten seikkojen lisäksi on kiinnitettävä huomiota ympäristönsuojelunäkökohtiin. Tie on sijoitettava ja tehtävä siten, että tien ja liikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi.»

b. *Tiesuunnitelmasta.* Yleisen tien perustamista ja rakentamista varten on laadittava, vähäisiä tienparannushankkeita lukuunottamatta,[88] niin yksityiskohtainen tiesuunnitelma, että sitä voidaan tietä rakennettaessa noudattaa tekemättä olennaisia poikkeuksia ja uuden tien alue voidaan sen perusteella tarvittaessa merkitä maastoon, TieL 26.2 ja 27 §. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi tien laatu, linjaus, lisäaluetarpeet, liitännäisalueet, entisen tiealueen käyttö ja arvio kustannuksista, TieL 26 §. Mainittujen ominaisuuksien perusteella tiesuunnitelma on ensisijaisesti *tekninen* ja *taloudellinen* suunnitteluasiakirja, *rakennussuunnitelma,* jonka mukaan tie rakennetaan, mutta toisaalta suunnitelma saa hallinnollisessa käsittelyssä tienpitäjän oikeutta synnyttävän, konstitutiivisen merkityksen. Viimeksimainittua, vahvistettavaa tiesuunnitelman osaa voidaan kutsua tieoikeuden *perustamisluvaksi.*

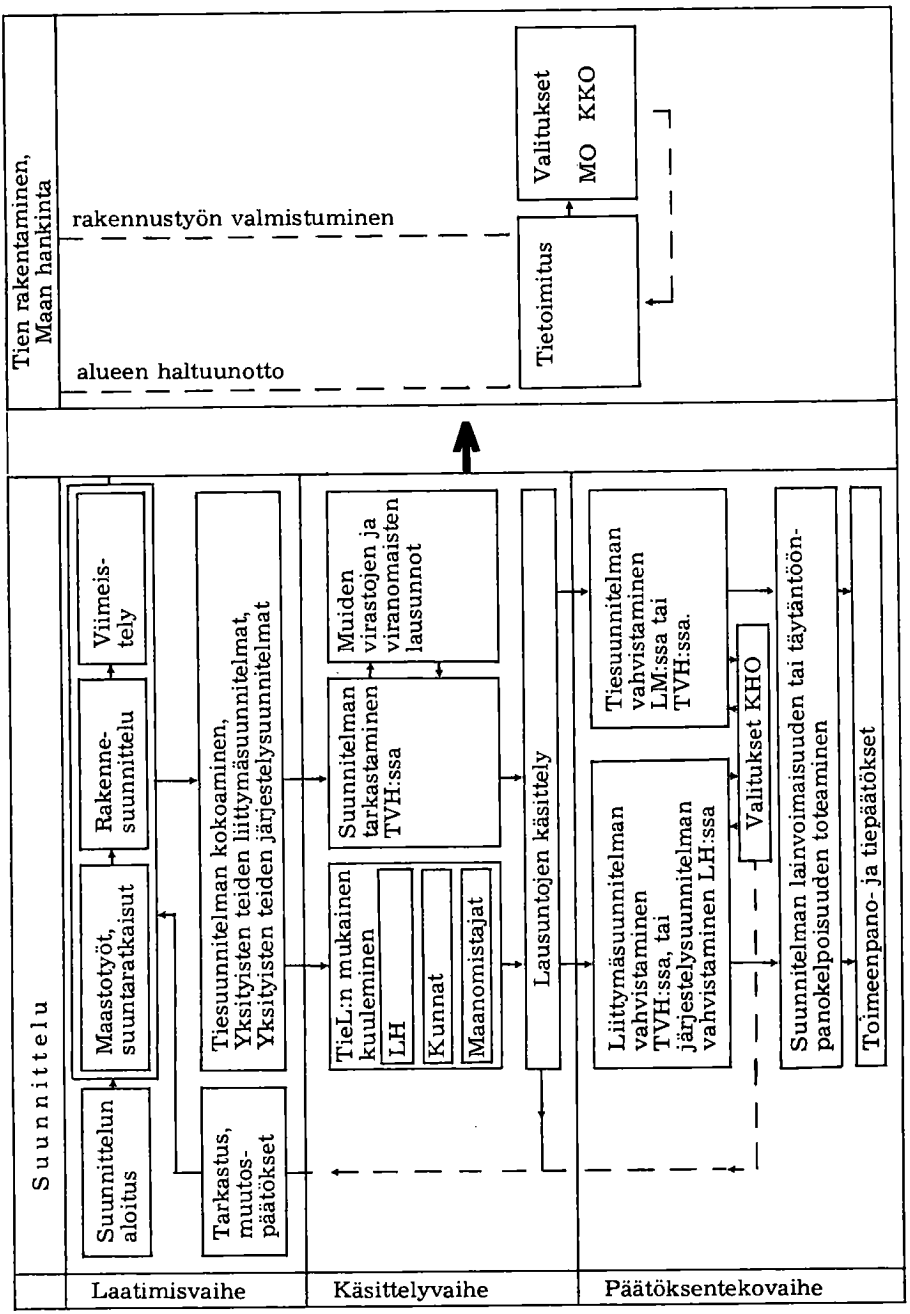
Kun TVL yleisten teiden pitäjänä huolehtii teiden rakentamisesta ja kunnossapidosta sekä tieverkon kaikinpuolisesta kehittämisestä, suunnitelmia valmistellaan teknisesti etukäteen ja toteutusaikatauluun vaikuttavat tietarpeiden ohella taloudelliset mahdollisuudet. Valmistelun edettyä riittävän pitkälle perustamislupaan tarvittava aineisto on koottavissa suorastaan syntyneestä teknisestä materiaalista, kun tienpitäjän oikeuksien perustamistarve tulee ajankohtaiseksi. Tiesuunnitelman ja siihen liittyvien liittymä- ja yksityistiejärjestelysuunnitelmien hallinnollista käsittelyä sekä toimeenpanoa kuvaa seuraava kaavio.[89]

---

[88] Vähäiseksi katsottava parannustyö lähestyy kunnossapitotyötä. Tällaistakin hanketta varten tekijällä on työsuunnitelma, mutta suunnitelmaa ei tarvitse vahvistaa, koska määrärahat ovat käytössä. Ks. KM 1952:5 s. 25 ja *Skogström* Tielehti 1959:3 s. 6. Ruotsissa esitettiin vastaavan käsitteen sitomista kustannusarvioon (200 000 kr), ks. SOU 1968:17 s. 89—90; AVL 15 §:n »mindre omläggningsarbete» on VägL 17 §:ssä »ombyggnadsarbete». Arvorajaa ei ole laissa.

[89] Vrt. TVL SO IX 4.1 s. 3—5.

Tiehankkeen hallinnollinen käsittely



c. *Tiepäätöksestä.* TieL 29.1 §:n mukaan tienpitäjä saa haltuunottooikeuden, kun tiesuunnitelma on vahvistettu ja saanut täytäntöönpanokelpoisuuden sekä tie on päätetty tehdä. Tien tekemistä koskevaa päätöstä kutsutaan TieA:ssa *tiepäätökseksi.* Tiepäätös tarkoittaa tien tekemisen ohella määrärahan osoittamista suunnitelmassa tarkoitettua hanketta varten. Niissä tapauksissa, joissa suunnitelma on saatettava LM:n vahvistettavaksi, ministeriö päättää myös tien rakentamisesta ja sitä varten myönnettävästä määrärahasta, TieA 20 §. Jos TVH vahvistaa tiesuunnitelman ja hanke rahoitetaan TVH:lle jo osoitetuista varoista, tiepäätöksen tekee TVH. Tietyöstä päättää TVL:n piiri, jos vähäinen hanke voidaan tehdä piirin käyttöön varatuilla määrärahoilla.

Säännönmukaisesti tiepäätös annetaan sen jälkeen, kun suunnitelma on saanut lainvoiman, TieA 20.2 §. Käytännössä TieL 107.3 §:n poikkeussäännöksestä, jonka mukaan suunnitelma voidaan työllisyys- tms. tärkeistä syistä määrätä heti täytäntöönpantavaksi, on tullut pääsääntö, ja tähän liittyen tiepäätökset annetaan LM:ssä usein suunnitelmien kanssa samana päivänä. Jos suunnitelmasta valitetaan, tienpitäjä lykkää täytäntöönpanoa vain valittajan osalta.

Tiepäätös tarkoittaa tiesuunnitelman täytäntöönpanoa ja rahoitusta. Tiepäätöksessä ei enää puututa tiesuunnitelman tekniseen tai oikeudelliseen sisältöön, eikä tiepäätöksestä tehtyjen valitusten yhteydessä tutkita suunnitelmassa jo ratkenneita kysymyksiä.

KHO 1976 t. 3391. Koska kevyen liikenteen väylän suunta oli tullut vahvistetuksi TVH:n vahvistaman maantien parantamissuunnitelman yhteydessä, siihen ei voitu enää saada muutosta valittamalla tiepäätöksestä.

3.6.2. Perustamisluvasta

Edellä hajoitettiin tiesuunnitelma rakennussuunnitelmaksi ja tienpitäjän oikeutta luovaksi hallintopäätökseksi, perustamisluvaksi. Tiesuunnitelman ohella tienpitoviranomaiset käsittelevät lukuisia muita hallintopäätöksiä, joissa voidaan vastaavalla tavalla erottaa tekninen ja oikeudellinen puolensa. Jos tieoikeus perustetaan tietoimituksessa, perustamislupa sisältyy toimitusmiesten päätökseen. Sopimuksin tapahtuvassa oikeuden perustamisessa perustamisvaikutus saadaan aikaan sopimuksin. Kun oikeuden perustamista varten tarvitaan vain riittävän tarkat kohde-

ja sijaintitiedot, perustamislupaan otetaan yleensä vain osa teknisen suunnittelun rakenteellisista yksityiskohdista, jotka ovat vaikuttaneet asiaa valmistelleen viranomaisen kannanottoihin ja jotka määräävät tien teknisen rakenteen. Kuitenkin tiesuunnitelma ja muu perustamislupapäätös saattaa sisältää huomattavan määrän myös teknisiä yksityiskohtia, eikä perustamisluvan oikeusvaikutuksia voida arvioida perehtymättä hankkeen perusteisiin ja toteuttamistekniikkaan. Perustamisluvassakin tekniset, taloudelliset ja oikeudelliset tekijät ovat yhteen nivoutuneina.

Tiesuunnitelmien laatimis- ja vahvistamismenettely on laissa porrastettu. Ratkaisuvalta uusien yleisten teiden tekemistä, tien laadun muuttamista ja lakkauttamista koskevissa asioissa kuuluu LM:lle. TVH piiriorganisaatioineen vastaa teiden suunnittelusta ja TVH vahvistaa teiden parantamista koskevat tiesuunnitelmat, TieL 24 § ja TieA 17 §. Porrastus koskee perustamislupien antamisvaltaa, mutta porrastus on tarpeen myös tiehallinnollisista ja fiskaalisista syistä. Perustamisluvan antovalta ja määrärahojen myöntövalta kuuluu TVL:n organisaatioissa ja LM:ssa yleensä samalle ratkaisutasolle. Kun perustamisluvan antaa LH tai toimitusmiehet, rahoitusratkaisut tehdään TVL:n organisaatioissa.[90]

Antomenettelyn suhteen TieL:n mukaiset perustamisluvat voidaan ryhmitellä seuraavasti:

1. Yleisen tien tekemistä ja tien laadun muuttamista koskevat asiat ratkaisee LM, TieL 24 § ja TieA 17 §.

2. Ellei pakkolunastus tietarkoituksiin perustu tiesuunnitelmaan, perustamisluvan (lunastusluvan) myöntää VN tai LH, TieL 32 § ja LunL 5 §.

3. Tien parantamissuunnitelmat vahvistaa TVH, TieL 24 § ja TieA 17 §.

4. Eräissä tapauksissa perustamislupa voidaan antaa muun pakkolunastusluvan yhteydessä tai sen voi hakea muu valtion viranomainen kuin TVH, esimerkiksi rautatiehallitus tai ilmailuhallitus, TieA 26—32 §.

5. Päätöksen erillisen liitännäisalueen tai aineenottopaikan perustamisesta antaa LH, TieL 30 § ja TieA 33 §.

6. Vähäisten tien parannusten yhteydessä rakennussuunnitelma voidaan laatia vain TVL:n piirissä ja perustaminen hoidetaan maanomistajan suostumuksen avulla, TieL 25 §.

90 Vrt. TVL SO IX 4.1. s. 6—7.

7. Yksityisten teiden liittymä- ja järjestelysuunnitelmat laatii TVL:n piiri ja suunnitelmat pidetään nähtävillä ja lausunnoilla tiesuunnitelman yhteydessä, TieA 42—43 §. Liittymäsuunnitelman vahvistaa TVH, järjestelysuunnitelman vahvistaa LH, TieL 50 §.

8. Eräissä tapauksissa perustamisvaikutus voi johtua toimitusmiesten päätöksestä, TieL 37 §.

Tässä hahmoteltu tien perustamislupa on hallintopäätös, joka merkitsee *pakkotoimilupaa* tietarkoituksiin. Tieoikeuden ohella perustamisluvalla voidaan hankkia tienpitäjälle omistusoikeus alueeseen tai erilaisia pysyviä taikka määräaikaisia käyttöoikeuksia. Edelleen perustamislupa oikeuttaa suorittamaan kolmanteen kohdistuvin vaikutuksin tiestä johtuvia tilusjärjestelyjä, yksityistiejärjestelyjä, liittymäjärjestelyjä ja rasitteiden perustamisia.

Käsitteenä perustamislupa poikkeaa pelkästään tieoikeuden perustamista koskevista päätöksistä, jollaisia tutkitaan ja eritellään jäljempänä tieoikeuden syntyperusteiden kohdalla. Perustamisluvan avulla voidaan kuvata lyhyesti tiettyjä menettelytapoja oikeuksien perustamiseksi, kun sitävastoin tieoikeuden perustamisen ja syntyperusteiden tarkastelussa tarkastelukulma rajautuu menettelyn lopputuloksen, tieoikeuden mukaiseksi. Perustamisluvan alaan sopii sekä yleisen tien perustaminen että yksittäisen liitännäisalueen tai käyttöoikeuden perustaminen jo olemassaolevaa tietä varten. Tieoikeuden hankkimista koskevassa luvussa jäljempänä perustamislupamenettelyä tutkitaan lähemmin 8 ja 9 §:ssä kiinnittäen huomiota erityisesti tiesuunnitelman vahvistamis- ja laatimismenettelyyn sekä LH:n antamiin perustamislupiin liitännäisalueita varten.

4 §. Tieoikeudesta pakko-oikeutena

4.1. Pakkolunastuslainsäädännöstä ja tielainsäädännöstä

a. Pakko-oikeudesta. Vaikka varsinaisen pakkolunastuslainsäädäntömme historia alkaa vasta viime vuosisadalta, pakkolunastuslakien selviä edeltäjiä olivat vuoden 1734 lain RakK:n tiesäännökset, joilla oli vastineensa vanhemmassakin lainsäädännössä. Tiealueiden hankinta on pe-

rustunut vuosien 1883, 1918 ja 1927 tiesäädösten perusteella osaltaan pakkolunastussäädöksiin ja samat, pakkolunastukselle ominaiset, tunnusmerkit ovat havaittavissa myös TieL:n lunastussäännöksissä, vaikka lunastaminen tapahtuu TieL:n säätämässä erillismenettelyssä ja yleisen lunastuslain soveltaminen on vain toissijaista, TieL 32 §. Tienpitäjän oikeus perustetaan vastoin luovuttajan tahtoa pakkotoimin, yksityinen oikeus väistyy yleisen tarpeen hyväksi, perustamisessa noudatetaan laillisia muotoja ja menetyksistä on säädetty maksettavaksi täysi korvaus.

PlL:ssa pakkolunastuksella tarkoitettiin varsinaisesti omistusoikeuden hankkimista lunastajalle, mutta samoja säännöksiä noudatettiin myös käyttöoikeuden supistamista tarkoittavissa lunastuksissa, PlL 1 §. Kun alueita hankitaan tietarkoituksiin, tienpitäjälle hankitaan säännönmukaisesti vain TieL 29.1 §:n mukainen tieoikeus, mihin liittyen tienpitäjällä on mahdollisuus hankkia erilaisia muita oikeuksia ja käyttövaltoja hyväkseen joko samassa yhteydessä tapahtuvan perustamisen, erillisen perustamisen tai suorastaan lain säännösten nojalla. Viimeksimainituista merkittävimpiä ovat tienvarsien käyttörajoituksista johtuvat oikeutukset, TieL 40—42 §. Luovuttajan ja tienvarsimaanomistajan kannalta yleisen tien perustaminen merkitsee sekä omistajan hallintaoikeuden että kompetenssin käytön suhteen erilaisia vaikutuksia.

Suomessa omaisuudensuojasta on säädetty turvatakuut HM 6.1 §:ssä ja omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttä korvausta vastaan HM 6.3 §:ssä. Tieoikeuden perustaminen ja alueen hankkiminen omistusoikeuksin tietä varten on luonnehdittava myös HM:n kannalta pakkolunastukseksi, mutta monet muut tienpitäjän hyväksi perustettavat ja syntyvät oikeudet voidaan selittää johtuviksi HM 6.1 §:ssä säädetystä omaisuuden lain mukaisesta käytöstä tai omaisuuden sosiaalisidonnaisuudesta, vaikka seuraamukset olisivatkin lunastuksenomaisia. Omaisuuden käytön laillisten rajoitusten ja pakkolunastuksen välinen raja ei ole lainsäädännössämme yksioikoisen selvä.[1]

Koska pakkolunastukseen verrattavia toimenpiteitä suoritetaan myös muiden kuin pakkolunastus- tai lunastuslaeiksi nimettyjen lakien mukaan, kirjallisuudessamme on otettu käyttöön *pakkotoimen* käsite, jolla tarkoitetaan omistusoikeuden kumoamista, käyttöoikeuden perustamista, muuttamista ja kumoamista, tai vahinkotoimien aikaansaamista hallinto-

[1] Ks. esim. *Kastari* s. 86—92 sekä *Hidén* s. 56—67 ja niissä mainittua kirjallisuutta.

päätöksen ja sen täytäntöönpanon avulla vastoin oikeudenhaltijan tahtoa.[2] Vaikka tienpitäjän oikeuksien kuvauksessa pakkotoimen käsite saattaisi olla pakkolunastuksen käsitettä käyttökelpoisempi, tutkimus on aloitettava pakkolunastuslainsäädännöstä ja sen erityispiirteiden vertaamisesta tielainsäädännön vastaaviin piirteisiin.

b. Pakkolunastuslainsäädännöstä ja perustuslaista. Pakkolunastus yleiseen tarpeeseen täyttä korvausta vastaan mainitaan monien länsimaiden perustuslaeissa poikkeuksena yleisistä omaisuudensuojatakuista. Suomessa säännös on HM 6.3 §:ssä, Norjassa GrL 105 §:ssä, Tanskassa GrL 73 §:ssä ja Saksan liittotasavallassa GG 14 artiklassa. Ruotsin vuoden 1772 hallitusmuodon 2 §:ssä kuningasta kiellettiin ottamasta keneltäkään omaisuutta ilman laillista tuomiota tai tutkintaa. Säännöksiä oli täydennetty vuoden 1789 YVK:lla. Kun omaisuudensuojasäännökset pysyivät Ruotsin vuoden 1809 hallitusmuodossa ennallaan ja Suomessa sovellettiin autonomian aikana vuoden 1772 HM:a ja 1789 YVK:aa, säännökset olivat molemmissa maissa saman kaltaisia Suomen HM:n antamiseen saakka vuonna 1919. Vuonna 1974 annetun Ruotsin hallitusmuodon 2: 18:n mukaan »varje medborgare skall vara tillförsäkrad ersättning enligt grunder som bestämmes i lag för det fall att hans egendom tages i anspråk genom expropriation eller annat sådant förfogande».

Perustuslakien saman tapaisesta sisällöstä huolimatta pakkolunastuslainsäädäntö eri pohjoismaissa poikkeaa rakenteeltaan ja sisällöltään toisistaan. Tällä seikalla on myös merkitystä verrattaessa suomalaista pakkolunastusoikeutta naapurimaiden oikeuteen.

c. Pakkolunastuslainsäädännön rakenteesta. Ruotsin vuoden 1917 pakkolunastuslaissa (ExpL) lunastustarkoitusperät oli lueteltu niin, että varsinaisen pakkolunastuksen käyttöala oli luettelon perusteella nimettävissä. Vuoden 1972 uudistuksessa sama periaate säilytettiin. ExpL:n

---

[2] Ks. *Pietilä* Lm 1970 s. 411 ja *Pietilä* Vesioikeus s. 102—105. *Eronen* Insko 1976—28, XIII s. 1—2 erottaa vain kolme lajia, nimittäin pakkoluovutuksen, käyttörajoituksen ja vahinkotoimen. Edellisistä hiukan poikkeavasti pakkotoimista kirjoittavat *Wirilander* s. 77, *Hollo* s. 21—23, 65—93 ja 219—222 sekä *Vihervuori* s. 56—64 ja 223—224. Pakkotoimikorvauksia koskevat käsityskannat ovat huomattavasti yhtenäisempiä, ks. esim. *Pietilä* Vesioikeus s. 157—171, *Eronen* Vesiasiat s. 162—168, *Hollo* Pilaamiskielto s. 441—523 ja em. *Vihervuoren* esitystä.

ohella erityisistä lunastusperusteista on ollut säännöksiä myös muussa lainsäädännössä kuten tie- ja rakennuslaeissa.[3]

Norjan pakkolunastuslain (Oreigningslov) kohdeluettelo on yksityiskohtainen käsittäen kaikki yleiseen tarpeeseen tähtäävät lunastustilanteet. Kun luettelo on lain muutoksin pidetty ajan tasalla, varsinaisen pakkolunastuslainsäädännön alasta saa GrL 105 §:n ja pakkolunastuslain perusteella hyvän kuvan siitä huolimatta, että Norjassakin eräitä lunastusperusteita on asianomaisessa spesiaalilainsäädännössä.[4]

Tanskassa pakkolunastustarpeita on tyydytetty erillislaeilla, minkä johdosta lunastusperusteita koskeva lainsäädäntö on hajanaista. Lunastusmenettelystä on tosin annettu erillinen lakinsa.[5] Pohjoismaisissa naapureissamme pakkolunastuslainsäädäntö on helpommin tai vaikeammin nimettävissä omaksi lainsäädäntölohkokseen, mutta kiinteistönmuodostamislainsäädäntöä ja kiinteistötoimitusten yhteydessä suoritettavia pakkotoimia ei ole yleensä luettu pakkolunastuslainsäädännön alaan kuuluviksi.

Suomessa pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen oli säädetty vuoden 1898 PlL:ssa, mutta sen on korvannut pakkolunastuksen yleislakina vuoden 1978 alusta voimaan saatettu LunL. LunL:n ohella lunastusperusteista on säännöksiä muun muassa TieL:ssa, RakL:ssa, VL:ssa, PuolPlL:ssa, TurvesuonPlL:ssa, LennätinL:ssa ja LuSL:ssa; vain tärkeimmät mainitakseni. Näiden lisäksi on joukko lakeja, joissa on säännöksiä pakkotoimista yleistä tai yksityistä tarvetta varten. Näistä tunnetuimpia ovat YkTieL, JL ja RakL, mutta vastaavia säännöksiä on myös muissa kiinteistönmuodostamissäädöksissä. Edelleen oikeusjärjestykseemme on kuulunut joukko erityislakeja, joiden avulla on säädetty tietyistä lunastushankkeista, kuten maan hankkimisesta asutustarkoituksiin, alueen haltuunotosta Saimaan kanavaa tai maakaasujohtoa varten sekä ns. KemijokiL.

Lainsäädäntömme hajanaisuutta on osaltaan lisännyt HM 6 §:n tulkintaan liittyvä poikkeuslakimenettely. Poikkeuslakeina on annettu

---

[3] Ks. ExpL 1917 1 § ja ExpL 1972 2:1—10 sekä *Ljungman—Stjernquist* II s. 16, 20—25 ja *Bouvin—Hedman—Stark* s. 42—97.

[4] Ks. L om oreigning av fast eigedom 2 §. OreigningsL on annettu vuonna 1959, mutta 2 §:n luetteloa on täydennetty useita kertoja. Perustuslain merkityksestä omaisuudensuojan takeena pakkolunastuksessa ks. *Schjødt* s. 69—83, *Schjødt* Eiendom s. 16—26, *Vislie* s. 173—204 ja *Fleischer* s. 80—90 ja 150—299.

[5] Ks. *Meyer* s. 9—14, *Larsen* s. 58—97 ja *von Eyben—Jensen* s. 7—39.

muun muassa asutuslakeja, koska niissä säädetty korvaustaso ei ole vastannut täyttä korvausta ja maan siirtyminen yksityiseltä kansalaiselta toiselle ei ole suorastaan palvellut yleistä tarvetta, joka vanhemman tulkinnan mukaan tarkoitti omaisuuden hankintaa hallintotehtävien hoitamista varten.[6] Vaikka yleisen tarpeen käsitettä ei uudemmassa kirjallisuudessa ja lainsäädäntökäytännössä olekaan rajattu näin ahtaasti,[7] maapoliittisen ja taloudellisen lainsäädännön alalla on esiintynyt jatkuvasti uudistuksia, joihin liittyneet lunastuspykälät ovat aiheuttaneet joko perustuslain säätämisjärjestyksessä annetun »valtuuslain» tai määränneet koko lain käsittelyjärjestyksen VJ 67 §:n mukaiseksi.

Jos tärkeimmät pakkolunastuslait olivat vielä ennen sotia erotettavissa nimiensä perusteella muusta lainsäädännöstä, tämä muodollinen tuntomerkki on myöhemmin menettänyt merkityksensä, kun lunastussäännöksiä on sijoitettu kiinteistönmuodostamissäädösten ohella moniin ympäristön käyttöä koskeviin lakeihin. Pakkolunastuslainsäädäntömme pirstoutumisen syy on osaltaan johtunut meillä noudatetusta lainlaatimistavasta, mutta toinen ja merkittävämpi syy johtuu lakien perustuslainmukaisuuden ennakkokontrollista ja sen vaikutuksesta lakien säätämisjärjestykseen sekä vaadittaviin enemmistöihin.

d. Lakien perustuslainmukaisuuden kontrolli on suomalaisessa lainsäädännössä ennakkovalvontaa. HM:n säännösten kanssa ristiriidassa oleva laki voidaan säätää perustuslain säätämisjärjestyksessä, poikkeuslakina. Poikkeusmenettelyn, VJ 67 §:n mukaisen käsittelyn, käyttöä voi esittää hallitus lakiesityksessään tai käsittelyjärjestys voidaan muuttaa eduskuntakäsittelyn eri vaiheissa. Jos asiasta syntyy epätietoisuutta, lakiesitys lähetetään perustuslakivaliokuntaan, joka lainsäädäntöjärjestystä koskevan lausumansa ohella voi suosittaa esitykseen myös käsittelyjär-

---

[6] Ks. *Ståhlberg* I s. 418 ja *Haataja* Vesioikeus II s. 82. Asutuslakien osalta ks. *Kastari* Lm 1950 s. 740 ja *Kastari* s. 87—88, erit. av. 14. *Haatajan* mukaan vuoden 1936 asutuslainsäädännön antamiseen ei ollut niin pakottavaa tarvetta kuin aikaisemmin, *Haataja* Maakysymyksemme s. 97—100 ja *Haataja* Asutuslainsäädäntö s. 214—229. Vuoden 1958 MaanhankkimisL 16. 8. 1958/359 annettiin poikkeuslakina, vaikka korvausperuste oli lähtökohtaisesti käypä hinta kuten RakL 60 §:ssä. Tosin käyvän hinnan laskuperusteita on asutuslakien pohjalta tulkittu toisin kuin RakL:n perusteita, ks. *Wiiala* Pakkolunastuskorvaukset s. 51—55, vrt. *Haataja* Asutuslainsäädäntö s. 274—287 ja *Kivimäki—Parkkali* s. 52—53.

[7] Ks. esim. *Hyvönen* Maapaketti s. 16—24, *Ojanen* s. 42—45 ja *Vihervuori* s. 28—48.

jestyksen kannalta ratkaisevia muutoksia ja täydennyksiä. Vaikeutettu käsittely eduskunnassa vaatii määräenemmistöä, mutta valiokunta tekee ratkaisunsa yksinkertaisen enemmistön turvin.

Selvinä pidetyissä tapauksissa perustuslakivaliokunnan lausuntoa ei ole hankittu. Esimerkiksi TieL:n pakkotilusjärjestelyjä koskenut »valtuuslaki» annettiin perustuslakivaliokuntaa kuulematta. Asia oli ehkä poliittisesti vähäarvoinen eikä HE 1953: 6:een sisältynyt käsittelyjärjestyslausuma aiheuttanut erimielisyyttä.[8]

Kairan kehittämän tulkintatavan mukaan perustuslaki suojaa omaisuutta poikkeukselliselta puuttumiselta, mutta yleinen lainsäädäntöjärjestys on mahdollinen, jos laki ei loukkaa *normaalia, kohtuullista* ja *järkevää* omaisuuden hyväksikäyttöä ja säätelyyn liittyvä oikeusturva on asianmukaisesti järjestetty.[9] Asia aiheutti keskustelua muun muassa LunL:n säätämisen yhteydessä. Lakiesityksen 31.2 §:ssä oli esitetty käyvän hinnan määräämistä ilman lunastusperusteena olevan kaavan aiheuttamaa arvonlisää, ns. arvonleikkaussäännöstä. Perustuslakivaliokunta katsoi, että arvonleikkauksen sisältämä kompromissi voitiin antaa tavallisena lakina eräin soveltamistilanteiden täsmentämistä koskevin tarkennuksin. Säännös katsottiin tältä osin kohtuulliseksi, järkeväksi ja yhteiskuntakehitykseen soveltuvaksi.[10]

Vaikka muutosta ei ole ymmärrettävä niin, että tarve suhteuttaa korvausnormit yhteiskuntakehityksen vaatimuksiin olisi yleisesti syrjäyttänyt tarpeen suojata omaisuuden normaalia käyttämistä, muutos osoittaa yhteiskunnan kehityksen, poliittisten voimasuhteiden, käytettyjen asiantuntijoiden ja eduskunnan henkilövaihdosten heijastumista lainsäädäntötyöhön. Parlamentaarinen tulkinta ei ankkuroidu kiinteäsisältöisiin argumentteihin samalla tavoin kuin lain tulkinta tuomioistuinkäytännössä. Omaisuudensuojasäännösten tulkinnassa on tapahtunut *Jyrängin* suosittelemaa »luovaa tulkintaa», mutta se on jatkuvuussyistä tehty »loivasti kaartaen».[11] Esimerkiksi TieL näyttää syntyneen omaisuudensuojan »korkeasuhdennevaiheessa» verrattuna vähän myöhemmin käsiteltyyn

---

[8] Ks. HE 1953: 6, L 21. 5. 1954/246 ja L 22. 1. 1971/45.

[9] Ks. *Kaira* Lm 1946 s. 169, vrt. *Merikoski* Lm 1947 s. 208—209, *Kastari* Lm 1950 s. 739—741, *Kastari* s. 85—126, KM 1974: 27 s. 114 sekä esim. PV 1967: 2 s. 1—3.

[10] Ks. PV 1977: 14 s. 3.

[11] Ks. *Jyränki* Lm 1968 s. 984 ja 987.

RakL:iin.[12] LunL:n antamisen aikaan »suhdannetilanne» oli matalampi kuin RakL:a annettaessa, mutta lakiesitykseen eduskuntakäsittelyssä tehdyt muutokset osoittavat »suhdannetilanteen» vuoden 1977 valtiopäivillä korkeammaksi, kuin esityksiä HE 1974: 133 ja 1975 II: 179 laadittaessa ja annettaessa oli otaksuttu.

Omaisuuden käytön kohtuullisuuden, järkevyyden ja normaalisuuden mittaamiseen vaikuttaa ennen muuta arvostelijan omaksuma näkökulma ja olosuhteet. Valtiosääntökomitean enemmistön käsityksen mukaan muun muassa rakennusmaan hankinta- ja pakkolunastuskysymyksissä oli jatkettava ja voimistettava omaisuudensuojan sosiaalista tulkintasuuntausta, ja omaisuuden suojaa oli annettava vain yksityisille kansalaisille.[13] Samoihin aikoihin 1973—1974 julkaisemissaan kirjoituksissa *Pietilä* ja *Ojanen* vaihtoivat mielipiteitä omaisuuden suojasta rakentamisessa ja pakkolunastuksessa. Pietilä tarkasteli omaisuuden käytön kohtuullisuutta, tavanomaisuutta ja järkevyyttä katsoen, että arvostelun tuli lähteä omistajan näkökulmasta.[14] Ojasen mukaan ensisijaisena perusteena on yleinen etu sekä kysymys, voidaanko lain katsoa tarkoittavan yhteiskunnan kehittämisen kannalta normaalia, kohtuullista ja järkevää omistajan oikeusaseman säätelyä ottaen huomioon myös omistajan näkökulman ja sen, ettei käyttöä voida kokonaan estää.[15]

Verratessaan toisiinsa Pietilän ja Ojasen esityksiä *Kaasinen* kirjoittaa, että Ojanen on lausumassaan erehtynyt enemmän kuin Pietilä, sillä mainittuja käsitteitä on perustuslakivaliokunnan käytännössä arvioitu sangen usein maanomistajan asemaan nähden, mutta ilmauksen »normaali» vaihtuminen myöhemmässä käytännössä lausumaan »yhteiskuntakehitykseen sopiva» antaa tosin tiettyä painoa Ojasen esittämille argumenteille. Tavallisessa lainsäädäntöjärjestyksessä säädettävän lain tulisi Kaasisen mukaan täyttää sekä maanomistajan että yhteiskunnan etunäkökohdat; olisi kiinnitettävä huomiota maanomistajan mahdollisuuteen maan kohtuulliseen, järkevään ja yhteiskuntakehitykseen soveltuvaan käyttöön sekä yhteiskunnan kannalta siihen, onko maanomistajan oikeusaseman sääntely kohtuullista ja järkevää yhteiskuntakehityksen kannalta arvioituna.[16]

---

12 Ks. edellä 1.6.c §:ssä mainittua. »Suhdanteista» ks. *Kastari* s. 83—126.

13 Ks. KM 1974: 27 s. 115—116 ja 120—121.

14 Ks. *Pietilä* Lm 1973 s. 760.

15 Ks. *Ojanen* Lm 1974 s. 158.

16 Ks. *Kaasinen* s. 25—28.

Kaasinen käsittelee perustuslakivaliokunnan kannanottoja muun aineiston rinnalla samalla tasolla kuin kirjallisuuslähteistä saatavaa tulkinta-aineistoa. Näin meneteltäessä parlamentaarisen päätöksenteon yhteydet yhteiskuntatodellisuuteen ja poliittisen päätöksenteon tarkoitushakuisuus eivät tule esille, vaikka näillä seikoilla on muutosten selittämisessä keskeinen merkitys. Omistuksensuoja- ja pakkolunastuskeskustelussa on osaltaan puhuttu vallan ja rahan jakamisesta. Teollistuminen ja elinkeinorakenteen muuttuminen ovat aiheuttaneet asutuksen keskittymistä ja pääomien siirtymistä muuttajien mukana. Varallisuus on lisääntynyt yleisestikin. Rakentamiseen liittyen on ollut ratkaistava, kuka määrää, mihin yhdyskuntia rakennetaan ja miten yhteiskuntamme muutoksessa siirtyneet ja liikkuvat miljardit ohjataan eri tahoille. Kaavoitusasioissa sosiaalinen tulkintasuuntaus on ollut yleismaailmallinen ilmiö. Suomessakin asutuslainsäädäntö, RakL ja monet sosiaalipoliittiset säädökset ovat osoituksena omistuksensuojan suhteellisuudesta ja joustavuudesta. Valtiosääntökomiteassa tarkoitushakuisuus saattoi ilmetä vielä vapaammin kuin perustuslakivaliokunnassa, mutta muuttamistendensseillä on ollut muutoinkin kirjallisuudessa vahvaa kannatusta aiemminkin.

Valtiosääntökomitean pääsihteeri *Sipponen* oli väitöskirjassaan asettunut sille kannalle, että perustuslakivaliokunnan asema poliittisena elimenä voi »myös suuresti edistää valtiosäännön tulkintaa mukauttamalla valtiosääntöä muuttuviin tarpeisiin, mikäli valiokunta uskaltautuu nimenomaan arvokysymyksissä suorittamaan tulkinnalle tarpeellisia arvovalintoja osviitaksi».[17] Selvästi tarkoitushakuisempi »luovan tulkinnan» kanta »loivasti kaartaen» oli komitean jäsenistä *Jyrängillä*. Komitean sihteereistä *Riepula* katsoi väitöskirjassaan, että perustuslain tulkinta on puhtaasti arvostusperusteista.[18]

Suuria maapoliittisia uudistuksia on maassamme toteutettu aiemmin perustuslain säätämisjärjestyksessä annetuilla laeilla, joiden säätämisestä on vallinnut laaja yksimielisyys. LunL:n ja maapakettilakien käsittelyssä perustuslainsäätämisjärjestykseen riittävä yksimielisyys puuttui suuresta salista, mutta perustuslakivaliokunnassa tarvittava yksinkertainen enemmistö oli esityksen takana. Valiokunta kuuli myös lukuisia asiantuntijoita,

17 Ks. *Sipponen* s. 367.

18 Ks. *Jyränki* Lm 1968 s. 984—987 ja *Riepula* s. 197—198. Vrt. KM 1974:27 s. 113—123 ja *Majamaa* s. 62—86, erit. av s. 86.

joiden joukossa olivat Sipponen, Jyränki ja Ojanen.[19] Tulkinnan kehittämistä puoltavien asiantuntijoiden äänenpainot saivat entistä paremmin vastakaikua perustuslakivaliokunnassa, kun »normaali» muuttui »yhteiskuntakehitykseen soveltuvaksi».

Omaisuuden VJ 67 §:stä johtuva määrävähemmistösuoja on muuttunut eräiltä osin vähemmistösuojaksi. Oikeusvarmuuteen kuuluvan tulkintaperinteen katkeaminen ja tulkinnan muuttuminen tarkoitushakuiseksi on tehnyt tilaa perusoikeuksia koskeville laajemmille muutoksille. Näin voidaan poistaa yhteiskunnallisia epäkohtia, mutta entistä suurempien vähemmistöjen oikeutettujen etujen syrjäyttämismahdollisuus yhteiskunnan edun nimissä sisältää syvenevien riitojen ja kovenevan sanelupolitiikan siemenen.

e. Vertauskohtia Saksasta. Kun HM:n omaisuusgarantiat velvoittavat lain säätäjää ja lakien perustuslainmukaisuuden kontrolli on ennakollista, lakien soveltamisessa saattaa tulla esille tilanteita, joita säätämisvaiheessa ei osattu ennakoida. Tällaisen tilanteen varalta on Suomessa käytössä vain lain muuttaminen, koska tuomioistuimet eivät tutki lakien perustuslainmukaisuutta. Toisaalta lain soveltaja voi luottaa lakien »virheettömyyteen». Eräissä muissa maissa, joissa on voimassa Suomen HM 6 §:ää vastaavat omaisuusgarantiat, lakien perustuslainmukaisuuden tutkiminen on osoitettu valtiosääntötuomioistuimille. Eräs näistä maista on Saksan liittotasavalta.

Liittotasavallan GG 14 artiklan tulkinnan erääksi tärkeäksi kysymykseksi on noussut lunastuksen ja korvauksen samanaikaisuusvaatimus. Aiemmin ajateltiin, että korvaus liittyi pakkolunastuksen *edellytyksiin.* Tämän ajatustavan pohjalta omistuksen suojaa loukkaava laki voitiin selittää mitättömäksi, mutta loukatulle varattiin eräässä vaiheessa mahdollisuus ajaa valtiota vastaan korvauskannetta. Nykyisin samanaikaisuuslausekkeen ajatellaan varsinaisen pakkolunastuksen kohdalla merkitsevän lain säätämisedellytyksiä, mutta lunastuksenomaisen toimenpiteen ja ns. materiaalisen lunastuksen kohdalla vain lain *seurausvaikutuksia.*[20] Samanaikaisuusvaatimuksen tulkinta on johtanut hienojakoiseen lu-

---

[19] Ks. PV 1977: 14 s. 1.

[20] Ks. esim. *Maunz* s. 174—182, *Gronefeld* s. 45—54 ja *Rüfner* s. 416—443 sekä Sveitsin oikeuden osalta *Blanc* s. 3—7 ja *Wiederkehr* s. 7—15.

nastuskategorioiden luokitukseen, mutta samanaikaisuusvaatimuksesta huolimatta pakkolunastuslaeissa on sallittu ennakollisen haltuunoton oikeuttavia säännöksiä kuten muuallakin.[21]

f. Orastavasta jälkikontrollista. Koska tuomioistuimet eivät Suomessa tutki lakien perustuslainmukaisuutta, tuomioissakin on vältetty perustuslakiviittauksia, vaikka riitapuolet ehkä vaatimuksissaan sellaisia olisivat tehneet. Perustuslakia ei ole pidetty välittömästi sovellettavana oikeutena. Tilanne näyttää olevan muuttumassa, kuten seuraava ratkaisu osoittaa.

KKO 1979 II 28 t. 1667/1978. Valtio velvoitettiin RakL:n nojalla lunastamaan tiealueen ja korttelialueen väliin jäänyt osa rakennuskaavan mukaisesta liikennealueesta, jota ei ollut otettu tiesuunnitelman mukaan tiealueeksi. Pysyttäessään HO:n ratkaisun asiassa KKO lausui muun muassa seuraavaa: »KKO on ... tutkinut jutun ja havaitsee, että H.L. ja R.H. alempien oikeuksien mainitsemista syistä eivät voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää kysymyksessä olevaa aluetta hyväkseen, vaan että se on heille pysyvästi menettänyt arvonsa. Menetys koskee etua, joka HM 6 §:n mukaan on omaisuutena suojattu. Tuollaista tiealueen ulkopuolelle jäävää liikennealueen osaa ei voida lunastaa TieL:n mukaisessa tietoimituksessa. Näin ollen ja koska ei voida otaksua, että laki olisi ristiriidassa HM:n edellä mainitun pykälän kanssa, valtio on RakL 110.1 §:n nojalla ... velvollinen lunastamaan sen tarpeisiin osoitetun kysymyksessä olevan alueen.» Ratkaisu syntyi äänestyksen perusteella äänin 3—2.

Ratkaisussa KKO otti kantaa ns. »hukkakiilojen» lunastamiseen. Kun tietarpeisiin nähden ylileveät liikennealuevaraukset oli tehty kaavassa, valtio oli kieltäytynyt lunastamasta niitä tietoimituksen yhteydessä ja kiistänyt velvollisuutensa myös RakL:n mukaisessa menettelyssä. Kiistely oli säästänyt näiden alueiden lunastussummat sekä valtiolta että kunnilta. Eduskunta oli kiirehtinyt TieL:n tarkistamista tältä osin vastatessaan HE:een 1970: 65, mutta vasta HE 1980: 79 sisälsi tarvittavan TieL:n lisäyksen, 35a §:n, joka annettiin 23. 1. 1981 ja merkitsi lunastusasian käsittelemistä tietoimituksessa.

---

[21] Ks. esim. BBauG 116 § ja *Puhr-Westerheide* s. 112—117. Ennakkohaltuunotosta säädetään Ruotsin ExpL 5: 17—21:ssä, joiden johdosta ks. *Bouvin—Hedman—Stark* s. 212—225. Tanskalaisista säännöksistä ks. *von Eyben—Jensen* s. 147—148.

Ratkaisureferaatti oli julkaistu Lakimies- lehdessä keväällä 1979. Se ei ehkä vaikuttanut enää pitkälle valmistellun asian käsittelyyn, mutta toisessa tilanteessa vastaavan ratkaisun syntyminen olisi saattanut antaa vauhtia lain valmistelijoille ja kiirehtinyt tarpeellista muutosta. Ratkaisun merkitys on muualla. Siinä on nähtävissä oikeuslaitoksen vastavaikutusta juridisten tulkinta-argumenttien arvon väheksymiselle lain säätämisvaiheen kontrollissa ja oikeuslaitoksen merkityksen korostamista kansalaisten oikeuksien puolustajana hallintokoneistoa vastaan. Askel lakien perustuslainmukaisuuden kontrolloimiseksi on otettu.[22]

g. Pakkomomentin heikkenemisestä lunastuslainsäädännössä. Vuoden 1898 PlL oli suoraviivainen lunastuslaki: kun yleinen tarve vaati, yksityinen oikeus väistyi. Lunastusta lievempiä keinoja ei ollut tarpeen tutkia, vahinkoja torjuvia toimenpiteitä ei voinut lunastuksen yhteydessä suorittaa. PlL:n mukainen hyvitys luovuttajan menetyksistä oli rahakorvaus, joka säännönmukaisesti oli maksettava ennen alueen haltuunottoa. Asutustoimenpiteiden sekä tie- ja vesistöhankkeiden yhteydessä näin yksioikoiset menettelytavat osoittautuivat vähemmän sopiviksi, kun hankkeita toteutettaessa oli otettava huomioon myös yleisistä varoista maksettavat kustannukset sekä tärkeät hallinnolliset ja elinkeinopoliittiset tekijät.

Vanhempien tielakien mukaan kenelläkään ei ollut valtaa vastustaa tien tekemistä, mutta tien paikka oli valittava siten, että tie voitiin rakentaa soveliaasti ja vähimmällä kustannuksella, RakK 25: 1, 1883 TA 7 § ja 1918 TL 2 §. TieL:n mukaan vaihtoehtoisista tiesuunnista on valittava sellainen, että tien tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti tuottamatta toiselle enempää vahinkoa kuin tarve vaatii ja tien aiheuttamat ympäristöhaitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi, TieL 10 §. Tietoimituksessa on mahdollista suorittaa vahinkoja vähentäviä tilus- ja yksityistiejärjestelyjä; LunL:n mukaisessa menettelyssä näitä mahdollisuuksia on

---

22 Perustuslakien tuomioistuinkontrolliin on Suomessa suhtauduttu torjuvasti, ks. *Kastari* s. 53—54 ja KM 1974: 27 s. 22 ja 126—132, vrt. *Kastari* Valtiosääntö s. 358—359. RakL:n alalta voidaan mainita kuitenkin tulkintaesimerkkinä *KHO 1962 I 21,* joka johti RakL 95 ja 96 §:n muuttamiseen, ks. HE 1963: 105, johon liittyy myös PV 1964: 4. Ratkaisun *KKO 1979 II 28* ja HM 6 §:n suhteesta ks. *Murén* KTA 1981 s. 191—220 ja HM 5 §:n tuomioistuinkontrollista *Murén* KTA 1980 s. 277—297.

kehitetty vielä monipuolisemmiksi, TieL 35—36 § ja LunL 23—28 §. Menettelytavat ovat PlL:n menettelyyn nähden lieventyneet.

Vesilainsäädännön puolella hankkeille on säädetty ehdottomat rajat: laajojen ympäristövaurioiden aiheuttaminen on kielletty, VL 2: 3—6. Esimerkit osoittavat, että pakkotoimisäännöksiin on tullut erilaisia rajoituksia ja menettelyllisiä lievennyksiä, mutta samanaikaisesti pakkotoimien käyttö on lisääntynyt ja niiden vaikutus on laajentunut, mikä on osaltaan aiheuttanut suojelusäännösten ja reunaehtojen tarpeen.

Hallinnossa sovellettavan suhteellisuusperiaatteen mukaan erilaiset pakkokeinot on sovitettava suojeltavan intressin ja hallintotoimien tavoitteiden kannalta oikeaan suhteeseen, niin ettei käytetä ankarampia keinoja kuin tarve vaatii.[23] Tämän periaatteen ilmauksena on LunL 4.1 §:ssä säännös, ettei lunastusta saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus saavutetaan yhtä sopivasti muulla tavoin tai lunastuksesta yksityiselle edulle koituva haitta ylittää yleiselle edulle tulevan hyödyn. Säännös näyttäisi velvoittavan hakijan lunastustilanteessa, ennen täytäntöönpanokelpoisen lunastusluvan antamista, esittämään selvitystä siitä, mitä haittoja lunastus aiheuttaa yksityisille, voidaanko noita haittoja pienentää ja olisiko asiassa mahdollista päästä lunastuksen sijasta vapaaehtoiseen sopimukseen.[24]

Lunastuksen täytäntöönpano TieL:n ja LunL:n mukaan tapahtuu kiinteistötoimituksessa. Toimituksen keinovalikoimaan kuuluvat luonnostaan JL:n keinot, joissa hallinnollisen virallisperiaatteen ohella suhteellisuusperiaatteella ja dispositiivisella periaatteella on ollut vankka sijansa.[25] Suomen HM:n kannalta kiinteistönmuodostamislainsäädäntö koskee omaisuuden käyttämistä, olkoonkin, että oikeuksia perustetaan toisinaan vieraille tiluksille ja jakolakeihin on otettu myös varsinaisia lunastus-

---

23 Ks. *Merikoski* s. 68—69.

24 *Ojasen* s. 43 mukaan sopimuksiin olisi pyrittävä lunastettaessa suurempia kokonaisuuksia harvemmilta luovuttajilta, mutta lunastukseen voitaisiin ryhtyä suoraan kohteen koostuessa lukuisista vähäisistä alueista. Mainitut seikat eivät voine vapauttaa lunastajaa haittoja koskevasta tutkimus- ja näyttövelvollisuudesta eikä myöskään sopimusmahdollisuuksia koskevasta selvitysvelvollisuudesta, jotka johtuvat LunL 4 §:stä, vrt. *Hyvönen* Maapaketti s. 97. LunL 4.1 §:ssä puhutaan lunastuksen toimeenpanosta, vaikka säännös liittyy lunastusluvan myöntämiseen.

25 Ks. esim. *Hyvönen* Määräämistoimista s. 1—8

säännöksiä,[26] kuten JL 29.2 § ja KaavJL 3. luku. Kun TieL ja muut pakkolunastussäädökset merkitsevät poikkeusta yleisestä omaisuudensuoja- ja -käyttösuhteista, mutta kiinteistönmuodostamislainsäädäntö liittyy normaaliin omaisuuden käyttämiseen, on mahdollista, ettei kiinteistötoimitus kovin hyvin soveltuisikaan pakkolunastuksen täytäntöönpanomenettelyksi.

h. TieL:iin perustuvan tieoikeuden erityispiirteistä. Tieoikeuden perustamiseen ja LunL:n mukaiseen lunastukseen kuuluu säännönmukaisesti oikeutta luova hallintopäätös ja päätöksen täytäntöönpaneva toimitus. Yksinkertaisissa tilanteissa molemmat momentit voivat liittyä samaan menettelyyn, esimerkiksi lunastusta laajennettaessa, LunL 24 §, TieL 35 ja 35 a §. Molempien lakien mukaan lunastettavat alueet tulevat yleiseen tarpeeseen ja lunastettavista etuuksista on maksettava täysi korvaus, LunL 4 ja 29 §, TieL 6—9 ja 67 §. Näiltä osin TieL:n mukainen lunastaminen vastaa LunL:n mukaista lunastamista ja näyttäisi täyttävän myös HM 6.3 §:ssä pakkolunastukselle asetetut tärkeimmät tuntomerkit. Pakko-oikeutena tieoikeus voidaan TieL 25 §:n mukaan perustaa vastoin luovuttajan tahtoa.

Verrattaessa tieoikeuden perustamista TieL:n säätämisen aikaan sovellettuun pakkolunastusmenettelyyn merkittävin ero oli tieoikeuden voimaantulotavassa. Tieoikeus tulee voimaan suorastaan täytäntöönpanokelpoisen tiesuunnitelman ja haltuunoton myötä, mutta PlL:n mukaan ennakolliseen haltuunottoon tarvittiin erillinen lupa katselmuksineen. Myöskin LunL:n mukainen ennakkohaltuunottomenettely on TieL:n menettelyä mutkikkaampi, LunL 6. luku verrattuna TieL 29 §. Kun tämä seikka näyttäisi olevan tieoikeuden erityispiirre, sen synty ja syyt on selvitettävä ennen huomion kohdistamista tieoikeuden syntyperusteisiin ja voimaantulon tosiseikastoon.

Korvausten viipymistä on pidetty pakkolunastustemme kielteisimpänä seurauksena luovuttajien taholla. Vanhemmassa kotimaisessa ja ruotsalaisessa kirjallisuudessa korvausvelvollisuus liitettiin pakkolunastuksen käsitteeseen ja korvausta pidettiin pakkolunastuksen *edellytyksenä*.[27]

---

[26] JL 29.2 ja 243 §:n muutoksiin liittyi valtuusL 30. 12. 1961/593. Eräitä tilusjärjestelysäännöksiä on myöhemminkin annettu poikkeuslakeina, L:t 31. 1. 1975/53—54, L 4. 7. 1975/522 (YkTieL:n tilusjärjestelyt) ja LakkaamisL 17. 12. 1976/983.

[27] Ks. esim. *Melander* s. 114, *Nybergh* s. 132, *Serlachius* s. 152, *Ståhlberg* I s. 414 ja *Talas* s. 37—47. PlL 1 §:ssä ja HM 6.3 §:ssä korvaus liittyy pakkolunas-

LunL 30 §:n mukaan luovuttajalla on oikeus saada menetyksistään täysi korvaus. Sanamuoto viittaa *seurausteorian* mukaiseen ajatustapaan, ja nykyinen korvauskäytäntö on osoituksena seurausteorian yleisestä hyväksymisestä. Tosin lunastus myös LunL:n mukaan raukeaa, ellei korvauksia makseta aikanaan, PlL 48 § ja LunL 74 §. Hallinnan menetyksen ja maksuhetken välillä saattaa tie- ja lunastushankkeiden yhteydessä olla useiden vuosien ero. Tämän laatuinen käytäntö soveltuu huonosti HM 6.3 §:n vastavuoroisuutta edellyttävään ajatuskuvioon.

Tienpitäjälle perustetaan tieoikeus alueen käyttämiseksi tietarkoitukseen, mutta tiekäytön lakattua alue on TieL 17 ja 33 §:n sekä ETL:n mukaan määrätyissä tapauksissa palautettava viereisiin kiinteistöihin. Tieoikeus on paitsi perustamisvaiheessa, myös käyttö- ja lakkautusvaiheessa vahvasti *tarkoitussidonnainen.* Tarkoitussidonnaisuuden analysointi vie eteenpäin myös tieoikeuden ja yleisen tien esineoikeudellista luonnehdintaa koskevaa kysymystä.

4.2. Haltuunoton ja korvauksen vastavuoroisuudesta

a. PlL:n käteisperiaatteesta. HM:a säädettäessä oli voimassa PlL, jonka mukaisessa lunastuksessa lunastaja sai kohteen haltuunsa maksettuaan siitä korvauksen.[28] PlL:n kannalta vastavuoroisuus tarkoitti *käteisperiaatetta.* Tämän ohella PlL:ssa oli ns. joutuisampi menettely, jossa paalutetun alueen haltuunotto sallittiin eri *luvalla* vakuuksia vastaan luovuttajan suostumuksin. Joutuisammassa menettelyssä omaisuus siirtyi lunastajalle ennen korvausten lopullista maksamista, mutta osa ennakolta arvioidusta korvaussummasta voitiin tallettamisen sijasta maksaa luovuttajalle.[29] Käteisperiaatteen ohella PlL:iin kuului alkuaan

---

tuksen käsitteeseen. Ruotsissa *Strahl* s. 88 katsoo korvauksen kuuluvan lunastuksen käsitteeseen. *Ljungman—Stjernquist* II s. 12—13 pitää korvausta lunastuksen seurauksena. Seurausteoria on uudemmassa kotimaisessa kirjallisuudessa vallitseva, ks. esim. *Kivimäki* Lm 1953 s. 144 ja *Hollo* Pilaamiskielto s. 450—451, vrt. kuitenkin *Kaasinen* s. 46.

28 Ks. PlL 48—53 §. HM:n laatimisen aikaan pakkolunastuksen sisältö lienee mielletty PlL:n mukaiseksi, ks. *Kastari* s. 85—86.

29 Ks. PlL 57—63 §, joiden johdosta ks. Lvk 1897:5 s. 59—62 ja Lvk 1933:2 s. 3. PlL 62 §:n mukainen suostumus- ja alistusmenettely teki järjestelmän jäykäksi ja hankalaksi.

luvanvarainen ennakkohaltuunotto- ja *harkinnanvarainen ennakkokorvausjärjestelmä.* Näissä tapauksissa lopullinen korvaus maksettiin *jälkikäteen.*

Talouspulan aikana haltuunoton ehtoja väljennettiin väliaikaisella lailla: ennakkohaltuunotto sallittiin vastoin luovuttajan tahtoa.[30] Kun hallitus vuoden 1935 valtiopäivillä esitti lain jatkamista ja täydentämistä, asia lähetettiin perustuslakivaliokuntaan, joka puolsi esityksen hyväksymistä tavallisena lakina, mutta eduskuntakäsittelyssä suuri valiokunta suositti perustuslain säätämisjärjestystä.[31] Ennakkohaltuunotto muuttui perustuslakikysymykseksi, vaikka säännös oli määräaikaiseksi tarkoitetussa laissa. Lain määräaikaa jatkettiin aina muutamia vuosia kerrallaan, kunnes PlL:n 5. luvun muutos hyväksyttiin vuonna 1951 perustuslain säätämisjärjestyksessä.[32] Lain muutos merkitsi siirtymistä lunastuksissa entistä enemmän ennakkohaltuunottoon ja korvausten suorittamiseen jälkikäteen.

Lunastuskohteen ennakkohaltuunotto muuttui 1930-luvulla perustuslakiasiaksi. Syynä asenteen jyrkkenemiseen lienee ollut menettelyyn liittynyt heikko oikeusturva, joka näkyi korvausten viipymisenä.[33] Lainsäädännössä ennakkohaltuunottoon suhtauduttiin samalla tavoin silloinkin, kun laissa oli ennakkokorvaussäännöksiä. Ennakkokorvaussäännösten tehoon tai lunastajan hyvään tahtoon ei luotettu, sillä ennakkohaltuunottoa koskevat lait ja niiden muutokset annettiin 1970-luvulle saakka perustuslain säätämisjärjestyksessä.[34]

---

30 Ks. HE 1931: 74 ja L 30. 10. 1931/289 sekä L 27. 5. 1933/152.

31 Ks. HE 1935: 107, PV 1935: 5, SV 1935: 124 ja L 8. 5. 1936/191. Lain voimassaoloa jatkettiin 2—3 vuotta kerrallaan aina 1950-luvun alkuun saakka poikkeuslakeina annetuilla laeilla, missä yhteydessä lain soveltamisalaa mm. vuoden 1940 muutoksessa laajennettiin. Vrt. PlL:iin ehdotettuihin muutoksiin, Lvk 1933: 2.

32 Ks. Lvk 1949: 7, HE 1951: 38 ja L 28. 12. 1951/672.

33 Ks. *Kastari* s. 98—99 erit. av. 26.

34 Ks. esim. PuolPlL 13. 10. 1944/787, TurvesuonPlL 7. 8. 1942/641, Saimaan kanava-alueen haltuunottoL 29. 5. 1965/294, johon liittyivät HE 1964: 36 ja LTV 1964: 5, Maakaasuverkostoalueen haltuunottoL 16. 6. 1972/465, johon liittyivät HE 1972: 42 ja KM 1971 B 140. Viimeksimainittujen lakien määräaikoja jatkettaessa on niinikään käytetty poikkeuslakimenettelyä. Poikkeuslakimenettelyn kannalla ennakkohaltuunottokysymyksessä oli myös pakkolunastusmenettelykomitea, KM 1965 B 32 s. 137 ja Ltk 1968: 2 s. 133—134.

b. *Kiinteistötoimitusten »luottomenettelystä».* Kiinteistötoimituksissa maanomistaja voidaan velvoittaa luovuttamaan tiluksia luontois- tai rahakorvausta vastaan jako-osakkaalle tai muulle toimituksen asianosaiselle Nykyisten ja vanhempien jakolakien mukaan tilusten hallinta on saattanut siirtyä subjektilta toiselle toimitusmiesten päätöksellä tai sopimuksin aikaisemmin, kuin vastaava tilisuoritus on erääntynyt maksettavaksi. Haltuunoton yhteydessä korvaukset on arvioitu, joten tilisuorituksen summa on ollut tiedossa.

Menettely on verrattavissa maksuajan eli »luoton» myöntämiseen selvälle saatavalle, eikä näiden säännösten sisältöä ole pidetty lainsäädännöllisesti muusta jakolaista mitenkään poikkeavana myöskään säännöksiä muutettaessa.[35] Luottoperiaatetta on käytetty myös asutuslainsäädännössä; pakkolunastuskorvauksia on suoritettu valtion maksusitoumuksina.[36]

c. *Korvausajankohta vesiasioissa.* Vesilainsäädännön alalla alueen haltuunotto ennen korvausten määräämistä legalisoitiin vuonna 1934 annetulla tavallisella lailla. Samassa järjestyksessä säädettiin 1940-luvulla lait vesivoiman käyttöönoton helpottamisesta.[37] Näidenkin lakien perusteet olivat osittain työllisyyspoliittisia. Kun luovutushetkellä vastikkeen suuruus oli määräämättä, kysymys oli selvästä ennakkohaltuunotosta ja *jälkiperäisestä korvauksesta* eikä maksujärjestelystä niinkuin kiinteistötoimituksissa.

Kirjallisuudessa *Haataja* arvosteli mainittua lainsäädäntöä lainsäädäntöjärjestyksen, lakeihin liittyvän oikeusturvan ja heikon omistuksensuojan vuoksi,[38] mutta saman laatuinen ennakkohaltuunottojärjestelmä

---

35 Ks. *Haataja* Jakolainsäädäntö s. 162—164, AJ 120—122 §, JL 158—159, 167—168 ja 177 §. Sama periaate säilyi JL:n muutoksessa, L 31. 1. 1975/52, johon kuului HE 1974: 79 ja KM 1971 B 122.

36 Ks. AsutusL 6. 11. 1936/332 96 § ja A asutuslain toimeenpanosta 22. 12. 1937/441 117—124 §. Siirtoväen pika-asutuslain 28. 6. 1940/46 tarkoituksiin tapahtuvassa maan hankinnassa käytettiin yksinomaan velkasitoumuksia, ks. *Haataja* Maa- ja vesioikeus s. 83.

37 Ks. L eräiden kiireellisten vesiasiain käsittelystä 2. 2. 1934/62 ja L toimenpiteistä vesivoiman käyttöön ottamisen helpottamiseksi 21. 3. 1941/196, joista viimeksimainittu oli määräaikainen, mutta jonka voimassaoloa jatkettiin useita kertoja. Näiden johdosta ks. *Haataja* Vesioikeus III s. 322. KemijokiL 22. 1. 1960/62 annettiin poikkeuslakina.

38 Ks. *Haataja* Vesioikeus III s. 346—350.

hyväksyttiin myöhemmin VL:iin tavallisessa lainsäädäntöjärjestyksessä,[39] VL 2:26. VL:n mukaiseen menettelyyn kuuluu ennakkokorvausjärjestelmä, mutta käytännössä se on toiminut huonosti. Monissa 1940—1960-luvuilla aloitetuissa vesiprosesseissa käsittely on edelleen kesken. Arvosteluun oli aihetta.

Nykyisin luvan ennakkohaltuunottoon antaa vesioikeus. Pakkolunastuslain järjestelmän tapaan VL:n ennakkohaltuunottomenettely on *luvanvarainen.*

d. Ennakkohaltuunotosta rakentamislainsäädännössä. Asemakaavalain nojalla kaupunki sai oikeuden ottaa haltuunsa katumaalla olevat yleiset ja yksityiset tiet. Haltuun otetulle maalle oli lupa asettaa tarpeellisia johtoja, kun tiluksia tarvittiin katukäyttöön, AKL 23—24 §. AKL:n valmistelukunnan esityksen mukaan kaupungille syntyi näihin tiluksiin suorastaan lain perusteella *tieoikeus,* joka sai esineoikeudellisen sisällyksensä asemakaavan hyväksymisellä,[40] AKL 23.3 §. Muutoin katumaat ja muut asemakaavan toteuttamista varten tarpeelliset tilukset tuli hankkia PlL:n mukaisella menettelyllä, johon ei kuulunut tuohon aikaan ennakkohaltuunottosäännöksiä, AKL 30 §.

Rakennuslaissa ennakkohaltuunotto-oikeus laajentui kaikkeen katumaahan ja rakennuskaavateiden alueisiin.[41] Samassa yhteydessä annettu valtuuslaki koski näiden alueiden ilmaisluovutusta, mutta ei ennakkohaltuunottoa. RakL:n 68.3 § laajensi tavallisena lakina PlL:n ennakkohaltuunottosäännöksiä koskemaan kaavan toteuttamiseksi pakkolunastettavia tiluksia yleensä. Lainsäädäntökäytännön mukaan säännös olisi tullut antaa poikkeuslakina, mutta asiaa ei liene lain säätämisvaiheessa huomattu.[42] RakL 68 § kumottiin 29. 7. 1977/604.

---

39 Ks. HE 1959:64 s. 9 verrattuna s. 39 sekä VL:n ennakkohaltuunottosäännöksistä *Pietilä* Vesioikeus s. 187—188. Muutosesitys näihin säännöksiin on tiettävästi valmisteilla.

40 Ks. Lvk 1924:2 s. 116—124, HE 1930 II:46:ssa esitettiin myös rakennuskortteleissa olevien teiden luovutusta, mutta säännösten alaa supistettiin LTV:ssä, 1930:5 s. 1—2 ja 8.

41 Ks. RakL 6. luku ja 103—106 §.

42 LTV 1956:3:ssa tehtiin HE 1954:91:n valtuuslakiesitykseen vain korvausvelvollisuutta koskevia muutoksia, mihin seikkoihin kiinnitettiin huomiota myös *Luukan, Rytingin* ym. vastalauseessa, LTV 1956:3 s. 24—25. Esityksestä ei hankittu PV:n lausuntoa ja valtuuslaki hyväksyttiin LTV:n esittämin muutoksin,

Katujen ja rakennuskaavateiden käyttöönotto perustuu suorastaan lakiin. Katualueet ja niillä olevat yksityiset tiet, joilla ei ole rakennuksia tai muita arvokkaita omaisuuskohteita, saadaan ottaa käyttöönsä, kun asiasta on ilmoitettu maanomistajalle. Kaava-alueella olevat yleiset tiet siirtyvät kunnan omistukseen suorastaan lain nojalla.[43] Katualueiden ennakkohaltuunottomenettely meni AKL:ssa ja RakL:ssa pitemmälle kuin PlL:ssa ja VL:ssa; muiden RakL:n mukaan lunastettavien alueiden haltuunotossa on sovellettu PlL:n, nykyisin LunL:n luvanvaraista ennakkohaltuunottomenettelyä.

e. TieL:n ennakkohaltuunottosäännöstö. TieL 29 §:n mukaan tienpitäjä saa ennakkohaltuunotto-oikeuden tiesuunnitelman vahvistamisen ja tiepäätöksen perusteella. Säännös vakinaisti määräaikaisiin haltuunottolakeihin ja PlL:iin perustuneen käytännön,[44] jonka perinteet tielainsäädännössä ulottuivat vuoden 1734 lain RakK 25. luvun edeltäjiin. TieL:n mukaiseen ennakkohaltuunottoon kuului myös harkinnanvarainen *ennakkokorvaus,* jolla tarkoitettiin *ennakkoarvioon* perustuvaa korvausta tietoimituksessa määrätyn, *lopulliseksi tarkoitetun* korvauksen vastakohtana, TieL 80.2 §. Lain mukaan oli mahdollista suorittaa myös määrältään tunnetut korvaukset ennen korvauspäätösten lainvoimaiseksi tuloa, TieL 80.1 §. Ennakkokorvausten määrääminen toimituksessa tehtiin mahdolliseksi vasta vuoden 1971 TieL:n muutoksella.

Ennakkohaltuunotto- ja ennakkokorvaussäännökset hyväksyttiin TieL:ssa tavallisena lakina. Käteisperiaatteesta poikkeamisesta ei syntynyt perustuslakikeskustelua, vaikka PlL:n 5. luvun muuttamista koskeva pitkäaikainen kiista oli ratkennut vasta kolme vuotta aikaisemmin.

Tienpitäjä saa ottaa alueen haltuunsa aloittaessaan tietyöt. Asiasta on ilmoitettava maanomistajille ja pidettävä paikalla katselmus, TieA 22 ja

---

L 16. 8. 1958/369. Ks. kuitenkin LTV 1958: 18 ja SV 1957: 201 ja 201 a, jotka liittyivät RakL:n käsittelyyn.

43 Ks. RakL 46—49 § ja KaavJL 76.3 § sekä *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 240—243 ja 260—262.

44 *KHO 1958 I 2.* LH oli myöntänyt PlL 57 §:n mukaisen luvan tiesuunnitelman tarkoittaman alueen haltuunottoon. Maanomistajan valituksen johdosta KHO lausui, että lupa tosin oli voitu myöntää, mutta tietöiden tultua aloitetuksi haltuunotto perustui TieL 111 §:n mukaan TieL 29 §:ssä tarkoitettuun tieoikeuteen, eikä valitus antanut KHO:n taholta aihetta enempään lausuntoon.

67 §. Ennakkohaltuunottojärjestelmä on RakL:n säätämän menettelyn tavoin *ilmoituksenvarainen.*

Ennakkohaltuunottosäännökset periytyivät TieL:iin pulavuosien hätäaputyölaeista, joiden tarkoittamista työkohteista valtaosa oli ollut tietöitä. Säännökset turvasivat tosin lainvoimaisten suunnitelmien joutuisan toteutuksen, mutta lisäksi oli saatava takeet, etteivät kiireellisesti suunnitellut hankkeet juuttuisi muutoksenhakuinstansseihin. Tämän johdosta ennakollisuus ulotettiin myös muutoksenhakujärjestelmään. Tielakikomitea esitti, että tiesuunnitelmat voitaisiin valtioneuvoston päätöksellä painavista syistä määrätä valituksesta huolimatta täytäntöönpantaviksi.[45] Kun täytäntöönpanomääräysten antaminen perustui työllisyyssyihin ja anomuksia tuli runsaasti, lakia muutettiin 1967.[46] Voimassaolevien säännösten mukaan LM:lla on valta määrätä, ettei valitus työllisyys- tai muista erityisistä syistä kiireelliseksi katsottavasta tiesuunnitelmasta estä suunnitelman toimeenpanoa, ellei valitusta käsittelevä viranomainen toisin määrää, TieL 107.3 §. Lain muutoksen jälkeen pikatäytäntöönpanomääräykset ovat olleet tavanomaisia, vaikka töiden välitön aloittaminen saattaa tehdä valituksen hyödyttömäksi. LunL:ssa on menty askelta pidemmälle: haltuunottopäätökseen ei ole lupa hakea valittamalla muutosta, LunL 87 §.

f. Ennakkohaltuunoton perustuslainmukaisuudesta oli lainsäädäntökäytännössä kehittynyt kaksi perinnettä: vesi-, tie- ja rakentamislainsäädännössä sovellettu normaali lainsäädäntökäytäntö ja varsinaisen pakkolunastuslainsäädännön yhteydessä sovellettu perustuslainsäädäntöjärjestys, jota oli noudatettu silloinkin, kun luovuttajalle oli maksettava ennakkokorvausta.[47] Asia nousi esille PlL:n uudistamisen eli ns. maapaketin yhteydessä. Lunastuslakiesityksen laatija *Ojanen* suositti TieL- ja RakL-käytäntöön viitaten tavallista lainsäädäntömenettelyä. Lisäperusteina hän esitti, että ehdotukseen kuuluva ennakkokorvausjärjestelmä ja nopea lunastusmenettely takaisivat luovuttajalle riittävän oikeusturvan. Samat, hallituksen esitykseen painetut perustelut hyväksyi myös

---

45 Ks. KM 1952:5 s. 179, ehd. 109 §. Vrt. HValL 14 §.

46 Ks. HE 1967:12 s. 3 ja L 30.6.1967/310.

47 Ks. esim. Saimaan kanava-alueen haltuunottoL 6 ja 8 § sekä Maakaasuverkon haltuunottoL 6—9 §.

Hyvönen.[48] *Pietilä* kirjoitti, että ennakkohaltuunottosäännökset olivat ristiriidassa HM 6.3 §:stä johtuvan käteisperiaatteen kanssa.[49] Molemmat käsityskannat antavat aiheen reunahuomautuksiin.

HM:n säätämää vastavuoroisuutta ei ole tulkittu yksistään käteisperiaatteeksi, vaan käytössä on ollut muitakin maksujärjestyksiä. PlL:n lainsäädäntöperinne olisi ennakkohaltuunottokysymyksessä viitannut poikkeuslakimenettelyyn, kuten Pietilä esitti, eivätkä TieL:n ja RakL:n yhteydessä noudatetut menettelyt olleet todistusvoimaisia yleiseen lunastuslainsäädäntöön nähden.

Vertauskohtina käytetyt TieL- ja RakL-ehdotukset oli laadittu 1950-luvun vaihteessa, todennäköisesti jo ennen PlL:n 5. luvun muuttamista. TieL:n alalla oli vahva ennakkohaltuunoton perinne, mutta Saimaan kanavan alueen haltuunottolaki ja LunL -esityksen kanssa samanaikaisesti eduskunnassa käsitelty Maakaasujohtoalueiden haltuunottoL[50] olisivat puhuneet poikkeuslakimenettelyn puolesta. Kun LunL:n käsittelyjärjestys ennakkohaltuunottokysymyksessä poikkesi PlL:n alalla noudatetusta menettelystä, asia olisi ollut syytä saattaa perustuslakivaliokuntaan, samalla kun valiokunnan mieltä kysyttiin pakkotilusjärjestely- ja arvonleikkauskysymyksistäkin.[51]

Hallituksen vahvin peruste tavallisen lainsäädäntöjärjestyksen puolesta oli käytännöllinen: ennakkokorvaukset vähentävät käteisperiaatteesta poikkeamisesta johtuvia haittoja ja menettelyn nopeutuessa odotusajat lyhentyvät. Ennakkokorvauksia ei kuitenkaan makseta kaikille, ennakkokorvaukset eivät ole täysimääräisiä eikä menettelyn nopeutumisesta ole takeita. LunL:n 6. luvun mukaiseen ennakkohaltuunottoon riittävät »tärkeät syyt», eikä laissa ole sanktioita hidastelevan toimeenpanoportaan vauhdittamiseksi.

Kun keskustelu ennakkohaltuunoton mahdollisesta HM:n vastaisuudesta LunL:n yhteydessä päättyi, siirryttiin lopullisesti ennakkokorvauksilla pehmennettyyn jälkiperäiseen korvausmenettelyyn.

---

[48] Ks. *Ojanen* Ehdotus s. 58—60 ja *Hyvönen* Maapaketti s. 83—84 sekä HE 1974: 133 s. 52—54 ja 1975 II: 179 s. 52—54.

[49] Ks. *Pietilä* MT 19. 2. 1974 Lunastuslakiehdotus ja perustuslaki.

[50] L 31. 12. 1974/1088, 31. 12. 1975/1035 ja 23. 12. 1976/1073.

[51] PV 1977: 14. Kysymys on verrattavissa pakkotilusjärjestelyä koskevaan asiaan, jossa lainsäädäntöperinne oli niinikään poikkeuslakimenettelyn kannalla, mutta joka LunL:n kohdalla katsottiin tavallisena lakina käsiteltäväksi asiaksi.

g. Vastavuoroisuuden eri asteista. HM:ssa säädetty *vastavuoroisuuden periaate* ilmenee pakkotoimilainsäädännössämme kolmessa eri muodossa.

1. *Käteisperiaatteena,* jossa suoritukset ovat vastavuoroisia. Hallinnan siirtyessä lunastaja on suorittanut tai tallettanut korvauksen luovuttajan lukuun.
2. *Luotolla,* jossa maksajalle myönnetään tai varataan maksuaikaa ennen hallinnan luovutusta määrätylle korvauserälle.
3. Mahdollisuutena *ennakkohaltuunottoon,* jossa haltuunotto voi tapahtua
   — suorastaan lain nojalla,
   — lain nojalla ilmoituksen jälkeen tai
   — luvanvaraisesti.

Kahta ensiksi mainittua tilannetta voidaan pitää säännönmukaisina haltuunottotilanteina. Uudemmassa lainsäädännössämme ennakkohaltuunotto on yleistynyt ja ennakkohaltuunottoon liittyy ennakkokorvaus, joka TieL 80 §:n mukaan vastaa enintään kahta kolmannesta korvattavan omaisuuden arvosta. LunL:n mukaan ennakkokorvaus on lunastuskorvauksen suuruinen niille, jotka haltuunoton vuoksi menettävät asuntonsa tai joiden toimeentulo huononee, ja enintään kolme neljännestä arvioidun korvauksen arvosta muiden luovuttajien kohdalla, LunL 57 ja 61 §. Haltuunotto- ja korvauskysymykset on lupa järjestää myöskin sopimuksin. Ennakkohaltuunottomahdollisuudella saattaa olla sopimuksentekoa edistävä vaikutus, jos lunastajan sopimustarjous on lähellä todennäköistä korvaussummaa. Sopimusluovutuksia käsitellään tarkemmin 11 §:ssä.

4.3. Tieoikeuden syntyperusteista

a. Synty- ja voimaantuloseikaston erottelusta. Tiesuunnitelmaan perustuva tieoikeus tulee TieL 29.1 §:n mukaan voimaan, kun suunnitelma on vahvistettu ja saatettu täytäntöönpanokelpoiseksi, tie on päätetty tehdä ja alue on otettu tienpitäjän haltuun. Päätös tiesuunnitelman vahvistamisesta raukeaa, jos tien suuntaa ei ole merkitty maastoon tai tietöihin ei ole ryhdytty, ennenkuin neljä vuotta on kulunut päätöksen antamisvuoden loppumisesta, TieL 28 §. Kun tiesuunnitelma saa aikaan tieoikeuden vasta haltuunoton avulla, on aiheellista erottaa tieoikeuden *syntyperusteet* niistä seikoista, joiden vallitessa tieoikeus on voimassa. Raukeamis-

seuraamusta ei ole tosin TieL:ssa mainittu muiden syntyperusteiden kuin tiesuunnitelman kohdalla, mutta luovuttajien oikeusturvan kannalta on kohtuullista vaatia, ettei hallintopäätösten täytäntöönpanoa viivytetä loputtomiin. Niinpä PlL 7 §:ssä oli säännös, jonka mukaan lunastuksen täytäntöönpanoa oli haettava raukeamisen uhalla lunastusluvassa mainitussa määräajassa. Vaikka vastaavaa säännöstä ei olekaan LunL:ssa, lunastuksen täytäntöönpano viran puolesta ja raukeamisuhka maksamisen viivästyessä merkitsevät, että lunastushanke ratkeaa lopullisesti kohtuullisessa ajassa.

b. *Tieoikeuden syntyperusteista kirjallisuudessa.* Ruotsalaisissa lähteissä tieoikeuden mainitaan syntyvän kolmella perusteella: tiesuunnitelman, maanomistajan suostumuksen ja yksityistien yleiseksi muuttamisen perusteella.[52] Nämä ovat tärkeimmät syntyperusteet myös Suomen TieL:n mukaan, TieL 29.1, 25.1 ja 29.2 §. Kirjallisuudessa *Hollo* on maininnut nämä perusteet sekä alueen lunastamisen LunL:n nojalla,[53] TieL 32 §. *Välisalmi* mainitsee tiesuunnitelman, suostumuksen ja yksityistien muuttamispäätöksen lisäksi LH:n päätöksen erillisen liitännäisalueen perustamiseen,[54] TieL 30.1 §.

Wiialan mukaan tieoikeus syntyy viidellä perusteella, nimittäin:[55]

— kun tiesuunnitelma on vahvistettu ja tie päätetty rakentaa, TieL 29.1 §,
— maanomistajan suostumuksella, TieL 25.1 ja 29.2 §,
— kun yksityinen tie muutetaan yleiseksi, TieL 29.2 §,
— kun ennestään oleva yleinen tie saatetaan TieL:n alaiseksi, TieL 31 ja 110 § sekä
— LH:n päätöksellä liitännäisalueeseen, jota ei ole otettu tiesuunnitelmaan, TieL 30.1 §.

Ennestään olleet maantiet ja maantien jatkot siirtyivät TieL:n voimaan tullessa TieL:n mukaan pidettäviksi. Siirtyminen merkitsi epäselvän hallintaoikeuden muuttumista tieoikeudeksi. Vastaavasti tieoikeus voi syntyä TieL 32 §:n mukaisen pakkolunastusluvan perusteella. Eräissä tapauksissa tieoikeus voidaan perustaa myöskin tietoimituksessa. Kirjalli-

52 Ks. *Bexelius—Körlof* s. 53 ja VägL 17 ja 31 §.
53 Ks. *Hollo* s. 220.
54 Ks. *Välisalmi* Insko 1980—18, IX s. 3.
55 Ks. *Wiiala* Tiekorvaukset s. 10—11.

suudessa esitetyt kannanotot ovat ainakin näiltä osin puutteellisia, mutta syntyperusteiden ja voimaantuloseikastojen erottamiseksi ja täsmentämiseksi on ensin selvitettävä haltuunoton merkitystä tieoikeuden syntymisessä ja voimaantulossa.

4.4. Alueen haltuunoton vaikutuksista

a. Kirjallisuudessa esitettyjä käsityksiä. Tarkastellessaan tiealueen haltuunottoa *Hollo* kirjoittaa:

> »Jos haltuunotossa erotetaan kaksi muotoa, tavallinen haltuunotto, joka merkitsee hallinnon luovutusta pakkotointa koskevan toimituksen tultua lainvoimaiseksi, ja ennakkohaltuunotto tarkoittamassa asian vireillä ollessa tapahtuvaa haltuunottoa, tienpitäjän tieoikeus käsittää jälkimmäisen muodon. Tienpitäjä itse ratkaisee haltuunoton ajankohdan... Haltuunotto on paitsi tieoikeuden syntymisen edellytys myös se ajankohta, jonka perusteella määrätään tienpitäjän ja oikeudenhaltijoiden oikeussuhteet, ellei kysymys ole myöhemmin aiheutuneesta vahingosta, tiealueen ulkopuolisesta vahingosta tai päin vastoin tien suunnitteluun liittyvästä aiemmasta vahingosta. Joka tapauksessa tieoikeuden merkitsemä käyttörajoitus tulee oikeudenhaltijoita velvoittavana voimaan haltuunoton yhteydessä. Tämän jälkeen tiealuetta ei saada käyttää muun kiinteistön yhteydessä ja tienvarsia koskevat käyttörajoitukset, omaisuuden poistovelvoitteet yms. tulevat voimaan. Omistajalla ja muilla oikeudenhaltijoilla on siis vallintaoikeus tiesuunnitelman vahvistamisen jälkeen ehkä pitkänkin aikaa kunnes tienpitäjä ottaa alueen haltuunsa... Tietoimituksella ei ole tieoikeutta synnyttävää vaikutusta, vaan mikäli tietoimitus yleensä on tarpeen pitää, se aloitetaan haltuunoton jälkeen, kun tiealueen sekä liitännäisalueen tarkempi määrääminen on mahdollista.»[56]

Esitys antaa aluksi aiheen haltuunoton ja ennakkohaltuunoton käsitteiden tarkentamiseen.

Lainsäädännössä ja kirjallisuudessa tavallisen haltuunoton ja ennakkohaltuunoton raja on vakiintuneesti määrätty sen mukaan, miten *hallinnan luovutus suhtautuu korvauksen maksamiseen* tai tallettamiseen. Jos lopulliseksi tarkoitettu vastike on maksettava tai talletettava ennen hallin-

---

56 Ks. *Hollo* s. 225—227.

nan luovutusta, kysymys on tavallisesta haltuunotosta, mutta ennakkohaltuunotosta, jos suorituksen ajankohta sattuu hallinnan luovutuksen jälkeen. Mainittu erottelu käy ilmi LunL 6. luvun alaotsikoista ja LunL 57—60 §:stä. Sama sääntö oli aiemmin voimassa, PlL 48, 53 ja 63 §. Hollon esityksessä ennakkohaltuunoton käsitettä on käytetty toisessa merkityksessä.

Pakkolunastusoikeuden historian perusteella ennakkohaltuunotto on poikkeuksellinen menettelytapa. TieL:ssa ennakkohaltuunottomahdollisuus liittyy vahvistettuun tiesuunnitelmaan, vanhojen yleisten teiden siirtymiseen TieL:n alaisiksi ja yksityisteiden järjestelysuunnitelman täytäntöönpanoon, TieL 29.1, 51.1 ja 109—110 §. Jos tieoikeus perustuu TieL 25.1 §:ssä mainittuun suostumukseen, haltuunotostakin on sovittava, TieL 29.2 §. Niinikään TieL 30 ja 32 §:ssä mainittujen syntyperusteiden yhteydessä haltuunotosta on määrättävä erikseen, vaikka tieoikeuden sisältö määräytyy TieL 29 §:n mukaisesti. Tieoikeus ei sisällä välttämättä ennakkohaltuunoton muotoa, vaikka sellainen *mahdollisuus* on lain mukaan olemassa eräissä tapauksissa tieoikeuden voimaansaattamiseksi. Se seikka, että tiekorvaukset määrätään yleisesti jälkikäteen tietoimituksissa merkitsee, että ennakkohaltuunottomahdollisuutta on käytetty hyväksi ja haltuunotto-oikeus on hankittu erikseen niissä tilanteissa, joihin se ei suorastaan lain mukaan kuulu.

Alussa olevassa sitaatissa tieoikeuden, tienvarsien käyttörajoitusten ja muiden tienpitäjän käyttövaltojen voimaantulon hetki oli kytketty tiealueen haltuunoton ajankohtaan. Tiesuunnitelman voimaanpanossa oikeutukset voidaan tosin saattaa voimaan samanaikaisesti, mutta muutoin erilaisista TieL:n mukaisista käyttörajoituksista voidaan määrätä erikseenkin. Yleistys saattaa johtaa virheelliseen lopputulokseen, minkä johdosta *haltuunoton* merkitystä ja *vaikutuksia on tarkasteltava erikseen* kunkin oikeutuksen ja syntyperusteen kohdalta. Tienvarsien käyttörajoitusten osalta asiaan palataan 14.3 §:ssä.

Hollon mukaan säännönmukainen haltuunotto merkitsee haltuunottoa pakkotointa koskevan toimituksen tultua lainvoimaiseksi. Kiinteistötoimitus saa lainvoiman, kun se on tarkastuksessa hyväksytty ja merkitty maarekisteriin, JL 175 §. Tie- ja lunastustoimituksissa ns. säännönmukaista haltuunottoa ei ole kuitenkaan liitetty tähän ajankohtaan. LunL 57.1 §:n mukaan hakija saa ottaa omaisuuden haltuunsa sen jälkeen, kun lunastuspäätös on julistettu ja hakija on suorittanut määrätyn korvauk-

sen tai asettanut vakuuden. Tiekorvaus on maksettava, kun sitä koskeva päätös on saanut lainvoiman, TieL 80.1 §. Kummassakaan säännöksessä korvauksen maksamista ei ole kytketty *toimituksen* lainvoimaiseksi tulemiseen, vaan *korvauspäätöksen* laillistumiseen. Maarekisterimerkintää ei tarvitse odottaa. Tietoimituksessa ns. säännönmukainen haltuunotto- ja korvausjärjestely koskee vain toimituksessa perustettavia oikeuksia, koska toimitus yleensä pannaan vireille siten, että kohteiden hallinta on jo pääosiltaan siirtynyt tienpitäjälle.

Tietoimitusten alkuvaiheissa 1960-luvulla toimituksen rekisteröintiä pidettiin TieL 80.1 §:n mukaisen päätöksen lainvoimaiseksi tulon ajankohtana ja toimitusasiakirjoihin tehtiin tätä koskevat merkinnät.[57] Tulkinta muuttui oikeuskanslerille tehdyn kantelun johdosta. MMH:lle 23. 12. 1965 lähettämässään kirjeessä apulaisoikeuskansleri huomautti, että noudatettu maksatuskäytäntö johti (rekisteröimisen siirtyessä valitusten johdosta) lopputulokseen, jota ei voitu pitää lainmukaisena eikä myöskään korvauksen saajan kannalta kohtuullisena. Kirjelmän johdosta MMH muutti toimitusmenettelyohjeita 20. 4. 1966 kiertokirjeellä 85. Uusien ohjeiden mukaan korvauspäätökset voivat saavuttaa lainvoiman, kun ne on tarkastettu ja hyväksytty. Jos toimituksesta on valitettu, korvauspäätökset voivat tulla MO:n suorittaman tarkastuksen ja muutoksenhakuprosessin päättymisen vuoksi lainvoimaisiksi joidenkin korvauksensaajien osalta, vaikka toimitus tai siitä johtuvat riitaisuudet jatkuisivat muiden asianosaisten osalta edelleen jatkovalitusten tai palautusten vuoksi. Kun tiekorvausten maksun oli katsottava johtuvan suorastaan laista, toimituksissa ei tullut enää antaa määräystä korvauksen maksamisen ajankohdasta.[58]

Tietoimituksessa käsiteltävää tilusjärjestelyä, tiealueen laajennusta ja muuta säännönmukaista haltuunottotilannetta ajatellen ohjeet merkitsevät, että vastikkeen määrä on hallinnan siirtyessä tiedossa ja korvaukset aluelaajennuksista tai tilusjärjestelyistä suoritetaan kiinteistötoimitustilien tapaan vähintäänkin ns. »luotollisen» maksujärjestelyn mukaan.

---

57 Ks. MMH kk 77 22 ja 23 §, vrt. MMH kk 85 s. 3.

58 Ks. tarkemmin MMH kk 85 s. 1—3. Kantelusta ja sen käsittelystä ks. Maanomistaja 1966: 2 s. 13—14, oikeuskanslerin lausunto asiassa oli annettu 5. 3. 1966. Vrt. *TuMO 23. 2. 1966,* koskien tietoimitusta TN:o 21 069 Noormarkun kunnassa. MO poisti tarkastuksessa korvausten maksamista 3 kk:n kuluttua rekisteröimisestä koskevan lausuman. *Pietilän* johtama MO näyttää ennakoineen MMH:n kk 85:een tulleet ohjeet. Ks. myös MMH kk 88 38 § ja kk 3/81 35 §.

b. *Haltuunoton merkitys tiesuunnitelman täytäntöönpanossa.* Tiesuunnitelman perusteella syntyvän tieoikeuden suhteen alueen haltuunotto suunnitelman voimassaoloaikana on tieoikeuden voimaantulon edellytyksenä. Haltuunottoaktina on tien suunnan merkitseminen maastoon työkohteella ja tietöiden aloittaminen, TieL 29.4 § ja TieA 22 §. Tiealueen laajennus ja liitännäisalue katsotaan haltuunotetuksi, kun alueen sijainti on merkitty maastoon ja tietyöt on aloitettu. Tietyön aloittamisesta on tiedotettava maanomistajille. Jos alueella on rakennuksia, laitteita, istutuksia tai viljelyksiä, alueella on pidettävä haltuunottokatselmus, TieA 67 §.

Säännökset merkitsevät, että tieoikeus tietyn tiesuunnitelman mukaisiin alueisiin tulee voimaan sitä mukaa kuin tunnusmerkistö täyttyy. Tällä seikalla oli erikoista merkitystä juuri TieL:n voimaantuloajankohtana, sillä tiealueiden lunastuskustannukset kuuluivat 1927 TL 93 §:n mukaan kunnan suoritettaviin, mutta 1. 1. 1958 jälkeen aloitettujen teiden lunastuskustannuksista on TieL:n mukaan vastannut valtio. TieL 111 §:ssä olevan siirtymäsäännöksen mukaan TieL:n mukainen tieoikeus syntyi välittömästi lain voimaan tullessa niillä tien osilla, joilla tietyöhön oli ryhdytty. Jos hanke oli keskeneräinen, mutta työt oli aloitettu ja määrärahoja oli myönnetty vain osalle suunnitelmassa tarkoitettua tietä, tietyö katsottiin aloitetuksi vain tuolta osin, TieA 69 §. Säännökset olivat tulkinnanvaraisia aiheuttaen lukuisia ylimpiin ratkaisuasteisiin saatettuja riitoja tieoikeuden voimaantulotosiseikaston täyttymisestä ja velvollisuuksien siirtymisestä. Ratkaisut koskevat kustannusten jakoa, mutta valaisevat myös TieL 29.4 §:n tulkintaa.

Ratkaisussa *KKO 1965 II 91* (tietoimitus TN:o 21 629, Ulvila) valtio velvoitettiin, MO:n ratkaisusta poiketen, suorittamaan TieL 111 §:ssä tarkoitetut maan lunastuskustannukset, koska ei ollut luotettavasti *näytetty,* että varsinainen tietyö olisi 19. 12. 1957 annetun tiepäätöksen perusteella aloitettu sanottuna vuonna Ulvilan kunnassa. Ratkaisu syntyi äänestyksen jälkeen äänin 3—2. Myöhemmin, erikoisesti ratkaisujen *KHO 1966 A I 4* ja *KHO 1968 A II 116* ja *125* jälkeen kustannustenjakokysymys on katsottu *hallintoriidaksi,* jonka ratkaiseminen kuuluu LO:lle. Periaate on nyttemmin lausuttu myös ratkaisussa *KKO 1980 II 37,* mutta asia on ollut pitkään tulkinnanvarainen.[59]

[59] Ks. myös *KHO 1967 A II 107,* jossa kauppala velvoitettiin suorittamaan ennen kuntamuodon muutosta ja TieL:n voimaantuloa aloitetun maantien lunas-

Tiesuunnitelmaan liittyvät rakennus- ja toimenpidekiellot tulevat voimaan suunnitelman vahvistamisesta ja tiedoksiantamisesta lukien, mutta haltuunotto ratkaisee, mistä lähtien tienpitäjää on pidettävä alueen haltijana ja mistä alkaen alueiden oikeussuhteita arvostellaan TieL:n pohjalta. Ratkaisussa *KKO 1972 II 11*, joka koski Kuopiossa suoritettua tietoimitusta TN:o 67 722 katsottiin, että huolimatta alueen haltuunoton jälkeen tapahtuneesta asemakaavan vahvistamisesta ja tiealueen käsittävän kadun muodostamisesta ja rekisteröimisestä yleiseksi alueeksi, korvaukset alueluovutuksista oli määrättävä TieL:n eikä RakL:n mukaan.[60] Vaikka haltuunotto siirtää alueen tienpitäjälle, tienpitäjä voi sallia esimerkiksi rakennusten pitämisen toistaiseksi tiealueella, jos siitä ei ole haittaa tienpidolle tai vaaraa liikenteelle.

Oikeuskäytäntö osoittaa, että tieoikeus tulee tiesuunnitelman yhteydessä voimaan haltuunoton edistymisen myötä, kun haltuunotetulla tien osalla aloitetaan tietyöt. Liitännäisalueiden kohdalla riittää alueiden maastoon merkitseminen, TieL 29.4 §.

TieL:n voimaantulo merkitsi maanteiden ja maanteiden jatkojen pitämisen muuttumista TieL:n mukaiseksi ja epäselvien hallintasuhteiden muuttumista tieoikeudeksi, TieL 31, 109 ja 110 §. Myös paikallisteiksi tai maanteiksi muutettujen vanhojen kunnanteiden, kyläteiden ja muiden yleisiksi katsottujen teiden osalta TieL:n voimaantulo, tien muuttamispäätös vastaanottokatselmuksineen ja muine toimeenpanotoimineen mer-

---

tuskustannukset. KKO:n ratkaisuja on runsaasti. Joskus maksuvelvollisuus oli jaettu esim. *KKO 1965 t. 2289*, tietoimitus TN:o 38 046, Puumala. Muita ratkaisuja ks. Mm 1966: 1—2 s. 60—61 ja 1966: 3—4 s. 53—55 sekä esim. *KKO 1967 t. 2459*, *KKO 1968 t. 710*, tietoimitus TN:o 64 546, Tammisaaren mlk. ja *KKO 1969 t. 1956*, tietoimitus TN:o 65 822, Oulu.

Asia ei ole poistunut KKO:sta, vaikka kysymystä on yleensä pidetty hallintoriitana. Esimerkiksi Kotkassa suoritetun tietoimituksen TN:o 96 474 ratkaisussa *KKO 1976 t. 2390*, joka koski kaupunkiin 1954 liitetyllä alueella 1949 aloitettua ja 1953 keskeytettyä tietyötä, katsottiin, että kysymys ei ollut 1927 TL 93 §:n mukaisista kustannuksista, vaan TieL 62 §:n mukaisista vahingonkorvauksista, joista valtio on vastuussa. Ratkaisu syntyi äänin 4—1 vähemmistön pitäessä asiaa hallintoriitana. Asiassa KKO oli toimitusmiesten kannalla, MO oli tuominnut korvaukset kaupungin maksettaviksi.

[60] RakL 46 §:n mukaan yleiset tiet tulevat asemakaavan voimaan tullessa kaupungin omistukseen ja kaupunki saa RakL 47 ja 71 §:n mukaan osan katualueista muutenkin ilmaiseksi, joten ratkaisulla on sekä kaupungin että maanomistajan kannalta rahassa mitattavaa merkitystä. RakL 46 §:n johdosta ks. *Larma* s. 184—185.

kitsi tiealueen ja tietä varten perustettujen oikeuksien siirtymistä uudelle tienpitäjälle. Näissäkin tilanteissa tieoikeuden voimaantulo määräytyy haltuunoton perusteella, mutta haltuunoton viivyttämisestä ei seuraa päätöksen raukeamista niinkuin tiesuunnitelman kohdalla. Kun maantiet olivat vuoden 1927 TL:n mukaan valtion hoidossa jo ennestään, niiden osalta ei tarvittu erillistä haltuunottotointa TieL:n voimaantullessa, niinkuin muiden TieL:n alaiseksi saatettujen yleisten teiden kohdalla tapahtui.

c. *Haltuunoton merkitys erillisen liitännäisalueen perustamisen yhteydessä.* TieL 30.1 § koskee tieoikeuden perustamista tilanteessa, jossa tienpitäjällä on muutoin kuin TieL 29.1 §:n mukaisesti tarpeen saada tieoikeus liitännäisalueeksi tarvittavaan maahan. Syntyvä oikeus on sisältönsä puolesta TieL 29 §:n mukainen tieoikeus ja alueen perustamisen johdosta pidetään tavallisesti TieL 37 §:n mukainen tietoimitus. Kun säännöksessä ei ole mainintaa tieoikeuden voimaan saattamisesta ennakkohaltuunoton avulla, asiasta on määrättävä erikseen perustamisen yhteydessä tai sovittava maanomistajan kanssa. Jos lupaan ei panna raukeamisehtoa, toimeenpanon viivästyminen ei tee LH:n antamaa perustamislupaa tehottomaksi. Tietoimitus on pantava vireille, kun kohde voidaan tarkemmin määrittää.

Jos kohde on kokonainen palsta tai kiinteistö, rajojen yksilöinti sisältyy perustamislupaan ja tieoikeuden voidaan ajatella tulevan voimaan ilman konkreettista haltuunotto- tai rajojen määritystointa. Korvausten määräämistä varten haltuunoton ajankohta on kuitenkin todettava erikseen, joko tosiasiallisen toiminnan aloittamisen, sopimuksen, tienpitäjän ilmoituksen tai sovitun korvauksen suorituksen tms. perusteella. Liitännäisalueen hallinnan siirtyminen tienpitäjälle on yleensä näissäkin tapauksissa tieoikeuden voimaantulon hetki.

Korvausten kannalta hallinnan siirtymisellä on se merkitys, että maan luovuttamisesta maksettavan korvauksen korko määrätään luovutusta seuraavan kuukauden alusta lukien, mutta muun korvauksen korko korvauksen määräämistä seuraavan kuukauden alusta lukien, TieL 70 §. Säännöksen tulkinta on johtanut tarkkaan hallinta-ajankohdan erittelyyn. Rajoitettuun määrään vahvistetuista aineenottopaikoista maksettavat korvaukset on määrätty ainesmäärien mukaan ja korko korvauserille on voitu laskea erityisistä syistä aineenoton aloittamisen, aineenoton todellisen suorituksen tai aineenoton lopetuksen ajankohdan perusteella. Yleensä

tiekorvauksen korko on laskettu joko haltuunottoa seuranneen kuukauden tai toimituksen lopettamista seuranneen kuukauden alusta lukien. Lopputulos tuskin vastaa korkosäännösten alkuperäistä tarkoitusta: puuttuvan tuoton hyvittämistä hallinnan menetyksen ja korvauksen saamisen väliseltä ajalta, kun korvaus yleensä määrätään arvioimishetken hintatasossa.[61]

d. Haltuunoton merkitys LunL:n mukaisen tieoikeuden perustamisen yhteydessä. Käyttöoikeus yleistä tietä varten tarpeelliseen alueeseen saadaan erityisistä syistä hankkia myös LunL:n mukaista menettelyä käyttäen. Näin syntyneeseen oikeuteen nähden on voimassa, mitä tieoikeudesta on säädetty, TieL 32 §. Käytännössä säännöksen soveltaminen on jäänyt erittäin harvinaiseksi, mutta lunastusmahdollisuus antaa aiheen mainita jotakin LunL:n mukaisesta haltuunotosta TieL:n mukaiseen menettelyyn verrattuna.

Säännönmukaisen haltuunoton tilanteessa lunastaja saa ottaa kohteen haltuunsa, kun lunastuspäätös on julistettu ja hakija on suorittanut siinä määrätyn kertakaikkisen korvauksen tai asettanut säädetyn vakuuden. TieL 32.1 §:n mukaan lunastuksen perusteena voi olla lunastusluvan ohella vahvistettu tiesuunnitelma. LunL:n 59 §:n mukaisen ennakkohaltuunottoluvan voi myöntää hakemuksesta lunastusluvan antava viranomainen. Ennakkohaltuunottoa on pyydettävä erikseen ja esitettävä siinä yhteydessä myös LunL 58 §:ssä tarkoitetut ennakkohaltuunoton perusteet, kiireellinen aloittamistarve tai muita tärkeitä syitä. Vastaavia syitä esittämällä saataisiin TieL 107.3 §:n mukaan aikaan jo pikahaltuunotto eli päätöksen täytäntöönpano valituksista riippumatta.

Jos hakijalle on myönnetty LunL 59 §:ssä tarkoitettu lupa ennakkohaltuunottoon, haltuunotto-oikeus syntyy, kun haltuunottokatselmus on julistettu päättyneeksi, lunastuslupa on myönnetty ja asianomaisille tuleva ennakkokorvaus on suoritettu, LunL 63 §. Asuntonsa tai toimeentulonsa menettäneelle on varattava LunL 57.2:ssa mainittu siirtymäaika.

LunL:n mukainen ennakkohaltuunottomenettely on tosin mutkikkaampi kuin tiesuunnitelman toimeenpano pikahaltuunottoineen, mutta LunL:n ennakkokorvaussäännökset siirtymäaikaa koskevine lisäyksineen merkitsevät luovuttajan kannalta parempia oikeusturvan takeita kuin TieL 37.2 ja 80.2 §, joiden pohjalta ennakkokorvausten saanti voi viivästyä ja siir-

[61] Ks. PlL 61 §, LunL 95.2 § ja *Wiiala* Tiekorvaukset s. 55.

tymäaikojen saaminen on tienpitäjän hyvän tahdon varassa. Tältä osin TieL:n säännökset kuvastavat edelleen tienrakennuksen välttämättömyyttä ja hätäaputyöajattelua, mille ajatuksille kehittyneemmän suunnittelun ja likipitäen valmiin tieverkon aikakaudella ei ole enää samanlaisia syitä kuin 1950-luvulla. Viime aikoina tienpitäjä on pyrkinyt muuttamaan maanhankintapolitiikkaansa vapaaehtoisia sopimuksia suosivaksi. Nykyiset säännökset tekevät tienpitäjästä sopimusneuvotteluissa ylivahvan neuvottelukumppanin, mikä saattaa jarruttaa sopimuksiin pääsyä. Olisi aika turvata myös TieL:n alalla luovuttajan asema ennakkohaltuunottotilanteissa LunL 6. luvun säännöksiä vastaavassa laajuudessa.[62]

Jos tieoikeus perustetaan lunastamalla, pääsääntönä LunL:n mukaan on ns. säännönmukainen haltuunotto, ellei lunastus ole perustunut tiesuunnitelmaan. Lunastustoimitus tulee vireille viran puolesta lunastusluvan myöntämisen jälkeen, ja lunastus raukeaa, ellei korvauksia makseta tai talleteta aikanaan. Lunastuksen yhteydessä lunastaja saa haltuunotto-oikeuden lunastuspäätöksen ja maksun suorituksen perusteella, joiden jälkeen riittää pelkkä ilmoitus alueen haltuunoton ajasta.

e. Luovutussuostumukseen perustuva tieoikeus voidaan sopia tulevaksi voimaan suorastaan suostumusasiakirjan perusteella, mutta suostumus voi tarkoittaa myös erillistä syntyperustetta, jonka voimaansaattaminen edellyttää haltuunottoa ja josta johtuvista korvauksista sovitaan ehkä erikseen tai asia siirretään tietoimitukseen. Viimeksimainituissa tilanteissa tieoikeuden voimaantulon ajankohtana korvausten laskemisen kannalta pidetään tietöiden aloittamista tai haltuunottoa, muun selvityksen puuttuessa suostumuksen antoajankohtaa.

Suostumusmenettely tarkoitettiin tielakikomitean mietinnön ja lakitekstin mukaan vähäisiä aluelaajennuksia koskevaksi.[63] Vastaaviin laajennuksiin oli aiempien lakien mukaan ollut käytettävä pakkolunastusta, ostoa tai välimiesmenettelyä, mutta yleisesti tiet olivat levinneet ilman laillista perustetta. Säännökset sopimusluovutuksesta olivat omiaan vähentämään »valtausmenettelyä».

Oikeuskäytännössä on käsitelty sekä sopimusluovutuksia että valtaustapauksia. Ratkaisussa *KKO 1970 II 84* toimitusmiehet perustivat tieoikeuden sopimusalueeseen tietoimituksessa. Laillinen tieoikeus syntyi toi-

62 Ks. TVH:n maanlunastuksen toimintalinjat s. 4—5.

63 Ks. KM 1952: 5 s. 114—115.

mituksessa, mutta korvausten ja koron laskemisen suhteen tilannetta arvosteltiin vahingon syntymisen eli hallinnan siirtymisen ajankohdan mukaan. Päätökset saivat lainvoiman vasta riitojen päätyttyä.

f. Ennakkohaltuunoton mahdollisuudesta tieoikeuden voimaansaattamisen tunnusmerkkinä. Tarkastelu osoittaa, ettei haltuunotto ole kaikissa tieoikeuden voimaantulon tilanteissa sen paremmin tieoikeuden syntymisen edellytyksenä kuin ajankohtana, josta lukien tienpitäjän ja oikeudenhaltijan suhteet määräytyvät, vaan hallinnan siirtymisen merkitys on eri tilanteissa erilainen. Sama koskee tienvarsien käyttörajoitusten voimaantulon ajankohtaa. Tosin väliaikaiset turvaamistoimenpiteet, kuten rakennuskielto, tulevat tiesuunnitelman yhteydessä voimaan jo suunnitelman vahvistamisesta ja tiedoksiantamisesta lukien, TieL 43 §. Pysyvinä näkemä- ja suoja-alueita tarvitaan, kun tietä käytetään liikenteeseen. Tämän johdosta näiden rajoitusten voimaansaattaminen ja »haltuunotto» esimerkiksi näkemäesteiden poistamista varten tapahtuu uuden tien rakentamisen yhteydessä huomattavasti myöhemmin kuin tiealueen haltuunotto. Rajoitusten ulottuvuuteen voidaan muutoinkin vaikuttaa erillisin päätöksin.

Haltuunoton merkitys tieoikeuden synty- ja voimaantuloperusteena on selvin tiesuunnitelmien yhteydessä. Haltuunoton on tapahduttava määräajassa suunnitelman raukeamisen uhalla. Tienpitäjällä on suunnitelman perusteella ennakkohaltuunotto-oikeus, mutta myös sopimukseen perustuva haltuunotto saattaa tieoikeuden voimaan. Ennakkohaltuunottomahdollisuus kuuluu eräissä tapauksissa tieoikeuden voimaansaattamisen keinovarastoon. Kun otetaan huomioon, että aluehankinnoissa kaikki muut syntyperusteet voidaan korvata tiesuunnitelmalla tai vastaavalla päätöksellä, ennakkohaltuunoton käyttömahdollisuus on laaja-alainen. Voimaansaattamistavaltaan tieoikeus on erittäin vahva oikeus, mutta ennakkohaltuunottomahdollisuus ei kuulu tieoikeuden käsitetunnusmerkistöön eikä syntymisen välttämättömään rekvisiittaan.

4.5. Tieoikeuden syntyperusteet ja voimaantulon tosiseikat

Täsmennettynä TieL:n mukaiset tieoikeuden *syntyperusteet* voidaan ryhmittää seuraaviin päätapauksiin perustamismenettelyä silmälläpitäen.

1. Täytäntöönpanokelpoinen tiesuunnitelma tiepäätöksineen, TieL 29.1 §,
2. Lääninhallituksen päätös liitännäisalueen perustamisesta, TieL 30.1 §,
3. Päätös yksityisen tien muuttamisesta yleiseksi tieksi, TieL 16 ja 106 §,
4. Päätös ennestään yleiseksi katsotun tien siirtämisestä TieL:n alaiseksi, TieL 31, 109, 110 § ja TieLvpL.
5. TieL 32 §:ssä tarkoitettu lunastuslupa.
6. Toimitusmiesten päätös, jolla tieoikeus perustetaan tietoimituksessa, TieL 3.3 § verrattuna TieL 37, 39 ja 51.2 §. Kysymys voi olla tiealueen laajentamisesta tienpitäjän osoituksen mukaisesti esimerkiksi yksityisteiden järjestelyn yhteydessä, vierialueen lukemisesta tiealueeseen tai niiden alueiden lunastamisesta tieoikeuksin, joille tie on parannustöiden yhteydessä levinnyt ilman laillista syntyperustetta.
7. Maanomistajan suostumus vähäisiin aluelaajennuksiin, TieL 25.1 ja 29.2 §.
8. Suorastaan TieL:n nojalla lain voimaan tullessa maanteinä ja maantien jatkoina pidettyihin teihin, TieL 109 ja 31 § sekä TieLvpL 1 §.

Eri päätapausten puitteissa voidaan erottaa alajaotuksia, joita käsitellään tarkemmin jäljempänä asianomaisia syntytapoja koskevissa jaksoissa. Menettelyllisiä alajaotuksia johtuu esimerkiksi tiesuunnitelman kohdalla TieL 24 ja 25 § sekä TieA 2, 16 ja 17 §:stä, joiden mukaan tien perustamisasiat kuuluvat LM:n toimialaan ja yleisen tien parantamisasiat TVH:n ja sen alaorganisaation toimialaan. Luettelon 4. kohdassa ja 8. kohdassa mainituilla perusteilla ei ole enää merkitystä tieoikeutta synnyttävinä perusteina, mutta niihin on palattava arvosteltaessa, mitä alueita tienpitäjälle on tien parantamisen yhteydessä lunastettava lisää. Kun tien rakennus- ja parantamistöitä varten tarvitaan useimmiten tiesuunnitelma ja tienpitäjän haltuun otettujen teiden kunnostaminen tapahtuu tiesuunnitelman perusteella, kohdissa 2—7 mainitut syntyperusteet ovat tiesuunnitelmaan verrattuna toissijaisia ja täydentäviä perusteita.

Vaikka edellä voitiin osoittaa tapauksia, joissa tieoikeus voisi tulla voimaan ilman konkreettista haltuunottotointa, nämä tilanteet liittyivät TieL:n voimaantuloon tai ovat käytännössä poikkeuksellisia. Tieoikeus *pakko-oikeutena* täyttyy, kun alue on siirtynyt pois omistajan käyttö-

vallasta tienpitäjän hallintaan. Kun tästä ajankohdasta on TieA 22 §:n mukaan erikseen tiedotettava, *haltuunoton* on katsottava kuuluvan syntyperusteen ohella tieoikeuden *voimaantulon* tunnusmerkistöön.

4.6. Tieoikeuden tarkoitussidonnaisuudesta

a. Tieoikeuden perustaminen ja luovuttajan oikeusasema. Omistusoikeuden hankinnan sijasta tienpitäjän käyttövalta voitiin tielakikomitean käsityksen mukaan turvata rekisteriteknisesti yksinkertaisemmin tieoikeuden avulla, joka määriteltiin julkisoikeudelliseksi, ilman kirjaamista voimaantulevaksi oikeudeksi käyttää tarpeellista aluetta pysyvästi tietarkoituksiin.[64] Tieoikeuteen normeerattiin sekä vanhat TieL:n alaisuuteen saatetut erilaiset tienpitäjän käyttövallat tiehen että uudet tietoimituksessa tai sopimuksin perustetut oikeudet. Tienpitäjän käyttövalta on omistusoikeutta vain, jos asiakirjat sen nimenomaisesti osoittavat, TieL 29—32 §. Tieoikeus merkitsee tienpitäjän pysyvää hallintavaltaa alueeseen ja omistajan oikeuden tyhjentämistä tältä osin. Luovuttajalle maksetaan menetyksistä täysi korvaus, TieL 67.1 §.

Tieoikeuden perusteella tienpitäjällä on valta poistaa tiealueelta varastot, laitteet, kasvava sato, puusto ja rakennukset sekä rakentaa niiden sijaan tarvitsemiaan laitteita ja rakennuksia, TieL 29.3 §. Näiden ohella liitännäis- ja tiealueelle voidaan sallia rakennettavaksi palvelulaitoksia tien käyttäjien tarpeisiin, TieA 32 a §. Rakentaminen ja kaivuutyöt tiealueella ovat kielletyt ilman tienpitäjän lupaa, eikä vaaraa aiheuttavia kaivantoja ole lupa tehdä myöskään tiealueen viereen, TieL 53 ja 55 §. Toisaalta sellaiset rakennukset, jotka ennestään ovat olleet TieL:n alaiseksi saatetuilla tie- ja liitännäisalueilla ovat saaneet jäädä ennalleen, ellei niistä ole vaaraa liikenteelle taikka haittaa tienpidolle, TieL 115 §. Säännöksiä on tulkittu siten, että tienpitäjä voi sallia muunkin rakennuksen pitämisen tiealueella. Erivapaus on harkinnanvarainen, mutta vaara liikenteelle ja haitta tienpidolle on käsitelty hallintolainkäytön järjestyksessä: ne ovat olleet luvan oikeudellisia edellytyksiä.[65]

---

64 Ks. KM 1952:5 s. 117.

65 Esim. *KHO 1962 II 151.* Tiealueelle ei myönnetty tulliviraston rakennuslupaa. Vrt. TieL 3.1 § L:ssa 1963/404.

KHO 1971 A II 62 Rakennuskaava-alueella paikallistien tiealueella sijaitsevan

Tieoikeuden perustamisen johdosta *omistaja menettää hallintaoikeutensa* eli mahdollisuutensa käyttää aluetta tuotannossa ja kulutuksessa. Tienpitäjän käyttövallan vuoksi omistaja ei voi hallintaoikeuden käyttöön kohdistuvin vaikutuksin saattaa aluetta vaihdantaan, eikä hän voi alueen kiinteistörekisteristä poistamisen johdosta käyttää hyväkseen sen edustamaa reaaliarvoa luoton vakuutena. Näin ollen *omistaja menettää* myöskin *kompetenssinsa* tieoikeuksin otettuun alueeseen.

Kun tieoikeus on voimassa toisella kiinteistöön olevan oikeuden estämättä, tieoikeuden perustaminen tekee alueeseen kohdistuneet rajoitetut esineoikeudet ja muun käyttövallan haltijoilleen hyödyttömäksi, ellei noita oikeuksia nimenomaisesti pysytetä voimassa tai tienpitäjä myönnä niitä varten erivapautta. Tieoikeuden saanto on pakkolunastussaannon tapaan kumoava, TieL 72 §. Kuitenkin kiinnityksenhaltijalle voi jäädä itsenäinen oikeus saada vahingonkorvausta siinä tapauksessa, että korvausta määrättäessä on disponoitu hänen vahingokseen, TieL 73 §.[66]

Luovuttaja menettää tieoikeuden voimaantulon yhteydessä kaikki omistajanasemaan normaalisti kuuluvat entiteetit mukaan lukien sen, että luovutetut tilusalat poistetaan tilan kohdalta kiinteistörekisteristä. Sekä kiinnityksenhaltijoihin nähden että rekisteriteknisesti tieoikeuden luovutus merkitsee huomattavasti täydellisempää menetystä kuin erottamattoman määräalan luovutus, jonka haltijan asemaa nykyisin pidetään omistajan asemana.[67]

b. *Tieoikeuden käyttöfunktion tarkoitussidonnaisuudesta.* Tienpitäjä on oikeutettu käyttämään aluetta tietarkoituksiin. Tiekäyttö on tulkittu totaaliseksi käyttövallaksi. Entisellä omistajalla lienee huomattavasti vaikeampaa saada osittaistakaan käyttövaltaa tiealueelle kuin naapurinsa maalle vapaaehtoisin sopimuksin. Mitään lakiin perustuvaa oikeutta luovutetun alueen erityiseen käyttöön ei jää luovuttajalle, vaan hän saa käyttää tietä kuten muutkin kansalaiset, mutta esimerkiksi kaivon kaivamiseen tai rakennuksen pitämiseen tie- tai liitännäisalueella hän tarvitsee tienpitäjän luvan, vaikka tuo oikeus ei olisi ristiriidassa tie-

---

autotallin poistamisasiaa ei ollut käsiteltävä RakL:n mukaisessa järjestyksessä, kun otettiin huomioon TieL 29 ja 101 §:n säännökset.

66 TieL 29.1, 72 ja 73 § verrattuna PlL 47 ja 53 § sekä LunL 55 ja 56 §. Ks. myös *Zitting—Rautiala* s. 233—234.

67 Ks. edellä 1.8.c. §:ssä olevaa esitystä.

käytön kanssa. Tiealueita ja liitännäisalueita koskevien käyttö- ja rasitesopimusten tekemisessä tienpitäjä on omistajan asemassa, mutta tienpitäjä ei saa sopia sellaisesta, mikä estää käyttämästä aluetta tietarkoituksiin. Sidonnaisuudesta huolimatta tienpitäjä on kompetenssinsa puolesta verrattavissa omistajaan, vaikka tietarkoituksiin hankitut tilukset ovat käyttösidonnaisia ja vaihdannan ulkopuolella. »Saantonsa» perusteella tienpitäjä hallitsee tieoikeuksin otettua aluetta omistajan vertaisesti.

c. Tarkoitussidonnaisuuden kontrollista. Sekä PlL:n että nykyisen LunL:n mukaan pakkolunastuksen edellytyksenä on yleinen tarve, jonka käsilläolon ratkaisee valtioneuvosto. Tiehankkeissa tämä asia ratkaistaan tavallisesti tiesuunnitelman yhteydessä, joka vastaa pakkolunastuslupaa.

Ståhlbergin mielipiteen mukaan yleisen tarpeen vaatimana voidaan pitää ainoastaan sitä, mikä on tarpeen julkista hallintotehtävää varten.[68] Käytännössä yleisen tarpeen käsite on tulkittu laajemmaksi, mihin osaltaan on vaikuttanut yhteiskunnan tehtävien lisääntyminen. Lakien »tavallisesta» säätämisjärjestyksestä päätellen yleisen tarpeen vaatimina on pidetty esimerkiksi TieL:n säätämisen yhteydessä yleisen tien rakentamisesta johtuvia yksityistiejärjestelyjä ja niistä johtuvaa maan hankintaa, ja TilustieL:n, NaapL:n sekä YkTieL:n säätämisen yhteydessä rasitteen perustamista yksityisiä teitä varten. Valtioneuvosto on myöntänyt lunastuslupia erilaisia hallintotehtäviä, kulttuuritehtäviä sekä taloudellisia tarkoitusperiä, kuten voimansiirtolinjoja ja rautatiehankkeita varten. Tarkoitusperät eivät ole aina liittyneet julkisten hallintotehtävien hoitamiseen, vaan niistä on katsottu olevan muulla tavalla yleistä hyötyä. *Ojanen* rinnastaa yleisen tarpeen yleiseen etuun lausuen, että tämä on ratkaistava kunakin ajankohtana vallitsevien olosuhteiden ja arvostusten sekä näiden perusteella muodostuneen käytännön perusteella.[69]

Ojasen tulkinta edustanee Ståhlbergin tulkintaan nähden äärimmäisen vapaamielistä käsitystä. Yleinen tarve ei kuitenkaan merkitse samaa kuin arvostuksiin pohjautuva yleinen etu, joka *Pietilän* luennoillaan käyttämää sanontaa lainatakseni on »ehtymätön kaivo». Pakkolunastuksen käyttämiselle tulee olla selvä ja aktuaalinen tarve, jonka perusteena

---

[68] Ks. *Ståhlberg* I s. 418. Samalla kannalla oli myös *Talas* s. 78—110. Vrt. *Erich* DL 1926 s. 101—105.

[69] Ks. *Ojanen* s. 42, vrt. *Hyvönen* Maapaketti s. 11—20 ja 86—87, ks. myös edellä av. 6:ssa mainittua.

on yleisten tehtävien hoito tai tarpeellisten, perusteltujen palvelusten tarjoaminen, ei yksistään esimerkiksi valtiovallan tai kunnan keinottelutarkoitukset.

TieL:ssa tieoikeuden tarkoitussidonnaisuus ilmenee muun muassa yleisen tien perustamisen edellytyksiä koskevissa säännöksissä, tiealueen ulottuvuutta koskevassa TieL 3 §:n ainesosa- ja tarpeistoluettelossa, TieL 29 §:n määräyksenä siitä, että haltuunotettua aluetta saadaan käyttää tietarkoituksiin, ja tieoikeuden lakkauttamista sekä entisen tiealueen käsittelyä koskevissa säännöksissä. Tässä yhteydessä tarkastelemme vain viimeksimainittuja oikeusohjeita, jotka merkitsevät tieoikeuden käytön jälkikontrollia.

Kun Suomessa ei ole järjestetty pakkolunastuslainsäädännön perustuslainmukaisuuden jälkikontrollia, kontrollimahdollisuudet rajoittuvat lunastuslaeissa nimenomaisesti säädettyihin keinoihin, nimittäin *maan varastoimiskieltoon* ja *takaisinlunastukseen*. Varastoimiskieltosäännös on RakL 53.1 §:ssä, jonka mukaan rakentamispoliittista pakkolunastusta käyttäen hankitusta maasta muodostetut rakennustontit on luovutettava käyttöönsä kohtuullisessa ajassa.[70] Säännökselle ei ole vastinetta TieL:ssa.

d. Takaisinlunastuksesta. Laitoksen lakattua luovuttaja oli vuoden 1864 PLA 28 §:n mukaan oikeutettu lunastamaan maan takaisin. Vuoden 1898 lainsäädännössä lunastusoikeus rajoitettiin koskemaan vain tilannetta, jossa tarpeettomaksi käynyt lunastettu tilanosa myydään toiselle, PlL 56 §. Tässä muodossa säännöksellä ei ollut merkitystä jälkikontrollin kannalta, ja sen pääasiallisena tarkoituksena olikin pakkolunastuksessa pirstoutuneiden tilusten yhdistäminen.[71] Asutuspakkolunastuksia koskevissa laeissa takaisinlunastussäännöksiä ei ollut ollenkaan.

PlL 56 §:n säätämä takaisinostojärjestelmä herätti eri tahoilla voimakasta arvostelua johtaen säännöksen muutosyrityksiin.[72] Vuonna 1952 annetulla PlL:n muutoksella takaisinoston määräaika rajoitettiin 20 vuo-

[70] RakL 53.1 §. Säännös on menettänyt merkitystään uusien rinnakkaisten pakkolunastusperusteiden vuoksi. Ks. myös *Hyvönen* Maapaketti s. 186—191.

[71] Ks. Lvk 1897: 5 s. 58 ja *Talas* s. 228—253. Ruotsissa oli vastaavia säännöksiä 1917 ExpL 68—70 §:ssä, ks. *Ljungman—Stjernquist* II s. 29, ks. myös *Schjødt* s. 285—307.

[72] PlL 56 §:n kumoamista esittivät mm. Lvk 1933: 2 s. 4, Erikoispakkolunastuskomitea 1944: 1 s. 10, Jakoasetustoimikunta 1948: 2 ja Pakkolunastusmenettelykomitea 1967: 2. Säännös muuttui etuosto-oikeudeksi L 20. 6. 1952/258. Ks. myös RakL:n Lvk 1949 s. 73, Lvk 1951: 7 ja HE 1952: 19.

deksi. Säännöstä ei sovellettu ensinkään RakL:n mukaisissa lunastuksissa, RakL 68.2 §. Nykyisin kaava-aluelunastuksiin sovelletaan tältä osin LunL:a.

Takaisinostosäännöksellä ei ole ollut varsinaista jälkikontrollivaikutusta.[73] Säännöstöä on pidetty myös aktiivista yhteiskuntakehitystä jarruttavana; se on jätetty pois uudemmista pakkolunastuslaeistamme.[74] LunL 56.3 § säännös erityisen oikeuden lakkauttamisesta lunastusyrityksen lakattua tähtää vain lunastuksen pirstoman tilusjaoituksen korjaamiseen. Sen sijaan ETL:n säännös, joka velvoittaa palauttamaan lakanneet tiealueet, merkinnee myöskin tarkoitussidonnaisuuden jälkikontrollia, vaikka senkin ensisijainen ratio oli kiinteistötekninen.[75]

e. Tie- ja liitännäisalueiden palauttamisesta tiloihin. Jos tietä tai liitännäisaluetta ei enää pidetä yleisen edun kannalta tarpeellisena, tie voidaan lakkauttaa LM:n päätöksellä, TieL 17 §. Samalla on määrättävä entisen tiealueen käytöstä, TieA 36 §. Jos tiealuetta ei määrätä käytettäväksi muuhun tietarkoitukseen, kuten varasto- tai palvelualueeksi, tieoikeus lakkaa. Tieoikeuden lakkaamisesta on kuulutettava ja lakanneen tiealueen suhteen on meneteltävä ETL:ssä säädetyllä tavalla. Kun yleinen etu on tien perustamisedellytyksiin kuuluvaa yleistä liikennetarvetta laajempi käsite, lakkauttamis- ja perustamiskynnykset eivät ole yhtäläisiä, vaan vähäisempi liikenne riittää estämään tien lakkauttamisen, kuin mitä tarvittaisiin maantien tai paikallistien tekemiseen, TieL 6—9 §.

Tien perustamisen yhteydessä tarpeettomaksi käyneen tiealueen käytöstä muuhun tietarkoitukseen voidaan määrätä tiesuunnitelmassa tai tienpitäjän erillisellä päätöksellä, TieL 33 §. Jos päätöstä ei ole annettu, alue jää tienpitäjän haltuun, mutta sen luovuttamisesta maanomistajille tai käytöstä tietarkoituksiin on annettava päätös viimeistään tien parantamisen johdosta pidettävässä tietoimituksessa[76] tai eri päätöksellä sen

---

[73] Esim. *KKO 1977 II 95.* Kysymys pakkolunastetun käyttöoikeuden haltijan oikeudesta käyttää oikeuttaan ilmoitetusta poikkeavalla tavalla ei kuulunut yleisen tuomioistuimen toimivaltaan. Lunastaja oli rakentanut 45 kV:n linjan johtokadulle myös 20 kV:n linjan ilman aluelaajennusta.

[74] Vastaavaa kehitystä on tapahtunut Ruotsissa. Takaisinlunastussäännöksiä ei ole 1972 ExpL:ssa, ks. *Bouvin—Hedman—Stark* s. 17—18. Vrt. *Hyvönen* Maapaketti s. 19 ja 127—128.

[75] Ks. KM 1952: 5 s. 189 ja HE 1975 II: 179 s. 37.

[76] TieL 37 §, ETL 4 § ja TieA 46.1 §. Ks. myös MMH kk 88 30 § ja MMH kk 3/81 27 §.

jälkeen, kun tie on luovutettu yleiseen käyttöön. TieA 46 §. Erikseen annettu lakkauttamispäätös tulee voimaan, kun siitä on tiedotettu tiehen rajoittuvien kiinteistöjen omistajille maalaiskunnissa ja kaupunkikunnissa kunnalle. Tietoimitukseen liittyen lakkaaminen tulee voimaan tietoimituksen tai sitä vastaavan pakkolunastuksen päättymisestä lukien,[77] TieA 46.2 §.

Lakanneen tien alue siirtyy kaupungissa kaupungin omistukseen ja maalaiskunnissa tiehen rajoittuviin kiinteistöihin keskiviivaperiaatteen mukaan.[78] Lakkaamisesta huolimatta tienpitäjällä on oikeus vuoden kuluessa viedä pois tielinjalta tienpitoaine, ellei aluetta tulla käyttämään yksityistienä, katuna tai muuna tiealueena, TieL 34 §. Lakanneen tien aluetta, joka on liitetty viereisiin kiinteistöihin, on lupa käyttää korvauksetta yksityisenä tienä, ETL 5 §. Yksityistien käyttöoikeus voidaan perustaa yksityistietoimituksessa tai rasitteena tietoimituksen yhteydessä siinäkin tapauksessa, että vanhan tien käytöstä yksityistienä aiheutuisi kiinteistölle erittäin huomattavaa haittaa.[79] Tämän johdosta entiset tiealueet useimmiten jäävät joutomaiksi ja niiden liittämisestä tiloihin voidaan määrätä kohtuullinen korvaus vain siinä tapauksessa, että tiealueesta on kiinteistölle huomattavaa hyötyä, ETL 2 §.[80]

Tieoikeuden »automaattinen» lakkauttaminen ja tiealueen siirtäminen viereisiin kiinteistöihin tai kaupungille koskee yksinomaan tiealuetta, mutta ei liitännäisalueita, joiden käytöstä päättää tienpitäjä,[81] TieA 47 §. ETL ei koske myöskään tienpitäjän omistamia kiinteistöjä eikä muihin

---

77 Ks. KM 1952:5 s. 121—122 ja 189—190.

78 ETL 1, 4 ja 6.2 §.

79 Ks. 15.3. e §:ssä olevaa esitystä.

80 *PSMO 4. 10. 1973,* tietoimitus TN:o 13 418, Simo. Kun entiselle tiealueelle, joka rakennuskaavan mukaan oli rakennusmaata, oli perustettu rasite, siitä ei ollut määrättävä tienpitäjälle korvausta. Toimitusmiesten määräämä täyttä arvoa vastaava korvaus poistettiin. *KKO 1974 t. 1640.* Ks. myös MMH kk 3/81 malli 9.

81 *KKO 1971 t. 1449,* tietoimitus TN:o 65 904, Kaavi. Kunta oli ostanut tiealueet kauppakirjalla 2. 5. 1952 ja samalla ilmoittanut luopuvansa 1 634 m²:n laajuisista varastoalueista. Varastoalueet eivät olleet siirtyneet kiinteistöön, koska niiden käyttöä liitännäisalueena ei ollut lakkautettu eikä kunnalla ollut sen vuoksi ollut oikeutta luovuttaa noita alueita.

KKO 1973 II 42 t. 362, tietoimitus TN:o 49 195, Ristiina. Tienpitäjän edustajan tietoimituksessa tekemää ilmoitusta alueiden palauttamisesta maanomistajille 20 vuoden kuluttua ei ollut pidettävä TieA 47 §:n edellyttämänä TVH:n päätöksenä.

kuin tietarkoituksiin lunastettuja alueita, vaikka ne olisivat olleet tiekäytössä.[82]

Tien tai liitännäisalueen lakkauttamispäätös on vapaaharkintainen hallintopäätös. Tienpitäjä voi pitää tieoikeuksin hankitut tie- ja liitännäisalueet hallussaan niin kauan, kuin niille on osoitettavissa tiekäyttöä, mutta alueita ei voida myydä muihin tarkoituksiin tai käyttää tilusjärjestelyissä vaihtotiluksina. TieA 46 §:ssä säädetty vaatimus lakkautetun tien alueen käyttämisestä merkitsee osaltaan maan varastoimisen kontrollia, ellei suoranaista varastoimiskieltoa.

Maalaiskunnissa entinen tiealue liitetään siihen rajoittuviin tiloihin, jos alue on niistä joskus erotettu. Vanhat yhteiset tiet liitettiin vuoden 1976 LakkaamisL:n nojalla viereisiin tiloihin, mikä laajensi osaltaan myös ETL 1 §:n soveltamisalaa. Kaupungeissa entinen tiealue siirtyy kunnan omistukseen ja samoin käy maalaiskunnissakin tiealueille, joita ei ole erotettu viereisistä tiloista. ETL:n soveltamiseen vaikuttaa myös RakL 46 §, jonka mukaan asemakaava-alueella oleva tiealue tulee kaupungin omistukseen. Edellä olevan mukaan voidaan osoittaa lukuisia tilanteita, joissa lakkautetun tien aluetta ei palauteta tiloihin.

Jos tilukset palautetaan, maanomistaja saa ne takaisin kohtuulliseen hintaan. Näin luovuttajalle saattaa rakentamiseen kelvollisilla alueilla palautua jotakin omistusoikeuden taloudellisesta ytimestä: oikeutta maan arvoon ja arvon nousuun.[83] Nykyiset yleiset tiet pysyvät kuitenkin paikallaan pitkiä aikoja, ja tienoikaisujen yhteydessä palautettavat tilukset ovat pinta-alaltaan vähäisiä. Yleisen tieverkon valmistuessa teiden lakkauttaminen tulee vähentymään. Pääosa tieoikeuksin otetuista alueista säilyy tiekäytössä, ja merkittävä osa lakkautetuista tiealueista menee kaupunkien tai kuntien omistukseen. Se mahdollisuus, että alue tulisi takaisin entiselle omistajalle tai edes entiseen kiinteistöön, on kaukainen, harvinainen ja epävarma.[84]

---

82 Ks. ETL 8 § ja KM 1952: 5 s. 90—93, 120, 189—190. ETL:n automaattisen soveltamisen ulkopuolelle näyttäisivät jäävän TieL 35 §:n perusteella lunastetut kokonaiset kiinteistöt, ks. *Niskanen* Mila 1958 s. 140.

KKO 1968 II 26 t. 982, tietoimitus TN:o 10 688, Tornio. Tiealuetta, joka oli sisältynyt rautatiealueeksi pakkolunastettuun tilusalaan, ei ollut pidettävä TieL 33 §:ssä tarkoitettuna yleisenä tienä, eikä siihen sen vuoksi ollut sovellettava ETL:n säännöksiä. Mm 1968: 3—4 s. 51—52.

83 Ks. *Hyvönen* Lm 1973 s. 550, jossa hän siteeraa *Zittingin* ajatusta.

84 Vrt. *Wiiala* Maankäyttö ja yhteiskunta s. 160 ja *Suomaa* Mm 1959 s. 25—31.

Vallitsevan käsityskannan mukaan kenelläkään ei ole subjektiivista oikeutta yleisen tien saamiseen tilustensa yhteyteen tai tien pysyttämiseen entisellä paikallaan. Tästä johtuu, ettei tien lakkauttamisesta tai siirtämisestä aiheudu myöskään tienpitäjälle korvausvelvollisuutta. Äärimmilleen vietynä tämän periaatteen soveltaminen voi eristää kansalaisia välttämättömien työ- ja palveluyhteyksien ulottuvilta.[85] Tiekorvausten suhteen mainittu asiantila merkitsee, että korvausten sovittelemiseen TieL 67.1 §:n perusteella tiestä johtuvan hyödyn vuoksi on suhtauduttava varovasti ainakin sellaisten teiden varsilla, joiden osalta on odotettavissa oikaisuja tai laadullisia muutoksia.

Tarkastelu osoittaa, että tiealueiden palauttamissäännöstön merkitys on pääasiassa kiinteistötekninen. Säännöstön tarkoitussidonnaisuuskontrollivaikutus on erittäin heikko.

5 §. Tieoikeudesta ja rasiteoikeudesta

5.1. Tieoikeuden yleisistä tunnusmerkeistä

a. TieL:n ja YkTieL:n yhteiset tunnusmerkit. Lainsäädännössämme tunnetaan kaksi tieoikeuden lajia, nimittäin TieL:n mukainen tieoikeus ja YkTieL:iin perustuva yksityistieoikeus. Näihin verrattavia pysyviä käyttö- tai nautintaoikeuksia on tosin lukuisia muitakin, kuten tierasitteet, ulkoilureittioikeus, oikeus rakennus- ja rantakaavateihin, RakL:n mukaan tai NaapL:n perusteella myönnetyt pysyvät kulkuoikeudet ja

---

[85] Ks. KM 1952: 5 s. 145.

KKO 1967 t. 2961, tietoimitus TN:o 12 603 Ylitornio. Tienpitäjää ei katsottu velvolliseksi korvaamaan tien varrella oleville liikkeille ehkä aiheutuneita menetyksiä, jotka johtuivat tien rakentamisesta toiseen paikkaan liikkeiden jäädessä syrjään uudesta maantiestä, vanhan maantien varteen, joka oli muutettu jalankulkutieksi. Mm 1968: 3—4 s. 46.

KKO 1975 t. 2349, tietoimitus TN:o 18 703 ym., Ranua. Tien muuttamista talvitieksi ja lossin lakkaamista ei ollut pidettävä sellaisena vahinkona ja haittana, josta TieL:n mukaan olisi tullut suorittaa korvausta. Mm 1976: 3—4 s. 38—39.

Saksalaisessa kirjallisuudessa asia esitetään siten, että tie on julkinen esine, eikä kenelläkään ole sellaiseen nähden subjektiivista oikeutta, ks. *Salzwedel* s. 368—369. Vastaavasta käsityskannasta Ruotsin tielainsäädännössä ks. *Ljungman—Stjernquist* II s. 37—38.

pakkolunastuksissa tai niihin verrattavissa muissa pakkotoimissa perustetut kulkuoikeudet.

Lainsäätäjä on antanut molemmille tieoikeuksille eräitä yhteisiä ominaisuuksia, tieoikeuden yleisiä tunnusmerkkejä, joista tärkeimmät ovat seuraavat.

1. Tieoikeus on rajoitettu oikeus, jonka sisältönä on valta käyttää kiinteistöä tietyssä suhteessa, TieL 29 § ja YkTieL 8 §.
2. Tieoikeus on tarkoitussidonnainen; sen perusteella maata saadaan käyttää *tietarkoituksiin*, TieL 29 § ja YkTieL 8 §.
3. Tieoikeudella on lakiin perustuva etuoikeutettu esineoikeudellinen suoja. Oikeus on voimassa toisella kiinteistöön olevan oikeuden estämättä, TieL 29.1 § ja YkTieL 16 §.
4. Tieoikeus on pakko-oikeus, joka tarvittaessa voidaan saada aikaan vastoin kiinteistönomistajan tahtoa, TieL 25 § ja YkTieL 8.1 §.
5. Syntynsä puolesta tieoikeus perustuu erityiseen oikeusperusteeseen, kuten viranomaisen päätökseen tai sopimukseen, TieL 25 § ja YkTieL 16 §.
6. Tieoikeuden lopullinen ulottuvuus määrätään toimituksessa.
7. Tieoikeus on rekisteröimiskelpoinen.

b. Tieoikeuden yleinen tunnusmerkistö ja rasitetunnusmerkistö. Yleisten tunnusmerkkien ohella molemmilla tieoikeuslajeilla on joukko erityispiirteitä, joiden suhteen oikeudet eroavat toisistaan. Näitä liittyy lähes jokaiseen kohtaan.

Yksityistieoikeus vastaa likipitäen klassista tierasitetta, johon se JL 239 a §:ssä rinnastetaankin. Kiinteistörasitteen perinteiseen tunnusmerkistöön on kuulunut tietyn tyyppinen, toisen kiinteistön (dominanssi) hyväksi oleva pysyvä käyttövalta, toisen kiinteistön (servienssi) alueella, rajoitetussa suhteessa, viljelytarkoituksia varten, velvoittamatta servienssikiinteistön omistajaa aktiiviseen toimintaan (facerekielto). Vähäisin muunnoksin tieoikeudet näyttäisivät sisältävän perinteiset rasitetunnusmerkistöt.[1] Mutta erojakin on.

Rasitetieoikeutta pidetään dominanssikiinteistön tarpeistoon kuuluvana eli omistusoikeuteen liittyvänä oikeutena, mutta TieL:n mukainen tie-

[1] Ks. esim. *Noponen* Rasitteista s. 19—43 ja *Wirilander* s. 7—29 sekä niissä mainittua, vrt. *Hillert* s. 70—74.

oikeus ei liity minkään kiinteistön käyttöön. Yksityistieoikeus tulee lopulliseksi vasta perustamistoimenpiteen tultua lainvoimaiseksi, mutta tienpitäjä saa tiesuunnitelman perusteella oikeutensa voimaan jo haltuunotosta lähtien,[2] TieL 29.1 §. Esimerkit osoittanevat, että TieL:n mukainen oikeus on »voimakkaampi» sekä käyttövaltana että siihen liittyvän pakkomomenttinsa puolesta.

c. Lakiin tai oikeusperusteeseen nojaavasta oikeudesta. Kirjallisuudessa on ollut tapana erottaa suorastaan *lakiin* perustuva vieraaseen omaisuuteen kohdistuva käyttövalta sellaisesta käyttövallasta, jonka välittömänä oikeusperusteena on sopimus, viranomaisen päätös tai muu erityinen oikeusperuste.[3] Esimerkkejä edellisistä ovat muun muassa ojitusoikeus ja oikeus veden johtamiseen sekä jälkimmäisistä rasiteoikeudet ja pakkolunastamalla hankittu käyttöoikeuden supistus. Kun ojitukseenkaan ei ole ollut lupa naapurin vastustaessa ryhtyä ilman viranomaisen myötävaikutusta, *Haataja* on selittänyt tilannetta mainiten, että viranomaisen myötävaikutus ojituksen kohdalla on toteavaa, mutta esimerkiksi rasitteen kohdalla muun saantoperusteen puuttuessa oikeutta luovaa eli konstitutiivista.[4]

Uudemmassa kirjallisuudessa tätä käsitystä on arvosteltu.[5] Erottelun avulla ei voida löytää vastausta sen paremmin omaisuuden käytön, rasitteen tai pakkotoimen alaa kuin toimien konstitutiivista vaikutustakaan koskeviin kysymyksiin. Luokittelun pohjalta tienpitäjän käyttövalta, joka tulee voimaan haltuunotosta, perustuisi suorastaan lakiin, mutta muuttuisi pakkolunastukseksi toimituksessa, kun menetyksistä määrätään korvauksia. Jaottelu johtaisi selvästi harhaan.

5.2. Rasiteoikeuksista lainsäädännössä ja kirjallisuudessa

a. Yksityisoikeudellisista rasitteista. Rasite eli servituutti tarkoittaa kiinteistön käyttöä tietyssä suhteessa. Se voi ilmetä toisen kiinteistöä kos-

---

2 Ks. YkTieL 51, 90 ja 91 § sekä JL 175.1 §.

3 Ks. *Haataja* s. 332, *Noponen* Rakennustoimista s. 81—83 ja *Noponen* Rasitteista s. 15—17.

4 *Haataja* s. 332.

5 Ks. *Holopainen* Lm 1964 s. 862—878, *Pietilä* Vesioikeus s. 205 ja 230—231 sekä *Wirilander* s. 62—83 ja siinä mainittua.

kevana osittaisena käyttövaltana (positiivinen rasite) tai kiinteistönomistajan pidättymisenä toimenpiteistä, joihin hänellä olisi muutoin oikeus (negatiivinen rasite). Kiinteistörasitteet ovat yleensä pysyviä ja liittyvät vallitsevan kiinteistön omistusoikeuteen. Henkilörasitteet ovat haltijan hyväksi voimassa rajoitetun ajan.[6]

Vanhemmassa kirjallisuudessa ja lainsäädännössä termejä rasite ja rasiteoikeus käytettiin usein toistensa synonyymeinä kuvattaessa rasitealueella vallitsevaa tilaa, voimassa olevia rasitemääräyksiä, oikeusjärjestyksen tunnustamia rasitelajeja ja oikeutettujen henkilöiden oikeusasemaa. *Wirilander* on käyttänyt termiä *rasiteoikeus* rasiteoikeuden haltijan oikeusaseman lyhyenä kuvauksena ja termiä *rasite* tarkoittamaan rasitenormiston edellyttämiä maankäyttömääräyksiä.[7] Kirjallisuuskatsauksessa on selvempää pitäytyä vanhempaan kielenkäyttöön.

Laatunsa perusteella kiinteistörasitteet on jaettu maanviljelys- ja rakennusrasitteisiin.[8] Maanviljelysrasitteet oli *Caloniuksen* luennoissa ryhmitelty syntyperusteensa mukaan sopimusrasitteisiin, tuomiolla perustettuihin rasitteisiin ja lakiin perustuviin rasitteisiin, joista hän mainitsi esimerkkinä tienpitäjän oikeuden varpujen ottoon yleistä tietä varten, RakK 25: 12.[9] Maanviljelysrasitteisiin kuuluvia tieoikeuksia voitiin perustaa sopimuksin, tuomioistuimen päätöksellä ja maanjakotoimituksissa.[10]

Rasitteiden ja rasiteoikeuksien käsittely maanjakotoimituksissa perustui isojakoasetusten ja vuoden 1848 Mo:n aikana yleiseen lakiin.[11] Eri tavoin syntyneet oikeudet merkittiin toimituksissa kirjoihin. Maanmittaustoimituksissa perustettavien rasitteiden laatua rajoitettiin vuoden

---

[6] Ks. *Calonius* s. 375—379, *Haataja* s. 332—333, *Holopainen* Lm 1964 s. 864—873, *Hyvönen* Määräämistoimista s. 221—223, *Kaser—Klami* s. 118—122, *Kivimäki—Ylöstalo* s. 40—42, *Moring* s. 146—147, *Murén* SKL 1964 s. 334—337, *Noponen* Rasitteista s. 7—15, *Nykänen* Mm 1966: 3—4 s. 32—34, *Pietilä* s. 110, 411—439 ja siinä mainittua, *Serlachius* s. 273—284, *Suomaa* Mila 1962 s. 64—70, *Wrede* s. 342—356, *Wrede—Caselius* s. 398—402, *Wirilander* s. 7—70, *Zitting—Rautiala* s. 140—141. Ruotsin oikeuden osalta ks. *Hillert* s. 66—79 ja *Unden* II: 2 s. 220—240. Ruotsin rasitelainsäädäntö on 1970-luvulla uudistettu. Vrt. *Hollo* s. 15—21.

[7] Ks. *Wirilander* s. 61—64 ja siinä mainittua.

[8] Ks. *Calonius* s. 377—380 sekä *Pietilä* s. 413—414 ja *Unden* II: 2 s. 221.

[9] *Calonius* s. 379.

[10] Ks. *Calonius* s. 377—379, *Haataja* s. 334—336, *Lang* s. 163—166, *Noponen* Rasitteista s. 42 ja *Pietilä* Mila 1960 s. 142—143.

[11] Ks. *Haataja* s. 335, *Hyvönen* Määräämistoimista s. 226 ja *Lang* s. 163—165.

1895 OsittamisA 10 §:n rasiteluettelolla ja AJ:ssä kiinteistötoimitusten rasitejärjestelmä normeerattiin luettelossa mainittuihin rasitetyyppeihin, AJ 10 §.

Luetteloon otettuja oikeuksia on kiinteistönmuodostamislaeissamme kutsuttu *rasitteiksi*, AJ 10.3 §, JL 116 §, KaavJL 9 a ja 85 §. Kirjallisuudessa kiinteistötoimituksissa perustettuja rasitteita on kutsuttu *maanjakorasitteiksi*, joista KaavJL 85 §:ssä mainitut *tonttirasitteet* on erotettu omaksi ryhmäkseen.[12]

Maanjakorasitteiden rinnalle syntyi lainsäädäntöön näitä muistuttavia oikeuksia, joista säädöksissä käytettiin erilaisia nimityksiä, kuten *oikeus tiehen*, NaapL 15 §, TilustieL 6 §, VOL 1: 27. Kirjallisuudessa näitä käsiteltiin rasiteoikeuksina.[13] Rasitteille oli ominaista esineoikeudellinen pysyvyys yksityisoikeudellisen dominanssin hyväksi, jollaiseksi alettiin hyväksyä myös uittoa tai kylätien pitoa harjoittava »yritys».[14] Rasitteen ominaisuuksiin rajoitettuna oikeutuksena kuului, ettei sen avulla saanut kokonaan hävittää omistajan oikeutta.[15]

Rasiteoikeuksien ohella kiinteistön omistajan käyttövaltaa voitiin pysyvästi supistaa PlL:n mukaisella käyttöoikeuden supistuksella, kaivosoikeudella, oikeudella yleiseen tiehen sekä johdonpito-oikeudella. Näiden oikeuksien dominanssi ja näitä koskeva säätely katsottiin laadultaan *julkisoikeudellisiksi* ja oikeuksia kutsuttiin kirjallisuudessa *rasitteen tapaisiksi oikeuksiksi*.[16]

Rasitesäännösten lisääntyminen johti laatuperusteisiin nojautuneiden rasiteoppien tarkistamiseen. Säädöksistä johdettujen luokitusten ohella

---

12 Ks. *Hyvönen* Määräämistoimista s. 227—228 ja siinä mainittua kirjallisuutta, *Pietilä* s. 414—415 sekä *Wirilander* s. 10—24.

13 Ks. edellä av. 6:ssa mainittua kirjallisuutta sekä Jakolakikomitea KM 1933: 8 s. 74—77.

14 Ks. *Noponen* Rasitteista s. 21—22.

15 Ks. *Noponen* Rasitteista s. 20. Vaatimus johtui ns. Libertas dominii -periaatteesta, josta johtui myös se, ettei dominanssin haltijalle yleensä katsottu voitavan asettaa positiivista suoritusvelvoitetta.

16 Ks. *von Bonsdorff* s. 108, *Hermanson* s. 420—422, Jakolakikomitea KM 1933: 8 s. 74—77, *Kastari* DL 1935 s. 224—240, *Serlachius* s. 278—279, *Wrede* s. 355—369 ja *Wrede—Caselius* s. 388—417. Vrt. *Murén* SKL 1964 s. 334. *Wirilander* s. 30—59 katsoo em. sanonnan ratkaisussa *KKO 1919 II 23* viittaavan *tavanomaiseen rasitenormistoon* ja ratkaisussa *KKO 1939 II 163* »rasite» -sanan viittaavan *säädännäiseen* normistoon. Käsittääkseni molemmissa ratkaisuissa termejä on käytetty tekstissä mainitussa merkityksessä.

kirjallisuudessa vakiintui syntyperusteista lähtevä luokitus *sopimus- ja pakkorasitteisiin*. Molemmissa ryhmissä oikeuden katsottiin perustuvan saantoon, mutta pakkorasitteiden kohdalla lain säännökselle tai viranomaisen päätökselle haluttiin antaa oikeutta luova ja moiteoikeuden katkaiseva vaikutus.[17] Uudemmassa lainsäädännössämme rasiteoikeuksien esineoikeudelliset eli kolmanteen ulottuvat vaikutukset on liitetty viranomaisten myötävaikutukseen oikeutta perustettaessa tai kirjattaessa. Jakolain, KaavJL:n, RakL:n ja RakA:n, VL:n, YkTieL:n ja LunL:n säätämisen johdosta säätelyn ulkopuolisten sopimusrasitteiden joukko esineoikeudellisesti sitovina oikeuksina on jokseenkin tyhjentynyt,[18] mutta eri perustamismenettelyissä käsiteltävien rasitteiden oikeusperusteena voi olla edelleenkin sopimus.

Maanjakorasitteet voitiin JL:n mukaan perustaa kiinteistön hyväksi, mutta YkTieL:n mukainen tierasite eli tieoikeus voidaan perustaa myös »laitoksen» tai rakennuksen hyväksi. Rasiteoikeuden haltijalla on oikeus laajentaa rasitteen käyttöä esimerkiksi osittamisen johdosta, ja yksityistien tiekunta voi sallia tiellä muutakin liikennettä ja myöntää ns. lisätieoikeuksia. Tämän johdosta yksityistien tai kulkurasitteen käyttäjäkunta on usein huomattavasti laajempi, kuin alkuperäinen dominanssi olisi edellyttänyt. Eräät YkTieL:n muutokset ovat edelleen laajentaneet yksityistien käyttäjädominanssia yleisen käytön suuntaan.[19] Osa yksityisteistä on nykyisin samalla tavoin »puolijulkista» tieverkkoa kuin aiemmat asutustiet.[20] Uusimman lainsäädännön mukaan JL:n mukainen tierasite voidaan perustaa väliaikaisena[21] ja yksityistieoikeutta vastaava ulkoilureittioikeus perustetaan suorastaan yleisen ulkoilutoiminnan hyväksi, UlkL 1 §. Rasitteiden perustamis- ja käyttösäännöstön muuttumisen vuoksi vanha yksityisoikeudellisten rasitteiden tunnusmerkistö sopii sellaisenaan entistä harvemmin laissa rasitteiksi mainittuihin tai rasitteina rekisteröityihin kiinteistöä koskeviin rajoitettuihin oikeuksiin.

---

17 Ks. *Hyvönen* Määräämistoimista s. 221—224, *Noponen* Rasitteista s. 43, *Nykänen* s. 34—35 sekä *Unden* II:2 s. 217—218.

18 Ks. *Hyvönen* Määräämistoimista s. 232 ja *Wirilander* s. 262—266, 730—761, vrt. *Wirilander* Lm 1975 s. 200—219.

19 Ks. esim. YkTieL:n muutos 4.7.1975/519 44 § sekä edellä 3.4.3. §:ssä esitettyä.

20 Ks. *Wiiala* Yksityiset tiet s. 208—220 ja *Pietilä* Mila 1966 s. 94—100. Vrt. *Airaksinen* Lm 1965 s. 829.

21 KaavJL 86 §:ssä puhutaan väliaikaisesta oikeudesta, JL 116 a §:ssä väliaikaisesta *rasitteesta*.

Selvimmät poikkeukset koskevat seuraavia rasitetunnusmerkistön kohtia:

— kulkurasitteet palvelevat kiinteistöjen ohella suurta yleisöä,
— pakko-oikeuksin hankittu käyttövalta voi olla laadultaan totaalista hävittäen omistajan käyttömahdollisuudet,
— rasitteeksi nimetty oikeus voi olla määräaikainen,
— hajanainen rasiteoikeusjärjestelmä käsittää eräiltä osin tarkoin tyyppisidonnaisia oikeuksia, mutta eräiden lakien mukaan oikeudet ovat sisällöltään vapaampia.[22]

Kehitys merkitsee, että tietyt rasitteiden aineellisoikeudelliset tuntomerkit ovat menettäneet merkitystään rasitteiden erotteluperusteina, ja *muodolliset tuntomerkit ovat korostuneet.* Rasitteiden ala on tämän johdosta määrättävissä lähinnä laissa rasitteiksi nimettyjen ja niihin rinnastettujen oikeuksien nimeämisellä kiinnittäen huomiota muun muassa oikeuksien perustamis- ja kirjaamismenettelyihin oikeuksien aineellisoikeudellisten tuntomerkkien ohella. Rasitteiden kohdalla kysymys on haltijan kannalta ja myöskin servienssin haltijan kannalta tiettyjen sivullissuhteiden järjestämisestä ja kiinteistöjen käyttösuhteiden turvaamisesta.

b. *Julkisoikeudellisista rasitteista.* Rasitteiden erottaminen rasitteen tapaisista oikeuksista perustui yksityisoikeuden ja julkisen oikeuden erotteluun. Havainto, ettei yksityisen ja julkisen säätelyn rajaa voida määrätä tarkoin, koska kaikki lainsäädäntö on julkista, johti myös rasiteluokituksen tarkistamiseen.

Haatajan luokituksessa pakkolunastuksessa, vesioikeudellisissa pakkotoimissa ja maanmittaustoimituksissa syntyneet rasitteet kuuluvat laatunsa puolesta samaan luokkaan. Niiden pysyvyys on julkisoikeudellisella pohjalla, mutta sisältönsä puolesta ne ovat yksityisoikeudellisia.[23]

---

22 Ns. numerus clausus -järjestelmän sisällä tyypittely saattaa vaihdella, kuten esim. JL 116 § verrattuna LunL 2.2 §:ään. Sopimusvapauden vallitessa on syntynyt vielä muitakin käyttöoikeuksia, joiden suhteen sivullissuoja vaihtelee, mutta on yleensä ns. rasiteoikeuksien suojaa heikompi, ks. *Wirilander* Käyttöoikeuksista s. 5—47 ja 119—222.

23 Ks. *Haataja* s. 332—341, erit. s. 333 ja *Haataja* Vesioikeus III s. 245—246.

Holopainen puolestaan liittää rasitteiden pysyvyyden perustamismenettelyn julkisoikeudellisiin piirteisiin.[24]

Nykäsen luokittelu lähtee klassisesta laatuerottelusta. Pakkolunastuksessa perustetut rasitteet ovat hänen käsityksensä mukaan julkisoikeudellisia ja niille on ominaista lajivapaus, dominanssivapaus ja vapaus aikarajoituksista, joiden suhteen maanjakorasitteet ovat rajoitettuja.[25]

Wirilanderin esitys rasitteesta maankäyttömääräyksenä oli esillä edellä 3.3.4.b §:ssä.

Tutkimuksemme kannalta tärkeimmät rasitteita ja rasiteoikeuksia koskevat kannanotot näyttävät kirjallisuudessa kuvastuvan tonttirasitteita ja ns. rakennuslakirasitteita koskevissa käsityksissä.

c. Tontti- ja rakennuslakirasitteista. Kaupunkien jakolainsäädännön uudistuksessa tuli maanjakorasitteiden joukkoon KaavJL 85.2 §:ssä mainittu tonttirasite *kaupungin hyväksi* sekä niinikään kaupungin hyväksi perustettava väliaikainen oikeus, KaavJL 86 §. Nämä rasiteoikeudet poikkesivat maanjakorasitteista dominanssinsa puolesta; kaupunki ei ollut kiinteistö, jollaisen hyväksi rasite muutoin voitiin perustaa. AKL:ssa ja RakL:ssa rasiteoikeus kaupungin hyväksi oli ennestään olemassa sekä rakennukseen kohdistuvana rakennusrasitteena että maa-alueeseen kohdistuvana oikeutena,[26] RakL 133 §. Tästä oikeudesta voidaan käyttää nimitystä *rakennuslakirasite*. Rakennuslakirasitteet yleisiä ja yksityisiä johtoja varten liittyvät kaavan toteuttamisen pakkotoimijärjestelmään ja sen välityksellä klassiseen pakkolunastukseen. Tonttirasite vastaa tyypillistä maanjakorasitetta.

Larman käsityksen mukaan RakL 133 §:ssä säädetään maanomistajan julkisoikeudellisesta velvollisuudesta samalla tavoin kuin AKL:n 70 §:ssä.[27]

---

[24] *Holopainen* Lm 1964 s. 867.

[25] Ks. *Nykänen* s. 38—40. Kirjallisuudessa hänen terminologiaansa ei ole pidetty tältä osin erityisen onnistuneena, ks. *Pietilä* s. 414 av. 61 ja *Hyvönen* Määräämistoimista s. 224—225.

[26] Ks. AKL 70 § ja RS 17.2 § sekä rakennusjärjestysten rasitesäännökset; edelleen RakL 133 § ja RakA 11. luku. Ks. myös *Suomaa* Mila 1962 s. 64—70. RakL 133 §:n uusimman muutoksen perusteluja ks. HE 1981:1 s. 5.

[27] Ks. *Larma* s. 479—483. Vaikuttaa siltä, ettei Larma huomannut säännösten laajennusta, AKL 70 § näet koski vain yleisiä johtoja, RakL 133 § myös yksityisiä johtoja, joita koskevia säännöksiä tosin oli ollut rakennusjärjestyksissä ja RS 17 §:ssä.

Hyvönen mainitsee, että rakennus- ja tonttirasitteet ovat lähinnä yksityisoikeudellisia rasiteoikeuksia, kun taas RakL 133 §:n tarkoittama rasite on julkisoikeudellinen.[28]

Pietilä muodostaa rasitekäsitteensä tosiasiatunnusmerkkien mukaan. Tonttirasite ja rakennuslakirasite tulevat näin samankaltaisiksi partiaalisiksi toisen kiinteistöön kohdistuviksi käyttövalloiksi, eivätkä ne eroa pakkolunastamalla tai vesioikeudellisin pakkotoimin perustetuista vastaavista käyttövalloista.[29]

Wirilander lukee tontti- ja rakennuslakirasitteet osajoukkona *maankäyttömääräysten* suurempaan kokonaisuuteen. Rajoittaessaan tutkimiensa, rasitteiksi nimeämiensä maankäyttömääräysten alaa, hän lukee mukaan LunL:n mukaiset erityiset oikeudet, mutta sulkee ulkopuolelle muun muassa ulkoilureittioikeuden ja TieL:n mukaisen tieoikeuden, koska näiden dominanssina on suuri yleisö ja suuri yleisö on dominanssikelvoton. Säädettävän lain kannalta Wirilander katsoo TieL:n mukaisen tieoikeuden kuuluvan rasitekategoriaan.[30]

RakL:n 133 §:ssä ei ole nimetty dominanssia, vaan johtojen sijoitusoikeus voidaan perustaa kaupungin, johtoja tarvitsevan kiinteistön tai jakelusta huolehtivan orgaanin nimiin, jotka voivat hakea myös rasitteen rekisteröimistä.[31] Oikeuskäytännössä rakennuslakirasitteen käyttö on kehittynyt yleisen tarpeen suuntaan. Kotitarvejohtojen ohella rasitteina on voitu perustaa käyttövalta 20 kV:n[32] ja jopa 110 kV:n[33] suurjännitejohtoja ja pylväsmuuntamoja varten. Aiemmin tämän laatuiset johtokadut oli tapana perustaa pakkolunastuksella. Tulkintamuutos näyttää aiheuttaneen myös tarvetta lain muuttamiseen vuonna 1981/499.

KaavJL 85.2 §:ssä mainitut tonttirasitteet kaupungin hyväksi perustetaan tontinmittaus- tai rasitetoimituksissa. Säännöksen on tulkittu tar-

---

28 *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 272.

29 Ks. *Pietilä* s. 110—115 ja 411—415 sekä *Pietilä* Vesioikeus s. 102—105 ja 230—231.

30 Ks. *Wirilander* s. 70—95. Wirilanderin rasitteet on määritelty rasitelainsäädäntöluettelon mukaan, jonka ulkopuolelle jäävät mainitut julkisoikeudelliset institutiot ja erinäiset käyttöoikeudet. Ks. myös *Wirilander* Käyttöoikeuksia s. 47—118.

31 RakA 156 §, KaavJL 93 ja 102 §.

32 *KHO 1971 II 82* (äänestys 3—2).

33 *KHO 1974 t. 4906* ja *KHO 1976 t. 2774*. Vastaavaa kehitystä on tapahtunut viemärirasitteiden kohdalla, ks. *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 273 ja siinä mainittuja ratkaisuja.

koittavan kaupungin laitosta, mutta ei kaupunkilaisia. Rekisteriteknisesti rasitteelle voidaan nimetä dominanssi, vaikka mikään ei estä kaupunkia laitoksen omistajana luovuttamasta rasitetta yleiseen käyttöön. Kaupungin laitos on bulvaani, jonka avulla vanha yksityisoikeudellinen rasitekäsite on voitu säilyttää KaavJL:n säätämisessä tapahtuneesta dominanssin laajennuksesta huolimatta.[34]

Rakennuslaki- ja tonttirasitteet voidaan perustaa kaupungin ja yksityisten kiinteistöjen hyväksi. Perustamisedellytykset, käyttövalta ja muotoamismahdollisuudet ovat dominanssista riippumatta yhtäläiset kummankin rasitelajin kohdalla. Rasitteiden suhde detaljikaavaan ja kaavamääräyksiin ratkaistaan molempien rasitelajien kohdalla sen periaatteen mukaan, että voimassaolevan kaavan toteuttamista tulee rasitteiden perustamisella edistää.[35] Rekisterimerkintä on samankaltainen sekä kaupungin että yksityisen ollessa rasitteen dominanssina.

Ulkoisesti havaittavien tosiasioiden perusteella ei voida osoittaa eroa, johon perustuen yksityistä kiinteistöä varten rakennuslautakunnan perustama johtorasite olisi *Hyvösen* mainitsemin tavoin julkisoikeudellinen, mutta kaupungin hyväksi tonttirasitteena perustettu johtorasite olisi laadultaan yksityisoikeudellinen.

Pietilä selittää kaupungin hyväksi perustettavan rasitteen henkilörasitteeksi.[36] *Wirilander* ei hyväksy henkilöselitystä, vaan nimeää kaupungin hyväksi perustettujen tonttirasitteiden dominanssiksi suoraan kaupungin laitokset ja johtojen kohdalla »huoltoyhtiön»,[37] joka vastaa johtojen pitämisestä tai käyttämisestä. Wirilander pitää kiinni klassiseen rasitetunnusmerkistöön kuuluvasta ajatuskuviosta, että rasitteeksi nimetylle maankäyttömääräykselle on osoitettava dominanssi ja servienssi. Dominanssin kannalta arvostellaan rasitteiden perustamisedellytyksiä, servienssin kannalta käyttörajoitusvaikutuksia.[38]

Periaatteeseen nähden ei ole huomauttamista, mutta rajaus merkitsee maankäyttömääräysten alan ja rasitteiden alan yhdistämistä, minkä

---

34 HE 1965:59:ssä s. 4 mainittiin, että säännökset olivat uusia. Ne tosin olivat jo v. 1956 kaupunkien jakolakiversiossa KM 1956:6 s. 9 ja 38, ehd. 80 §, mutta asiasta ei käyty periaatteellista keskustelua. *Suomaa* Mila 1964 s. 65 esitti, että rasitteet palvelisivat katuja, puistoja ja muita yleisiä alueita.

35 Ks. *Pietilä* s. 108—119 erit. s. 115 ja *Wirilander* s. 84—87 sekä 506—530.

36 Ks. *Pietilä* s. 412—413 sekä *Ojanen* s. 33.

37 Ks. *Wirilander* s. 362.

38 Ks. *Wirilander* s. 318—321.

ohella näin piirretty kuva rasitteiden perustamisedellytyksistä saattaa jäädä yksipuoliseksi.[39] Sama dominanssi- ja servienssijäsentely eivät näet olekaan päteviä tutkittaessa rasitteiden käyttöä, rasitteiden muotoamista, rasiteoikeuden haltijan oikeusasemaa, rekisteröintikysymyksiä ja dynaamista suojaa, sillä rasitteiden käyttödominassi on usein toinen kuin perustajadominanssi. Perustajadominanssikin voi olla muu kuin se, jonka kannalta Wirilanderin kuvion mukaan tarkastellaan perustamisedellytyksiä. Näin on esimerkiksi silloin, kun yksityistieoikeuksia ja kulkurasitteita järjestellään yleisen tien liikenneturvallisuuden takaamiseksi, TieL 51.2 §. Rasitteen perustamisen välitön yhteys nimetyn kiinteistön käyttötarpeisiin on heikko myös silloin, kun pakkolunastuksen yhteydessä perustetaan rasitteita korvausten vähentämisen tai vahinkojen torjumisen intressissä, LunL 23—28 §, TieL 35 ja 38.2 §. Samanlainen funktio saattaa olla jakotoimituksissa perustettavilla rasitteilla: ne hyödyttävät välillisesti koko jakokuntaa, eikä vain dominansseiksi nimettyjä kiinteistöjä.

Kun rasitteen ajatellaan palvelevan tiettyä »yritystä» tai käyttötarkoitusta, dominanssin nimeäminen ei rekisteritekniseltä kannalta ole ensinkään välttämätöntä.[40] Kaupungin hyväksi perustettu tonttirasite ei tarvitse sen paremmin bulvaanidominanssia kuin henkilöäkään nimetyksi dominanssikseen, mutta dominanssin puuttumisesta tai nimeämisestä ei voida tehdä johtopäätöksiä rasitteen yksityisoikeudellisesta tai julkisoikeudellisesta laadusta.

5.3. Tieoikeuden ja rasiteoikeuden erotteluperusteet

a. Laatu- tai aste-erosta. Tieoikeus ei kelvannut Wirilanderin rasitejärjestelmään sen johdosta, että tieoikeus palvelee suurta yleisöä.[41] Todellisuudessa tieoikeus perustetaan tienpitäjän, tavallisesti *valtion* hyväksi tietarkoituksia varten. Valtio voi sopia yksityisen kanssa tieoi-

39 Ks. *Wirilander* s. 70—72.

40 Yksityistieoikeuksien, tieoikeuden ja pakkolunastettujen käyttöoikeuksien kohdalla dominanssi on nimetty summittaisesti *servienssikiinteistön* kohdalla tehdyn merkinnän yhteydessä, ks. MMH kk 84 68, 104 ja 108 §, vrt. MMH kk 81 38 §. Maanjakorasite sen sijaan merkitään tavallisesti sekä rasitetun että oikeutetun tilan kohdalle.

41 *Wirilander* s. 88 av. 38 perustelee tieoikeuden luonnetta koskevaa käsitystään TieL 1.1 §:n pohjalta muodostamallaan yleisen tien käsitteellä.

keuden perustamisesta tai oikeus voidaan perustaa maanjakorasitteen tapaan toimituksessa. Valmiin tien luovuttaminen yleiseen käyttöön ei muuta tieoikeuden dominanssin luonnetta tai osoitetta. Aineenottopaikkoja tai varastoalueita ei luovuteta yleisön käytettäväksi. Näin ollen tieoikeus dominanssinsa, perustamismenettelynsä ja ominaisuuksiensa puolesta on verrattavissa moniin Wirilanderin rasitteiksi nimeämiin maankäyttömääräyksiin, kuten rakennuslakirasitteisiin, maanjakorasitteisiin, yksityistieoikeuteen ja tonttirasitteisiin. Rasitteiden ja tieoikeuden pysyvyys johtuu laista. Säännökset asettavat eri tilanteissa oikeuksien perustamiselle, käytölle, muotoamiselle ja rekisteröimiselle erilaisia reunaehtoja. Tältä kannalta rasiteoikeudet ja niiden kaltaiset pakkotoimin perustetut tai sopimuksin syntyneet käyttövallat ovat *saman laatuisia,* mutta saattavat olla eri asteisia. Aste-ero voi ilmetä esimerkiksi seuraavilla tavoilla:

1. Useimpien rasiteoikeuksien kohdalla dynaaminen suoja liittyy perustamistoimitukseen, kirjaamiseen tai muuhun viranomaismenettelyyn, vaikka oikeus sopijapuolten välillä olisi saatettu voimaan jo aiemmin. Jos rasite perustetaan ns. pakkorasitteena kiinteistötoimituksessa, haltuunotto-oikeus syntyy toimituspäätöksellä. TieL:n mukaan oikeus tiealueen haltuunottoon voi syntyä suorastaan perustamisluvan perusteella ja dynaaminen suoja liittyy syntyperusteeseen ja haltuunottoon. Tieoikeuden perustaminen merkitsee useimmiten voimakkaampaa, ennakkohaltuunottoon oikeuttavaa ja totaalista käyttövallan saamista, rasitteen perustaminen rajoitetumpaa, toimituksessa vahvistettavaan määräykseen perustuvaa käyttövaltaa ja haltuunottoa. Tieoikeuden yhteydessä ennakkohaltuunotto-oikeus on yleensä ilmoituksen- tai luvanvarainen, rasitteen kohdalla päätöksenvarainen.

2. Yleistä tietä tehtäessä on vältettävä haittojen ja vahinkojen aiheuttamista, mutta kiinteistönomistajalla ei ole lakiin perustuvaa oikeutta vaatia tietä siirrettäväksi, vaikka tiestä johtuva haitta olisi kasvanut kohtuuttomaksi. Rasitteiden, yksityistieoikeuden ja ulkoilureittioikeuden kohdalla intressi- ja haitattomuusarvostelu on mahdollista ottaa uudelleen esille olosuhteiden muututtua. Rasitteen tulee olla dominanssille tarpeellinen ja servienssin kannalta kohtuullinen.[42] Rasite voidaan

[42] YkTieL 8 §, JL 116—118 ja 237—239 § sekä KaavJL 87 §. Vanhemmista säännöksistä ks. *Haataja* s. 344—349 ja AJ 15 ja 16 §. Ks. myös NaapL 15 ja 16 § sekä TilustieL 4 §.

servienssikiinteistön omistajan hakemuksesta poistaa, jos se muuttuneiden olosuhteiden vuoksi on käynyt tarpeettomaksi tai rasitteesta saatava hyöty ei ole oikeassa suhteessa sen aiheuttamaan rasitukseen.[43] Rasitetta voidaan myös siirtää, jos rasitus tämän kautta vähentyy aiheuttamatta dominanssille tuntuvaa haittaa.[44]

3. Perustamisvaiheessa tapahtuvan intressivertailun suhteen TieL:n mukaisen tieoikeuden ja yksityistie- tai rasiteoikeuden välillä voidaan osoittaa myös aste-eroja. Rasitteiden perustamista arvostellaan *kiinteistökohtaisten* ja kiinteistötaloudellisten seikkojen pohjalta, mutta yleistä tietä perustettaessa mittakaava on toinen: yleisen tarpeen rinnalla yksittäisten kiinteistöjen menetykset ja hyödyt jäävät toissijaisiksi. Kiinteistötaloudellinen näkökulma palautuu kuitenkin tieoikeudenkin kohdalla ratkaisevaksi, jos hankkeet pienenevät: liitännäisalueen perustaminen LH:n luvalla on sallittua, jos siitä ei aiheudu kiinteistölle huomattavaa haittaa tai vahinkoa, TieL 30.1 §.

Vertailu osoittaa rasiteoikeuksien ja tieoikeuden aineellisoikeudelliset erot vaihteleviksi ja suhteellisiksi. Niiden perusteella tehty rajaus tieoikeuden ja rasiteoikeuksien välillä on kuin veteen piirretty viiva. Sama koskee rasitteiden nimeämistä aineellisoikeudellisten tunnusmerkkien perusteella. Klassinen rasitekuvio on vaikuttanut rasitelainsäädännön pääpiirteiden muotoutumiseen, mutta mukaan on liitetty niin paljon tuosta kuviosta poikkeavia oikeuksia, että rajaus on tehtävissä vain muodollisin tunnusmerkein *nimeämällä ne säännökset, joihin perustuen »rasitteiksi» nimettäviä oikeuksia syntyy, ja erittelemällä mainittuihin säännöksiin perustuvista oikeuksista rasitteet tiettyjen muodollisten tunnusmerkkien avulla.*

b. *Tieoikeuden erityistunnusmerkistö.* TieL:n mukainen tieoikeus voidaan erottaa positiivisesti muista maankäyttömääräyksistä sillä muodollisella perusteella, että *tieoikeus perustetaan TieL:n mukaisessa menettelyssä alueen käyttämiseksi pysyvästi tietarkoituksiin,* TieL 3 ja 29 §. TieL:n mukaisessa menettelyssä syntyvät yksityistie- ja rasiteoikeudet palvelevat vain välillisesti tietarkoituksia. Rekisteröinnin suhteen mainitut oikeudet ovat lähellä toisiaan.

---

43 JL 238 §, KaavJL 90 §, YkTieL 84 § ja UlkL 12 §.

44 Esim. YkTieL 8 §, JL 239 § ja KaavJL 90.2 §.

c. *Muita muodollisia erotteluperusteita.* Oikeuksien ryhmittelyssä voidaan säännösten ohella käyttää muodollisena erotteluperusteena oikeuksien *rekisteröintiä.* Tämän mukaisesti useimpia kiinteistörasitteita, rakennuslakirasitteita, lunastettuja erityisiä oikeuksia, ulkoilureittejä, kaapelioikeuksia, yksityistieoikeutta ja tieoikeutta voitaisiin kutsua *kiinteistörekisterirasitteiksi.* Jaotteluperuste johtuu puutteellisesta rekisterijärjestelmästämme. Tavoitteena tulisi olla kaikki kiinteistöihin kohdistuvat oikeudet kattava rekisterijärjestelmä. Pääosa mainituista oikeuksista syntyy tai niitä koskevat sopimukset kirjataan erilaisissa kiinteistötoimituksissa tai näitä vastaavassa menettelyssä. *Menettelyyn* liittyvällä perusteella voitaisiin erottaa *toimitusrasitteet* muussa hallinto- tai kirjaamismenettelyssä syntyneistä vastaavista oikeuksista. Tämäkin peruste on häilyvä, koska tavoitteena tulisi olla nykyistä yhtenäisempi rasitteiden ja niitä vastaavien oikeuksien käsittelymahdollisuus, silloin kun kiinteistöön kohdistuvia oikeuksia muutoinkin käsitellään.[45]

Kahdessa edellisessä kappaleessa »rasitteesta» on puhuttu tietyn tyyppisten kiinteään kohdistuvien oikeuksien yhteisnimityksenä. Toisaalta rasitteella on lainsäädännössämme ja oikeustieteellisessä kirjallisuudessa vakiintunut suppea erityismerkitys, jonka avulla tietyt käyttövaltatyypit on voitu erottaa muista säädännäisistä käyttövaltatyypeistä. Rasitteiden ryhmän rajat ja tunnusmerkistöt ovat tosin viime vuosina hämärtyneet, mutta klassillisen rasitteen erityispiirteet eivät ole täysin hävinneet eivätkä rasitteet ole samaistuneet maankäyttömääräyksiin. Käytännön oikeuselämässä ja tutkimuksessa tarvitaan yleisnimityksiä ja täsmällisiä erikoistermejä. Myös rasitteen ja sen perusteena olevan rasiteoikeuden erityismerkitys on syytä säilyttää, sillä täsmällisten ilmausten tarve vain lisääntyy, sitä mukaa kuin katasteri ja kiinteistökirjatietojamme siirretään ATK:lle lyhyiden kooditunnusten alle.

d. *TieL:n mukaisen tieoikeuden ja rasiteoikeuden erosta.* TieL:n mukainen tieoikeus, yksityistieoikeus ja rasiteoikeudet ovat pysyviä oikeuksia. Kiinteistöä palvelevan rasiteoikeuden katsotaan kuuluvan

[45] Luokittelu tuottaa vaikeuksia jo YkTieL:n alalla, sillä dominanssi voi laajentua ns. lisätieoikeuden perustamisen vuoksi tielautakunnan suorittamassa toimituksessa, joka poikkeaa tavanomaisesta toimitusmenettelystä. Näin ollen toimitusrasitteen ala ei ehkä olisi sama kuin *Pietilän* terminologian mukainen toimitustien ala. Ks. *Pietilä* Mila 1969 s. 136—138.

(tarpeistona) kiinteistön omistusoikeuteen ja kiinteistöä rasittava oikeus vähentää omistajalle normaalisti kuuluvia oikeuksia. Yksityistieoikeuden ja muun rasitteen haltija on suojattu oikeuden luovuttajan seuraajia vastaan yleensä jo oikeuden perustamisesta lukien, mutta muutoksenhakumahdollisuudet huomioon ottaen täydellinen suoja liittyy rasiteoikeuden rekisteröimiseen tai kirjaamiseen. Suoja samaan alueeseen kohdistuvia muita nautintaoikeuden haltijoita vastaan liittyy niinikään perustamis- tai rekisteröimisajankohtaan ja suoja yleistä sivullistahoa vastaan hallinnan siirtymisen ajankohtaan, joka voi olla rasitesopimuksen, rasitteen perustamista koskevan toimituksen tai rekisteröimisen ajankohta taikka muu sovittu tahi määrätty aika. Kun rasitteita on lupa perustaa velkakiinnityksen haltijoita kuulematta, rasiteoikeus tulee heihin nähden sitovaksi samana ajankohtana kuin omistajaankin nähden, siis mahdollisen sopimuksenteon, perustamisen tai omistajan vastustaman pakkorasitteen perustamispäätöksen lainvoimaiseksi tulemisesta lukien.

TieL:n mukaisen tieoikeuden useimmat sitovuusvaikutukset eri henkilötahoihin nähden liittyvät alueen *haltuunottoon*. Tämä seikka oikeuttaa pitämään tieoikeutta yleiseen tiehen vahvana pakko-oikeutena, mutta rasiteoikeuksia ei yleensä ole ryhmitelty voimaantulon ajankohdan perusteella, eikä tätä eri tieoikeuden syntyperusteet huomioon ottaen voitaisikaan panna erottelun perusteeksi.

Rasitteiden haltijoiden käyttövaltoihin verrattuna tienpitäjän käyttövalta tieoikeuksin otettuihin alueisiin on *totaalinen*. Primäärioikeuden käytön kannalta tienpitäjän valta esineeseen on täydellinen ja myöskin kompetenssin suhteen luovuttajan omistusoikeus on tieoikeuden voimaan saattamisen yhteydessä tyhjentynyt. Tieoikeus merkitsee likipitäen täydellistä valtaa esineeseen, mikä seikka on ratkaisevana perusteena erotettaessa ns. rajoitettuja esineoikeuksia omistusoikeudesta.

Sekä tienpitäjän käyttövallan täydellisyyteen että tienpitäjän nauttimaan oikeussuojaan nähden *on tarkoituksenmukaista rinnastaa* TieL:n mukainen *tieoikeus omistusoikeuteen*. Tästä seuraa, että yleisen tien esineoikeuksien järjestelmässä tulisi olla omistusoikeuden kohteeksi kelvollinen *esine* eikä vain käyttöoikeus, niinkuin TieL 29 §:ssä on sanottu. Tarkastelua varten perinteiseen omistaja-aseman tunnusmerkistöön on lisättävä *omistuksen kohdetta* koskevia vaatimuksia, jotka lainhuudatusproblematiikan tai esineoikeuden analyysissä eivät aiheuta suurempia ongelmia ja jotka määräalan saajan oikeusasemaa koskevissa tutkimuk-

sissa on käsitelty osittain kiinteistön muodostamiseen liittyvässä ongelmakentässä. Tieoikeuden kaltaisen »harmaan» oikeusinstitution purkaminen johtaa tutkimuksen eräiltä osin esineoikeudellisen systeemin perusrakenteisiin.[46]

6 §. Yleisestä tiestä esineenä

6.1. Julkisista esineistä

a. Eräitä jaotuksia. Omistuksen ja käytön perusteella esineet on jaettu kirjallisuudessa yksityisiin ja julkisiin esineisiin roomalaisen oikeuden perinteen mukaisesti. Jaolla sanotaan olevan merkitystä erityisesti kiinteistöoikeudessa, mutta sen merkitystä *Zitting—Rautialan* mukaan vähentää se seikka, että julkisen esineen käsitettä käytetään eri merkityksissä pitäen toisinaan silmällä omistussuhdetta, toisinaan käyttösuhdetta. Kotimaisessa kirjallisuudessa on erotettu toisistaan julkiset esineet laajassa merkityksessä ja julkiset esineet suppeassa merkityksessä. Yhdyskuntien finanssivarallisuus on Suomessa luettu yleensä yksityisvarallisuuteen.[1]

Julkiset esineet rajoitetussa merkityksessä kuuluvat julkisoikeudelliselle yhteisölle ja ovat tarkoitetut palvelemaan julkisoikeudellista tarkoitusta. Sen vuoksi niitä ei yleensä saa luovuttaa yksityiseen omistukseen. Oppikirjoissa mainitaan esimerkkeinä tähän ryhmään kuuluvista esineistä tonttikirjaan merkityt yleiset alueet sekä valtion rautateiden ja puolustuslaitoksen kalustot.[2] Julkisia esineitä laajassa merkityksessä ovat sellaiset yksityisomistuksen alaiset esineet, jotka ovat tarkoitetut yleisesti käytettäväksi. Nämä esineet saattavat kuulua joko yksityisoikeudelliselle oikeussubjektille tai julkisoikeudelliselle yhteisölle finans-

---

46 Vrt. *Zitting* Kaupunkimaan omistuksesta s. 5—8.

1 Ks. *Zitting—Rautiala* s. 14—17, *Kivimäki—Ylöstalo* s. 210 ja edellä 3.3.3.b §:ssä mainittua, vrt. esim. *Salzwedel* s. 339—376 ja *Merk* s. 1258—1344. Kotimaisessa kirjallisuudessa julkisten esineiden oppihistoriaa vesistöjen käytön kannalta on tutkinut *Manner* s. 28—155 ja 208—215, vrt. *Hyvönen* s. 68—70.

2 Ks. *Zitting—Rautiala* s. 15—16, *Wrede—Caselius* s. 32 ja *Kivimäki—Ylöstalo* s. 210.

sivarallisuutena. *Wrede—Caseliuksen* oppikirjassa tämän ryhmän esimerkkiluettelossa mainittiin valtaväylä ja yleinen tie, *Zitting—Rautialan* esityksessä mainitaan vain valtaväylä.[3]

Esineoikeudessa suoritetun pääjaotuksen mukaan esineet ovat joko kiinteitä tai irtaimia. Kiinteitä esineitä ovat kiinteistöt. Vanhempina aikoina kiinteistöllä on tarkoitettu maanomistusyksikköä kylää, myöhemmin manttaaliosaa kylästä tai taloa. Nykyisin kiinteistö on ollut tapana määritellä aineellisoikeudellisella perusteella maanpinnan alueellisesti rajoitetuksi osaksi ja muodollisella perusteella rekisteriyksiköksi.[4]

b. Hyvösen kritiikki. Sovittaessaan toisiinsa mainittuja esineoikeudellisia pääjaotuksia ja sijoittaessaan niitä voimassa olevan oikeuden pohjalta muodostamaansa esineoikeuksien järjestelmään *Hyvönen* huomasi niissä merkittäviä heikkouksia. Yleinen vesialue ja valtion metsämaa, jotka on luettu julkisiin esineisiin rajoitetussa merkityksessä, eivät kirjallisuudessa esitettyjen luonnehdintojen mukaan kuuluneetkaan kiinteistöjen luokkaan, koska ne oli jätetty JL 284.3,4 §:ssä varsinaisen kiinteistöjaotuksen ulkopuolelle.

Ehyeen systematiikkaan pääsemiseksi *Hyvönen* muodosti kaksi erilaista kiinteistön käsitettä:

> »Kiinteistö laajassa merkityksessä eli tosiasiallisessa merkityksessä on maanpinnan alueellisesti rajoitettu osa. Kiinteistö varsinaisessa eli muodollisessa merkityksessä on rekisteriyksikkö. Kun esineoikeuden oppikirjoissa sanotaan, että kiinteitä esineitä ovat kiinteistöt ja irtaimia kaikki muut esineet, niin tällöin tarkoitetaan kiinteistöä laajassa merkityksessä. Kiinteistöjä ovat JL 284 §:n tarkoittamat maarekisterikiinteistöt, KaavJL 115 §:n tarkoittamat tonttikirjakiinteistöt sekä varsinaisen kiinteistöjaotuksen ulkopuolelle jääneet kiinteät esineet. Varsinaisen kiinteistöjaotuksen ulkopuolelle ovat jääneet JL 284.3 §:n 4) kohdan nojalla valtion metsämaa ja yleinen vesialue. Julkisella kiinteällä esineellä on näin sijansa voimassa olevan oikeuden pohjalta muodostetussa kiinteiden esineiden järjestelmässä.»[5]

---

[3] Ks. *Zitting—Rautiala* s. 16, vrt. *Wrede—Caselius* s. 31—32.

[4] Ks. *Zitting—Rautiala* s. 21—22, vrt. *Hyvönen* s. 65—66 ja *Pietilä* Lm 1966 s. 782 ja 785 sekä siinä mainittua.

[5] Ks. *Hyvönen* s. 67—70.

Vuoden 1976 JL:n muutoksessa järjestelmä on kehittynyt Hyvösen viitoittamaan suuntaan.

c. Yleisten teiden asema ja Pietilän kritiikki. Vuoden 1927 TL:n aikana yleiset tiet merkittiin maarekisteriin omaksi ryhmäkseen, minkä lisäksi pakkolunastetut tiealueet ilmenivät talojen alusteilla pakkolunastusyksikköinä. Muut yleisten teiden alueet ilmenivät tiloihin kuuluvina tai tiloista pois luettuina tiluksina maanmittaustoimitusten asiakirjoista. Yleisten teiden rekisteröimisestä ja luetteloimisesta annettiin selvät säännökset JL 284.3,2 §:ssä ja JA 156 §:ssä.

Tietoimituksia koskevan MMH:n kk 77, 29 ja 30 §:n mukaan tieoikeuksin otetut alueet tuli poistaa tilan tilusaloista, mutta poistettuja tiluksia ei tilitetty mihinkään. Menettelyn johdosta maarekisterin luotettavuus kattavana rekisterinä on heikentynyt ja maarekisterin yleisten teiden luettelon tiedot ovat menettäneet ajankohtaisuutensa. Kun kaikkia tiealueita ei ole käsitelty tietoimituksissa, yleisten teiden alueet voivat näkyä maarekisterissä pakkolunastusyksikköinä, entisten merkintöjen mukaisina tai poistettuja tilusaloja koskevina »aukkoina» tilojen kohdalla. Varsinaiset rekisterimerkinnät saattavat puuttua kokonaankin.

Kirjallisuudessa epäkohtaan kiinnitti huomiota *Pietilä* todeten, että tielakikomitea pohti laajasti kysymystä, oliko tienpitäjälle annettava omistusoikeus vaiko vain pysyvä käyttöoikeus tiealueeseen päätyen Ruotsin esimerkin mukaiseen ratkaisuun. Pietilä jatkaa:

> »Ongelma on nähdäkseni tyypillinen näennäisongelma ja sen mainitunlaisesta ratkaisusta on ollut seurauksena sekavuutta esim. siinä suhteessa, että vastoin JL 284.3 §:n säännöstä YlTL:n perusteella käyttöön otettuja ja tietoimituksissa kartoitettuja ja osittain pyykitettyjäkin yleisten teiden alueita ei nykyään merkitä maarekisteriin omina yksikköinään, jolloin perusteena on ilmeisesti juuri se näkökohta, ettei tienpitäjä omista tiealuetta».[6]

Julkiselle esineelle rajoitetussa merkityksessä on ominaista, että se kuuluu julkisoikeudelliselle yhteisölle. Edellä 5 §:ssä havaittiin tieoikeuden merkitsevän omistukseen rinnastettavaa oikeutta. Tie- ja liitännäisalueet ovat tienpitäjän yksinomaisessa käyttövallassa. Edelleen yleiset tiet ovat vaihdannan ulkopuolella, koska tiealueet on varattu pysy-

[6] Ks. *Pietilä* Lm 1966 s. 815 av. 79.

västi tietarkoituksiin eikä yleisiin teihin voida vahvistaa lainhuutoa eikä kiinnitystä. Tältä osin yleinen tie on rinnastettavissa KaavJL 83.1 §:ssä mainittuun yleiseen alueeseen ja täyttää muutoinkin rajoitetun julkisen esineen tunnusmerkistön siltä osin, kuin kysymys on esineen hallinnasta ja käytöstä. Sen sijaan yleinen tie ei ole välittömästi rinnastettavissa rekisteriyksikkönä pakkolunastusyksiköihin tai rekisteröityihin yleisiin alueisiin, vaan tämä puoli kaipaa vielä lisäselvityksiä.

6.2. Kiinteistöistä

a. Hyvösen ja Pietilän tarkennusehdotukset. Kiinteistön ja kiinteän omaisuuden käsitettä koskevassa tutkielmassaan *Pietilä* totesi, että kiinteistön käsitettä käytetään lainsäädännössämme sekä laajemmassa merkityksessä että suppeammassa, rekisteriyksikön merkityksessä. Omana suosituksenaan hän ehdotti, että kiinteistön käsite varattaisiin merkitsemään tosiseikkaa »kiinteistörekisteriin erityisenä yksikkönä merkitty maa-alue» ja kiinteä omaisuus tosiseikkaa »rajoilla varustettu maa-alue yleensä».[7] Pietilä analysoi myös kiinteistökvaliteettiin liittyviä erilaisia oikeusvaikutuksia todeten, että suurin osa niistä liittyy dynaamisen kiinteistöoikeuden alaan, mutta lainhuudatus- ja kiinnityskelpoisuus eivät olleet kaikille kiinteistöille yhteisiä ominaisuuksia, vaan ne kytkeytyvät vain perintöluontoisiin tiloihin ja rekisteritontteihin.[8] Samassa yhteydessä Pietilä viittasi havaitsemiinsa tapauksiin, joissa maarekisteriin merkitsemätön kiinteistö oli aiemman lainsäädännön mukaan tullut huudatetuksi, vaikka tämä ei ole voimassa olevan lain mukaan mahdollista. *Haatajan* lausuman johdosta, että omaperäismylly on tila riippumatta, onko se merkitty maarekisteriin vaiko ei, Pietilä huomautti: »Mikäli nämä lausumat tarkoittavat huudatuskelpoisuutta, niiden oikeellisuus on epäiltävä.»[9]

Pietilä tahtoi kytkeä kiinteistökvaliteetin kiinteistörekisteriin merkitsemiseen. Tähän *Hyvönen* huomautti, ettei maarekisterikiinteistölle ole voimassa olevan lain kannalta ominaista, että se on merkitty maarekisteriin. Kun JL 284.1 §:n mukaan tietyt kiinteistöt on otettava maarekiste-

7 Ks. *Pietilä* Lm 1966 s. 830—831.

8 Ks. *Pietilä* Lm 1966 s. 782—816.

9 Ks. *Pietilä* Lm 1966 s. 801 av. 44, vrt. *Haataja* Vesioikeus I s. 527.

rissä huomioon tiloina, tämä merkitsee maarekisteriin merkitsemättä jääneen tilan osalta, että maarekisterissä oleva puutteellisuus voidaan korjata hallinnollisessa järjestyksessä, niinkuin JL 286 § ja JA 161 §:ssä on sanottu, ja lainhuudatuksen edellytykset täyttyvät tältä osin. Jos maarekisteriin merkitsemättä jäänyt taikka siihen merkitty kiinteistö ei ole tila, niin kiinteistön huudattaminen ja kiinnittäminen edellyttää tilaksi muodostamista tarkoittavan kiinteistötoimituksen suorittamista erikseen säädetyssä järjestyksessä, ja tähän seikkaan liittyy tilan ja muun maarekisterikiinteistön välinen eroavuus JL:n mukaan keskeisimmiltä osiltaan. Se ei liity maarekisteriin merkitsemiseen. Edellä sanotun pohjalta ei voida sanoa, että maarekisterikiinteistöjä ovat maarekisteriin merkityt kiinteistöt. Sen sijaan voidaan sanoa, että maarekisterikiinteistöjä ovat kiinteistöt, jotka JL 284 §:n mukaan on otettava maarekisterissä huomioon kiinteistöinä ja jotka voidaan ryhmitellä edelleen tiloihin ja muihin maarekisterikiinteistöihin. Maarekisterikiinteistölle ei ole ominaista, voimassa olevan lain kannalta, että se on merkitty maarekisteriin. Sille on ominaista, että sen olisi pitänyt tulla merkityksi maarekisteriin.[10]

Rekisterikiinteistön käsitteen osalta Pietilän ja Hyvösen analyysit merkitsivät käsitteen selventämistä. Lain muutoksen vuoksi analyysi tarvitsee jäljempänä tehtäviä täydennyksiä, mutta kiinteistön käsitteen uudelleen rakentaminen näyttää osaltaan merkinneen sekä Pietilällä että Hyvösellä ratkaisevaa askelta määräalan luovutuksensaajan oikeusasemaa koskevassa analyysissä. Kun määräala tuli luetuksi kiinteistön käsitteen alaan omistusyksikkönä, määräala voitiin sijoittaa myös muussa esineoikeudellisessa rakennelmassa uuteen paikkaan: velvoiteoikeuden kohteesta tuli esineoikeuden, omistusoikeuden kohde. Vastaavasti omistusoikeuden tunnusmerkistö voitiin muodostaa aiempien analyysien, lähinnä *Zittingin* ja *Rossin* suorittamien erittelyjen pohjalle. Kun määräalan saajan asema kehittyy aikanaan lainhuudolla suojatuksi omistajanasemaksi ja omistajanaseman tunnusmerkit pääosiltaan täyttyvät kohta luovutuksen tapahduttua, näkemys soveltuu velvoiteoikeudellista kuviota paremmin omistajanaseman kehityksen kuvaukseen. Kiinteistönmuodostuksessa kohde näet siirtyy vain laajemmasta kiinteistön käsitteen alasta varsinaisen kiinteistön käsitteen alaan, mutta kiinteistökvaliteetti pysyy tunnettuna ja omistajanasemaa koskevat muutokset ovat havaittavissa omistajanaseman oikeudellisissa komponenteissa. Tieoikeuden tarkaste-

[10] Ks. *Hyvönen* s. 69—72.

lussa kiinteistökvaliteettikin on tuntemattomana tekijänä ja omistusoikeuskokonaisuuteen vaikuttavana seikkana, minkä johdosta analysoitavien tekijöiden ja muuttujien määrä lisääntyy.

b. *Kiinteistöstä omistusyksikkönä.* Vuoden 1976 lopulla annettiin laki yhteisten teiden ja valtaojien lakkaamisesta ja muutettiin muun muassa JL 282—284 §. Uudistuksella haluttiin valmistella kiinteistörekisterin siirtämistä ATK:lle, minkä johdosta vähäarvoisia ja rekisteröimisessä suuritöisiä yhteisiä alueita vähennettiin. Muutoksella pyrittiin niinikään parantamaan rekisterilaitoksen kattavuutta. Koko valtakunnan alue haluttiin saattaa kiinteistöjaotuksen piiriin alueiltaan ja ulottuvuuksiltaan tunnistettavina rekisteriyksikköinä, joita koskevat tiedot olisivat löydettävissä joko maarekisteristä tai tonttikirjasta.[11]

Jakolain 282.2 §:ään kirjoitetun legaalimääritelmän mukaan *kiinteistöllä* tarkoitetaan itsenäistä *maanomistuksen* yksikköä ja muulla rekisteriyksiköllä muuta maarekisteriin merkittävää erillistä yksikköä. Muutetun JL 284.1 §:n mukaan kiinteistöjä ovat muun muassa tilat, valtion metsämaa, pakkolunastusyksiköt, kirkkojen ja hautausmaiden alueet sekä muut yleisiin tarpeisiin erotetut alueet, erilliset vesijätöt ja yleiset vedet. Muita rekisteriyksiköitä ovat yhteiset alueet sekä TieL:n mukaiset tie- ja liitännäisalueet. Tie- ja liitännäisalueiden rekisteröintiä perusteltiin HE 1975 II 10:ssä mainitsemalla, että tieoikeus on käytännössä lähes omistusoikeuden veroinen, vaikka tiealueet eivät olekaan omistusyksiköitä. Toisena perusteena mainittiin, että tie- ja liitännäisalueet on poistettu maarekisteristä asianomaisten tilojen pinta-aloja vähentämällä.[12]

Jakolakia säädettäessä *tilat* erotettiin muista maarekisteriyksiköistä osaltaan sillä perusteella, että tiloja pidettiin maanomistuksen yksikköinä. Perusteluja kirjoitettaessa lienee ajateltu yksiköiden huudatuskelpoisuutta, vaikka esimerkiksi kruununluontoisia tiloja ei huudatetakaan eikä omaperäismyllyn puuttuminen maarekisteristä ole estänyt vanhempina aikoina myöntämästä myllylle lainhuutoa. Pohjanmaan sovintojakoalueilla lainhuutoja on myönnetty myös manttaaliosiksi muunnettujen määräalankauppojen perusteella.[13]

---

11 Ks. HE 1975 II: 10 s. 1—8, KM 1972: B 45 ja KM 1975: 105.

12 Ks. HE 1975 II: 10 s. 8.

13 Kirjoittajalle esitettiin tällainen vuonna 1932 myönnetty lainhuuto halkomistoimituksessa TN:o 74 830 Nivalan kunnan Karvoskylässä vuonna 1971 koskien Peurakaarron tilaa RN:o 20: 57.

JL:ssa tilan käsite sisältyi aiemmin JL 284 §:n luetteloon, mutta luettelon lähemmät perustelmat jäivät lain esitöihin.[14] Tilan rekisteröimisen edellytykseksi ei ole säädetty, että tila olisi yksissä käsissä tai että tilaa omistettaisiin yhtenäisin oikeuksin. Sekä AJ:n että JL:n mukaan jako-osuuksista myydyt määräalat on tullut jättää jako-osuudesta muodostettavaan tilaan eikä vesijätön tai yhteisen alueen tilaksimuodostamisen yhteydessä ole voitu puuttua muodostettavan tilan sisäisiin omistussuhteisiin.[15]

Kiinteistörekisterissä huomioon otettavista yksiköistä ovat huudatuskelpoisia vain perintöluontoiset tilat ja rekisteröidyt tontit. Näiden lisäksi muutkin rekisteriyksiköt ja maanpinnan rajoitetut osat voivat olla omistusoikeuden kohteina. Maanomistuksen yksiköitä ovat esimerkiksi rekisteröidyt yleiset alueet, pakkolunastusyksiköt, yleisiin tarpeisiin erotetut alueet, valtion metsämaa ja yleiset vesialueet, vaikka valtion metsämaa ja yleiset vesialueet eivät olleet ennen vuoden 1976 JL:n muutosta edes rekisteriyksiköitä. Myös erottamatonta määräalaa on pidetty maanomistuksen yksikkönä.[16]

Kiinteitä esineitä koskeva esineoikeudellinen omistusyksikköjaotus vastaa siis vain osittain rekisteriyksikköjaotusta. Huudatetut omistusyksiköt ovat tosin yleensä myös rekisteriyksiköitä, mutta voidaan osoittaa myös rekisteriyksikköjaosta poikkeavia omistusyksiköitä. Kiinteistönmuodostuksessa omistuksen yhtenäisyyttä vaaditaan vain tonttien osalta.[17]

---

[14] Tilojen laatuerottelusta ks. KM 1933:8 s. 72—74, *Suomaa* s. 256—261, *Pietilä* Lm 1966 s. 806—809, *Hyvönen* s. 71 ja *Haataja* s. 780—785.

[15] Ks. KM 1933:8 s. 140—141, JL 200 § ennen 31. 1. 1975 annettua muutosta, MMH kk 73 s. 15, *Suomaa* s. 192—193; vrt. *Pietilä* Kiinteistönmuodostamisoikeus s. 55—57 ja *Hyvönen* s. 292—295.

[16] Ks. *Hyvönen* s. 65—72 ja *Zitting* Kaupunkimaan omistuksesta s. 23—45 ja edellä 1.8.c §:ssä mainittua.

[17] Omistuksen yhtenäisyyden periaatteesta ks. *Pietilä* s. 242—249. Omistuksen yhtenäisyyden periaatetta valvotaan varsinaisesti vain tonttirekisterijärjestelmän piirissä, mutta myös maarekisterijärjestelmässä periaatteella on sijansa. Pietilä jakaa tässä suhteessa maanmittaustoimitukset kahteen ryhmään, tilusjärjestelytoimituksiin ja lohkomiseen. Tilusjärjestelytoimituksissa ja halkomisessa primäärioikeuden jakaantuminen ei estä toimituksen loppuunsaattamista ja kiinteistöjen rekisteröintiä. Sen sijaan Pietilä suhtautuu torjuvasti lohkomiseen, jossa eri henkilöiden ostamat määräalat lohottaisiin samaan tilaan, koska tämän laatuinen tilanmuodostus olisi ristiriidassa rekisterilaitoksen selvyysvaatimuksen

Kun maarekisterikiinteistöjen joukkoon lisättiin yleiset vesialueet ja valtion metsämaa, JL:n 284 §:n luettelo tuli entistä paremmin vastaamaan vakiintunutta muodollisen eli varsinaisen kiinteistön käsitettä, jonka mukaan *kiinteistö on rekisteriyksikkö*.[17a] Sen sijaan JL 282.2 §:n kiinteistön määritelmä tarkoittaa vain JL 284.1 §:n mukaisia rekisteriyksiköitä, vaikka rekisteriyksikön ominaisuus kuuluisi myös JL 284.2 §:ssä mainituille rajoilla varustetuille maanpinnan osille. Kun maarekisteriyksiköiden ominaisuudet määräytyvät kussakin tapauksessa JL:ssa erikseen säädettyjen perusteiden mukaan ja koko kiinteistöjaotus perustuu JL:iin ja KaavJL:iin, kiinteistön määritelmä JL:ssa on tarpeeton. Lisäksi määritelmä on harhaanjohtava. Maarekisterikiinteistöjen yhteinen ominaisuus on näet se, että ne on otettava maarekisterissä huomioon. Se seikka, otetaanko syntynyt kiinteistöjaotus myös omistusjärjestelmän pohjaksi, on eri asia ja määräytyy osiltaan muun kuin jakolainsäädännön mukaan.

c. *Tie- ja liitännäisalueista erityisinä kiinteistöinä.* Niitä maarekisteriyksiköitä, jotka syystä tai toisesta ovat jääneet merkitsemättä rekisteriin ja joiden merkitseminen voisi periaatteessa tapahtua oikaisumenettelyä käyttäen, on kirjallisuudessa kutsuttu erityisiksi kiinteistöyksiköiksi. Hallintokäytännössä erityinen kiinteistöyksikkö on *Hyvösen—Korpijaakon* tutkimusten mukaan merkitty tilana maarekisteriin, jos *pääosa* seuraavista kuudesta aineellisoikeudellisesta tunnusmerkistä on näytetty toteen:[18]

---

kanssa ja johtaisi huudatusvaiheessa vaikeuksiin. Vaikka Pietilän perustelut ovat oikeuspoliittisesti hyväksyttäviä, tämän laatuisia tiloja saattaa syntyä esimerkiksi lohkomiseksi muutetuissa halkomisissa, joissa vakiintuneiden nautintojen mukaisia osuuksia jätetään samaan jako-osaan. Sellaista tilannetta, jossa tila koostuu useista määräaloista, ei liene pidettävä kokonaan torjuttavana, koska sopimusvapauden vallitessa yhteisomistuskin on purettavissa jakosopimuksella siten, että lopputuloksena on määräaloina hallittu kiinteistö. Useiden määräalojen lohkominen samaan tilakokonaisuuteen saattaa olla osittamisrajoitusten puristuksessa käyttökelpoinen keino kiinnityskelpoisen rakennuspaikan aikaansaamiseksi esimerkiksi lähisukulaisten paritalohanketta varten. Muodostetun tilan puitteissa määräalojen edustamat osuudet ovat sopimuksin muutettavissa määräosuuksiksi lainhuudatusta varten. Ks. myös *KKO 1960 II 107*.

17a Näin myös *Wirilander* s. 327.

18 Ks. *Hyvönen—Korpijaakko* s. 114, *Korpijaakko* Oikeus 1977 s. 217, vrt. *Pietilä* Kiinteistönmuodostamisoikeus s. 133—134 ja Lm 1966 s. 801 av. 44.

1. laillinen perustamismenettely (myllyn tai sahan kohdalla),
2. erillinen verollepano omana yksikkönään,
3. yksiköstä on tehty merkintä maakirjaan,
4. yksiköllä on omat rajoilla merkityt tilukset,
5. erikseen myönnetyt kiinnekirjat tai lainhuudot ja
6. pitkään jatkunut itsenäinen omistajanhallinta tai ylimuistoinen nautinta.

Vaikka mainittu tunnusmerkistö on vakiintunut tiloja koskevien puutteellisuuksien korjaamisen yhteydessä, samat perusteet ovat päteviä arvosteltaessa myös yleisten teiden rekisteröimisen edellytyksiä.

Yleisten teiden kohdalla voidaan 1918 TL:n jälkeiseltä ajalta yleensä osoittaa laillinen perustamismenettely tai tien muuttamispäätös, jonka perusteella tienpitäjä on saanut tiealueet pysyvään hallintaansa niin, että tienpitäjän hallussa olevat tilukset on erotettavissa ympäröivistä tiluksista. Tosin hallintaperuste niihin tiluksiin nähden, joille tie on levinnyt perustamisen jälkeen, voi poiketa siitä perusteesta, joka alunalkaen oli voimassa. Pakkolunastetun tien »ytimen» rinnalle on voinut liittyä sopimuksin hankittuja, tien levitessä »vallattuja» tai tieoikeuksin hankittuja tiluksia. TieL:n aikana tiet on niinikään perustettu laillisella tavalla; alueet on rajoitettu ja erotettu tietoimituksessa, tienpitäjälle on syntynyt alueeseen pysyvä oikeus haltuunoton myötä ja yleiset tiet olisi tullut JL 284.3 §:n mukaan ottaa erityisinä rekisteriyksikköinä maarekisterissä huomioon kuten aiempienkin lakien aikana. Kun tienpitäjän käyttövalta on pysyvä ja totaalinen, yleinen tie esineoikeudellisena ilmiönä on kiinteä esine. JL 284 §:n kannalta yleinen tie on rekisteriyksikkö, joka erityisen kiinteistön tapaan pitäisi olla rekisteröitävissä hallinnollista tietä ilman kiinteistötoimitusta. Myös rajanaapurina tiealuetta käsitellään usein rekisteriyksikön tapaan siten, että epäselvä raja käydään tiealueen rajaa seuraten, sen mukaan kuin raja on tietoimituksessa paalutettu.

d. Näkökohtia yleisten teiden rekisteröimisestä. Tieoikeusjärjestelmään siirtymistä perusteltiin aikanaan rekisteriteknisin syin: rasitteen kaltaisten oikeuksien käsittelyä pidettiin perustamis-, lakkauttamis- ja rekisteröimisvaiheissa kiinteistöjen käsittelyä yksinkertaisempana. Käytännössä tieoikeuspohjainen alueiden hankintatapa ei liene tuonut säästöjä missään mainituista työvaiheista. Tiealueet on mitattu ja rajoitettu maastoon tarkkamittaustarkkuudella, tilusten selittäminen asiakirjoissa sekä rekisteröinti eli tilusalojen poistaminen tilojen kohdalta ovat vaati-

neet vähintäänkin saman työmäärän, kuin samojen yksiköiden tilittäminen rekisterissä omilla alusteillaan olisi vaatinut. Teiden lakkaamista koskevat kysymykset olisivat tulleet selvitetyiksi tietoimituksissa likipitäen yhtä helposti, vaikka lakkautetut tiealueet olisivat olleet omistusyksiköitäkin. Yleisten teiden rekisteröinti erikseen olisi parantanut rekisterilaitoksen luotettavuutta ja mahdollistanut myös vieri-, suoja-, näkemä- ja haitta-alueiden julkistamisen rekisterimerkinnöin. Tiealueiden käsittely rekisterissä omistusyksiköiden tapaan olisi ollut perusteltua myös sen johdosta, ettei kiinteistöstä ja sen omistusoikeudesta tiealueen kohdalla ole juuri mitään jäljellä. Kun lain tulkinnasta johtuvat mahdolliset rekisteröintiesteet on JL:n muutoksella poistettu, olisi etsittävä käytännöllistä ulospääsyä syntyneestä sekavasta tilanteesta.

Tieoikeusjärjestelmä, johon aikanaan päädyttiin kiinteistöteknisin perustein, on johtanut rekisterilaitoksen selvyyden kannalta heikkoon tulokseen. Kiinteistörekisterin kehittämistarpeet olisivat pikemminkin tukeneet *Ahlan* komitean aikanaan esittämää omistuspohjaista tiealueiden hallintaa ja rekisteröimistä. Kun tietoimituksissa on käsitelty noin puolet yleisten teiden pituudesta, rekisteröinti vaatii runsaasti erilaisia selvittelytoimituksia vielä käsittelemättömillä tienosilla ja tietojen keräämistä suoritettujen tietoimitusten asiakirjoista. Molempien tieryhmien kohdalla tiealueet koostuvat eri laatuisista osista, koska tien levitykset ovat usein tienpitäjän hallussa erilaisin oikeuksin kuin tien »ydinosa». Ellei tyydyttäisi sekaluontoisiin rekisteriyksiköihin, yksiköitä tulisi erittäin runsaasti ja niiden muodostamiskustannukset saattaisivat ylittää alueiden arvon.

Rekisteröinnin ensimmäisenä vaiheena olisi poistettava tieoikeuden ja omistusoikeuden välinen ero. Tietoimituksissa käsiteltyjen ja korvattujen tilusten osalta asia olisi hoidettavissa lainsäädännöllä, jolla tieoikeuksin tienpitäjän hallussa olevat tilukset selitetään tienpitäjän omiksi. Uusien alueiden hankinnassa olisi samalla siirryttävä omistuspohjaiseen hankintamenettelyyn. Muiden teiden selvittely vaatisi tietoimituksia, joissa määrättäisiin myös asianmukaiset korvaukset. Alueiden rekisteröinti sopeutuisi nykyiseen kiinteistörekisterin perusjaotukseen, jos tiealueet merkittäisiin rekisteriin kylä- tai talokohtaisina yksikköinä. Kunta- tai tiekohtainen rekisteröinti rikkoisi mainitun perusrakenteen.[19]

---

[19] Vrt. HE 1975 II: 10 s. 7—8, KM 1976: 30 s. 30—33 ja KM 1976: 12.

7 §. Tien perustamisesta johtuvien oikeuksien järjestelmästä

7.1. Pakkotoimioikeuksista

a. Tyyppipakosta. Vanhemmassa kirjallisuudessa kiinteisiin esineisiin kohdistuvat oikeudet jaettiin omistusoikeuteen ja rajoitettuihin esineoikeuksiin, jotka vain rajoittivat omistusoikeutta ja joiden suhteen sanottiin vallitsevan tyyppipakkoperiaatteen. Tyyppipakon sisältönä on *Kivimäki—Ylöstalon* mukaan, että esineoikeuksia voidaan perustaa vain laissa mainituissa tapauksissa.[1] *Zitting—Rautiala* mainitsee, ettei tyyppipakkoa voida rakentaa dynaamisen suojan varaan, mutta staattisen suojamuodon osalta voidaan puhua tyyppipakosta. Tällöin ei kuitenkaan ole kysymys muusta kuin sopimusvapauden, nimittäin tyyppivapauden rajoittamisesta eräissä suhteissa.[2] Tältä pohjalta on kirjallisuudessa tehty yrityksiä määritellä se säädännäisten oikeuksien joukko, jolla on ns. esineoikeudellisia vaikutuksia.

Voidaan tarkastella erikseen esimerkiksi kiinnityskelpoisia oikeuksia, kiinteistörekisteriin kelvollisia rasitteita, tyypiteltyjä vuokraoikeuksia jne. Näin määritellyille oikeuksille saattaa olla luonteenomaista, että laissa säännellyt tietyt oikeusvaikutukset liittyvät vain tietyllä tavalla tehtyihin nimettyihin sopimus- ja aktityyppeihin. Laajassa tutkimuksessaan *Wirilander* on osoittanut, että lain aukollisuus tekee käyttöoikeuksien kohdalla tämän laatuisetkin yritykset tuloksettomiksi.[3] Pakkolunastuslainsäädännössä tyypittely on muutoinkin ollut vapaampaa kuin yksityisoikeudessa, vaikka laeissa on ollut joitakin karkeita erotteluperusteita. Tässä pykälässä pyritään systematisoimaan tienpitäjän oikeudet yksityiskohtaisemmin kuin TieL:ssa, tien oikeusvaikutuksia silmällä pitäen.

b. Pakkotoimista ja pakkotoimioikeuksista. PlL:n mukaan yleiseen tarpeeseen oli mahdollista lunastaa kiinteistön omistusoikeus tai perustaa kiinteistöön käyttöoikeuden supistus. Verrattuna niihin rasiteoikeuksiin, jotka voidaan perustaa JL 116—116 a §:n ja KaavJL 9—9 a §:n tai 85—86 §:n mukaan kiinteistötoimituksessa taikka YkTieL:n mukaiseen yksityistieoikeuteen, käyttöoikeuden supistus oli sisällöltään joustava. Re-

[1] Ks. *Kivimäki—Ylöstalo* s. 33.
[2] Ks. *Zitting—Rautiala* s. 13.
[3] Ks. *Wirilander* Käyttöoikeuksista s. 1—47 ja 115, vrt. *Hollo* s. 14—17.

kisteröinnissä käyttöoikeuden supistuksen sisältö jouduttiin yksityiskohtaisesti selittämään. Joustavan oikeusinstitution avulla pakko-oikeuden intensiteetti voitiin sovittaa kulloinkin siihen tarpeeseen, jota lunastusyrityksen aikaansaamiseksi vaadittiin. Lunastusta näet ei saanut laajentaa yli yleisen tarpeen vaatimuksen, paitsi omistajan suostumuksella.

LunL:ssa tästä rakennelmasta on osittain luovuttu. Lunastamalla hankittavat oikeudet on tosin edelleenkin tyypitelty kahteen luokkaan, omistusoikeuteen ja erityiseen oikeuteen, mutta erityinen oikeus on käyttöoikeuden supistusta laaja-alaisempi käsittäen rasite-, nautinta-, irroittamis- tms. oikeuden maahan, rakennukseen tai rakennelmaan, LunL 2 ja 3 §. Rekisteröinnin kannalta erityinen oikeus ei ole niin tyyppisidonnainen kuin kiinteistörasitteet.

Kun tilanteet, joissa käyttövallan perustaminen toisen kiinteistöön on pakkotoimin sallittu, ovat eri lakien pohjalta olleet hyvin moninaiset, *Pietilä* kehitti näiden oikeuksien systematiikkaa pakkolunastusta laajemman, *pakkotoimen* käsitteen avulla. Pietilän nimeämiä pakkotoimia ovat omistajan vaihdokseen tai erityisen oikeuden kumoamiseen liittyvä *lunastaminen, käyttöoikeuden muuttaminen* ja *rajoittaminen* sekä oikeus *vahinkotoimen* aikaansaamiseen. Pietilän kuvaama pakkotoimi on nimenomainen toimenpide, johon kuuluu *oikeutta luova* hallintopäätös ja *täytäntöönpano,* vaikka molemmat vaiheet saattavat liittyä samaan menettelyyn, jopa samaan päätökseen.[4]

Uusimmassa kirjallisuudessa *Hollo* on omaksunut Pietilän pakkotoimien terminologian, mutta ottanut tämän lisäksi käyttöön *toimenpideoikeuden* käsitteen, jolla hän tarkoittaa lakiin tai hallintopäätökseen perustuvaa kertatoimenpidettä tahi ajoittain toistuvaa oikeuden käyttöä ilman, että sitä varten syntyy jatkuvaa oikeussuhdetta toimenpiteen suorittajan ja kohteen oikeudenhaltijan välillä. TieL:iin perustuvista toimenpideoikeuksista hän mainitsee esimerkkinä TieL 46 §:ssä mainitun tutkimusoikeuden. Tienvarsialueiden käyttörajoitukset, joihin kuuluu esimerkiksi tienpitäjän oikeus poistaa luonnonvaraiset näkemäesteet vieri- ja suoja-alueilta, Hollo mainitsee vain ohimennen lukien ne eri asteisten käyttörajoitusten ja sietämisvelvoitteiden piiriin.[5]

---

[4] Ks. *Pietilä* Vesioikeus s. 102—105 sekä edellä 4 §:n av. 2:ssa mainittua kirjallisuutta.

[5] Ks. *Hollo* s. 21—23, 65—93 ja 219—222.

Sekä Pietilän että Hollon luokitukset ovat karkeita eivätkä ainakaan sellaisinaan anna viitteitä, mihin esineoikeudellisiin lohkoihin tienvarsien käyttörajoitukset ja muut tiestä johtuvat tosiasialliset ja oikeudelliset seuraamukset ympäröivillä kiinteistöillä on sijoitettava. Sama suurpiirteisyys rasittaa myös *Wiialan* esittämää tienpitäjän oikeuksien yleisryhmitystä tieoikeuteen, tienvarsioikeuteen ja lähialueoikeuksiin.[6]

Järjestelmää rakennettaessa lienee syytä puhua tienpitäjän oikeutuksista ja tiestä aiheutuvista erilaisista käyttörajoituksista niiden TieL:ssa käytetyillä tai kirjallisuudessa vakiintuneilla nimillään.

c. *Oikeutuksien ja korvausten systematiikasta TieL:ssa.* Tiehankkeesta johtuvat oikeutukset on TieL:n eri kohdissa jäsennelty toisistaan poikkeavilla perusteilla. Tienpidosta, tien suunnittelusta ja tien käytöstä johtuvien TieL 4., 6., 7. ja 8. luvussa säädettyjen tienpitäjän oikeuksien ja pakkotoimioikeuksien ryhmityksen ohella TieL 9. luvussa on näistä poikkeavia, korvausjärjestelmää koskevia laadullisia ja prosessuaalisia luokituksia, jotka muiden säännösten puuttuessa osaltaan täydentävät tienpitäjän käyttövaltaa, tienvarsien käytön rajoituksia ja tilapäistä käyttövaltaa koskevia luokituksia.

PlL:n ja LunL:n korvausjärjestelmät ovat siinä mielessä avoimia, että luovuttajalle on korvattava kaiken laatuiset taloudelliset menetykset täyden korvauksen periaatteen mukaan, PlL 2 luku ja LunL 29 §. TieL:ssa samoinkuin VL:ssa korvauskohteet on tyypitelty tyhjentävästi, mutta korvausluettelo on joiltakin osin jätetty täydennyksen varaiseksi, esimerkiksi TieL 62.5 § ja VL 11: 3. Tästä syystä korvauskohdetyypitys on huomattavasti yksityiskohtaisempi kuin lunastettavan käyttövallan laatua tai hankkeesta johtuvia oikeusvaikutuksia ja maan käyttövallan rajoituksia koskeva tyypittely. Korvausnormisto tarjoaakin useissa kohdin paremman lähtökohdan tienpitäjän käyttövallan rajoja ja ulottuvuutta koskevalle arvostelulle kuin tienpitäjän oikeutuksia koskevat säännökset.

Tiekorvaukset on TieL:ssa jaettu luovutuksenkorvauksiin ja muihin korvauksiin. Viimeksi mainituista erotetaan jäännösvarallisuuden arvon alentumisen tai pitkävaikutteisen kustannusvaikutuksen vuoksi maksettavat haitankorvaukset, lyhempiaikaisen tai kertamenetyksen hyvittävät vahingonkorvaukset ja kustannuksenkorvaukset, joiden avulla lunastaja hyvittää esimerkiksi luovuttajan suorittamien vahingontorjuntatoimien

[6] Ks. *Wiiala* Maankäyttö ja yhteiskunta s. 159.

kustannukset. Haitan- ja vahingonkorvauskategorioiden erottelu ei aiemmin perustunut lakiteksteihin, vaan *Wiialan* kehittämään erotteluun, joka nyttemmin on omaksuttu LunL 35 ja 37 §:ssä. Suhteellisen uusissakin teoksissa tapaa vielä tästä kielenkäytöstä poikkeavia haitan luonnehtimistapoja, vaikka Wiialan terminologia on ollut käytössä 1960-luvulta alkaen.[7]

Käytännössä eri korvauslajien erotteluperusteet eivät ole tarkkarajaisia; TieL:n kannalta erottelulla on kuitenkin arvioimisteknisen merkityksen ohella merkitystä myös korvauksille hyvitettävän koron laskemisajankohdan ja eduntasoitussäännöstön soveltamisen kannalta. LunL:n kannalta luovutuksen- ja haitankorvaukset vastaavat kiinnitetyistä saatavista, mutta vahingonkorvaukset, joihin LunL:n mukaan luetaan myös kustannuksenkorvaukset, on maksettava suoraan luovuttajalle, eikä niitä voida eduntasoituksena vähentää, LunL 36, 46 ja 49 §. Vastaavaa eroa ei tehdä PlL:n ja TieL:n mukaisten korvausten maksamisessa, vaan korvaukset joko maksetaan tai talletetaan yhtenä eränä. Tästä asiasta on kirjallisuudessa virheellisiä tulkintoja.[8]

d. Toimituskorvaukset ja muut tiekorvaukset. Käsittelyforumin perusteella tiehankkeesta johtuvat korvaukset on jaettu TieL 9. luvussa tietoimituksessa käsiteltäviin korvauksiin ja LH:ssa käsiteltäviin korvauksiin. Lisäksi korvauksista on lupa sopia tai saattaa niiden ratkaiseminen välimiesten käsiteltäväksi. Tässä yhteydessä on aiheellista tehdä vain pääjako *toimituskorvausten* ja muiden tiekorvausten välillä. Jako koskee myöskin muutoksenhakuprosesseja, TieL 75—78 ja 103—104 §.

Toimituskorvaukset voidaan jakaa edelleen *vaatimuksesta käsiteltäviin* ja *viran puolesta määrättäviin korvauksiin,* TieL 75 ja 76.3. §. Viimeksimainitut kuuluvat toimituksen tarkastuksen piiriin, mistä johtuen niitä voidaan vaatia muutoksenhakuasteissa ja niihin voidaan puuttua tarkastuksessa asianosaisten vaatimuksista riippumatta. Muita korvauksia voidaan tehokkaasti vaatia vain toimituksessa, ja niitä koskevien korvausriitojen käsittely muutoksenhakuasteissa perustuu asianosaisten tekemiin vaatimuksiin. Ero merkitsee, että korvaussumman vaatimuksesta määrät-

---

[7] Ks. *Wiiala* Tiekorvaukset s. 16—17, *Wiiala* Pakkolunastuskorvaukset s. 65—68 ja *Wiiala* s. 138—143, vrt. *Hollo* Pilaamiskielto s. 453 ja *Vihervuori* s. 77.

[8] Ks. *Wiiala* Pakkolunastuskorvaukset s. 62 ja *Wiiala* 135. Periaatteessa se näkökohta, että henkilökohtaiset vahingonkorvaukset eivät vastaa kiinnityksistä, on oikein, mutta TieL:ssa erottelua ei ole toteutettu ja erottelun tekeminen saattaa johtaa väärinkäytöksiin myöskin LunL:n mukaisessa menettelyssä.

tävä osa voi saada lainvoiman eri aikaan kuin viran puolesta määrättävä osa; maksu saattaa tästä syystä viivästyä. LunL:ssa vastaava jako esiintyy siinä muodossa, että luovuttajan korvaukset määrätään viran puolesta, mutta naapurien ja työmiesten korvaukset vaatimuksesta, LunL 38 ja 41 §.

Viran puolesta käsiteltäviä korvauksia koskevan TieL 76.3 §:n tarkoituksena oli TieL 72 ja 73 §:n ohella turvata kiinnityksenhaltijan oikeutta. Siinä vaiheessa tuskin huomattiin, että TieL 38.2 §:n viittauksen perusteella nämä rahakorvauserät joutuivat JL 174 §:ssä säädetyn tarkastusvelvollisuuden piiriin; yhtä raskaaseen käsittelyapparaattiin kuin konsanaan maatilukset, vaikka tällaiseen ei ollut rekisteriteknistä syytä niin kuin maatilusten kohdalla. Erottelu on toimitusteknisesti raskas ja kiinnityksenhaltijan oikeuden kannalta jokseenkin arvoton. Erottelun säilyttämiselle ei liene järkevää perustetta.

e. Korvatusta rajoitusvaikutuksesta ja käyttörajoituksesta. TieL:n säännökset tienpitäjän käyttövallasta ja tienvarsimaanomistajan käyttörajoituksista ovat korvaussäännöksiin verrattuna ylimalkaisia. Sen vuoksi käyttörajoitusten syntymistä voidaan joutua arvostelemaan menettelytai korvaussäännösten perusteella. Se seikka, onko korvauksia maksettu, vaikuttaa kiinnityksenhaltijan ja tienpitäjän väliseen suhteeseen TieL 73 §:n perusteella. Esimerkkinä korvaussäännöksistä käyttörajoitusten tai sietämisvelvollisuuden syntyperusteiden arvostelussa mainittakoon tilanteet, joissa tietä varten on tarvittu maata yksityisen tien liittymää tai laskuojaa varten. Vaikka näissä tilanteissa ei synny tieoikeudeksi nimettyä oikeutta, täyden korvauksen suorittaminen maanomistajalle viittaa siihen, että alue on tarkoitettu pysyvästi tietä palvelevaan käyttöön. Vastaavasti haitankorvausten maksaminen laskuojan aiheuttamasta vettymisestä tai muusta tien aiheuttamasta tosiasiallisesta haitasta merkitsee, että luovuttajalla on arvon alentumista vastaava pysyvä sietämisvelvollisuus tuolla alueella, vaikka asia on johdettavissa vain TieL:n korvausnormeista. Tienvarsialueilla haitankorvausten maksamiselle on TieL 40 ja 41 §:n mukaisena oikeusperusteena myös käyttörajoitus.

7.2. Tienpitäjän oikeuksien ja käyttövaltojen luettelo

Tien tekemisestä johtuvien oikeuksien pysyvyyden ja intensiteetin perusteella voidaan laatia TieL:n pohjalta oikeuden laatua ja perusta-

mistapaa koskevan jatkoselvittelyn pohjaksi seuraava taulukko erilaisista oikeus- ja käyttövaltatyypeistä.

A. Tienpitäjän pysyvään käyttöön tulevat oikeudet

1. Omistusoikeus tie- ja liitännäisalueisiin sekä laajennusalueisiin, TieL 32, 35.3 ja 35 a §.
2. Tieoikeus tie- ja liitännäisalueisiin, TieL 29, 30.1 ja 31 §.
3. Oikeus laskuojaan tarvittavaan maahan TieL 30.3 §.
4. Oikeus ainesmaan ottoon ja yksityisen tien käyttöön, TieL 30.2 §. Kun oikeus tarkoittaa rajoitetun ainesmäärän ottamista, aineenoton ja siihen liittyvän tien käytön kestoaika on usein rajoitettu.

B. Tiehankkeesta johtuva, kolmannen hyväksi tuleva pysyvä oikeus

5. Yksityisteiden järjestelyssä ja liittymien osoittamisessa perustettavat oikeudet, TieL 36 ja 50—51 §.

C. Tienpitäjän käyttövaltaan tuleva väliaikainen ja tilapäinen oikeus

6. Oikeus tukikohdan ja siihen perustuvien laitteiden pitämiseen, väliaikainen varasto-oikeus, TieL 26.4 ja 47 §.
7. Lumiaita-, lumenkasaus- ja hätäkiertotieoikeus, TieL 48 ja 49 §.

D. Pysyvä käyttövapauden rajoitus tienpitäjän hyväksi, joka velvoittaa pitämään alueen vapaana esteistä

8. Vierialueen käyttörajoitus, johon liittyy tienpitäjän oikeus alueen aukipitämiseen ja liikennemerkkien pitoon, TieL 40.1 ja 40.2 §.
9. Näkemäalueen käyttörajoitus, johon liittyy rakentamis- ja näkemäesteidenpitorajoitus sekä tienpitäjän oikeus alueen aukipitoon, TieL 40.2 ja 41 §.
10. Suoja-alueoikeus, johon liittyy rakentamisrajoitus, TieL 41.1 §.

E. Oikeus vahinkotoimiin

11. Oikeus luonnonvaraisten ja keinotekoisten näkemäesteiden ja vaaraa liikenteelle aiheuttavien tekijäin poistamiseen tien vieri- suoja- ja näkemäalueilta, TieL 40.3 ja 42 §.
12. Tutkimuksenteko-oikeus ja oikeus ottaa linjaseipäitä ja paaluja, TieL 46 §.

F. Rakennuskielto

13. Tiesuunnitelman vahvistamisesta johtuva ja tiesuunnitelman laatimisen perusteella julistettu rakennuskielto, TieL 43 ja 44 §.

G. Sietämisvelvollisuus tosiasiallisten pysyvien tai väliaikaisten haitta- ja vahinkovaikutusten vuoksi

14. Tosiasiallisesta pysyvästä vaikutuksesta haitankorvauksena maksettua vastiketta vastaan, TieL 62.5 §.
15. Tiestä ja tien käytöstä johtuvien immisioiden perusteella, TieL 62.5 §.

7.3. Tien tekemisestä, parantamisesta ja kunnossapidosta

a. Käsitteiden erottelusta. Eräs TieL:n tuomista terminologisista uudistuksista oli tienpidon käsitteen määrittely Tie 4 §:ssä ja tähän liittyen tien tekemisen ja tien kunnossapidon erottaminen toisistaan.[9] Tienpito käsittää tien tekemisen ja kunnossapidon. Tien tekemisellä tarkoitetaan uuden tien rakentamista sekä tien parantamista, mitä koskevia säännöksiä sovelletaan soveltuvin kohdin myös tien siirtämiseen, TieL 6 §. Kunnossapitovelvollisuuden sisällöstä on yksityiskohtaiset säännökset TieL 11—13 §:ssä,[10] joihin liittyen kunnossapitoon kuuluvat toimenpiteet on lueteltu TieL 11.2 §:ssä seuraavasti:[11]

»Tien kunnossapitoon kuuluvat:

1) tienpitoaineen toimittaminen tielle, tien tasaisena pitäminen, tiepölyn sitominen, milloin nämä katsotaan tarpeellisiksi, tien puhtaanapito, jätehuolto siten kuin siitä on erikseen säädetty, toimenpiteet tien kuivana pitämiseksi, rummun korjaaminen ja uusiminen sekä sillan, laiturin, varalaskupaikan ja lautan pitäminen käyttökunnossa;
2) kaiteen, tiemerkin tai muun sellaisen laitteen asettaminen;
3) rakennusten, varastojen ja laitteiden, luonnonesteiden sekä puiden, pensaiden ja tarvittaessa muunkin kasvillisuuden poista-

---

[9] Ks. KM 1952:5 s. 105—108. Säännöksillä oli selvät vastineensa Ruotsin AVL 3—10 §:ssä, ks. *Bexelius—Körlof* s. 26—38. Vuoden 1971 VägL:ssa osa säännöksistä on siirretty asetuksen puolelle, minkä lisäksi lain säännöksiäkin on täsmennetty, ks. VägL 4—29 § ja VägK 6—47 §. AVL 3 §:n »underhåll av vägen» on vaihtunut VägL 4.1 §:ssä termiin »drift av vägen», mikä asiallisesti merkitsee samaa, ks. Prop. 1971:123 s. 151—152.

[10] Säännöksiin on lisätty ns. lepopaikat L:lla 9. 8. 1963/404, HE 1963:44, puhtaanapito ja tievalaistus L:lla 12. 6. 1964/323, HE 1964:47, jätehuoltosäännös L:lla 31. 8. 1978/676, HE 1975 II:142 ja valaistuslaitteiden tultua lisätyiksi TieL 3 §:ään, nämä on poistettu TieL 11.2,2 §:stä L:lla 23. 1. 1981/51, HE 1980:79 s. 8.

[11] Vrt. Ruotsin VägK 45 §.

minen tiealueelta ja tien varrelta, jollei toimenpidettä sen vaatimien kustannusten suuruuden vuoksi ole pidettävä tien parantamisena;

4) lautan kuljettaminen, jäätien järjestäminen lauttayhteyden sijaan, sillan vartioiminen sekä liikkuvan sillan avaaminen ja sulkeminen;
5) lumi- ja jääesteiden poistamiseksi sekä tulvan sattuessa tien liikennekelpoisena pitämiseksi tarvittavat toimenpiteet, näihin luettuna myös tien viitoittaminen;
6) tilapäisen kulkutien järjestäminen lumentulon tai muun luonnonesteen taikka tien vaurioitumisen johdosta; sekä
7) muut toimenpiteet, jotka tarkoittavat tien pysyttämistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa tai tien varrella olevien esteiden poistamista.»

Tielakikomitean mukaan tien kunnossapito tarkoittaa valmiin tien pitämistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa, mutta kunnossapitoon kuuluvat työt ovat tien tekemistä, jos työ tehdään tien tekemisen yhteydessä,[12] TieL 11.3 §. Kun kysymys on tienvarsien raivaamisesta, rajanveto kunnossapidon ja parantamisen välillä on tehtävä toimenpiteen taloudellisen merkityksen eli kustannusten suuruuden perusteella, TieL 11.2,3 §.

b. Erottelun merkityksestä tutkimusaiheen kannalta. Tien tekemisen ja kunnossapidon välisellä erottelulla on TieL:n kannalta pääasiassa kahden laatuista merkitystä. Kunnossapitoasioiden käsittelyjärjestys on tien tekemisasioiden käsittelyjärjestystä yksinkertaisempi ja tienpidon kustannukset määräytyvät TieL 10. luvussa valtion ja kuntien välillä eri perustein, riippuen siitä, kuuluvatko kustannukset tienteko- vai kunnossapitokustannusten luokkaan.

Kun verrataan TieL 11.2 §:n kunnossapitotöiden luetteloa edellä hahmoteltuun tienpitäjän oikeuksien luetteloon, havaitaan, että tienpidon tosiasialliset vaikutukset tienvarsialueilla johtuvat usein kunnossapitoon kuuluvien töiden suorittamisesta. Tieoikeuden perustamista koskevan hallintopäätöksen ohella nämä tehtävät, kuten esimerkiksi istutusten tai näkemäesteenä olevan rakennuksen poistaminen, voivat vaatia täydentävän hallintopäätöksen TieL 42 §:ssä säädetyssä järjestyksessä. Tien kunnossapidon yhteydessä tiealue saattaa muuttua, mikä voi johtaa tältä osin alkuperäisen perustamisluvan täydentämiseen tiesuunnitelmalla tai

[12] Ks. KM 1952:5 s. 105—106.

tietoimituksessa annetulla päätöksellä. Tienpitäjän korvausvastuu TieL 9. luvun perusteella on riippumaton mainitusta erottelusta.[13] Kun jäljempänä tarkastellaan tienpitäjän oikeuden syntymistä, voimaansaattamista ja tiehankkeen oikeusvaikutuksia, huomiota kiinnitetään oikeuksien syntyperusteina oleviin hallintopäätöksiin ja säädöspohjaan sekä tienpitoon liittyviin tosiseikkoihin tekemättä eroa, ilmenevätkö nuo tosiseikat tien tekemisen vai kunnossapidon nimellä otsikoidussa tapahtumasarjassa, koska molemmissa tapauksissa toiminnan lähtökohtana on tienpitäjälle kuuluva laillinen valta töiden suorittamiseen. Tien tekemisen ja kunnossapidon välinen raja voidaan tässä tutkimuksessa sivuuttaa.

---

[13] Ks. esim. *KKO 1980 t. 3486*, tietoimitus TN:o 100 572 Iitti. Valtatien parantamisen yhteydessä eräs kioskiliittymä oli poistettu ja kulku ohjattu 70 m:n päässä olevasta liittymästä. Kioskin omistaja M piti kioskia vaimonsa omistamalla maalla. Tienpitäjä kiisti korvausvaatimuksen, koska tieyhteys oli olemassa eikä tien siirtämisestä toiseen paikkaan johdu TieL 62.5 §:ssä säädettyä korvausvelvollisuutta. Toimitusmiehet ja MO katsoivat vahingon johtuneen tien korkeustason muutoksesta määräten TieL 62.5 §:n nojalla korvausta. KKO hylkäsi tienpitäjän valituksen jättäen MO:n päätöksen pysyväksi.

III LUKU

TIEOIKEUDEN HANKKIMISESTA

8 §. Tieoikeuden hankkimismenettelystä

8.1. Kolmannen luvun jäsentely

Tutkittaessa 3.6 §:ssä yleisen tien perustamista erotettiin tien suunnitelmakokonaisuudesta oikeuksia perustavat hallintopäätökset, joita kutsuttiin perustamisluviksi. Tieoikeuden syntyperusteena on useimmiten perustamislupa ja yleinen tie syntyy tai lakkaa hallintopäätöksen kautta. Kuitenkin eri hallintopäätösten yhteydessä noudatettavat menettelyt poikkeavat toisistaan, ja poikkeamiset vaikuttavat muun muassa tienpitäjän oikeuksien voimaantulemisen tapaan ja ajankohtaan.

Tutkimuskohteena tässä luvussa on tieoikeuden hankkiminen, eri hankkimistapoihin liittyvät menettelyerot ja menettelyerojen seuraukset. Kun tutkimuksessa pidetään silmällä omaisuuden suojan pysyvyyttä ja luovuttajan oikeusturvaa, erityistä huomiota kiinnitetään kuulemis- ja puhevallankäyttötilanteisiin, jotka ovat analysoitavina 8 §:ssä. Menettelyanalyysin jälkeen luvun pääjäsentely seuraa tieoikeuden syntyperusteita: 9 §:ssä tutkitaan tieoikeuden perustamista tiesuunnitelmaan ja LH:n antamaan perustamislupaan liittyen, 10 §:ssä tienpitäjän oikeuden hankintaa pakkolunastamalla ja 11 §:ssä sopimukseen perustuvaa tieoikeutta ja tieoikeuden perustamista tietoimituksessa. Tarkoituksena on selvittää perustamisen edellytykset eri tapauksissa. Luvun lopussa analysoidaan tieoikeuden ulottuvuutta virallismääräysten ja oikeuskäytännön pohjalta. Tienpitäjän käyttövallan ulottuvuus tieoikeuden perustamisen yhteydessä on tutkittavana 12 §:ssä ja tieoikeuden ulottuvuus TieL:n alaisiksi saatetuilla teillä 13 §:ssä.

8.2. Kuulemismenettelystä tiehankkeen eri vaiheissa

Tieoikeuden perustamislupa annetaan *hallintopäätöksellä*, joka eräiltä osin pannaan toimeen tietoimituksessa. Vaikka hallinto joustavampien menettelymuotojensa puolesta poikkeaa varsinaisesta lainkäytöstä,[1] hallinnossakin on keskeisenä piirteenä lakien säntillinen noudattaminen, HM 92.1 §. *Merikosken* mukaan laillisuusperiaate tarkoittaa ennen muuta laillisten muotojen noudattamista. Näihin kuuluu muun muassa kuulemisperiaatteen noudattaminen, ellei asiasta ole nimenomaisesti toisin säädetty, sekä laillinen oikeudenkäyntijärjestys, jolla Merikoski tarkoittaa OK:n periaatteiden, mutta ei yksittäisten säännösten noudattamista.[2]

Kuulemisperiaatteen noudattaminen on yleisesti tärkeä ennakollisen oikeusturvan muoto, mutta erilaisissa prosessuaalisissa tilanteissa kuulemissäännön merkitys ja sisältö vaihtelevat. Tien aikaansaamiseen liittyvän prosessin eri vaiheissa tapahtuva kuuleminen perustuu erilaisiin säännöksiin, mikä antaa aiheen erottaa suunnitelmien valmisteluvaiheen kuuleminen perustamislupien muutoksenhakuvaiheen kuulemisesta ja edelleen tietoimitusvaiheen kuuleminen maaoikeuskäsittelyssä ja jatkovalituksen yhteydessä tapahtuvasta kuulemisesta. Valmisteluvaiheen kuulemista kutsutaan seuraavassa lyhyesti ennakkokuulemiseksi.

Tiesuunnittelu kohdistuu laajoihin alueisiin käsittäen alkuvaiheessa ehkä useita erilaisia suuntavaihtoehtoja, mistä johtuen lopullisen päätöksen ulottuvuus ei ole suunnitteluvaiheessa selvillä. Sen vuoksi joudutaan turvautumaan summaarisiin menettelymuotoihin. Ennakkokuulemisen funktiona on oikeusturvafunktion ohella osaltaan tiedonhankintatarkoitus ja hallinnon julkisuus.

8.3. Ennakkokuulemisesta

a. Historiikki. Maantien perustamisasiat tutkittiin vuoden 1734 lain mukaan käräjillä. Vaikka tien rakentamista ei voinutkaan kukaan kieltää eikä tutkinnassa syntyneillä lausunnoilla ollut ratkaisevaa merkitystä

---

[1] Ks. *Merikoski* I s. 79—81 ja *Ståhlberg* I s. 3.

[2] Ks. *Merikoski* II s. 127, 129—135, *Merikoski* Lm 1952 s. 492, Lm 1953 s. 181—204 ja *Merikoski* s. 50—51 ja 113—118, vrt. *Hermanson* s. 437.

Kirjallisuudessa on toisinaan erotettu ns. prosessuaalinen hallintomenettely omaksi lajikseen, mutta tämä ajatuskuvio ei ole saanut yleistä kannatusta eikä näyttäisi auttavan teknisten alojen hallinnollisten ongelmien selvittelyssä. Pro-

asiassa, kuulemissäännös oli sopusoinnussa OK:sta johtuvan kontradiktorisen periaatteen kanssa. Vuoden 1883 TA:n aikana kuulemispakko heikentyi alioikeuden lausunnoksi. Vuoden 1918 TL 3 ja 4 §:n mukaan maaherran oli kuultava vain kuntia ja viranomaisia. Vuoden 1927 TL 70 §:ssä kuulemisvelvollisuus oli säädetty yhtä laajaksi. Maantien perustamista pidettiin hallintoasiana, jossa kansalaisilla ei ollut puhevaltaa. Sen sijaan kylätiet perustettiin kokousten jälkeen. Käytännössä kunnat ottivat maanomistajiin yhteyttä ennakolta saadakseen luovutussuostumukset, TL 74 §. Maanomistajat kutsuttiin myös tien linjaustoimituksiin, SPM 96—103 §. *Ahlan* komitean ehdotukset vastasivat tältä osin entistä käytäntöä.[3]

Pakkolunastuksissa ennakolta kuuleminen ja kuuleminen menettelyn eri vaiheissa on ollut tehokkaammin järjestettyä. Menettely on vanhastaan jaettu kahteen osaan, nimittäin lunastusluvan myöntämistä tarkoittavaan lupamenettelyyn ja lunastuksen toimeenpanoon. Toimeenpanoosassa on käsitelty erikseen lunastuskohteen paalutusta, korvausten määräämistä, korvausten maksamista ja kohteen kiinteistöksimuodostamista. Sekä lupamenettelyssä että lunastuksen toimeenpanon eri osissa oli kuultava maanomistajia ja muita asianosaisia. Lunastuslupaa ei saanut antaa ennenkuin maanomistajalle ja haltijalle oli annettu tilaisuus mielipiteensä lausumiseen asiassa, PlL 5.2 §. Omistajat ja haltijat oli kutsuttava lunastuksen täytäntöönpanon ensimmäisessä vaiheessa paalutus- ja kartoitustoimitukseen, jossa heillä oli oikeus käyttää puhevaltaa, PlL 19 §. Asianosaisilla oli oikeus tehdä paalutustoimitusta vastaan muistutus LH:lle, PlL 20 §. Maanomistajien ja oikeudenhaltijoiden tuli valita edustajansa pakkolunastuslautakuntaan, heidät oli kutsuttava lautakuntaan kuultaviksi ja heillä oli oikeus tehdä muistutus lautakunnan lausuntoa vastaan ennen kuin LH päätti korvauksista, PlL 27, 30 ja 38 §.

Lunastuksen eri vaiheisiin liittyi vielä kuhunkin oma muutoksenhakujärjestelmänsä. LH:n paalutus- ja aluepäätöksiä vastaan oli mahdollisuus valittaa KHO:een; korvauksiin sai hakea muutosta kantein alioikeudessa, PlL 41 ja 42 §. Uudemmassa oikeuskäytännössä sallittiin valittaminen

---

sessuaalisesta hallintomenettelystä ks. *Merikoski* II s. 105—109, *Ellilä* Lm 1966 s. 449—469, *Lager* Lm 1974 s. 108—131, *Pietilä* Kiinteistönmuodostamisoikeus s. 44—45, *Tirkkonen* Rikosprosessioikeus I s. 54—55, *Uotila* Lm 1965 s. 237—239 ja *Vihervuori* Hallintovalitus s. 120—126.

[3] Vuoden 1883 TA:n osalta ks. *Hermanson* s. 438—440, 1918 TL:n osalta *Hernberg* s. 23—28, 1927 TL:n osalta *von Bonsdorff—Martikainen* s. 116—119 ja KM 1939:1 s. 19 ja 62.

myöskin lunastuslupaa koskevasta päätöksestä, ns. laillisuusvalituksena, mutta tämän laatuiset valitukset aniharvoin menestyivät. LunL:n mukaan asianosaisia on kuultava ennakolta lunastuslupaa haettaessa, mutta täytäntöönpanoon ja mahdollisiin lunastuksen laajentamisvaatimuksiin liittyvä kuuleminen tapahtuu lunastustoimituksessa, LunL 8, 16 ja 19 §. Lunastuslupa on HValL:n säätämissä rajoissa valituskelpoinen, ja toimituspäätöksistä on lupa valittaa MO:een, LunL 88 ja 89 §.

Tielakikomitean ehdotuksen laatimisen aikaan suhtautuminen hallinnon oikeusturvakysymyksiin oli muuttumassa. Vuonna 1950 oli annettu HValL, joka parantaessaan repressiivistä oikeusturvaa samalla korosti laillisten muotojen noudattamisen tärkeyttä muussa hallinnossa. Nämä seikat lienevät osaltaan vaikuttaneet, että tielakikomitea ehdotti tiedonhankinta- ja oikeusturvasyistä lakiin ennakkokuulemisjärjestelmää, jonka mukaisesti maanomistajia oli kuultava jo suunnitelman laatimisvaiheessa ja heille oli varattava tilaisuus huomautusten tekemiseen suunnitelmaa vastaan. Komitean ehdotus tuli sellaisenaan TieL 25.2 §:ään.[4]

Ennakkokuuleminen tiesuunnitelmien yhteydessä vastasi *huomautus*menettelyn osalta kaavoituksessa AKL 5.1 §:ssä tarkoitettua lausunnonhankintamenettelyä. RakL 125 § ja RakA 154 §:n mukaisesti rakennusjärjestysten ja kaavojen yhteydessä tapahtuva ennakkokuuleminen on *kaksiportainen* käsittäen valmistelevan kuulemisen eli RakA 154 §:ssä tarkoitetun lausuntojen hankinnan ja *muistutus*menettelyn hyväksyttäväksi menevää kaava- tai rakennusjärjestysehdotusta vastaan, RakL 125.1 §. LunL 8 ja 9 §:n mukaisessa ennakkokuulemisessa maanomistajille on varattava tilaisuus *lausuntonsa* antamiseen. Vaikka lausuntoa, huomautusta, muistutusta ja kuulemista on eri laeissa ja samankin lain eri kohdissa käytetty tarkoittamaan likipitäen samanlaista ennakkokuulemismenettelyä, terminologian selventämiseksi voitaisiin puhua kaksiportaisen kuulemisen *valmistelevassa* vaiheessa *lausunnoista* ja päätösehdotusta tai hyväksyttäväksi menevää *ehdotusta* koskevassa kuulemismenettelyssä *muistutuksista*. Huomautus tarkoittaisi samaa kuin muistutus.

b. TieL:n ja TieA:n ennakkokuulemissäännöstö. TieL 25.2 §:ssä säädetään seuraavaa:

> »Tiesuunnitelman vahvistaa 24 §:ssä tarkoitettu viranomainen, sitten kun kiinteistön omistajille ja muille, joiden etua tai oikeutta suunnitelma voi koskea, on varattu tilaisuus huomautusten tekemiseen.»

[4] Ks. KM 1952:5 s. 114—115. HValL:n valmistelusta ks. *Hallberg* s. 51—56.

Yksityisten teiden järjestelysuunnitelmien ja liittymäsuunnitelmien vahvistamiseen liittyvästä ennakkokuulemisesta on säädetty TieL 50.3 §:ssä. Asiallisesti kysymys on muistutuksesta, mutta yksiportaisessa kuulemisessa samalla myös lausunnosta.

Tiesuunnittelun yhteydessä ennakkokuuleminen on tavallisesti kaksiportainen, jakautuen valmistelevaan kuulemiseen tien suuntaa koskevan tutkimuksen tai suunnittelukokousten yhteydessä ja muistutusvaiheeseen, TieA 13 ja 14 §. Viranomaisten lausunnot hankitaan erikseen. TieA 12 ja 14 §. Asiaa käsiteltiin alustavasti edellä 3.6 §:ssä.

Suunnittelun aloittamisesta on ilmoitettava kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla. Tutkimukseen on kutsuttava ne, joiden oikeutta tien rakentaminen *saattaa* koskea. Muistutusvaiheessa suunnitelma on asetettava yleisesti nähtäväksi ja varattava niille, joiden etua tai oikeutta suunnitelma voi koskea, tilaisuus muistutusten tekemiseen.[5] Suurten tiehankkeiden yhteydessä voidaan pitää useitakin suunnittelukokouksia, mutta liitännäisalueiden perustamisen yhteydessä ja muissa pienemmissä hankkeissa suunnittelukokouksia ei pidetä. Muistutuksentekotilaisuuden varaaminen kuuluu jatkokäsittelyn ehdottomiin edellytyksiin.

c. *Tulkintavertauskohtia RakA 154 §:ään.* Sekä RakA 154 §:n että TieA 13 §:n säännökset koskevat valmistelevaa kuulemista ja molemmilla hallinnon aloilla menettely on vakiintunut hallintorutiineiksi. RakA 154 §:n mukaan lausunnonantotilaisuus on tullut varata siinä määrin, kuin on katsottu tarpeelliseksi. Säännöstä ei ole hallintokäytännössä pidetty ehdottoman velvoittavana. Uusimmassa oikeuskäytännössä ennakkokuulemista on pidetty välttämättömänä: jos kuulemistilaisuutta ei ole aikanaan järjestetty, kaavoittajan myöhempi yhteydenpito tai ehdotuksen nähtävilläpitäminen RakL 125.1 §:n perusteella eivät ole voineet korjata valmisteluvaiheen menettelyvirheitä.[6]

---

[5] TieL 25.2 §:ssä ja TieA 13 §:ssä kuultavien piiri on laaja: on kuultava niitä, joita hanke *saattaa* koskea. TieL 50.3 §:ssä puhutaan kuulemistilaisuuden varaamisesta asianosaisille ja TieA 2, 14, 16 ja 42 §:ssä puhutaan niistä joiden oikeutta suunnitelma koskee. TieA:n määrittämä piiri on suppeampi kuin TieL 25.2 §:n tarkoittama piiri, mutta asetusta ei saa HM 92.2 §:n mukaan soveltaa vastoin lakia. Muistutuksenteko-oikeus on lähtökohtaisesti TieL 25.2 §:n laajuinen paitsi TieL 50.3 §:n säätämässä tapauksessa.

[6] Kuulemisesta voitaneen luopua esimerkiksi siinä tapauksessa, että kaavan laatiminen tai muutos on lähtenyt liikkeelle maanomistajan aloitteesta. Ks. *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 119, *Larma* s. 780—781 ja *Jatkola* KHO 1975:3 s. 330.

Verrattuna RakA 154 §:ään TieA 13 §:n säännös on kirjoitettu velvoittavampaan muotoon. Uusia teitä ja merkittäviä tiehankkeita koskevien tienparannussuunnitelmien yhteydessä kaksiportaisen ennakkokuulemisen molemmat vaiheet kuuluvat menettelyn »pakollisiin kuvioihin». Vähäisten tienrakennushankkeiden yhteydessä menettelyä on lupa yksinkertaistaa, mutta yleensä kuulemistilaisuudet olisi varattava kaksiportaisesti ja riittävän tehokkaasti, vaikka suunnittelukokoukset korvataan yhteydenotolla ja nähtävilläpito lausuntopyynnöllä, TieA 16 ja 33 §. Valmisteleviin tilaisuuksiin on kutsuttava ne, joiden etuun suunnittelu *saattaa* vaikuttaa haitallisesti ja joille tieto voidaan hankaluuksitta toimittaa yleis- tai erityistiedoksiantoina.

Kirjallisuudessa kuulemissäännöksiä on luonnehdittu oikeusturvakeinoksi.[7] Kun säännöksistä puuttuvat takeet suunnitteluinformaation sisällöstä ja lausunnot menevät suunnitteluviranomaisten käyttöön, menettelyn merkitys lienee enemmän mielipiteenmuodostus- ja informaatiopuolella kuin oikeusturvapuolella. Säännöksillä ja niistä johtuvalla suunnittelun julkisuudella on merkitystä myös oikeusturvan kannalta. Sen vuoksi valmistelevaa kuulemistakin koskevat oikeusohjeet kuuluisivat mieluummin lakiin kuin asetukseen.[8]

Esim. *KHO 1969 t. 23.* Kun valittaja oli tehnyt huomautuksen kaupunkisuunnittelulautakunnalle, joka oli ottanut esitetyt näkökohdat huomioon, katsottiin, että RakA 154 §:n määräyksiä oli noudatettu.

KHO 1976 t. 4556. Muutetun rakennuskaavan mukaan rivitalo sallittiin sijoittaa entistä lähemmäksi naapurien rakennuksia. Kun naapureille ei ollut varattu RakA 154 §:ssä tarkoitettua kuulemistilaisuutta, vaikka se ilman kohtuutonta hankaluutta olisi ollut mahdollista ja menettelyvirhe oli saattanut vaikuttaa kaavanmuutoksen sisältöön, kaavanmuutospäätös naapurien etua loukkaavana purettiin ja asia palautettiin kunnanhallitukselle. Ks. myös *KHO 1976 A I 2.*

KHO 1979 t. 2578. Raision yleiskaavaehdotus oli pidetty yleisesti nähtävänä joulukuussa 1975 sekä muistutusten aiheuttamien muutosten johdosta uudelleen huhtikuussa 1976, minkä lisäksi ehdotuksesta oli pidetty yleinen esittelytilaisuus 14. 4. 1976. KHO katsoi, ettei kaavaa valmisteltaessa maanomistajille ollut varattu RakA 154 §:ssä edellytettyä tilaisuutta mielipiteensä lausumiseen, minkä johdosta kpv:n päätös kaavan hyväksymisestä I asteen yleiskaavaksi kumottiin.

Maanomistajille voitto oli ehkä Pyrrhoksen voitto: rakennuskielto näet jatkuu. Ratkaisu herättää kysymyksen, mistä asti menettely on uusittava. RakA 154 §:n soveltamisen »kurinpalautuksesta» ks. myös *KHO 1977 A II 51* ja *1979 A II 73.*

7 Ks. *Merikoski* s. 114 ja *Vilkkonen* Hallintolainkäyttö I s. 19—20, vrt. *Wade* s. 219—226.

8 Vrt. Hallintomenettelylakiesitys, HE 1981: 88 s. 33—34 ja 19—23.

d. Muistutusvaiheen kuulemisesta. Muistutuksentekovaiheessa suunnitelmat ovat edistyneet päätösehdotuksen asteelle. Päätösehdotuksen ohella asianosaisilla on tässä vaiheessa tilaisuus tutustua suunnitelma-asiakirjoissa olevaan päätöksentekoaineistoon. Kun muistutusten johdosta kuullaan tieviranomaisia, TVH tarkastaa ja vahvistaa yleisten teiden parantamissuunnitelmat sekä esittelee myös LM:n vahvistettavaksi menevät suunnitelmat, tieviranomaisilla on muistutusten käsittelyssä erittäin vahva asema. Muistutusmenettelyn puutteet olivat esillä seuraavassa ratkaisussa.

KHO 1979 A II 141. TVH oli vahvistanut 20. 4. 1977 Jurvan—Koskenkorvan maantien parantamissuunnitelman ja Vaasan TVL:n piiri oli laatinut täydennyssuunnitelman, jossa oli varattu liitännäisalueena tienpitoaineen otto-, käsittely- ja varastoimispaikaksi Porokankaan sora-alue laajuudeltaan 1,5 ha. Alue sijaitsi Jurvan kunnassa. TVH vahvisti täydennyssuunnitelman ja antoi 26. 7. 1978 tiepäätöksen sekä päätöksen suunnitelman täytäntöönpanosta. Päätökseen hakivat muutosta B, K ja P, jotka ilmoittivat omistavansa maata alueella ja käyttävänsä maa-ainesta myyntiin ja betonituotteiden valmistukseen. Valittajat viittasivat menettelyvirheisiin ja vaativat täytäntöönpanon lykkäämistä sekä päätöksen kumoamista. Vastineessaan TVH piti menettelyä virheettömänä ja TieA 14 §:n mukaisena, mutta ilmoitti, ettei aineenottoa vielä ollut aloitettu.

KHO 16. 5. 1979 antamallaan päätöksellä kielsi suunnitelman toimeenpanon Porokankaan liitännäisalueen osalta ja ratkaisi pääasian 11. 12. 1979. Jurvan kunnassa nähtävänä olleen täydennyssuunnitelman oli kuulutuksessa ilmoitettu koskevan maantien parantamissuunnitelmaa eikä sen täydennyssuunnitelmaa, ja tiesuunnitelmaselostuksessa suunnitelman oli mainittu koskevan vain Ilmajoen kuntaa. Täydennyssuunnitelman vahvistamispäätös poikkesi nähtävillä olleesta suunnitelmasta sikäli, että täydennyssuunnitelmaan kuuluviin karttoihin oli merkitty Porokankaan aineenottopaikasta varatun tientekoaineen määräksi 8 500 k-m^3. Lausunnossaan TVH oli ilmoittanut, että alueen varaaminen oli perustunut muuhunkin tarpeeseen kuin kyseisen maantien parantamiseen.

Suunnitelman nähtävilläpidossa ja vahvistamisessa tapahtuneiden virheiden takia ja koska TVH:n, kun otettiin huomioon TieL 32 §:n säännökset verrattuna 30 §:ään, oli katsottava ylittäneen toimivaltansa päättäessään liitännäisalueen perustamisesta muitakin kuin parantamissuunnitelman toteuttamista tarkoittavia tarpeita varten, KHO ottaen huomioon TieL 25 ja 26.4 §:n sekä TieA 14 §:n kumosi TVH:n päätökset siltä osin, kuin Porokankaan 1,5 ha:n suuruinen sora-alue oli varattu tiehen kuuluvana pysyvänä liitännäisalueena.

Tiedottamiseen liittyvät menettelyvirheet ja toimivallan ylitys olivat syynä päätöksen kumoamiseen. Ilmeisesti kumpikin syy yksistäänkin olisi

voinut johtaa samaan lopputulokseen. Kun päätös perustui etusijajärjestyksen alkupäässä oleviin muodollisiin seikkoihin, valittajien esittämiä aineellisoikeudellisia perusteita ei tutkittu. Ratkaisun ottaminen vuosikirjaan voidaan tulkita kannanotoksi hallintorutiinien tarkistamistarpeesta ja menettelyn virheettömyyden ensiarvoisesta merkityksestä oikeusturvan takeena. Erillisen liitännäisalueen perustaminen olisi kuulunut LH:n toimivaltaan tai alue olisi tullut hankkia pakkolunastamalla.

e. Nähtävilläpidon uudistamisesta. Muistutusmenettely on toistettava, jos suunnitelmaan tehdyt muutokset ovat olennaisia, TieA 15 §. Asiaa valaisee seuraava ratkaisu.

KHO 1973 t. 175. Yksityisten teiden järjestelysuunnitelmassa määrätyn moottoritien alikäytävän kulkukorkeutta oli suunnitelman nähtävilläpidon jälkeen pienennetty siten, että muutos vaikutti alikäytävän käyttömahdollisuuteen. Kun valittajat olivat voineet esittää sanottua seikkaa koskevat vaatimuksensa KHO:lle tekemässään valituksessa, LH:n päätöstä ei ollut kumottava mainitun menettelyvirheen johdosta.

Merikosken mukaan ennakkokuuleminen ei ole välttämätöntä vähäisissä asioissa, jos tarjolla on täysitehoinen muutoksenhakukeino.[9] Tie- ja rakennusasioissa asianosainen ei menetä valitusoikeuttaan vaikka jättäisi muistutuksen tekemättä.[10] Vaatimus muutoksen olennaisuudesta on sopusoinnussa hallinnon tehokkuusnäkökohdan ohella sen kanssa, ettei päätöksentekijän käsiä ole sidottava nähtävillä olleeseen vaihtoehtoon. Kuitenkin ajatus ennakkokuulemisen ja muutoksenhakumahdollisuuden vastavuoroisuudesta ansaitsee hiukan enemmän huomiota.

Jotta ennakkokuuleminen ja muutoksenhakukeino olisivat oikeusturvan kannalta rinnastettavissa toisiinsa, tulisi myös olosuhteiden säilyä kohteella vertailukelpoisina. Muutoksenhakukeinon käyttöön tulisi liittyä täytäntöönpanoa lykkäävä vaikutus; päätöksen muuttaminen valitusvaiheessa ei saisi johtaa olennaisesti suurempiin kustannuksiin kuin perustellun muistutuksen tai lausunnon hyväksyminen olisi johtanut. Edelleen muutoksenhakuinstanssin mahdollisuus asian uudelleen arvostelemiseen tulisi olla vähintään yhtä hyvä kuin suunnitelman tehneen viranomaisen. Tavallisissa hallintoasioissa päätösten korjaaminen valituksen johdosta ei aiheuta viivästymistä lukuunottamatta huomattavia kustannuksia eivätkä olosuhteet prosessin aikana olennaisesti muutu.

---

[9] *Merikoski* s. 126.

[10] *KHO 1961 II 142.* Ks. myös *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 120.

Tiesuunnitelmat poikkeavat mainitusta hallintoasian tyypistä tärkeissä kohdissa. Ensiksikin suunnitelmavalituksilla ei yleensä ole täytäntöönpanon lykkäävää vaikutusta. Toiseksi tien suunnittelukustannukset pienissäkin hankkeissa ylittävät moninkertaisesti yksityisen kansalaisen valitusintressien arvon, ja kustannukset lisääntyvät suunnittelun edistyessä. Mitä myöhemmäksi kuulemis- ja reaktiotilanne lykätään, sitä vaikeampaa ja kalliimpaa on suunnitelman muuttaminen, kun tekniset yksityiskohdat ovat jo saaneet ratkaisunsa.

Alikulkutunnelien sijoittaminen on yksi esimerkki tämän laatuisista teknisistä yksityiskohdista. Tien linjauksen tultua ratkaistuksi, alikulkutunnelin tekeminen on kallista; saattaapa pohjavesisuhteiden ja maastoolojen vuoksi osoittautua mahdottomaksikin, mutta suunnitelmien varhaisvaiheessa kysymys olisi ehkä voitu hoitaa tien linjausta muuttamalla. Kun suunnitelmat pannaan TieL 107 §:n perusteella täytäntöön valituksista riippumatta, tunneliaukon tekeminen valmiiseen tien runkoon valituksen perusteella muodostaa yksityisen valituksen menestymiselle taloudellisen esteen, jonka kumoamiseksi valittajan on vaikea esittää riittävän vahvoja liikenneturvallisuudesta tai taloudellisista perusteista johdettavia argumentteja. Liikenteen lisääntyessä eritasoratkaisujen tarve kasvaa, mutta tätä on tiesuunnittelussamme osattu huonosti ennakoida.[11]

Taloudelliselta kannalta arvosteluperusteet eivät ole enää valitusvaiheessa suunnittelutilanteen kaltaiset: ennakkokuulemista ja valitusmahdollisuutta ei pitäisi rinnastaa toisiinsa. Painava huomautus voidaan esittää myös verrattaessa suunnitteluviranomaisen muutoksentekomahdollisuuksia ja kompetenssia valitusviranomaisen vastaaviin mahdollisuuksiin. Muutoksenhakuasteissa ei ole tienpitäjän kompetenssiin verrattavaa teknistä asiantuntemusta, vaan tämän puolen arvostelu saattaa jäädä tienpitäjän oman lausunnon varaan, jossa muutosten taloudellisia vaikutuksia ja teknisiä hankaluuksia tuskin aliarvioidaan. Valittajalle ei varata viran puolesta tilaisuutta vastata tienpitäjän lausuntoon, ellei asiaa ole erikseen pyydetty.

---

11 Tilanne ei ole korjattavissa aina tien parantamistyönkään yhteydessä, kuten seuraava ratkaisu osoittaa. *KKO 1972 t. 2898*, tietoimitus TN:o 46 352, Joroinen. Liikenteen lisääntymisen vuoksi tien takana olevien laidunlohkojen käyttö oli suuresti vaikeutunut. Maanomistajan vaatimukset karjatunnelin rakentamisesta tai käyttöhaittojen korvaamisesta hylättiin, koska tien asema ei parantamistyön yhteydessä ollut muuttunut eikä liikenteen lisääntymisen katsottu perustavan oikeutta korvaukseen.

f. Ennakkokuulemisen tehostamisesta. Suunnittelun teknistyminen ja kallistuminen näyttää tuovan mukanaan vakavia oikeusturvaongelmia, joiden torjumiseksi olisi etsittävä nykyistä onnistuneenpia menettelytapoja. Osaltaan mainitut ongelmat johtuvat tielainsäädännön ideologisesta jälkeenjääneisyydestä. Laki on näet edelleen uudisraivaus- ja jälleenrakennushenkinen, vaikka toiminnan painopiste on siirtynyt rakennetun verkon ylläpitämiseen, liikenneturvallisuuden parantamiseen ja tiestön palvelufunktion merkityksen korostamiseen. TieL 10 §:n muutos vuonna 1981 oli askel oikeaan suuntaan, mutta se yksin tuskin vielä oli riittävä parannus koko tiehallinnon kentässä.

Jo suunnittelutaloudellisista syistä oikeusturvajärjestelmän painopisteen tulisi olla ennakollisten keinojen puolella. Suunnitelma-alueen asianosaisten kannalta ennakollinen oikeusturva korostuu senkin johdosta, etteivät valitukset ole juuri menestyneet.[12] Pikahaltuunotto tekee usein valituksen hyödyttömäksi.

Ennakollista oikeusturvaa kehitettäessä avainasemassa on tiedottamisen parantaminen. Tehokkaan tiedonkulun ohella tähän asiaryhmään kuuluu lähtevän tiedon laadun parantaminen ja palautuvan tiedon perillemenon sekä käsittelyn varmistaminen, jotta oikeusturvan takeeksi tarkoitettu menettely täyttäisi tehtävänsä.

Viime vuosina tiehankkeiden yhteydessä on ilmennyt toisinaan kielteisesti värittynyttä lehdistöpainostusta,[13] mutta viranomaisten ja kansalaisten yhteistoiminnasta on näkynyt myös toisenlaisia esimerkkejä. Pitkälle menevää osallistumismenettelyä kokeiltiin esimerkiksi Haukiputaan kunnassa, kun valtatie N:o 4:n suuntavaihtoehdoista tehtiin kunnallinen tiedustelu. Valtuuston lausunto asiassa oli niinikään yksimielinen ja vastasi »kansanäänestyksen» tulosta.[14]

Tienpitäjällä on teknistä valmiutta ja halua erilaisten vaihtoehtojen tutkimiseen ja menettelyn kehittämiseen; vastaavia uudistuksia olisi syytä valmistella myös lainsäädäntöön.

---

[12] Vrt. *Hallberg* s. 64—65, joka on päätynyt samantapaisiin suosituksiin, joskin eri perusteilla.

[13] Ks. esim. HeSa:n selostusta Pernajanlahden tieasiasta 29. 3. 1981 s. 11, vrt. jäljempänä 9.2.c. §:ssä olevaan.

[14] Ks. esim. Rantapohjan 29. 4. 1981 etusivulla julkaistua selostusta asiasta.

8.4. Puhevallan käytöstä

8.4.1. Prosessioikeudellisia näkökohtia

a. Kuulemisperiaatteesta. Prosessioikeuden johtaviin periaatteisiin kuuluu kontradiktorinen periaate, jonka sisällön siviiliprosessioikeudessa *Tirkkonen* luonnehtii [15] seuraavasti:

> »Tuomioistuin ei ole oikeutettu antamaan asianosaisille oikeussuojaa ennen kuin vastapuolella on ollut tilaisuus antaa vastineensa asiassa. Niinpä asianosaisten on saatava esittää vaatimuksensa ja väitteensä perusteluineen sekä todisteet niiden tueksi; lisäksi asianosaisen tulee saada tietoonsa vastapuolensa vaatimukset, väitteet ja todisteet».

Kontradiktorisen periaatteen soveltaminen koskee asianosaisia. Tirkkonen liittää siviiliprosessin asianosaisasemaan kuusi vaikutusta: 1) jutun vireilläolon vaikutukset kohdistuvat asianosaisiin; 2) tuomio annetaan asianosaisten nimissä ja tulee näihin nähden oikeusvoimaiseksi; 3) asianosaisilla on muutoksenhakukompetenssi; 4) tuomion täytäntöönpanon kohteena on asianosainen ja hänen omaisuutensa; 5) asianosainen vastaa oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta ja 6) tietynlaiset suhteet asianosaisen ja tuomarin taikka asianosaisen ja todistajan tahi asiantuntijan välillä ovat ratkaisevia eräitä esteellisyysperusteita harkittaessa.[16]

Siviiliprosessiin osallistutaan joko kantaja- tai vastaajapuolella. Sen vuoksi asianosaisaseman määritykselle on olemassa selvä muodollinen lähtökohta. Kelvollisen määritelmän kehittäminen on kuitenkin tuottanut vaikeuksia. Aiemmin oli tapana määritellä asianosaiset materiaalisella perusteella riitautetun oikeussuhteen subjekteiksi.[17] Tähän määrittelytapaan liittyen asialegitimaatiolla tarkoitettiin kysymystä: olivatko asianosaiset riitautetun oikeussuhteen subjekteja tai olivatko asianosaisina esiintyvät henkilöt »oikeita asianosaisia».[18] Uudemmassa kirjallisuudessa on omaksuttu muodollinen eli prosessuaalinen asianosaiskäsite,

---

15 *Tirkkonen* I s. 75.

16 Ks. *Tirkkonen* I s. 303—305.

17 Ks. *Tirkkonen* I s. 303—304 ja *Ollinen* s. 90—91 ja niissä mainittua kirjallisuutta.

18 Ks. *Tirkkonen* I s. 317—318 sekä *Hyvönen* s. 172 ja niissä mainittua, vrt. *Hassler* s. 89—93.

jonka mukaisesti asianosaisia ovat ne, joiden nimissä prosessia käydään. Tähän liittyen asialegitimaatio eli -valtuus ei tarkoita enää oikeussuhteen subjektiivista puolta, vaan sitä kysymystä, onko henkilö oikeutettu omissa nimissään prosessaamaan riitautetusta intressistä. Samalla voidaan erottaa tilanteet, joissa asialegitimaatio kuuluu oikeussuhteen ulkopuolella oleville henkilöille.[19] Materiaalisen ja prosessuaalisen asianosaiskäsitteen ohella kannatusta ovat saaneet välittävät näkemykset.[20]

Siviiliprosessioikeudesta keskustelu asianosaismääritelmästä on levinnyt myös muille oikeusaloille. Ulosotto-oikeudessa on omaksuttu prosessuaalinen asianosaiskäsite,[21] mutta rikosprosessioikeudessa asianosaisiin kuuluvan asianomistajan käsite on edelleen muodostettu aineellisoikeudelliselta pohjalta.[22] Maa- ja vesioikeuden alalla puhevallankäyttö- ja asianosaisuuskysymykset ovat olleet keskeisesti esillä *Pietilän, Hyvösen* ja *Vihervuoren* kirjoituksissa.

Kontradiktorisen periaatteen kannalta prosessin vaikutukset eivät rajoitu vain asianosaisiin eikä asianosaispiirikään prosessin kestäessä ole muuttumaton. Prosessin kuluessa ehkä havaitaan, ettei asiaa voida ratkaista kuulematta muitakin riitautettuun intressiin osallisia, esimerkiksi yhteisomistajia, jotka on ns. välttämättömän prosessinyhteyden perusteella haastettava asiassa kuultaviksi ja osapuoliksi asiaan.[23] Edelleen saattaa olla tarpeellista kuulla viranomaisia. Merkittävää laajennusta asianosais- ja kuultavien piiriin merkitsevät myös ns. väliintulotapaukset, joista pääväliintulo merkitsee juttujen kumuloitumista, mutta sivuväliintulo on kolmannen osallistumista oikeudenkäyntiin oman etunsa vuoksi haastettuna tai omasta aloitteestaan. Puhevallan käytön ja todistuskeinojen suhteen sivuväliintulija on itsenäisessä asemassa, mutta hänen disponointivaltansa alkuperäisen riidan kohteeseen on rajoitettua. Muutoksenhakuvalta hänellä on ns. välittömissä tapauksissa, joissa tuomion oikeusvoima tai täytäntöönpanovaikutus vaikuttaisi hänen oikeusasemaansa huonontavasti.[24]

---

19 Ks. *Tirkkonen* I s. 318—324 ja siinä mainittua.

20 Ks. *Ollinen* s. 90—91 mainittua.

21 Ks. *Ollinen* s. 92—93 ja *Ellilä* Ulosotto-oikeus s. 180—181.

22 Ks. *Tirkkonen* Rikosprosessioikeus I s. 227—230 ja 256—275 sekä *Ellilä, Reino* s. 213—214.

23 Ks. *Tirkkonen* I s. 413—417.

24 Ks. *Tirkkonen* I s. 357—372 ja 426—434 sekä *Ellilä* Ulosotto-oikeus s. 190—191.

b. *Puhevallan käytöstä vesiprosessissa.* Vesistön käyttölupaa koskevassa hakemusasiassa on kutsuttava kuultaviksi ne, joiden etua tai oikeutta asia saattaa koskea, VL 16: 6.1 ja katselmuksen osalta VL 18: 2. Kuulemisvelvoitteen ulottuvuus määräytyy oikeudellisen intressin mukaan, minkä johdosta olisi oikeastaan tutkittava puhevallan käytön materiaalinen peruste ennen puhevallan myöntämistä. *Pietilän* mukaan puhevalta olisi muodolliselta kannalta myönnettävä jokaiselle käsittelyyn ilmoittautuvalle, joka väittää asian koskevan oikeuttaan ja etuaan sekä esittää hyväksyttävän perusteen.[25] Aineellisessa suhteessa intressiä ei ole asetettu kovin korkealle: valituspuhevalta on myönnetty salmen sulkemisasiassa muun muassa veneen omistajalle.[26]

Vihervuoren mukaan säännöksessä on tarkoitettu asianosaisia materiaalisella perusteella eli niitä, joiden etua tai oikeutta käsiteltävänä oleva asia saattaa koskettaa. Asiavaltuuskäsite muodostuu hänen mukaansa tässä yhteydessä niin epäselväksi, ettei sen käyttö ole aiheellista, koska asialegitimaatio hallinnollisiin esikuviin nojautuen voitaisiin samaistaa virheellisesti asianosaisaseman ja valitusoikeuden edellytyksiin. Tiettyä epämääräisyyttä sisältää myös puhevallan käsite, jota hänen mukaansa voidaan käyttää tarkoitettaessa subjektille kuuluvan jo määräytyneen puhevallan käyttämistä, käyttämättä jättämistä tai menettämistä. Kun materiaalisen ja relevantin edun käsilläoloa ei voida jättää yksistään puhevaltaa käyttämään ilmoittautuneen oman arvostelun varaan, on erikseen selvitettävä, milloin tuo etu ja oikeus on relevantti.[27] Asianosaisten lisäksi vesiasioissakin on pidetty mahdollisena antaa välillisen sivuväliintulijan asema tähän halukkaille subjekteille, joiden edun mukaista on tukea jotakuta asianosaista. Väliintulijalla ei ole valitusoikeutta eikä väliintuloa väljästä asianosaispiiristä johtuen ole käytännössä yleensä esiintynyt.[28]

c. *Prosessinedellytyksistä.* Kirjallisuudessa kutsutaan prosessinedellytyksiksi sellaisia oikeudenkäyntimenettelyn ulkopuolelle lankeavia asianhaaroja, joiden tulee olla käsillä, jotta pääasia eli kantajan kanne voitaisiin ottaa tutkittavaksi ja ratkaistavaksi. Koska näiden edellytys-

25 *Pietilä* Vesioikeus s. 148.
26 *KHO 1975 t. 201.*
27 Ks. *Vihervuori* s. 141—144.
28 Ks. *Vihervuori* s. 157—158.

ten toteaminenkin on prosessia, prosessinedellytykset koskevat kanteen käsittelyn laillisia »puitteita». Prosessinedellytyksistä on erotettava ne edellytykset, joiden on oltava käsillä, jotta tuomioistuin tai asianosaiset voisivat ryhtyä suorittamaan asian ratkaisemista tarkoittavia prosessitoimia. Prosessinedellytysten puuttumisesta seuraa yleensä kanteen jättäminen tutkimatta, mutta prosessitoimien edellytysten puuttuminen ei aiheuta yleensä tällaista seurausta.[29]

Prosessinedellytykset on ryhmitelty tavallisesti ehdottomiin ja tahdonvaltaisiin sekä edelleen molemmat pääryhmät lukuisiin alaryhmiin. Tuomioistuinta koskeviin ehdottomiin edellytyksiin kuuluu, että tuomioistuin on kokoonpanoltaan laillinen, tuomiovoipa ja oikeusasteellisessa, asiallisessa ja alueellisessa suhteessa pätevä, joista viimeksimainittu useimpiin juttuihin nähden on tahdonvaltainen edellytys. Asianosaisiin nähden vaaditaan, että he ovat asianosaiskelpoisia, heillä on oikeudenkäyntikelpoisuus, heillä on asiavaltuus ja asianosaisten edustajilla on prosessivaltuus sekä lain määräämä yleinen ja erityinen kelpoisuus.[30]

d. Prosessinedellytyksistä ja intressikynnyksestä. Yksinkertaisissa riitajutuissa asianosaisten piiri ja heitä koskevat prosessinedellytykset ovat todettavissa selvien muodollisten tunnusmerkkien perusteella. Sen sijaan tilanteissa, joissa asianosaisaseman ajatellaan määräytyvän aineellisoikeudellisen intressin perusteella, kysymys muuttuu klassisen prosessinedellytysopin kannalta käänteiseksi: puhevallan myöntämiseksi on tutkittava intressin merkitystä ja laatua, mikä korvausvaatimuksen esittäjään nähden merkitsee jo kannanottoa pääasiaan. Jos tämän laatuisissa tilanteissa halutaan pitää kiinni prosessinedellytysten ja pääasian erottelusta, asianosaisaseman perustava intressikynnys on alkuvaiheessa laskettava niin alas, että kaikki todennäköiset asianosaiset tulevat mukaan. Asianosaisten lukumäärä tulee suureksi ja asianosaispiirin laajentuessa laajentuu myös niiden henkilöiden piiri, joihin ratkaisun oikeusvoima ulottuu. Asianosaispiiriä joudutaan ehkä tarkistamaan vielä pääasian käsittelyssä: puuttuva intressi ilmenee hylkäämisenä sen sijaan, että asia prosessinedellytyspuutteen johdosta olisi alkuunsa jätetty tutkimatta.

Intressikynnyksen laskeminen asettaa erityisen suuria vaatimuksia päätöksen sanamuodolle tilanteissa, joissa olisi tarjolla useita keinoja tai

---

[29] Ks. *Tirkkonen* I s. 466—470 ja *Reinikainen* s. 19—20.

[30] Ks. *Tirkkonen* I s. 466—475 sekä *Ellilä* s. 50—52 ja 96—104.

oikeuspaikkoja asian ratkaisemiseksi, kuten TieL 75 §:n mukaan: tietoimitus, LH tai ehkä vielä alioikeuskin. Hylkäyksen sisältämä lausuma sen pysyttäneen KKO:n ratkaisun alta saatetaan tulkita koko oikeusjärjestystä koskevaksi, vaikka kysymys olisi ollut vain asianomaiseen ratkaisuforumiin lain mukaan kuulumattomasta asiasta.[31]

8.4.2. Puhevallan käytöstä kiinteistö- ja pakkolunastustoimituksissa

a. Toimitusmuotoisesta pakkolunastuksesta. Tielakikomitean mietinnössä tietoimitus luonnehdittiin maanmittaustoimitukseksi, joka käsitti PlL:n mukaisen lunastuksen paalutus- ja kartoitus-, korvauksenmääräämis- ja kiinteistönmuodostamisvaiheet.[32] Luonnehdinta vaikutti myös asianosaisten puhevallan käyttöä koskevien säännösten kirjoittamistapaan. TieL 38.2 §:ssä viitattiin yleisesti JL:n menettelysäännöksiin, mutta TieL 71 §:ssä selitettiin rasite- ja nautintaoikeuksien haltijat sekä muut niihin verrattavat kiinteistöjen erityisten oikeuksien haltijat oikeutetuiksi TieL 9. luvussa säädettyyn korvaukseen omistajien lisäksi. TieL 71 §:n säännöksellä oli vastineensa PlL 11, 13, 19, 26 ja 30 §:ssä. Kun tietoimituspuhevaltaa koskevat säännökset tulivat kahdesta lähteestä, on aluksi syytä tarkastella puhevallan käyttöä erikseen kiinteistötoimituksessa ja PlL:n mukaisessa korvauksenmääräämismenettelyssä.

Asianosaiselle kuuluvan puhevallan käyttämättä jättäminen johtaa useissa tapauksissa osallistumismahdollisuuden menettämiseen menettelyn tietyssä vaiheessa ja asianosaisaloitteisten oikeuksien menettämiseen. Korvausasioissa etunsa valvomatta jättänyt asianosainen joutuu tietoimituksessa tyytymään TieL 76.3 §:ssä mainittuihin viran puolesta määrättäviin rutiinikorvauksiin ja säännönmukaisesti menettää mahdollisuutensa jälkikäteen vaatia niitä korvauseriä, jotka toimituksessa määrätään vaatimuksesta, TieL 75 ja 78 §. Menettämisseuraamuksia syntyy muiden-

---

31 Ks. esim. *KKO 1967 t. 2961,* Mm 1968: 3—4 s. 46 verrattuna esim. ratkaisuun *KKO 1978 II 69.* Uudemmissa ratkaisuissa KKO ja MO:t ovat maininneet, ettei kysymys kuulu tietoimituksessa ratkaistaviin. Epämääräisyys on jäänyt rasittamaan niitä ratkaisuja, joissa asia on jäänyt toimitusmiesten antaman ylimalkaisen hylkäyslausuman varaan, kun vaatimus on hylätty »lakiin perustumattomana».

32 Ks. KM 1952: 5 s. 126.

kin toimitustoimien kohdalla, ja valitusaikojen umpeenkuluminen katkaisee valitusmahdollisuuden.

Kun mahdollisten toimitusasianosaisten piiri on rajattu suorastaan JL 64 §:ssä, tämä asianosaisasema on erotettava siitä asemasta, jossa henkilö tosiasiallisesti käyttää puhevaltaa. Puhevallan käyttäjinä saattaa esiintyä asianosaisten ohella väliintulijoita ja muita kuultavia. JL 174 §:n säätämässä laajuudessa toimitusmiehet ovat velvolliset suorittamaan toimituksen lain mukaan ja aineellisen virallisperiaatteen perusteella valvomaan asianosaisten etua sekä laissa turvattua yleistä etua. Toimituksessa esiintyneiden henkilöiden joukosta voidaan tosin erottaa se asianosaispiiri, jonka nimissä toimitus on suoritettu. Kuitenkin puhevallan merkitys ja käytön vaikutukset näkyvät toimituskäytännössä toisenlaisina kuin dispositiivisissa riitajutuissa. Tässä yhteydessä näyttäisi tarkoituksenmukaiselta kiinnittää huomiota puhevallan käyttöön ja sen perusteisiin toimituksessa yleisesti ja vasta toissijaisesti siihen, missä ominaisuudessa henkilö on toimituksessa esiintynyt.

b. *Puhevallan käytöstä kiinteistötoimituksessa.* Kirjallisuudessa aikanaan kiistaa herättänyt kysymys toimitusmenettelyn oikeudellisesta luonteesta sai osaratkaisunsa JL säätämisen yhteydessä maininnassa, että MO ratkaisee toimituksista johtuvat riidat *ensimmäisenä tuomioistuimena,* JL 292.1 §. Luonnehdinta ei kuitenkaan poistanut tosiasiaa, että toimitusmiehistö antaa JL 67 §:n nojalla kiinteistö- ja tilusriidoissa alioikeustuomioihin verrattavia ratkaisuja ja hallinnollisen toimitusmenettelyn yleiset periaatteet ovat pitkälti yhtäläisiä siviiliprosessin periaatteiden kanssa. Tästä lähtökohdasta *Hyvönen* ja *Pietilä* ovat selvittäneet kiinteistötoimitusmenettelyn terminologiaa prosessioikeudelliselta pohjalta ja heidän kehittämänsä ajatuskuviot ovat jo paljolti vakiintuneet oppikirjoissa ja yleisessä kielenkäytössä.

Ne henkilötahot, jotka ovat oikeutetut käyttämään kiinteistötoimituksessa puhevaltaa, on JL:ssa jaettu karkeasti kolmeen ryhmään, nimittäin varsinaisiin asianosaisiin, jotka on tyhjentävästi lueteltu JL 64 §:ssä, väliintulijoihin, joista on säädetty JL 65 §:ssä ja viranomaisasianosaisiin. Viranomaisille on tiedotettava toimituksesta tehostetusti, esim. JL 73 §, KaavJL 27 § ja YkTieL 44 §. Kunnalla on kaavoituskysymyksissä puhevalta ja valta hakea toimitukseen muutosta maanomistuksesta tai hallinnasta riippumatta, KaavJL 26 §, LunL 90 § ja TieL 103.3 §.

Väliintulijat ovat henkilöitä, jotka saapuvat toimitukseen omasta aloit-

teestaan valvomaan etuaan. Heillä on valta puhua kiinnittääkseen toimitusmiesten huomiota seikkoihin, jotka kuuluu viran puolesta ottaa huomioon. Lain mukaan heille ei ole erikseen tiedotettava toimituksesta, eikä toimituksen oikeusvoima ulotu heihin.[33] Kuitenkin toimitusinsinöörin on ratkaistava, onko henkilöä pidettävä asianosaisena vai väliintulijana, ja tähän ratkaisuun on lupa hakea muutosta toimituksen kestäessä,[34] JL 312.1 § ja TieL 103.1 §. Toimitusmenettely on laadittu nimenomaisesti asianosaisten kiinteistöjä koskevien kysymysten selvittämistä varten. Asianosaisille on tiedotettava toimituksesta, heillä on oikeus tehdä toimitustoimia ja hakea muutosta toimitukseen ja heihin ulottuu toimituksen oikeusvoima.[35] Ennen ratkaisujen tekoa toimitusmiesten on neuvoteltava asianosaisten kanssa sekä johdettava heitä dispositiivisissa kysymyksissä sovintoon, JA 16 §.[36]

Jakolain asianosaisluettelo ja muut säännökset on kirjoitettu ikäänkuin asianosaisten henkilöpiiri pysyisi koko toimituksen ajan muuttumattomana. Tämän ajatustavan mukaan asianosaisina pidettiin vanhemmassa kirjallisuudessa henkilöitä, joille toimituksesta oli tiedotettava.[37]

Pietilä tutki erilaisia puhevallankäyttötilanteita esimerkkien avulla. Ensimmäisessä esimerkkitilanteessa puhevaltaa pyrki käyttämään määräalan myyjä eli sivullinen, joka ei ollut asianosaisluettelossa mainittu henkilö. Hänen vaatimuksensa tuli jättää tutkimatta. Toisessa tilanteessa muodostuksenalaiselle tontille ilmoittautui kaksi omistajaa, joista haltijalle oli myönnettävä puhevalta. Kolmannen esimerkin mukaan sivullinen ilmoitti osan toimituksenalaisesta tontista kuuluvan itselleen hakijan esiintyessä koko tontin omistajana. Tässä tilanteessa asianosaisasema oli myönnettävä molemmille, JL 67 §.

Pietilän analyysin mukaan kahdessa ensimmäisessä tilanteessa oli kysymys materiaalisesta asianosaiskäsitteestä, jota vastaava asianosaislegitimaatio kytkeytyy saantoon perustuvaan omistajan, vuokramiehen tai rasitteen haltijan hallintaan. Kolmannessa tilanteessa kysymys on siviili-

33 Väliintulijoista ks. *Tirkkonen* I s. 357—375. JL 65 §:n perustelmia ks. KM 1933:8 s. 115—116 ja tulkinnasta *Hyvönen* s. 176, 201—202, *Pietilä* Kiinteistönmuodostamisoikeus s. 258—259 ja *Pietilä* s. 387—391 sekä *Suomaa* s. 77. Vrt. *Landahl—Nordström* s. 93—96.

34 Ks. *Pietilä* s. 383.

35 Ks. *Hyvönen* s. 187—189.

36 Periaate kuuluisi asetuksen sijasta lakiin.

37 Ks. KM 1974:8 s. 41—42, ks. myös JL 64 § verrattuna 70—73 § sekä 213 §:ään niiden alkuperäisessä muodossaan.

prosessuaalisesta asianosaiskäsitteestä ja sitä vastaavasta asialegitimaatiosta, joka kytkeytyy siihen negatiiviseen tosiseikkaan, ettei ole käsillä seikkoja, jotka estäisivät asianosaista prosessaamasta riidanalaisesta intressistä omissa nimissään.[38]

Arvostellessaan Pietilän esitystä *Hyvönen* huomautti, ettei esimerkkitilanteiden selittämiseksi tarvinnut omaksua materiaalista asianosaiskäsitettä, vaan asian ydin on siinä, että asianosaisista puhutaan JL:ssa eri yhteyksissä eri merkityksissä. Toimitusvaiheessa henkilöpiiri ei välttämättä ole sama kuin tiedotusvaiheessa, toimituksen oikeusvaikutukset saattavat kohdistua vain osaan asianosaisina esiintyneistä henkilöistä. Prosessuaalista tai materiaalista asianosaiskäsitettä koskeva kysymys on vain näennäisongelma. Toimitusratkaisut on tehtävä kutakin tilannetta koskevien tosiseikkojen ja asianomaisten normien mukaan riippumatta siitä, kumpi lähtökohta valitaan.[39]

Hyvösen mukaan kiinteistötoimituksen asianosaiskäsite on *funktionaalinen.* Siinä on sekä materiaalisen että prosessuaalisen asianosaiskäsitteen aineksia. Muodollisella asianosaiskäsitteellä operoidaan ratkaistaessa, keihin toimituksen oikeudelliset seuraamukset ulottuvat. Asianosaisluettelon mukaisella materiaalisella asianosaiskäsitteellä ratkaistaan, kenelle toimituksesta on tiedotettava ja kenelle siinä myönnetään asianosaisasema ja -puhevalta. Tämän lisäksi oikeuskäytäntö on kehittänyt »luonnollisen» asianosaiskäsitteen, jolla on operoitava silloin, kun puutteellinen luettelo johtaisi epätyydyttävään tulokseen.[40]

Käytännön sovellutuksissa Pietilä ja Hyvönen ovat päätyneet likipitäen samanlaisiin sovellutuksiin. Myöhemmissä kirjoituksissaan Pietilä lähestyi Hyvösen käsityskantoja, mutta piti kiinni materiaaliseen asianosaiskäsitykseen liittyvästä ajatuksesta, että eräät puhevaltakysymykset, esimerkiksi »kompetenssiedellytys» kuuluisivat toimituksen asiasisältöön.[41]

---

38 Ks. *Pietilä* s. 380—386.

39 Ks. *Hyvönen* s. 181—187. Pietilän käyttämää asialegitimaation käsitettä vastaan kohdistetut huomautukset s. 182 tosin sisältyvät materiaalista asianosaiskäsitettä koskevaan päähuomautukseen.

40 Ks. *Hyvönen* s. 220—223. Funktionaalista erottelua oli suorittanut myös *Ollinen* pakkohuutokaupan asianosaisia koskien, ks. *Ollinen* s. 99—100. *Hyvönen* käytti Lahtisen suorittamaa erottelua, *Lahtinen* JFT 1955 s. 19—20.

41 Ks. *Pietilä* Kiinteistönmuodostamisoikeus s. 252—259 ja *Pietilä* Mila 1971

Toimituksen- ja toimitustoimien edellytyksiä koskevan erottelun perusteella kiinnityksenhaltijan suostumusta on pidettävä toimituksen muodolliseen puoleen kuuluvana asiana, tarkemmin sanottuna eräänä toimitustoimen edellytyksenä. Tietyissä tilanteissa kiinnityksenhaltijalta on saatava lausunto, jotta toimitukseen kuuluva asia voitaisiin ratkaista.

c. Puhevallan käytöstä pakkolunastuksessa. PlL:n mukaisessa lunastusmenettelyssä lunastuslupa osoitti lunastuskohteen, jonka ulottuvuus määrättiin maastossa paalutus- ja kartoitustoimituksessa. Korvauksenmääräämismenettelyssä oli kysymys vain lunastuksesta johtuneiden *taloudellisten* menetysten selvittämisestä ja korvaamisesta lain mukaan. Asianosaisia olivat kohdekiinteistöjen omistajien ja haltijoiden ohella rasite-, nautinta- ja erityisten oikeuksien haltijat, jos heille oli aiheutunut lunastuksen johdosta taloudellisia menetyksiä, eli lunastus koski heidän oikeuttaan tai kohdistui siihen esineeseen, johon heidänkin oikeutensa kohdistui, ja menetys oli syy-yhteydessä lunastukseen.[42] Kuvatun *esinevahinkoteorian* mukaisesti asianosaisten piiri rajoittui lunastuskohteen omistajiin ja esineoikeuden haltijoihin. Naapureihin nähden syy-yhteyden katsottiin katkenneen. He eivät olleet lunastuksessa asianosaisia, vaan heidät osoitettiin hakemaan korvausta vahingonkorvauslainsäädännön tai NaapL:n mukaan.[43] Kiinnitettyjen saatavien haltijat saivat vastikeperiaatteen mukaisesti oikeuden talletettuihin korvausvaroihin, eivätkä he sen vuoksi olleet lunastuksessa asianosaisia.[44]

Jos pakkolunastuksen kohteena oli vain osa kiinteistöstä, luovuttajalla oli oikeus saada korvausta myös jäännösvarallisuuteen kohdistuvista menetyksistä, PlL 9—13 §. Eräissä tapauksissa oli säädetty korvattavaksi myös lunastusyrityksestä johtuvat menetykset, yritysvahingot, PlL 37 ja

---

s. 22. Vrt. *Hyvönen* Maapaketti s. 305 ja L JL:n muuttamisesta 31. 1. 1975/52, jossa on jälkiä em. tutkimusten ajatuskuluista.

42 Ks. PlL 2. luku ja säännösten tulkinnasta *Holma* Insko 1978—87, XVI s. 4—8.

43 Ks. *Kivimäki* Lm 1953 s. 154 ja 157, *Nybergh* s. 142, *Talas* s. 169—171 ja *Wiiala* s. 143. Ks. myös *Strahl* s. 140—148 ja 211—248, *Ljungman—Stjernquist* II s. 39—42, *Bouvin—Hedman—Stark* s. 37—39 ja *Schjødt* s. 155—160.

44 Ks. Lvk 1897: 5 s. 41 ja PlL 50 §. *Talas* puhuu subrogaatioperiaatteesta s. 171. *Ojanen* s. 100, antaisi kiinnityksenhaltijalle valituspuhevallan LunL:n mukaista maksamispäätöstä vastaan.

40 §. Kun säännökset merkitsivät korvauskohteen laajentumista, niitä pyrittiin tulkitsemaan ahtaasti. *Serlachiuksen* mukaan yritysvahinkona oli korvattava vain yrityksen aiheuttaman yleisen haittatason ylittävä rasitus.[45] Ruotsalaisessa kirjallisuudessa sai kannatusta vastaavien säännösten tulkintaohjeena ns. *suojaperiaatteen* mukainen selitystapa. Sen mukaan korvausta oli maksettava vain niistä yritysvahingoista, joista luovuttaja olisi välttynyt pitämällä alueen itsellään. Muu pakkolunastusyrityksestä johtuva haittavaikutus ja haittojen aiheuttamat menettämisseuraamukset olivat siis yleisiä: ne oli sekä luovuttajan että naapurien siedettävä korvauksetta naapuruussuhteita koskevien säännösten rajoissa.[46]

Suojaperiaatteen mukainen selitystapa on ruotsalaisissa lähteissä sittemmin hylätty, mutta se on löytänyt tiensä Suomen LunL:n perusteluihin.[47] Selitys perustuu luovuttajan ja naapurien tasapuolisen, nimittäin yhtä huonon kohtelun ajatukselle ja sivuuttaa syy-yhteyden korvausvelvollisuutta perustavana tekijänä. Selityksen avulla pakkolunastusmenettelyn asianosaisiksi jäävät vain kohteen luovuttajat ja esineoikeuksien haltijat. Samaan päämäärään on päästy puhevaltasäännöksiä tulkitsemalla.

Kun pakkolunastuksen asianosaispiiri oli tulkittu ahtaasti ja asutuslunastuksia oli suoritettu kiinteistötoimituksissa, hallinnossamme näyttää vakiintuneen käsitys, että lunastustoimituksen ja kiinteistötoimituksen henkilöpiiri on rajoitettavissa kohteen omistuksesta tai hallinnasta johdettavien tunnusmerkkien perusteella. Asianosaisina on sekä lunastuksessa että sitä vastaavissa kiinteistötoimituksessa pidetty samoja henkilöitä. Tämän laatuinen ajatuskuvio on Suomessa ja muissa pohjoismaissa joutunut uudelleen arvioitavaksi vasta viime vuosikymmenellä.[48] Naapurimaissamme keskustelu on koskenut vain erillisen *korvaustoimituksen* asianosaispiiriä. Suomessa tilanne on mutkikkaampi, koska lunastuksen *kiinteistötekninen* ja *korvaustekninen* osa on yhdistetty eikä tämän yhdistämisen laajempia yhteyksiä ja merkitystä ole selvitetty.

---

45 Ks. *Serlachius* s. 158—159, vrt. *Nybergh* s. 140—142.

46 Ks. *Strahl* s. 226—231, *Ljungman—Stjernquist* II s. 38 ja 40, vrt. *Meyer* s. 64 ja *von Eyben* s. 87.

47 Ks. *Ojanen* Ehdotus s. 31 ja HE 1975 II: 179 s. 25—26.

48 Ks. *Berlin* SvLT 1969: 5 s. 408—417, *Nyman* SvJT 1969 s. 362—372, SOU 1969: 50 s. 63—68 mainittuja ratkaisuja, *Hernmarck* Expropriationsteknik s. 370—371 ja *Viklund* s. 7—8. Ks. myös *von Eyben* s. 91—92 ja 116—117.

8.4.3. Tietoimituksen asianosaispiirin muuttumisesta

a. Wiialan käsitykset. MMH:n kk 77:ssä tietoimitusta käsiteltiin TieL 38.2 §:n säännöksen ja perustelujen pohjalta maanmittaustoimituksena. Tekstissä ja lomakemalleissa asianosaisina näyttäisi esiintyvän vain kiinteistöteknisiin toimenpiteisiin osallisia kiinteistöjen omistajia ja korvauksensaajina kiinteistöjen omistajia tai oikeuksien haltijoita, joilta on lunastettu omaisuutta tai joiden hallitsemiin tiluksiin tai oikeuksiin tuli lunastuksen johdosta oikeudellisia rajoituksia.[49]

»Tiekorvaukset»-teoksessaan *Wiiala* käsitteli korvausten määräämistä lähinnä esinevahinkoteorian mukaisille luovuttajille perustaen eduntasoitusta koskevat kannanottonsa luovuttajien ja naapurien oikeusasemien vertailuun.[50] Kommentoidessaan vuonna 1966 tietoimituskäytäntöä Wiiala mainitsi, että toimituksissa on korvattu ylityshaitoista ja yksityistien siirtämisestä johtuvia menetyksiä niillekin, joiden tiloista ei ole luovutettu aluetta tiehen.[51]

KKO:n ratkaistavaksi tulleen oikeuskäytännön valossa luovuttajapiirin ulkopuolisten korvausvaatimuksiin suhtauduttiin 1960-luvulla torjuvasti. Asianosaisina tietoimituksissa pidettiin JL 64 §:n luettelossa mainittuja henkilötahoja TieL 71 §:n mukaisin täydennyksin. Kysymys puhevallan käytöstä käsitettiin vain JL:n asianosaisluettelon tulkintaa koskevaksi kysymykseksi.[52]

---

49 Ks. MMH kk 77, 85 ja 88 sekä niihin liittyvät mallit. Ratkaisussa *KKO 1974 t. 2410 MO* oli 23. 2. 1972 poistanut yhtiön korvauserän puuttuvan asianosaisuuden perusteella, koska yhtiö ei luovuttanut tiluksia, sen tiluksiin ei kohdistettu oikeudellisia rajoituksia eikä yhtiön tiluksiin kohdistettu muitakaan rajoituksia tai rasitteita. Mm 1976: 3—4 s. 21—22.

50 Ks. *Wiiala* Tiekorvaukset s. 53 ja 59—67.

51 Ks. *Wiiala* Pakkolunastuskorvaukset s. 48.

52 Esim. tietoimitus TN:o 7 368, Solva. Tien rakentamisen yhteydessä kunnan omistama kaivo oli turmeltunut ja kaivoa käyttänyt opettaja oli menettänyt vedenottomahdollisuutensa. *MO* 12. 1. 1966 poisti toimitusmiesten kunnalle määräämät korvaukset TieL 67.2 §:n perusteella ja opettajalle määrätyn korvauksen vedenotto-oikeuden menetyksestä sillä perusteella, ettei häntä katsottu toimituksessa asianosaiseksi. *(KKO 1967 t. 611).*

Tietoimitus TN:o 68 894, Haukipudas. Toimitusmiehet 14. 9. 1967 ja *MO* 18. 11. 1970 hylkäsivät liikkeenharjoittajien vaatimukset liiketoiminnan häiriintymisen ja ansion menetyksen korvaamisesta, kun kiinteistöistä ei ollut luovutettu tiehen tiluksia. *(KKO 1972 t. 2212).*

TieL 62.5 §:n tulkinta-alan laajentumisen kannalta huomiota ansaitsee Nur-

Toimituspuhevaltaa koskevat riidat ja ratkaisut näyttävät lisääntyvän voimakkaasti 1970-luvun alussa. Useissa ratkaisuissa tienpitäjä oli vaatinut toimitusmiesten myöntämän korvauksen poistamista puhevallan puuttumisen perusteella ja vaatimuksen menestyessä tämä seikka oli luettavissa ratkaisujen perusteluista.[53] Wiialan kirja näyttäisi vaikuttaneen toimituskäytäntöön ja kiinnittäneen tienpitäjän huomion valittajana tähän tulkintakysymykseen. Toimituskäytännön muutos heijastui vähitellen myös oikeuskäytännössä, kuitenkin siten, että KKO:n tietoimitusratkaisut, joissa korvauksensaantipuhevalta oli myönnetty tiestä johtuvien rajoitusten ulkopuolella olevan kiinteistön haltijalle, perustuivat Wiialan kirjan ilmestymisen jälkeen annettuihin toimitusmiesten päätöksiin. Vuonna 1966—1967 lopetetut toimitukset tulivat ratkaistuiksi KKO:ssa vasta 1973—1975.

b. Oikeuskäytännön muutos. Vaikka puhevallan laajentumista koskevia ratkaisuja tuli lukuisia vuoden 1973 jälkeen, luovutuksesta tai oikeudellisista rajoituksista riippumatonta, yksistään tiehankkeesta johtuvaan menetykseen perustuvaa puhevallan käyttöä on voitu pitää vakiintuneena vasta ratkaisujen *KKO 1977 II 46* ja *KKO 1978 II 107* jul-

---

mijärvellä suoritettua tietoimitusta TN:o 66 556 ym. koskeva ratkaisu *KKO 1972 t. 2196,* jossa tien rakennustyöstä kiinteistöllä harjoitetulle liiketoiminnalle aiheutuneita tuottovähennystä ja vuokratappiota pidettiin TieL 62.5 §:n mukaan korvattavina vahinkoina. Mm 1975 s. 95—96.

[53] Esim. *KKO 1973 t. 60,* tietoimitus TN:o 63 452, Reisjärvi. Koska tilalla olevan liikerakennuksen käytön oli katsottava vaikeutuneen tien tekemisen vuoksi, tämä menetys oli TieL:n mukaan korvattava eikä korvauserää ollut poistettava MO:n mainitsemin perustein, että vahinko olisi johtunut vain tilan jäämisestä tiestä syrjään.

KKO 1973 t. 615, tietoimitus TN:o 71 214 ym., Espoo. Moottoritien penkereen vieressä olevan kiinteistön omistaja oli oikeutettu TieL 62.5 §:n perusteella saamaan korvausta moottoritien aiheuttamasta haitasta. Tilasta ei ollut luovutettu maata tietarkoituksiin.

Ks. myös *KKO 1974 t. 2410,* jossa kauempana olevan teollisuuslaitoksen omistaja katsottiin oikeutetuksi korvauksiin tien katkaisemisen aiheuttamasta vahingosta, mutta vahinkoa ei katsottu näytetyn toteen, Mm 1976: 3—4 s. 21—22 ja *KKO 1980 t. 3095;* sekä *KKO 1975 t. 909,* jossa moottoritien varressa tietoimituksessa A:lta lunastetun kiinteistön takana olevan rakennustontin arvon alentumisen ja rakennuksen muutoskustannusten perusteella määrättiin A:lle korvauksia, Mm 1976: 3—4 s. 26—31. Molemmissa ratkaisuissa tienpitäjä vastusti vaatimuksia korvauspuhevallan puuttumiseen vedoten.

kaisemisen jälkeen.[54] Korvaukseen oikeutettujen asianosaisten piiriä ei enää rajata pelkästään JL 64 §:n tai TieL 71 §:n asianosaisluettelojen tulkinnan perusteella, mutta edelleenkin vaaditaan, että TieL:n mukaan korvattava vahinko taikka taloudellinen menetys liittyy *kiinteistön käyttöön, KKO 1978 II 69.* Kiinteistöllä tapahtuneen taloudellisen menetyksen korvaamiseksi ei vaadita, että kohteen alueelle olisi perustettu oikeudellisia rajoituksia, mutta sen sijaan on näytettävä, että tiehankkeen ja taloudellisen menetyksen välillä on riittävä *syy-yhteys.* Menetysseuraamuksen ja syy-yhteyden kohdalla lopputulos ratkeaa sen perusteella, onko asiaa koskeva *näyttö* riittävä.

Näytön korostumisen ohella uusimmassa käytännössä on tullut esille forumkysymys. Vaikka korvausvaatimukset on *voitu* tutkia tietoimituksessa, saman laatuinen vaatimus olisi voitu joissakin tapauksissa tutkia myös vaihtoehtoisessa forumissa, TieL 75.2 §:n mukaan LH:ssa taikka riita-asiana VahL:n nojalla alioikeudessa.

Tietoimitus on siis *vaihtoehtoinen forum,* minkä vuoksi ratkaisuista tulisi käydä tarkoin selville, *mitä asiassa on ratkaistu ja mitä on jätetty tutkimatta.*

---

54 Tiepäivillä 1973 tienpitäjän edustaja *Puttonen* lausui tielainsäädännön kehittämistä koskevassa puheenvuorossaan s. 2—3, että kysymys asianosaiskelpoisuudesta ja vuokramiesten oikeudesta korvauksiin olisi selvitettävä. Maanomistajapuolellakin luovuttajapiirin ulkopuolelta tulleisiin korvausvaatimuksiin on suhtauduttu toisinaan torjuvasti, kuten seuraava selostus osoittaa:

Porista Vaasaan johtavan valtatien parantamistyön yhteydessä oli Noormarkun kunnan Söörmarkun kylässä toimineesta K:n asfalttiasemasta levinnyt nokea ympäröiville viljelyksille seurauksin, että sadon käyttöarvo oli alentunut. Vahingonkärsijät, joista kaikki eivät olleet maanluovutuksen perusteella asianosaisia tiehankkeesta johtuneessa tietoimituksessa TN:o 21 069, nostivat NaapL:n perusteella kanteen *Ulvilan KO*:ssa urakoitsija K:ta vastaan, mutta KO 11. 11. 1963 hylkäsi kanteet katsoen asian kuuluvan TieL 61, 62 ja 75 §:n perusteella tietoimitukseen.

Toimitusmiehet 24. 7. 1964 velvoittivat tienpitäjän maksamaan mainittuja nokeentumishaittakorvauksia yhteensä 5 255 mk lausumin, että tienpitäjä oli oikeutettu perimään summan K:lta. *MO* 23. 2. 1966 poisti perimislausuman, pysyttäen korvaussummat muutoin ennallaan. Tältä osin MO:n päätökseen ei haettu muutosta, ks. kuitenkin *KKO 1967 t. 610.* Mainittakoon, että maanomistajien asiamies agr. *S. Laajus* oli esittänyt ptk. 26 §:n kohdalla mielipiteenään, etteivät nokivahinkokorvaukset kuulu tietoimitukseen. Ks. Turun ja Porin läänin Mkri, Noormarkku 1: 190—.

Oikeuspaikkaa koskevan prosessinedellytyksen suhteen periaate merkitsee, että korvauskysymykset on tutkittava valinnaisista forumeista siellä, missä asianosainen vaatii ne ensimmäisen kerran tutkittavaksi, jos ne kuuluvat tuon käsittelypaikan toimivaltaan.[55] Tietoimituksessa on voitu tutkia esimerkiksi tulvavahingon korvausvaatimus, kun tienpitäjä on laiminlyönyt tulvan syynä olleen siltatyön vesistölupaprosessin käynnistämisen, *KKO 1972 t. 102* koskien tietoimitusta TN:o 13 551 Kittilän kunnassa. Jos hankkeen johdosta on haettu VO:n lupa, tähän liittyvät korvausasiat on käsiteltävä VL:n mukaisessa järjestyksessä, eikä tietoimitusta voida pitää täydennys- tai jälkikorvausforumina, *KKO 1979 II 25.*

Tarkastelu osoittaa asianosaispuhevallan käyttäjien piirin merkittävästi laajentuneen 1970-luvulla annettujen ratkaisujen johdosta. Tämä oikeuskäytäntö näyttää jääneen huomiotta toimitusmenettelyohjeiden uudistuksessa, MMH kk 3/81:ssä, jonka pohjalta tietoimitus on edelleen ensisijaisesti *kiinteistötoimitus.*

c. *Erityisen oikeuden haltijan asema.* Kuvattu muutos on laajentanut korvauskohdealuetta ja tuonut toimituksen asianosaisiksi aiemmin ulkopuolisina pidettyjä henkilöitä. Naapurien ja luovuttaja-asianosaisten välinen kohteluero tiehankkeesta johtuvien vahingonkorvausten saajina on hiukan kaventunut. Tämän kehityksen ohella TieL 71 §:n tulkinta on kehittynyt.

---

[55] *KKO 1977 II 46, t. 240,* tietoimitus TN:o 78 581, Karjaa. Vaikka kiinteistöstä ei ollut luovutettu maata tietarkoituksiin, *voitiin* kysymys tien rakentamisesta johtuneesta rannan pilaantumishaitan korvaamisesta TieL 62.5 §:n mukaan tutkia ja ratkaista tietoimituksessa. Viivytyksen välttämiseksi KKO tutki asian välittömästi päätyen toimitusmiesten määrittämään 1 800 mk:n korvaussummaan. MO oli katsonut asian kuuluvan LH:n käsiteltäviin.

KKO 1978 II 107 t. 325, tietoimitus TN:o 80 352, Kuru. Korvausvaatimus, joka perustui maantien rakentamisen yhteydessä suoritetusta räjäytystyöstä aiheutuneeksi väitettyyn rakennuksen uunin vaurioitumiseen *voitiin* tutkia tietoimituksessa, vaikka rakennus sijaitsi tiealueen ulkopuolella. Kun asiassa ei katsottu esitetyn riittävää näyttöä, vaatimus hylättiin.

Vrt. *KKO 1978 II 69 t. 402,* tietoimitus TN:o 500 989, Soini. Koska vahinko oli aiheutunut siitä, että P oli sillan parantamistyön johdosta estynyt harjoittamasta liikennettä sillan kautta liikenteenharjoittajan kuljetusmatkan näin pidentyessä eikä kysymyksessä ollut TieL 62 ja 75 §:ssä tarkoitettu kiinteistöä kohdanneeseen haittaan tai vahinkoon perustuva vaatimus, vaatimusta ei ollut tutkittava tietoimituksessa.

Erityisen oikeuden haltijalle määrättiin 1960-luvulla erikseen korvausta vaatimuksesta ja silloinkin vain kohteista, jotka olivat hänen omiaan, kuten vuokramaalla olevat rakennukset ja istutukset. Vuokra- tai nautintaoikeuden menetyksen katsottiin yleensä sisältyvän maan omistajalle maksettavaan korvaukseen. Muutosta tähän käytäntöön merkitsi ns. Castrénin peltojen ratkaisu *KKO 1969 t. 2289*, joka koski Oulussa suoritettua tietoimitusta TN:o 74 687. Ratkaisun mukaan viran puolesta tutkittaviin korvauksiin TieL 76.3 §:n nojalla oli katsottava kuuluvan myös kysymys vuokraoikeuden haltijan vuokraoikeuden menetyksen korvaamisesta. MMH tiedotti ratkaisusta toimitusinsinööreille 22. 2. 1970 kiertokirjelmällä 3/1970.[56] Vuokramiehen korvaukset ovat olleet esillä myös vuosikirjaratkaisussa *KKO 1975 II 65*. Tehokas tiedonkulku on osaltaan edistänyt muuttuneen tulkinnan vakiintumista. Oulun ratkaisu on otettu huomioon myös MMH kk 3/81:ssä.

Erityisen oikeuden haltijoina on uudemmassa oikeuskäytännössä pidetty myös tien varressa olevan puhelinlinjan omistajaa, *KKO 1975 II 43* ja vuokramaalla sijainneen korjaamorakennuksen osaomistajaa ratkaisussa *KKO 1975 t. 621*, joka koski Kontiolahdella suoritettua tietoimitusta TN:o 9480. Korvauksia on määrätty 1970-luvun lopulla sellaisillekin henkilöille, jotka ovat hallinneet huoneistoja huoneenvuokraoikeuksin, esimerkiksi ratkaisussa *KKO 1976 t. 2605*, joka koski Kannuksen kunnassa suoritettua tietoimitusta TN:o 15 026. Vastaava ratkaisu on julkaistu vuosikirjassa *KKO 1980 II 12*. Näiltä osin muutokset näyttävät jääneen MMH kk 3/81:ssä huomiotta.

Ratkaisujen perustelujen mukaan korvauksensaajien piirin laajentuminen on johtunut TieL 61, 62.5, 66 ja 71 §:n muuttuneesta tulkinnasta. Tiehankkeen *taloudelliset* vaikutukset eivät ole pysyneet lunastuskohteen kiinteistöteknisissä kehyksissä, joihin ne korvaus- ja kiinteistötoimituksen yhdistämisessä joutuivat. Tiehankkeiden ja tieliikenteen ympäristövaikutusten voimistuttua korvaustoimituksen eli tietoimituksen *lunastusteknisen* osan asianosaispiirin on entistä selvemmin ymmärretty oikeuskäytännössä määräytyvän eri perusteella kuin varsinaisen *kiinteistötek-*

[56] Ratkaisussa oli kysymys yhdistyksen jäsenyyteen perustuvasta elinkautisesta hallintasuhteesta, jossa »vuokra» maksettiin jäsenmaksun muodossa. Asian tavallista perusteellisempaan käsittelyyn lienee osaltaan vaikuttanut vuokramiesten hankkima *Ilmari Ojasen* ja *Simo Zittingin* laatima asiantuntijalausunto. Ks. Oulun läänin Mkri, Oulu 196 al. 6, asiakirjat s. 259—277. Korvausten johdosta asia oli KKO:ssa myös ratkaisussa *KKO 1975 t. 261*.

nisen osan eli paalutus-, kartoitus-, järjestely- ja erottamistoimituksen asianosaispiirin.

d. Puhevallan käytöstä LunL:n mukaisessa menettelyssä. LunL:n säännökset puhevallan käytöstä lunastuksen eri vaiheissa ovat TieL:n säännösten kaltaisia. Lunastusluvan myöntämisvaiheessa on kohdekiinteistöjen omistajille sekä käyttö- ja erityisten oikeuksien haltijoille varattava tilaisuus tulla kuulluksi, LunL 7—9 §. Säännökset vastaavat likipitäen TieL 25.2 ja 50.3 §:n ennakkokuulemissäännöksiä. Valituspuhevalta sekä TieL:n että LunL:n mukaan määräytyy HValL:n perusteella, TieL 105 § ja LunL 87—88 §. Sekä lunastus- että tietoimitusmenettelyssä noudatetaan soveltuvin osin JL:n säännöksiä, LunL 16.1 § ja TieL 38.2 §. Erityisen oikeuden haltijat ovat LunL 16.2 § ja TieL 71 §:n nojalla laajemmin asianosaisia kuin muissa kiinteistötoimituksissa. Muutosta tie- ja lunastustoimituksissa annettuihin päätöksiin haetaan MO:ssa, TieL 103 ja 103 a § sekä LunL 89 §. Valitusmenettely määräytyy molempien lakien mukaan JL:n säännösten pohjalta, kuitenkin niin, että valitusoikeus on myös kunnalla LunL 90 § ja TieL 103.3 §. Kunnan puhevalta toimituksessa määräytynee muutoin KaavJL 26 ja 27 §:n sekä JL 65 §:n nojalla. Eri säädöspohjasta johtuen puhevallan käyttäjien piiri on lunastuslupa- ja -toimitusvaiheissa erilainen, mutta myös saman menettelyn eri vaiheissa tuo piiri voi muuttua, kuten edellä kiinteistötoimituksen kohdalla havaittiin.[57]

LunL 38 §:n mukaan oikeus korvaukseen on työntekijällä, naapurilla ja muulla henkilöllä, jolta ei lunasteta omaisuutta, mutta joka kärsii lunastuksen johdosta merkittävää haittaa tai vahinkoa, josta olisi määrättävä korvaus, jos häneltä olisi lunastettu. Korvaus voidaan määrätä vaadittaessa, jos korvaamista on olosuhteisiin katsoen pidettävä kohtuullisena. Vaikka säännös näyttäisi merkitsevän sellaista korvauksen saajien piirin laajentumista, jollainen TieL:n alalla on tapahtunut korvausnormien tulkinnan avulla, säännöstä on kirjallisuudessa tulkittu toisin.

e. Väliintulijakonstruktio muutoksen selittäjänä. *Ojasen* mukaan LunL 38 §:n säännös ei laajenna asianosaisten piiriä, vaan mainitut henkilöt saavat esiintyä toimituksessa JL 65 §:ssä tarkoitettuina *väliintulijoina,*

---

[57] Vrt. TMO 7.2.1.

joiden puhevallankäyttöoikeus rajoittuu vain asian esittämiseen ja joiden mahdollisuudet muutoksenhakuun ovat rajoitettuja. Hallituksen esitykseen kirjoitetun Ojasen kannanoton on hyväksynyt *Hollo*, ja vähäisin varauksin *Vihervuori*.[58]

Siviiliprosessissa väliintulijat on erotettavissa varsinaisista asianosaisista jo prosessin vireillepanoa koskevien tunnusmerkkien perusteella. Kiinteistötoimituksessa tämä erotteluperuste ei käy, koska asianosaiset on kutsuttava toimitukseen viran puolesta ja asianosaispiiri on tyhjentävästi säännelty JL 64 §:ssä. Kun JL 65 §:ssä mainittu väliintulija on oikeutettu kiinnittämään toimitusmiesten huomiota seikkoihin, jotka näiden on lain mukaan vaatijan eduksi otettava huomioon, säännös edellyttää, että laissa on *väliintulijan varalta jotakin säädetty*. Kiinnityksenhaltija on kiinteistötoimituksessa sivuväliintulijan asemassa, ja hän voi myöskin vedota erinäisiin JL:n säännöksiin, esimerkiksi JL 159, 182, 211 tai 241 §:ään.

Tie- ja lunastustoimituksissa erityisten oikeuksien haltijat on korvauksensaajina rinnastettu kiinteistönomistajiin, TieL 71 § sekä LunL 2 ja 29 §. Heille ilmoitetaan myös toimituksista ja heillä on oikeus tehdä toimitustoimia. Nämä henkilöt olisivat jakotoimituksissa maanvuokraajien osalta JL 162—166 §:n mukaan suojattuja väliintulijoita tai muita JL 129 §:ssä tarkoitettuja sopimuspuolia, mutta tietoimituksissa asianosaisina kohdellut toimitusalueen ulkopuoliset kiinteistönomistajat tai huoneenvuokraajat olisivat jakotoimituksessa selvästi sivullisia kuten myös LunL 38 §:ssä mainitut työntekijät ja naapurit. Jakotoimituksen ja toimitusmuotoisen lunastuksen ero on tältä osin ilmeinen.

LunL 38 §:ssä tarkoitetuille henkilöille ei tosin tarvitse tiedottaa toimituksesta, mutta he tulevat toimitukseen kuulutuksella kutsuttuna kuten esimerkiksi rajanaapuri tai rasiteoikeuden haltija muuhun kiinteistötoimitukseen. Lain mukaan naapurilla on oikeus korvaukseen, joka määrätään vaatimuksesta. Naapuri ja työntekijä saavat tehdä siis toimituksessa toimitustoimia, *vaatimuksia*, jotka heidän kohdaltaan käynnistävät »korvaustoimituksen». Säännös merkitsee, että mainitut korvausasiat on kanavoitu lunastustoimituksessa käsiteltäviksi ja toimituksen oikeusvoimavaikutus ulottuu ilman muuta korvauksensaajiin, joiden vaatimukset on käsitelty, ja ulottunee negatiivisena myös niihin naapurei-

[58] Ks. HE 1975 II: 179 s. 28 ja 47, *Ojanen* s. 34—35, *Ojanen* Ehdotus s. 33—44 ja 53, *Hollo* s. 191 ja *Vihervuori* s. 117—119.

hin ja työntekijöihin, jotka ovat jättäneet vaatimuksentekotilaisuutensa käyttämättä. Sekä toimituspuhevallan että oikeusvoiman kannalta LunL 38 §:ssä mainittuja henkilöitä on pidettävä »*korvaustoimituksessa*» *asianosaisina* eikä väliintulijoina. Kun heille sallitaan myös asianosaisten valituspuhevalta, tulkinnat vakiintuvat ja riitojen lähteet vähentyvät.[59] Saavutettu lopputulos vastaa myös käytännön tarpeita ja soveltuu toimitusmenettelyyn, jossa hienojakoinen asianosais- ja väliintulijakategorioiden luokitus tuottaisi tarpeettomia hankaluuksia.

f. Hollon ja Vihervuoren käsitykset tietoimituksen asianosaisista. Erityisen oikeuden oppikirjassaan *Hollo* kirjoittaa tietoimituksen asianosaisista seuraavaa:[60]

> »Tieoikeus merkitsee kaikkien tiealueeseen kohdistuvien muiden oikeuksien rajoittumista. Asianosaisuuskysymys ratkaistaan samoja periaatteita noudattaen kuin jako- ja lunastuslainsäädännössä ottaen huomioon, ettei omistusoikeuden siirtymistä tapahdu ja että tiealueelta heijastuva haitallinen ympäristövaikutus voi laajentaa asianosaisten piiriä. Asianosaisia muodollisella perusteella ovat omistajan lisäksi nautinta- ja rasiteoikeuden sekä siihen verrattavan kiinteistöön olevan erityisen oikeuden haltijat (TieL 71 §). Asianosaispiiri määräytyy jo tiesuunnitelman vahvistamisessa, jolloin kiinteistön omistajille ja muille, joiden etua tai oikeutta suunnitelma voi koskea, on varattu tilaisuus huomautusten tekemiseen (TieL 25.2 §). Myös voi tietoimituksessa viran puolesta tehtävistä järjestelytoimenpiteistä johtua vahinkoa tai haittaa tiealueen kannalta ulkopuolisille, joilla siis myös on puhevalta asiassa. ... Olematta asianosaisia eräillä tahoilla on puheoikeus tietoimituksessa ... Vaikka lähdetään siitä, että yksityisen puhevalta riippuisi mahdollisuudesta saada korvausta, ne perusteet, joilla korvausta saatetaan myöntää, ovat kuitenkin niin monitahoisia, että vaatimus useimmiten on tutkittava eikä hylättävä muodollisella perusteella.»

Vihervuori tukeutuu osittain Hollon esitykseen, mutta näyttäisi seuraavassa päätyvän osittain toisenlaisiin johtopäätöksiin.[61]

> »TieL:n mukaisen menettelyn asianosaispiiri muotoutuu samankaltaiselta pohjalta kuin jako- ja lunastusmenettelyssä. Kysymys on siten kiinteistönomistajista ja muodollisen erityisen oikeuden

59 Näin myös TMO 7.9.1:n mukaan.

60 *Hollo* s. 227—228.

61 *Vihervuori* s. 120.

haltijoista. Ainakin periaatteessa voidaan kyllä tehdä ero tiesuunnitelman vahvistamismenettelyn ja tietoimituksen välille: edellisellä on pakkotoimifunktion ohella ilmeinen yrityslupafunktio. Tästä johtuen suunnitelmavaiheen asianosaispiiri *voisi* olla toimituksen asianosaispiiriä laajempi (vrt. TieL 25.2 §). Käytännössä ero ei kuitenkaan ilmene merkittävänä. Asianosaisuus toimituksessa on suhteellisen selvä niiden omistajien ja erityisten oikeuksien haltijoiden kohdalla, joihin tieoikeus kohdistuu. Muiden osalta tilanne on vaihtelevanasteisesti epäselvä. Vaikkakaan ongelman merkitystä ei ole syytä liioitella — asianosaisen oikeus rajoittuu useimmiten korvauksen saamiseen — on tehtyihin vaatimuksiin joka tapauksessa otettava kantaa sikäli, että on ratkaistava, onko ne tutkittava vai ei. Aineelliseen intressiin perustuvan asianosaisaseman kannalta puhevaltaa ei tulisi sitoa todettuun oikeuteen saada korvausta. Tällöin sitä paitsi ero vaatimuksen tutkittavaksi ottamisen ja sen aineellisen tutkimisen välillä häviäisi. Oikeuskäytännön valossa lienee katsottava, että pelkkä intressi *saattaa* tuottaa asianosaisaseman, vaikkakaan näin ei välttämättä tapahdu ...»

Molemmat mainitut tutkijat ovat tehneet hajahuomioita tietoimituksia koskevan oikeuskäytännön muuttumisesta ja korvauksensaaja-asianosaispiirin laajentumisesta, mutta eräiltä osin esitykset ovat jääneet puutteellisiksi sekä lähtökohtien että johtopäätösten osalta.[62]

Hollon esityksessä tiesuunnitelma ja tietoimitus on liitetty toisiinsa kiinteämmin kuin TieL:ssa, vaikka lain mukaan tietoimitus on tiesuunnitelmasta erillinen menettely, joka saattaa tiesuunnitelman ohella johtua monista muistakin syistä.[63] Hollo katsoo, että toimituksen asianosaispiiri määräytyy jo tiesuunnitelman vahvistamisessa TieL 25.2 §:n perusteella, mutta Vihervuoren mukaan suunnitelmavaiheen asianosaispiiri voisi olla yrityslupafunktion vuoksi toimituksen asianosaispiiriä laajempi. TieL:n mukaan kysymys on toisistaan riippumattomista menettelyistä, joissa kummassakin on oma kuulemissäännöstönsä. TieL 25.2 § koskee ennakkokuulemista suunnitelman valmisteluvaiheessa, jossa puhevaltaa voivat tulla käyttämään ne, joiden etuja suunnitelma *saattaa* koskea. Toimituk-

---

62 Ks. *Hollo* s. 217—224 ja *Vihervuori* s. 119—121. Esimerkkinä kohdealueen ulkopuolisen kiinteistön immisiokorvauksista Vihervuori viittaa s. 121 ratkaisuun *KKO 1979 II 24*, joka ratkaisuselostuksen mukaan koski vain luovuttajakiinteistöjen haitankorvauksia.

63 *Niskanen* Mila 1958 s. 145 esittää 10 erilaista tietoimituksen vireilletulotapaa. Lain muutosten vuoksi luetteloon olisi lisättävä ennakkokorvausten määräämistä tarkoittavat toimitukset ja liittymäkielloista johtuvat toimitukset.

sessa asianosaisasema ja puhevallan käyttö määräytyy TieL 38.2 §:n mukaisesti JL:n säännösten pohjalta TieL 71 §:ssä mainituin laajennuksin. Tältä osin molempien selityslähtökohta on virheellinen.

Se tosiasia, että tien suunnitteluvaiheessa, muistutuksentekovaiheessa, suunnitelmavalitusprosessissa, tiealueen haltuunotossa, tietoimituksessa ja korvausten maksatusvaiheessa ollaan tekemisissä pääosiltaan saman henkilöpiirin kanssa, tarjoaa tiedottamista ja yhteydenpitoa koskevia järkeistämismahdollisuuksia, mutta eri menettelyissä henkilöpiiri ei ole tarkalleen sama. Kussakin »prosessissa» kuultavien ja asianosaisten piiri määräytyy tuota menettelyä koskevien erillisten säännösten pohjalta. Viime vuosina tietoimituksen asianosaisten piiri on vahinkovaikutusten perusteella kiinteistötoimituksen asianosaispiiriin verrattuna laajentunut. Muodollisena perusteena tälle laajentumiselle on ollut TieL 9. luvun eräiden säännösten laajentunut tulkinta. Toimituksen *taloudellinen* funktio poikkeaa *kiinteistöteknistä* funktiosta ja tämä seikka näyttäisi aiheuttaneen kiinteistöteknisen asianosaiskuvion särkymisen.

8.4.4. Kiinteistötoimitus ja korvaustoimitus

a. Kiinteistötekninen puhevaltasäännöstö. Edellä 8.4.2.b §:ssä viitattiin *Pietilän* ja *Hyvösen* keskusteluun kiinteistötoimituksen materiaalisesta eli aineellisesta ja prosessuaalisesta eli muodollisesta asianosaiskäsitteestä. Hyvönen sivuutti »luonneongelman» funktionaalisen asianosaiskäsitteen avulla osoittamalla JL:n asianosaiskäsitteen sisältävän toimituksen eri vaiheissa ja eri tilanteissa sekä prosessuaalisen että materiaalisen asianosaiskäsitteen piirteitä. JL:n materiaalisen asianosaisluettelon apusuureeksi Hyvönen kehitti luonnollisen asianosaisen käsitteen. Sen avulla on selitettävissä puhevallankäyttötilanteet, joissa materiaalinen intressi on olemassa, mutta henkilö ei ole asianosaisluettelossa mainittu asianosainen eikä myöskään JL 65 §:ssä tarkoitettu väliintulija. Hyvösen kirjoitusten jälkeen JL:n 64.2 §:n säännöstä on muutettu vuonna 1975 ja puhevallan käyttäjien piiri on hiukan laajentunut.

Hollon mukaan laissa oikeudet mainitsemalla suoritettu asianosaispiirin määritys merkitsee muodollisen asianosaisuuden vaatimusta; lisäksi vaaditaan myös materiaalista intressiä. Eräissä säännöksissä, kuten VL:ssa on lähdetty materiaalisen asianosaisuuden käsitteestä ja se, onko sovellet-

tava myös muodollista kriteeriä, kuten läheisyyttä, on ratkaistava hankkeen tarkoituksen mukaan. Lunastus- ja tietoimituksessa on Hollon mukaan kysymys muodollisesta asianosaisuudesta, mutta muutoin hän tekee eron asianosaisasemaan perustuvan puhevallan käytön, väliintulijan puhevallan käytön ja kuultavana olevan puhevallan käytön välillä.[64] Hollon käsitevarastossa muodollinen ei tarkoita prosessuaalista, vaan formaalisesti määriteltyä oikeutta tai oikeuden tunnusmerkistöä materiaalisen intressin rinnalla.

Vihervuori perustaa kiinteistötoimitusten puhevaltaa koskevan esityksensä Hyvösen ja Hollon kirjoituksiin. Lunastuslainsäädäntöä ja tielainsäädäntöä koskevissa kohdissa hän kirjoittaa asianosaispiirin ulkopuolelle suljetuista henkilöistä, joilta puuttuu erityinen muodollinen oikeus mutta jotka aineellisen intressin perusteella eräin kvalifikatioin saattaisivat olla asianosaisen asemassa. Esimerkkeinä näistä hän mainitsee kiinteän omaisuuden omistajan ja erityisen oikeuden haltijan, joiden omaisuuteen tieoikeus ei kohdistu.[65]

Kun tyypillinen JL:n mukainen kiinteistötoimitus kohdistuu nimettyjen rekisteriyksiköiden alueille ja noiden yksiköiden hallintaoikeus ja kompetenssi säännönmukaisesti kuuluu *omistajille* tai haltijoille, näiden toimitusten *asianosaispiiriä on* hyvin *voitu kuvata* JL 64 §:n mukaisen luettelon avulla, vaikka toimituksessa valvottavat intressit ovat saattaneet vaihdella. Kunnan lisääminen puhevaltaisten ja asianosaisten joukkoon KaavJL 26 §:n säätämässä laajuudessa johtui kunnan asemasta kaavoitusviranomaisena ja kiinteistönmuodostuksen vaikutuksesta maankäytön suunnitteluun. Sekä jakolainsäädännön että tie- ja lunastuslainsäädännön mukaisia kiinteistötoimituksia koskevien puhevallankäyttösäännösten avulla on pyritty tarjoamaan edunvalvomistilaisuus niille henkilö- ja viranomaistahoille, joilla on asiassa riittävän vahvaa oikeusjärjestyksen suojaamaa intressiä valvottavanaan. Puhevallan käyttösään-

---

64 Ks. *Hollo* s. 148—150 ja 227—229.

65 Ks. *Vihervuori* s. 117—120, vrt. *Hollo* s. 149. On huomattava, että TieL 62—66 §:n mukaan tienpitäjä on velvollinen maksamaan korvausta myös muun rajoituksen kuin *tieoikeuden* perusteella ja lisäksi tosiasiallisten haitta- ja vahinkovaikutusten perusteella niiden varallisuusyksiköiden alueilla, joista on otettu tiluksia tietarkoituksiin tai joiden alueelle on perustettu tai ulottunut oikeudellisia rajoituksia. Puhevallan laajentumista ajatellen merkittävimpiä ovat olleet ratkaisut, joissa korvauksensaanti on perustunut pelkkään vahinkovaikutukseen ilman mainitun laatuista »aluemenetystä» tai oikeuden perustamista.

nösten lähtökohtana on *suojattu intressi,* jonka olemassaolo paremmin tai huonommin on tunnistettavissa JL 64 §:n ja KaavJL 26 §:n avulla. Asianosaisluettelo tyydyttää säännönmukaiset soveltamistilanteet JL:n tai KaavJL:n mukaista kiinteistötoimitusta ajatellen, joissa saadaan aikaan muutoksia kiinteistöjen ulottuvuuksissa tai määritetään uudelleen kiinteistöjen ulottuvuuksia. Tie- ja lunastustoimitus poikkeavat mainitusta kiinteistötoimituksen perustyypistä.

b. *Toimitusalkioista. Pietilä* on ryhmittänyt kiinteistötoimitukset pääjaotuksen mukaisesti aluksi kiinteistöjaotuksen muuttamista tarkoittaviin toimituksiin ja kiinteistönmäärittämistoimituksiin, joista edelliset hän jakaa kiinteistönmuodostamistoimituksiin, ilman kiinteistötoimitusta tapahtuvaan kiinteistönmuodostukseen ja kiinteistönjärjestelytoimituksiin. Sekä kiinteistönmuodostamistoimitusten että kiinteistönjärjestelytoimitusten ryhmissä toimitukset on edelleen ryhmitelty yksinkertaisiin kiinteistötoimituksiin ja jakoihin. Kiinteistönmäärittämistoimitukset kuuluvat yksinkertaisiin toimituksiin, koska ne eivät tähtää periaatteessa asianosaisten välisten yksityisoikeudellisten suhteiden muuttamiseen kuten jakotoimitukset. Yksinkertaisten kiinteistötoimitusten joukossa tavallisimpia ovat lohkomiset, tontinmittaukset ja rasite- sekä yksityistietoimitukset.[66]

Kiinteistötoimituksena TieL:n mukainen tietoimitus koostuu joukosta yksinkertaisia kiinteistötoimituksia, joissa on lunastetun alueen »määrittämis- ja erottamistoimituksia», rajankäyntejä, tilusjärjestelyjä, tilusvaihtoja, rasitteen perustamistoimituksia jne. Toimituksen voidaan ajatella koostuvan kutakin kiinteistöä koskevista mainitun laatuisista osasista, jotka yksinkin voisivat olla kiinteistötoimituksen aiheena. Näitä osasia voidaan kutsua toimenpiteiksi tai *toimitusalkioiksi.* Kiinteistötoimitusalkioiden ohella tietoimitukseen kuuluu myös korvausten määrääminen; toimituksessa voidaan erottaa saajakohtaisia korvauspäätöksiä, *korvausalkioita.* Vaikka toimitus- ja korvausalkiot ovat pitkälti toisistaan riippumattomia, prosessiekonomiset syyt ja tilusjärjestelyissä ilmenevä vuorovaikutus puoltavat kiinteistöteknisten toimien suorittamista ja korvaus-

---

[66] Ks. *Pietilä* Kiinteistönmuodostamisoikeus s. 30—31 ja 48—50, vrt. *Hyvösen* Lm 1969 s. 321—322 esittämään jäsentämistapaan ja Ruotsin FBL 1: 1:n toimituslajitelmaan: kiinteistönmuodostamistoimitukset ja kiinteistön määrittämistoimitukset.

ten määräämistä samassa toimituksessa. Tietoimituksen funktionaalisen kahtiajaon selventämiseksi on kuitenkin syytä tutkia toimituksen kiinteistöteknistä ja lunastusteknistä puolta erikseen.

c. *Kiinteistöteknisestä toimituskohteesta.* Tietoimituksessa suoritettavat rajankäynnit, tiealueiden erottamiset sekä tilus- ja yksityistiejärjestelyt kuuluvat toimituksen kiinteistötekniseen osaan, jonka tarkoituksena on lunastuksen johdosta tarpeellisten kiinteistöjaotusmuutosten ja kiinteistöteknisten toimenpiteiden suorittaminen ja rekisteröiminen. Tätä tarkoittavien toimitusalkioiden kohteina ovat *rekisteriyksiköt* ja asianosaisina noiden yksiköiden omistajat ja haltijat JL 64 §:ssä säädetyllä tavalla. Tietoimituksen kiinteistötekninen osa kohdistuu siis nimettyihin kiinteistöihin ja yksilöitävissä olevaan alueelliseen kohteeseen.

d. *Lunastusteknisen toimituksen kohteesta.* Lunastuskorvauksen tarkoituksena on hyvittää luovuttajan lunastuksen johdosta kärsimät taloudelliset menetykset. Korvausten suhteen toimituksen kohteena on *varallisuuspiirejä* ja asianosaisina henkilöitä, jotka ovat kärsineet TieL:ssa korvattavaksi säädettyjä *taloudellisia* menetyksiä. Näihin henkilöihin kuuluu mainittuja kiinteistönomistajia ja haltijoita, mutta heidän joukossaan on myös erityisten oikeuksien haltijoita, joilla on toimituksessa valvottavanaan taloudellisia intressejä.

Tiestä johtuvat oikeudelliset rajoitukset ulottuvat suoja- ja näkemäalueiden reunoille, liitännäisalueille, niille johtaville teille, tienpitäjän väliaikaiseen käyttöön otetuille alueille, valta- ja laskuojien alueille sekä tilapäisesti muuallekin lain sallimissa rajoissa. Vahinko- ja haittavaikutukset ilmenevät eri tavoin sekä maanomistajan käyttöön jääneillä rajoitusten alaisilla alueilla että niiden ulkopuolella kiinteistörajoista riippumatta. Lunastuksesta johtuvat taloudelliset vaikutukset maatalousyritysten toimintaan saattavat ilmetä etäämpänäkin, esimerkiksi sivussa olevan talouskeskuksen ylikapasiteettina sen jälkeen, kun osa tilan viljelysmaata on lunastettu. Toimituksen lunastustekninen ulottuvuus ja kohde poikkeaa kiinteistöteknisen kohteen ulottuvuudesta.

Edellisen kappaleen esimerkki viittaisi siihen, että lunastustekninen kohde olisi kiinteistöteknistä kohdetta laajempi, mutta asetelma voi olla myös päinvastainen. Toimituksessa voi esiintyä kiinteistöteknisin perustein rajanaapureita, joilla ei ole korvausvaatimuksia. Korvauksista on voitu sopia tai korvaukset muuttuvat tilusjärjestelyjen ansiosta joidenkin

kohdalla vastikemaiksi ja tilisuorituksiksi. Kiinteistö- ja lunastusteknisen toimitusosan kohteet eivät ole yhtäläisiä, eivätkä myöskään noiden kohteiden puolesta asianosaisina esiintyvien henkilöpiirit ole samoja. Se, joka pitää tietoimituksissa asianosaisina vain JL 64 §:n mukaisia henkilötahoja, jättää lunastusteknisen funktion huomiotta. Yhtä virheellistä on kieltää asianosaisasema JL 64 §:ssä mainituilta henkilöiltä ja pitää asianosaisina vain niitä, joilla on oikeus korvaukseen. Tämän laatuinen luonnehdinta koskisi pelkkää korvaustoimitusta eli toimituksen lunastusteknistä osaa.

e. Kiinteistön käsitteestä TieL:ssa. TieL:ssa tietoimituksen kohdetta kutsutaan tavallisesti kiinteistöksi tai alueeksi ja oikeuden haltijaa kiinteistön omistajaksi tai haltijaksi. Samoja ilmauksia käytetään tarkoitettaessa sekä toimituksen kiinteistötekniseen puoleen että lunastustekniseen puoleen kuuluvia kohteita ja niiden haltijoita. Kun vain toimituksen kiinteistötekninen funktio kohdistuu rekisterikiinteistöihin, mutta lunastusteknisen osan kohteena on tiettyjä varallisuuskokonaisuuksia, on aiheellista selvittää, mitä kiinteistöstä puhuttaessa tarkoitetaan TieL:n säätämissä eri tilanteissa.

Kirjallisuudessa kiinteistöstä puhutaan kahdessa päämerkityksessä, nimittäin *laajassa merkityksessä* tarkoitettaessa kiinteistöjaoituksesta riippumatonta *maanpinnan alueellisesti rajoitettua osaa* ja *muodollisessa merkityksessä* puhuttaessa *rekisteriyksiköstä.*[67] Uudemmassa kirjallisuudessa ja LunL:ssa omistusoikeutta kiinteistöön kutsutaan kiinteäksi omaisuudeksi.[68] Ruotsissa kiinteä omaisuus on kiinteistöjen yläkäsite, maa. Kiinteistöistä sekä niihin kuuluvista on yksityiskohtaisia säännöksiä JB:n 1. ja 2. luvussa.[69]

Pietilän tutkimusten mukaan PlL:ssa on käytetty sekä laajempaa että suppeampaa kiinteistön käsitettä. Laajempi käsite esiintyy PlL 9 §:ssä, suppeampi 50.1 §:ssä, mutta molemmissa on kysymys omistajan kompetenssin käytöstä tai sellaisen käytön seurauksista.[70] Eräiltä osin nämä havainnot ovat sovellettavissa myös TieL:n kielenkäyttöön, mutta eräiltä

---

67 Ks. edellä 6 §:ssä olevaa esitystä.

68 Ks. *Zitting—Rautiala* s. 18—19 ja LunL 2 §, vrt. *Pietilä* Lm 1966 s. 782—831.

69 Ks. *Stark* s. 160—169 ja aiemmista säännöksistä *Westerlind.*

70 Ks. *Pietilä* Lm 1966 s. 827 ja *Pietilä* DL 1963 s. 47—48.

osin esitys vaatii täsmennyksiä, sillä TieL:ssa puhutaan kiinteistöstä useammassa eri merkityksessä.

TieL 35 §:n mukaisissa tilusjärjestelyissä aluesiirtojen ja tilusvaihtojen kohteina on rekisterikiinteistöihin kuuluvia alueita. Kiinteistöllä tarkoitetaan mainituissa lainkohdissa rekisteriyksiköitä. Sen sijaan lunastuksen laajentamisen kohde on kiinteistöjaoituksesta riippumaton käyttöyksikkö, jonka käytölle tiehanke aiheuttaa erittäin huomattavaa haittaa. Kohde saattaa olla kokonainen kiinteistö, määräala ja kiinteistöistä tai niiden osista koostuva alue, jota käytetään yhtenä kokonaisuutena tai varallisuuskokonaisuuden osana. Kysymys on aluekokonaisuudesta, jota voitaneen kutsua kiinteistöksi sanan laajassa merkityksessä. Saman laatuisista omistuksen ja käytön kohteina olevista yksiköistä lienee kysymys myös TieL 62.1—4, 64 ja 65 §:ssä, joissa säädetään korvauksista kiinteistöjen omistajille luovutusten ja tienvarsirajoitusten perusteella.

Muutoin TieL 9. luvun korvaussäännöksissä tarkoitettu »kiinteistö», jonka omistajalla on oikeus korvaukseen, näyttäisi poikkeavan huomattavasti yleisen kielenkäytön mukaisesta suppeasta tai laajasta kiinteistön käsitteestä ja myöskin kiinteän omaisuuden käsitteestä, jota kohteista on käytetty LunL:ssa. Panttioikeuden kannalta tähän »kiinteistöön» kuuluvat kaikki erilaisin perustein määrätyt korvauserät, koska korvauksia tallettamiseen nähden käsitellään yhtenä eränä. LunL:n mukaan talletuksen kohteena ovat vain kohteen- sekä haitankorvaukset, mutta eivät vahingonkorvaukset, LunL 49 §.

Korvauskohteeseen kuuluu kiinteää omaisuutta sen verran, että tiehanke loukkaa omistajan tai haltijan oikeuden käyttämistä aiheuttaen varallisuusmenetyksiä. Korvaus koostuu eristä, joiden tarkoituksena on hyvittää kohteen luovutus, jäännösvarallisuutta rasittava rakennuskannan, kaluston ja työvoiman ylikapasiteetti sekä luovuttajan henkilökohtaiset, lunastuksesta johtuvat menetykset, kuten muuttokustannukset.[71] Jäännösvarallisuus tai TieL 62.5 §:ssä tarkoitettu »kiinteistö» ei välttä-

---

71 Edellä mainitussa artikkelissaan Pietilä on kiinnittänyt huomiota siihen, että kiinteistön käsitesisältö lainsäädännössämme on horjuva ja on esimerkiksi pakkorealisaation kannalta toinen kuin hallinnan tai rekisteröimisen kannalta. *Majamaa* huomauttaa, että kiinteistöön kuuluvat tietyt ainesosat ja tarpeistot, jotka ovat kyseisellä alueella, s. 16—18. Lähteissä puhutaan kiinteistöstä kuitenkin tiettynä hallinta-, omistus- tai ehkä käyttöyksikkönä.

Korvausten kannalta käsitteellä on taloudellinen sisältö, johon haitan- ja vahingonkorvausten muodossa voi sisältyä menetettyä työpalkkaa, kalustokor-

mättä ole edes samalle omistajalle kuuluva kokonaisuus, vaan siihen voi kuulua esimerkiksi puolisoiden erikseen omistamia osia, joita käytetään yhdessä. Liittymäsuhteet ovat lähinnä taloudellisia, eivätkä määräydy rajojen määräämän omistus- tai hallintapiirin sisälle.

Lunastustekninen »kiinteistö» on erilaisista varallisuusarvoisista etuuksista koostuva varallisuuskokonaisuus, johon lunastus vaikuttaa.

f. Toimituspuhevaltasäännösten kehittämisestä. Tie- ja lunastustoimituksen kiinteistö- ja lunastusteknisillä osilla on selvät eronsa. Vaikka kiinteistötekninenkään osa ei ole vapaa taloudellisista aspekteista, analyysi osoittaa, että lunastusteknisen osan kohde on osittain riippumaton kiinteistörajoista määräytyen pääasiassa taloudellisten varallisuuspiirisidosten ja vahinkovaikutusten ulottuvuuksien perusteella. Tästä johtuu, että asianosaispuhevallan käytön normatiivinen pohja on kehitettävä pääosiltaan muiden kuin JL 64 §:ssä mainittujen tuntomerkkien avulla.

Ensimmäisenä keskeisenä tuntomerkkinä on *syy-yhteys* havaitun varallisuusmenetyksen ja TieL:sta johtuvan toimenpiteen välillä, esim. TieL 61 § ja 62.5 §. Toinen ero kiinteistötekniseen puoleen verrattuna on, että menetyksen kohteena on henkilön, omistajan tai haltijan suojattu varallisuuspiiri, olkoonkin, että korvausvelvollisuus on TieL:n mukaan rajoitettu pääasiassa sellaisiin menetyksiin, jotka ilmenevät kiinteistöjen käyttämisessä, TieL 61—71 §. Normien tulkinnassa korostuvat syy-yhteyden *näyttäminen* ja sen seikan osoittaminen, että taloudellinen *menetys* on korvausnormeissa *säädettyä laatua, todellinen* ja *oikeudellisesti merkittävä.* Kysymys ei ole nimeämättömästä materiaalisesta intressistä, vaan TieL:n normeihin perustuvasta *suojatusta etuudesta,* jonka tunnistamis- ja määrittämisperusteet ovat asianomaisissa korvaussäännöksissä. Sama koskee myös LunL:n korvaussäännöksiä ja lunastustoimitusta. Kun näitä säännöksiä on pidetty pelkästään *arviointiteknisinä,* niiden oikeudellinen merkitys puhevallan käytön perusteena on jäänyt kirjallisuudessa huomiotta. Oikeuskäytännössä TieL:n piirissä tapahtunutta puhevallan laajentamista on perusteltu TieL 61.1, 62.5, 66 ja 71 §:llä sekä liittymä- ja yksityistiejärjestelysäännöksillä.

---

vauksia ja »kulutusmenoja» kuten muuttokustannuksia. Ks. *Wiiala* Tiekorvaukset s. 85—172 ja *Välisalmi—Mattila—Asikainen* s. 8—169 erit. s. 17.

Tallettamisen kannalta määräalan omistajan ja erityisen oikeuden haltijan korvauksen käsitteleminen itsenäisenä aiheuttaa ongelmia, koska kiinnitykset ovat rekisteriyksikkökohtaisia, ks. *Pietilä* DL 1963 s. 47—50.

Tie- ja lunastustoimitusta ajatellen JL:n asianosaisluettelo ei ole onnistunut. Toimituksen tiedottamista varten riittäisi säännös omistajien, haltijoiden, erityisen oikeuden haltijoiden, rajanaapurien ja nimettyjen viranomaisten kutsumisesta, mutta muutoin asianosaiskäsitteen materiaalisen sisällön muotoutuminen voitaisiin jättää asiayhteydestä johtuvan normiston varaan kuten Ruotsissa.[72]

Kun oikeus korvaukseen riippuu hankkeen ja menetyksen syy-yhteydestä, näytöstä, suojatun etuuden suoja- ja korvauskynnyksestä sekä korvausasioiden kanavoimisesta eri menettelyihin, säännösten selventämistarvetta olisi juuri näissä kohdissa. Tarvittaisiin yleinen immisionsietorajaa osoittava säännös, jonka avulla kohdealue ja puhevallan perusteeksi riittävä intressi olisi nimettävissä. Kovin yksityiskohtaiseksi säätelyä tuskin on syytä tehdä, vaan esimerkiksi korvattavan intressin laatua, korvattavaksi tulevan erityisen oikeuden kestoa ja arvioimisperusteita koskevien säännösten tulkinta voisi jäädä edelleen oikeuskäytännöstä tehtävien johtopäätösten varaan.

TieL:n mukaan oikeus korvaukseen on rajoitettu TieL 9. luvussa olevan luettelon mukaiseksi. Sen vuoksi tietoimitus ei ole tiestä johtuvien korvausasioiden yleisforum, vaan suppea-alainen lunastamistoimitus, jossa kiinteistö- ja korvauskysymysten yhteinen ydinalue perustuu tilusjärjestelysäännöksiin.

Vaikka TieL:n ja LunL:n mukaisten kiinteistötoimitusten kiinteistötekninen yhteys jakotoimituksiin verrattuna on löysä, tilusjärjestelymahdollisuus puhuu edelleen toimitusmuotoisen lunastusmenettelyn puolesta, mutta tämä yhteys ei vaadi suuria toimituskokonaisuuksia. Toimitusten pienentyessä ja immisiorajan tullessa yhtäläiseksi eri oikeusaloilla, saattaisi olla aihetta harkita tie- ja lunastustoimituksen alan laajentamista ympäristötoimitukseksi, jossa voitaisiin käsitellä muitakin ympäristöhankkeista johtuvia korvauskysymyksiä.

8.5. Puhevallasta perustamislupien johdosta

a. Valitusoikeudesta. TieL:n mukaiset perustamisluvat ovat valituskelpoisia hallintopäätöksiä, joita vastaan on lupa valittaa HValL:ssa sää-

72 Ks. esim. *Landahl—Nordström* s. 93—96 ja *Bouvin—Hedman—Stark* s. 37—39. Vrt. *Hyvönen* s. 222.

detyin edellytyksin, TieL 105 §. TieL:n alalla ei ole saatettu voimaan HValL:iin sisältyvien säännösten lisäksi muita muutoksenhakurajoituksia, mutta päätösten välitön täytäntöönpano saattaa tehdä virheet korjaamattomiksi, ennenkuin täytäntöönpanon keskeyttämistä päästään valitusasteissa edes harkitsemaan tai jälkikäteiskontrolli ehtii valittajan avuksi: vaikka koneet kiertäisivät valituskohdetta päätöksen antamiseen asti, tämä ei muuta jutun lopputulosta.

HValL:n mukaan ministeriön päätöksestä on lupa valittaa vain laillisuusperusteilla, mutta TVH:n ja LH:n päätöksiä vastaan valitettaessa tutkitaan myös päätösten tarkoituksenmukaisuutta koskevia vaatimuksia. Jos päätöksenteon oikeudellisten edellytysten havaitaan olleen käsillä, mutta ratkaisu riippuu pääasiassa päätöksen tarkoituksenmukaisuudesta, KHO:n tulee siirtää asia tältä osin hallituksen ratkaistavaksi, KHOL 5 ja 6 §.

Prosessinedellytyksiä vastaten hallinnossa on tapana puhua hallinnon edellytyksistä ja jälkiperäisessä hallintolainkäytössä vastaavasti valituksenedellytyksistä. Valituksenedellytyksillä tarkoitetaan prosessin ulkopuolisia tosiseikkoja, joiden on oltava käsillä, jotta pääasia voitaisiin ratkaista. *Merikoski* on ryhmitellyt eri yhteyksissä valituksenedellytykset eri tavoin, käyttäen myös prosessioikeuden puolella vakiintunutta tapaa jaotella ne valitusviranomaiseen kohdistuviin, valittajaan kohdistuviin, esillä olevaan asiaan kohdistuviin ja asian vireillepanotapaan kohdistuviin edellytyksiin.[73] Valituksenedellytyksissä havaitut puutteet on tutkittava viran puolesta; korjaamaton puutteellisuus aiheuttaa valituksen jättämisen tutkimatta.

Muutoksenhaun kohteena voi olla vain hallintoviranomaisen tai hallintotuomioistuimen lopullinen ratkaisu, HValL 3 §. Tähän liittyen puhutaan objektiivisesta valitusoikeudesta. Jos henkilö on oikeutettu muutoksenhaun subjektina käyttämään puhevaltaa, hänellä sanotaan olevan subjektiivinen valitusoikeus tai hän on muutoksenhakuun legitimoitu.[74]

Prosessioikeudessa puhevallan käyttäjien ja asianosaisten piiri on yleensä rajattavissa muodollisin tunnusmerkein ja kiinteistönmuodostamisoikeudessa puhevallan käyttöön oikeutetut on lueteltu suorastaan laissa. Hallinnossa asia on jätetty säännöksissä avoimeksi. Laillisuus-

---

[73] Ks. *Merikoski* s. 233—234 ja 417—428, vrt. *Ikkala* Lm 1955 s. 154.

[74] Ks. *Ikkala* Lm 1955 s. 154—155, *Merikoski* s. 333—335 ja *Ellilä* s. 75 sekä 92—93.

perusteella ylempien hallintoviranomaisten päätöksiä vastaan saa valittaa asianosainen, joka katsoo päätöksen loukkaavan oikeuttaan, muutoin valitusoikeus hallintopäätöksiä vastaan on olemassa, jos sitä ei ole laissa tai asetuksessa rajoitettu, HValL 4 §.

b. *Kirjallisuudessa esitettyjä käsityksiä valitusoikeudesta.* Vaikka HValL:n säätäminen yhtenäisti muutoksenhakusäännöksiä, valitusoikeus hallintoratkaisuja ja -toimenpiteitä vastaan oli aiemminkin ollut sallittua. Valituspuhevallan subjektiivistä ulottuvuutta koskevat käsitykset olivat niinikään ennestään vakiintuneet. Asiasta kirjoitti *Hermanson* seuraavasti [75]: »Vad beträffar åtgärder av administrativa myndigheter, vilka kunna anses lagstridiga, så är att märka, att... den enskilde, vilken träffats av en sådan åtgärd,... eger rätt att besvära sig hos den överordnade myndigheten». Likipitäen samalla tavoin asian ilmaisi *Ståhlberg:* »Valittamaan on oikeutettu se, jota asia koskee, siis se, jonka yksityiseen oikeuteen taikka oikeudellisesti tunnustettuihin etuihin hallintotoimenpide kohdistuu».[76]

Kirjallisuudessa vallitsevan käsityksen valituspuhevallan subjektiivisesta ulottuvuudesta *Merikoski* esittää seuraavasti. Valitusoikeuden lähtökohtana on subjektiivinen oikeussuojan tarve, mitä hän kutsuu suojantarveperiaatteeksi. Suojantarveperiaatteen puitteissa valitusoikeus on kulloinkin kysymyksessä olevan julkisoikeudellisen oikeussuhteen osapuolilla eli niillä, joita asia suoranaisesti koskee eli joiden oikeudelliseen asemaan tai laillisesti suojattuihin etuihin, so. ruumiilliseen koskemattomuuteen, henkilökohtaiseen vapauteen, omaisuuteen tai muuhun oikeushyvään päätös välittömästi kajoaa. Kirjallisuudessa valitusoikeuden ulottuvuutta on kuvattu saman tapaisilla ilmauksilla, jotka ovat vaihdelleet sen mukaan, mitä säännöksiä kulloinkin on tutkittu.[77]

Rakentamisoikeuden oppikirjassaan *Hyvönen* kirjoittaa, että prosessi- ja hallinto-oikeuden aloilla, joilla laissa ei ole erikseen sanottu, kenellä on valitusoikeus, on lähdetty siitä, että muutoksenhakukeinoja voivat käyttää henkilöt, joiden oikeudelliseen asemaan ratkaisu vaikuttaa haitallisesti. Sen sijaan maaoikeudellisessa lainsäädännössä, esimerkiksi JL

---

75 *Hermanson* s. 447.

76 *Ståhlberg* I s. 432.

77 Ks. *Merikoski* II s. 175 ja *Merikoski* s. 232—233, *Ikkala* Lm 1955 s. 172—177, *Hallberg* s. 96—97 ja *Lager* s. 113. Vrt. *Westerberg* s. 91—92 ja *Merk* s. 1798.

64 §:ssä ja RakL 138.2 §:ssä asianosaisten piiri on pyritty laissa tarkoin rajaamaan. Asian vaikeudesta on kuitenkin johtunut, että tämäntapaisia säännöksiä on jouduttu muuttamaan, sillä määritelmän ulkopuolelle pyrkii jäämään sellaisia henkilöitä, joilla näyttää olevan oikeudellista intressiä asiaan. HValL:n pohjalta valitusoikeus on jäänyt käytännön ja tieteisopin varaan, minkä vuoksi Hyvönen osoittaa valituspuhevallan ulottuvuutta monin ratkaisuesimerkein.[78]

Asianosaispuhevalta ja valitusoikeus voidaan *Vihervuoren* mukaan pitkälle samaistaa, vaikka valitusoikeuden edellytyksenä on pidettävä päätöksen sisällön vastaisuutta asianomaisen kannalta.[79] Toteamus saattaa lähtökohtaisesti pitää paikkansa, mutta todellinen puhevallan käyttö valitusasteissa määräytyy valitusten pohjalta; kuitenkin hallintoasioissa yleisesti noudatettava aineellinen virallisperiaate ja valituksiin liittyvät lausuntokierrokset voivat johtaa valittajapiirin ulkopuolelle jääneiden vaatimusten tutkimiseen tai kuulemiseen.

Valitettaessa tiesuunnitelmia ja LH:n tai tienpitäjän antamia muita perustamislupia vastaan subjektiivinen valitusoikeus määräytyy HValL:n perusteella. Tarkempi valitusoikeuden ulottuvuuden erittely voidaan suorittaa vain oikeuskäytännön perusteella, mutta jäsentelyksi kelpaa *Ellilän* suorittama asianosaistahojen erottelu hakija-asianosaisiin, viranomaisasianosaisiin ja asianomistaja-asianosaisiin.[80]

c. Hakija-asianosaisen puhevallasta. Hakija-asianosaisena perustamislupakysymyksissä on tienpitäjä: valtio tai kunta, TieL 4.3 §. Tie- ja vesirakennuslaitoksen ohella tienpitäjänä voi valtion puolelta toimia esimerkiksi rautatiehallitus, ilmailuhallitus tai joku muukin viranomainen, TieA 26—32 §. Oikeuskäytännössä hakija-asianosaisen puhevaltakysymys ei ole aiheuttanut tulkintaongelmia: hakijalla on puhevalta myös valittajana. Vastaajana hakijaa on kuultava ennen ratkaisun antamista, KHOL 14 ja 15 §.

d. Viranomaisen puhevallasta. Niissä tilanteissa joissa viranomainen ei ole hakijana tai yksityisoikeudelliseen oikeussubjektiin verrattavana »vastaajana», kuten maanomistajana, viranomaisella voi olla asiassa pu-

78 Ks. *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 316—317, vrt. *Holma* Kiinteistöjen järjestelystä s. 37—38 ja 100.

79 Ks. *Vihervuori* s. 182.

80 Ks. *Ellilä* Lm 1975 s. 55—56.

hevalta sen johdosta, että asia koskee viranomaisen toimialaa. Suoranaiset valitustilanteet on tosin yleisimpien tapausten osalta pyritty torjumaan velvoittamalla hallintoviranomaiset neuvottelemaan keskenään tiesuunnitteluun liittyvistä kysymyksistä, TieA 12 §, mutta neuvotteluyhteys ei takaa yksimielisyyden saavuttamista. Valituksen aiheita voi jäädä.

Vaikka eri hallintohaarojen viranomaisilla on laajat valtuudet itsenäiseen toimintaan toimialoillaan, valittaminen toisen viranomaisen päätöksestä on katsottu kirjallisuudessa sallituksi vain erityisvaltuutuksen perusteella.[81] Viranomaisia kuullaan usein valituksista riippumatta muutoksenhakuasteissa toimialan tai asiantuntemuksen perusteella. Hallintokäytännössä on viranomaistenkin valituspuhevalta ollut laajentumassa. Viranomaiset ovat entistä useammin turvautuneet myös virka-apumenettelyyn.

Yleisten teiden pitäjänä TVH on erityissäännösten perusteella valvontaviranomainen myös niiden teiden suhteen, joiden pitäminen on uskottu muille valtion viranomaisille,[82] TieL 22 § ja TieA 25—32 §. Valvonta- ja tienpitotehtävään liittyen tienpitäjälle on myönnetty virka-apua esim. luvatta valaisinpylväisiin kiinnitettyjen mainostaulujen poistamiseksi.[83] Niinikään tienpitäjälle on myönnetty valituspuhevalta liikenneturvallisuuteen vaikuttavissa ulkomainonta-asioissa,[84] vaikka opastetaulujen sijoittamisasiat muutoin on käsiteltävä LuSL:n mukaisessa järjestyksessä. Aiemman käytännön mukaan tienpitäjälle ei myönnetty valituspuhevaltaa luonnonsuojelualueen perustamisasiassa, jos perustaminen ei koskenut välittömästi tie- tai liitännäisaluetta. Nykyisin katsotaan, että tienpitäjällä on jo yleissuunnittelun pääsuuntavaihtoehdon hyväksymisen jälkeen tuolla alueella valvottavanaan valituspuhevallan perusteeksi riittävä valtion etu, joka johtuu TVLL 1 §:n ja TVLA 1 §:n säätämistä tehtävistä.[85]

---

81 Ks. *Merikoski* s. 331, vrt. *Vihervuori* s. 208—220.

82 Esim. *KHO 1963 A I 8 ja 9.* TVH:lla ja kunnalla oli oikeus valittaa päätöksestä, jolla ajonopeutta maantiellä oli paikallisten olosuhteiden vaatimuksesta rajoitettu.

83 *KHO 1968 A II 119.*

84 *KHO 1967 A II 120.* Ks. myös *Rautalahti* s. 86—90 ja siinä mainittuja muita ratkaisuja.

85 Ks. *KHO 1981 t. 1204,* jäljempänä 9.2.c §:ssä. Vrt. *KHO 1965 A II 125.* Tiesuunnitelman mukaisella tiealueella ollutta kirjoneulaskuusta ei rauhoitettu, koska rauhoitus ei edistänyt huomattavaa yleistä etua. Asiasta ei hankittu tienpitäjän

Viranomaisten valituspuhevalta tiesuunnitelmia vastaan määrätään lähtökohtaisesti HValL:n yleisten valitussäännösten pohjalta. Kirjallisuudessa on kuitenkin katsottu, että TieL 19 §:n säännökset luonnonsuojelusta ja muinaismuistomerkkien suojelusta saattaisivat perustaa puhevallan muun muassa luonnonsuojeluviranomaisille.[86] Silloin, kun suunniteltu tiehanke koskee rauhoitettua suojelualuetta tai muinaismerkkiä taikka tulee näiden välittömään läheisyyteen, valituspuhevalta myönnetään suojelusta vastaavalle viranomaiselle jo alueen hallinnan tai kohteen valvontatehtävän perusteella. Viranomaisen valituspuhevalta on ilmeinen myös silloin, jos viranomaisen toiminta turvallisuussyistä ei siedä läheisyyteen tulevaa tietä tai toiminta taikka kojeet häiriintyisivät liikennemelusta, tärinästä ja saasteista. Näissä tilanteissa valitustilanteet vältetään tavallisesti etukäteen viranomaisten välisillä neuvotteluilla ja lausunnoilla. Käytännössä tulkintatilanteet ovat koskeneet tapauksia, joissa suojeluarvot on ensimmäisen kerran tuotu esille vasta tiekaavailujen tultua julkisuuteen. Jos asia on vasta pantu vireille myös suojeluviranomaisten luona, näiltä voidaan pyytää lausunto, mutta valituspuhevaltaa asiassa käyttää maanomistaja tai suojelua ajava orgaani, jonka valituspuhevallan perusteeksi vaaditaan maanomistusta tms. konkreettista intressiä; valitus ei yleensä menesty pelkän aatteen varassa.

Vaikka maankäytön suunnittelu, kaavoitus perustuu RakL:n säännöksiin, tieviranomaisille on varattu mahdollisuus vaikuttaa kaavojen sisältöön sekä yleispiirteisessä että yksityiskohtaisessa kaavoituksessa, RakA 19, 20, 28, 32.3, 114.2 ja 145 a §. Teiden sijoitus taajamissa ratkaistaan detaljikaavalla. Tien rakentamisella ei ole ollut lupa vaikeuttaa RakL:n mukaisten asemakaavojen ja muiden suunnitelmien toteuttamista, TieL 10.2 §. Säännöstä on oikeuskäytännössä sovellettu myös yleispiirteisiin kaavoihin nähden, vaikka tiesuunnitelmiin perustuvat välittömät muutokset ovat olleet tarpeellisia vain vahvistettujen detaljikaavojen alueilla.[87] Jos tienpitäjä on ollut valmis parantamaan kaava-alueen tie-

---

lausuntoa. Rauhoituksella lienee tarkoitettu enemmän tien suunnan muutosta kuin suojeluarvoja.

KHO 1956 II 146. TVH:lla ei ollut oikeutta valittaa päätöksestä, jolla oli perustettu luonnonsuojelualue välittömästi soranottopaikan ja sen laajennusalueeksi aiotun alueen vierestä.

[86] Ks. *Hollo* s. 228 ja *Vihervuori* s. 224.

[87] Vrt. *Larma* s. 97. Ks. TieL 103.3 §, joka L:lla 22. 1. 1971 on muutettu ko. kannan mukaiseksi.

verkkoa, kunta on pyrkinyt saattamaan kaavan sopusointuun tiesuunnitelman kanssa ennen suunnitelman vahvistamista.[88] Jos kaavan muutoksista on valitettu, tienpitäjää on kuultu, vaikka tiesuunnan muutoksia koskevia vaatimuksia ei olekaan tutkittu kaavan muutoksen yhteydessä, vaan kaavan muutoksiin liittyneet liikenneväyläratkaisut on tehty ja perusteltu RakL:n pohjalta.[89]

TieL 10 §:ää muutettiin 23. 1. 1981/51. Muutettujen säännösten pohjalta elinkeino-, luonnonsuojelu-, ympäristö-, maa- ja metsätalous tms. viranomaisilla on entistä paremmat perusteet vaatia valituspuhevallan myöntämistä, jos suunniteltu tie näyttäisi tuottavan niiden toimialoilla vältettävissä olevaa haittaa. Muutos vaikutti myös tiesuunnittelun ja kaavoituksen suhteeseen, sillä vahvistettujen ja hyväksyttyjen detalji- ja yleiskaavojen ohella tien suunnittelussa on mahdollisuuksien mukaan otettava huomioon myös muut alueiden käytön suunnitelmat. Viimeksimainittu lisäys tuli lakiesitykseen eduskunnan liikennevaliokunnassa. Sen avulla vahvistamattomille yleispiirteisille kaavoille haluttiin antaa painoa tiesuunnittelussa korostaen kuntien ja tienpitäjän hyvän yhteistyön merkitystä.[90]

Tienpitäjän ei ole yleensä tarvinnut valittaa kaavoista. Sen sijaan on esiintynyt rakennuslupavalituksia, mutta niissä puhevalta on myönnetty tienpitäjälle vain tienvarsirakentamista koskevissa asioissa.[91] Rakennus- ja tieviranomaisten yhteistyö näyttää 1970-luvulla tiivistyneen. Ristiriidat ovat poistuneet. Toisinaan tiesuunnitelmista johtuvia kaavanmuutoksia on hyväksytty ja poikkeuslupia tienpitosyihin vedoten evätty ehkä laajemmin kuin RakL:n säännökset olisivat antaneet aihetta.[92]

Tiesuunnitelmia ja perustamislupia koskevissa asioissa tavallisimmin esiintyvä viranomaisasianosainen on *kunta*. Usein kunta käyttää puhevaltaa myös maanomistajan ominaisuudessa. Kunnan yleinen valitusoikeus sallittiin vanhemmassa hallintokäytännössä samalta pohjalta kuin kunnan valituspuhevalta tietoimituksesta: puhevalta myönnettiin, jos asia

---

88 Ks. *Vuorimies* Tielehti 1962: 3 s. 6—10.

89 Esim. *KHO 1968 A II 74*. Rakennuskaavan vahvistamista koskevan valituksen yhteydessä ei tutkittu valitusta maantien suunnan muuttamisesta.

90 Ks. LiV 1980: 6 s. 3, vrt. HE 1980: 79 s. 3 ja 8 sekä 10 §.

91 Ei myönnetty puhevaltaa: *KHO 1955 II 542* ja *1956 II 211*. Puhevalta myönnettiin: *KHO 1959 II 297*. Ks. *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 316—317.

92 Ks. *KHO 1976 A II 68*, ja jäljempänä 14.4 §:ssä olevaa esitystä.

koski detaljikaavan toteuttamista, TieL 103.3 §.[93] Uudemmassa oikeuskäytännössä kunnan puhevalta on laajentunut. Kunnalle on myönnetty maanomistussuhteista riippumatta oikeus hakea muutosta tiesuunnitelman vahvistamista koskevaan päätökseen, *KHO 1977 A II 94.* Kaavoittajana ja erilaisista palveluista vastaavana yhteisönä kunnalle ei voine olla samantekevää, mihin uusia pääteitä sen alueella suunnitellaan. Uutta tulkintaa on pidettävä asianmukaisena.

Muutetut TieL 10 §:n säännökset vahvistavat ympäristöviranomaisten asemaa tiesuunnittelussa samoinkuin niiden viranomaisten ja yhteisöjen asemaa, jotka käyttävät liikenneväyliä. Muutos heijastunee aikanaan myös valituspuhevallan laajentumisena. Vaikka kansalaisten valitukset tiesuunnitelmia vastaan eivät julkaistun oikeuskäytännön valossa ole menestyneet, säännöstö saattaa lisätä kansalaisten vaikutusmahdollisuuksia tiesuunnitelmiin muiden viranomaisten kautta. Kun muutos vähentää viranomaisten toiminnan ristiin menon mahdollisuuksia ja hallinnollista tyhjäkäyntiä, se oli oikean suuntainen, mutta kuitenkin oikeusturvan kehittämisen painopistealueena on pidettävä kansalaisten oikeusturvan parantamista ja puhevallan käytön kehittämistä.

e. Asianomistaja-asianosaisen puhevallasta. Asianosaisen hakiessa muutosta perustamislupapäätökseen valituspuhevallan käytön perusteena on, että päätös vaikuttaa haitallisesti asianomaisen suojattuihin oikeus-

---

[93] *KHO 1966 A II 120.* Kunnalla oli puhevalta tiesuunnitelman vahvistamispäätöstä vastaan siltä osin, kuin kysymys koski kaava-alueeseen otettavaa soraaluetta.

KHO 1973 A II 130. Kaupunginhallituksella oli puhevalta kaava-aluetta koskevassa liittymäsuunnitelma-asiassa.

Vrt. *KKO 1971 t. 2417,* tietoimitus TN:o 69 957, Suonenjoki. Kauppala oli vaatinut, että tien suoja-alueet, joita ei voitu kaavoittaa rakennusmaaksi oli lunastettava tietoimituksessa. Alueet olivat rakennuskiellossa asemakaavan laatimista varten. MO katsoi, ettei kunnalla ollut puhevaltaa asiassa ja jätti vaatimuksen tutkimatta. Kauppalan valituksen johdosta KKO lausui, että kauppalaa tosin eräiden alueiden omistajana oli TieL 103.2 § verrattuna JL 64.1 §:ään pidettävä toimituksessa asianosaisena, muttei sillä tuossa ominaisuudessa ollut puhevaltaa kyseiseen lunastukseen nähden, minkä vuoksi asia jäi MO:n päätöksen varaan.

TieL 103.3 §:n samoinkuin kunnan puhevaltaa koskevia KaavJL 26 §:n ja YkTieL:n 44 §:n säännöksiä on 1970-luvulla muutettu puhevaltaa laajentavaan suuntaan

hyviin. Tämä seikka tulisi siis tutkia esikysymyksenä ennen varsinaisen valitusasian tutkimista, koska asia koskee valituksenedellytystä.

Puhevallan käyttäjien ydinryhmänä ovat suunnitelma-alueen maan omistajat ja haltijat. Koska hanke aiheuttaa heidän hallitsemilleen tiluksille käyttörajoituksia, asia koskee heidän etuaan. Vanhemmassa oikeuskäytännössä katsottiin, ettei asianomistaja-asianosaisia yleensä voinutkaan tulla mainitun piirin ja heidän sopimuskumppaniensa ulkopuolelta. Tämän mukaan oli laadittu esimerkiksi PlL:n ennakkokuulemis- ja muistutuksentekosäännöstö.

Kun HValL:n mukaan puhevallan käyttö perustetaan oikeudelliseen tai muuhun suojattuun intressiin, joudutaan tutkimaan vaihtelevia perusteita, jos valittaja on kohdealueen ulkopuolelta tai hän on omistajan taikka haltijan sopimuskumppani. Näissä tilanteissa valituksenedellytystä koskeva kysymys saattaa samaistua pääasiaan: emme voi ratkaista henkilön väitettä, että suunnitelma loukkaa hänen oikeuttaan, ottamatta kantaa, millä tavalla loukkaus tapahtuu ja onko loukkaustapa oikeudellisesti relevantti. Jos pidämme oikeudenloukkausta merkityksettömänä, se tarkoittaa, että valituksen tutkimiselle ei ole edellytyksiä ja asia jätetään tutkimatta; ratkaisu on valituskelpoinen, HValL 3.2 §. Esimerkkimme mukaan näyttää ilmeiseltä, ettei yleisemminkään hallintovalitusasioissa voitane piirtää tarkkaa rajaa prosessuaalisten, »tutkimatta jätettyjen» ja aineellisoikeudellisten »hylättyjen» ratkaisujen välille.

Hallintotoiminta on virallistoimista. Vahvistusviranomaisilla on velvollisuus tarkastaa päätösten kaikinpuolista laillisuutta ja tarkoituksenmukaisuutta. Muutoksenhakuasteilla saattaa olla virallisperiaatteen vallitessa valta tutkia ja tarkastaa niiden käsiteltäväksi saatettuja juttuja laajemmin kuin yleisillä tuomioistuimilla, joissa käsittely on enemmän sidottu muutoksenhakijan vaatimuksiin.[94] Viran puolesta juttuun voidaan hallintolainkäytössä vetää kuultavaksi asianosaisia, joihin muutoksen vaikutukset ulottuvat tai jotka ovat tyytyneet aiempaan päätökseen. Tilanne muistuttaa prosessioikeudesta tuttua välttämättömän prosessinyhteyden tapausta. Tämän tyyppisiä puhevaltatilanteita koskevat esimerkiksi seuraavat ratkaisut.

KHO 1967 A I 4. Uudenmaan LH oli TVH:n hakemuksesta antanut määräyksen eräiden Helsingin ohikulkutiehen Helsingin mlk:n

94 Ks. *Kurvinen* Lm 1975 s. 616—635 erit. s. 627—631 ja Lm 1972 s. 289—308, erit. s. 301—302.

alueella tarvittavien tilusten pakkolunastuksesta. Valittaessaan asiasta KHO:een L sekä 22 muuta maanomistajaa vaativat, että tiellä oli pidettävä tietoimitus.

Tutkiessaan valituksen KHO äänin 19—9 katsoi, ettei LH:n päätökseen tyytyneitä ollut tarpeen kuulla. Kysymyksen, missä laajuudessa valitus oli tutkittava, KHO äänin 15—13 päätti tutkia valituksen vain valittaneiden maanomistajien tiluksia koskien. Eri mieltä olleiden 12 hallintoneuvoksen mielestä valitus olisi tullut tutkia valittajien omistamien kiinteistöjen rajoittamalta alueelta. Yhden jäsenen käsityksen mukaan valitus tuli tutkia koko LH:n tarkoittaman päätöksen osalta.

Asiaratkaisussaan KHO katsoi, että pakkolunastukseen oli TieL 32 §:ssä tarkoitettuja erityisiä syitä ja hylkäsi valituksen.

KHO 1970 A I 1. LH:n annettua päätöksen valtatie N:o 5:n suoja-alueen laajentamisesta eräällä tienosalla Siilinjärven kunnassa, eräs alueen maanomistajista haki päätökseen muutosta vaatien sen kumoamista.

Tutkiessaan valituksen KHO äänin 18—4 katsoi, että valitus oli tutkittava rajoituksetta. Eri mieltä olleiden mukaan asia voitiin tutkia vain valittajan kiinteistön osalta. Yhden jäsenen mielestä asiassa olisi tullut mainittuun päätökseen nähden varata päätökseen tyytyneille tilaisuus lausua mielensä asiasta.

Pääasiasta äänestäessään KHO äänin 16—6 hylkäsi valituksen jättäen LH:n päätöksen pysyväksi.

Aiemmin havaittiin, että tietoimituksessa kuultavien asianosaisten piiri on 1970-luvulla laajentunut. Saman suuntaisia johtopäätöksiä voidaan tehdä edellä esitetyistä ja seuraavista ratkaisuista valituspuhevallan käytön suhteen. Ratkaisujen »valossa» kontradiktorinen periaate ei toteudu tyydyttävästi enää vastinevaiheessa, koska päätökseen tyytyneitä asianosaisia ei kuulla. Jos LH:n ratkaisu olisi muuttunut heidän vahingokseen kuuleminen olisi ollut välttämätöntä.

KHO 1975 t. 1208. TVH oli vahvistanut yksityisten teiden liittymäsuunnitelman ja siinä sallinut erään yksityisen tien liittymän valtatiehen. Sanotun yksityistien varrella olevan kiinteistön omistajalla oli oikeus hakea muutosta päätökseen ja vaatia liittymän poistamista.

KHO 1975 t. 3755. Suunnitellun moottoriliikennetien lähistöllä sijaitsevien kerrostalojen neljä osakehuoneiston omistajaa hakivat muutosta LM:n antamiin tiesuunnitelman vahvistus- ja tiepäätöksiin. Koska henkilöt eivät olleet kiinteistön omistajia tai haltijoita eikä moottoriliikenne-

tiesuunnitelma muutoinkaan välittömästi koskenut heidän etuaan ja oikeuttaan, KHO jätti valituksen tutkimatta.[95]

KHO 1979 A II 144. Öljy-yhtiö ei omistanut eikä hallinnut kyseistä huoltoasemakiinteistöä tai muutakaan kiinteistöä valtatien vaikutuspiirissä TVH:n päätöksessä tarkoitetulla alueella eikä päätös muutenkaan koskenut välittömästi yhtiön oikeutta siten, että yhtiöllä olisi ollut oikeus hakea valittamalla muutosta päätökseen, jolla huoltoasemalle johtava toinen liittymä liittymäsuunnitelman mukaan oli poistettu. Tutkiessaan huoltoaseman omistaja N:n ja huoltoasemaa varten maata vuokranneen maanomistajan valitukset, KHO katsoi, että asiassa annettava päätös koski yhtiön etua sillä tavoin, että yhtiöllä oli oikeus väliintulijana esittää perusteluja N:n valituksen tueksi. Kun liittymät olivat kiinteistöjen käytön kannalta tarpeelliset, KHO TieL 50 ja 52 §:n säännökset huomioon ottaen kumosi TVH:n päätöksen.

Viimeksimainitussa ratkaisussa yhtiötä pidettiin väliintulijana, mutta tietoimituksissa on yhtiöitä jakelulaitteiden omistajana ja vahingonkärsijöinä on pidetty asianosaisina, *KKO 1975 II 65.* Öljy-yhtiön vahvan intressin, TieL 50.3 §:n ja HValL 4 §:n säännökset huomioon ottaen yhtiötä olisi voitu pitää tässäkin asianosaisena. Asianosaisia ovat näet myös edun haltijat, eivätkä vain kiinteistöjen omistajat. Edunhaltijoiden kohdalla väliintulijoiden ja asianosaisten erottelu voi johtaa vaikeuksiin.

Vaikka ratkaisut on annettu erilaisista hallintopäätöksistä, valituspuhevallan laajuutta, intressikynnystä ja tutkimisvelvollisuutta koskevat kysymykset ovat näissä ratkaisuissa vertailukelpoisia. Vielä vuoden 1967 ratkaisussa puhevallan käyttö ja tutkimisvelvollisuuden laajuus määrättiin valittajien omistamista kiinteistöistä johdettaviin rajoihin. Vuoden 1970 ratkaisussa valitus käynnisti koko päätöksen tarkastuksen, vaikka päätökseen tyytyneiden kuulemista ei kummassakaan tapauksessa pidetty tarpeellisena. Valituspuhevalta ja päätösten tutkiminen on laajentunut. Näiden kysymysten pohtiminen täysistunnossa ja ratkaisujen julkaiseminen vuosikirjan selostusosassa korostavat muutoksen periaatteellista merkitystä. Tässä olevat vuoden 1975 ratkaisut osoittavat valituspuhevallan perusteeksi vaadittavan intressikynnyksen muuttuneen. Muutosta on aiheellista tutkia hiukan laajemman ympäristölainsäädäntöotoksen antamaa taustaa vasten.

---

95 Melualueella olevien osakkeenomistajien valituksen tutkimatta jättäminen on saattanut osaltaan johtua siitä, että liikennealue, jolle tie sijoitettiin, oli aiemmin jo tullut vahvistetuksi kaavassa.

8.6. Naapurien puhevallan laajentumisesta

Sotia edeltäneen ajan rakentamislainsäädäntömme jakaantui kahteen osaan. Asutuskeskusten suunnittelussa ja rakentamisessa oli noudatettava AKL:a, mutta muualla säätely perustui NaapL:iin, jonka normit eivät tosin ohjanneet eivätkä rajoittaneet vapaata rakentamista, mutta osoittivat menettelytavat rakentamisesta ja muusta tilusten käytöstä johtuvien naapuririitojen ratkaisemiseksi. AKL:n MRakL:n säätämisellä luotiin yhtenäisen valvonta- ja ohjausjärjestelmän perusteet, vaikka ohjauksen aste erilaisilla haja-asutus-, taaja-asutus- ja kaava-alueilla oli erilainen.

NaapL kohdistui rakentamisessa, rajatilusten käytössä, teiden ja johtojen sijoituskysymyksissä sekä kiinteistön kiusantahtoisessa käytössä niihin, jotka omistivat tai hallitsivat naapuritiluksia.[96] Useimmiten nämä olivat rajanaapureita tai toisen tilukset ulottuivat lähelle toisen rajaa. Puhevallan käyttö näitä toimia koskevissa oikeudenkäynneissä ja toimituksissa perustui *lähinaapuriasemaan.* Sen sijaan immisiota[97] eli pysyvää ja kohtuutonta rasitusta aiheuttavan laitoksen perustamista ja käyttöä koskevissa asioissa asianosaisia olivat rajanaapurien ohella kaikki ne lähistöllä olevan maan ja huoneistojen omistajat sekä haltijat, joiden omaisuuden käyttöön rasitus vaikutti haitallisesti, NaapL 17 §. Koska laitoksen haju- tms. rasitukset levisivät kiinteistön rajoista riippumatta, asianosaisten piiriä ei voitu edeltäkäsin rajoittaa, vaan puhe- ja valitusvalta määräytyi intressiperiaatteen ja edunloukkauksen merkityksen mukaan. Lain mukaan laitoksen perustamiskatselmukseen oli kutsuttava henkilökohtaisesti lähinaapurit ja lähiseudulla asuvat eli *lähistönaapurit* yleistiedoksiannoin, NaapL 19 §. Asianosaisten piiri oli tässä katselmuksessa ja perustamisluvasta johtuvassa valitusmenettelyssä huomattavasti laajempi kuin AKL:n mukaisessa rakennuslupakatselmuksessa, josta tieto toimitettiin saman korttelin tontinomistajille sekä vastapäisen tontin omistajalle, RS 30.2 §.

Immisiota aiheuttavien laitosten perustamislupakatselmukset tulivat RakL:n myötä rakennuslupaviranomaisten tehtäviksi. Samalla perustamismenettely liitettiin asiallisesti rakennuslupamenettelyyn, sillä immisiolaitoksia koskevat hakemukset merkitsivät usein sellaista luvanvaraista

---

[96] Ks. NaapL 1—16 §; kiusantahtoinen käyttö eli shikaani NaapL 13 §.

[97] NaapL 17 §, immision käsitteestä ks. *Sainio* s. 66—102, *Rytkölä* Ympäristölait s. 16—23, 30 ja 31 sekä *Vuori* Lm 1977 s. 31—61. Vrt. *Ljungman* s. 158—261 ja *Westerlund* s. 18—19.

rakentamista, minkä yhteydessä NaapL:n mukainen erillinen perustamismenettely ei ollut tarpeen, NaapL 20 §. Rakennuslupakatselmuksiin kutsuttiin vain naapurit, RakA 52.2 §. Valitusoikeus rakennuslupa-asioissa oli viereisen tai vastapäisen kiinteistön omistajalla tai haltijalla, RakL 138.2 §. Muutoksen johdosta naapurien puhevalta kaventui, sillä RakL:n mukaan lähistönaapurit ja huoneistojen haltijat eivät enää olleet oikeutettuja valittamaan immisiota aiheuttavien laitosten perustamisesta. Tulkintateitse osakkeenomistajat ja vesistöjen takana olevat naapurit otettiin 1960-luvun puolivälin jälkeen naapurien ja »haltijoiden» joukkoon,[98] joiden etuja turvataan poikkeuslupamenettelyssä virankin puolesta.[99]

Teollistamisen ja tehokkaan rakentamisen aiheuttamat ympäristövauriot nousivat 1960-luvulla yleisen keskustelun aiheeksi. Vuosi 1970 julistettiin kansainväliseksi luonnonsuojeluvuodeksi.

Ympäristöaatteen ilmapiirissä NaapL:n 18 ja 19 §:n lupasäännökset löydettiin uudelleen. Laitoksen perustamiskatselmus erotettiin rakennuslupakatselmuksesta ja lähistönaapureille myönnettiin valituspuhevalta NaapL:n mukaisesti.[100] Kontrollijärjestelmä tehostui sen johdosta, että alkuaan yksityisoikeudellisista immisiosäännöistä tuli uuden tulkinnan avulla yleistä kontrollikynnystä osoittava sääntö.[101] Tulkinnan muuttu-

98 Ks. *Österman* Rakentamiskysymyksiä s. 185—190 ja siinä mainittuja ratkaisuja osakkeen omistajan puhevaltakysymyksestä, *KHO 1968 A II 82* sekä *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 317—318 ja siinä mainittuja ratkaisuja, esim. *KHO 1964 A II 139*, missä 100—200 m:n etäisyydellä salmen vastarannalla olleelle ei myönnetty puhevaltaa. Ratkaisussa *KHO 1969 t. 4760* puhevalta myönnettiin. Ks. myös *KHO 1970 A II 105* ja *KHO 1979 A II 62*, jossa valittajien tilat ulottuivat 250 m:n päähän hakijan kaivosyrityksestä, jonka tarpeisiin tapahtuvaa rakentamista hakemus tarkoitti.

99 Edellisessä viitteessä mainittujen lisäksi ks. *Majamaan* s. 178—180 esittämiä uudempia ratkaisuja.

100 *KHO 1971 A II 79*. Sikalan perustamista ja laajentamista koskevien hakemusten yhteydessä oli tutkittava ja ratkaistava NaapL 18—19 §:ssä säädettyä menettelyä noudattaen, aiheutuiko hankkeesta NaapL 17 §:ssä tarkoitettuja seuraamuksia. Ks. myös vastaavia ratkaisuja *KHO 1972 A II 85* ja *99*.

Erillismenettelyvaatimus on myöhemmin ulotettu koskemaan TervL 74 §:ssä tarkoitettua lupamenettelyä, minkä johdosta kontrolli on tullut kolmiportaiseksi, ks. *KHO 1973 A II 80* ja *Miettinen* SK 1973 s. 1116—1117. Vrt. *KHO 1976 t. 2437*, missä NaapL:n mukainen menettely ei ollut tarpeen.

101 Käytännön muuttumisesta ks. *Pekkanen, Raimo*, SLY 75 vuotta s. 281—290, *Wallin* YT 1975 s. 721—723, *Vuori* Lm 1977 s. 31—61 ja *Repo* s. 200—211 ja 225—227 sekä niissä mainittuja ratkaisuja; vrt. esim. *KHO 1963 A II 166*.

minen lienee ollut osasyynä naapurien kuulemista koskevien RakL:n ja NaapL:n säännösten tarkistamiseen.[102]

Uudemmassa KHO:n oikeuskäytännössä lähistönaapurien rasitusväitteisiin perustuva puhevalta ja valitusoikeus ovat vakiintuneet. NaapL:n pohjalta on arvosteltu esimerkiksi tanssipaikkojen rakentamisesta johtuvaa häiriötä,[103] kivenmurskaamojen tuottamaa haittaa,[104] ampumaratojen[105] ja moottoriratojen[106] perustamista sekä käyttöä. Oikeuskäytäntö osoittaa naapurien oikeusturvakynnyksen alentuneen. Naapurin puhevalta on voitu myöntää vesistön takana asuvalle.[107] Tietä suunnittelevalle tiekunnalle on annettu valitusoikeus rauhoituspäätökseen nähden.[108] Vesilain piirissä valitusintressi on vanhastaankin ollut alhainen.[109]

Hallitusmuodossa säädetyn omistuksensuojan suhteen NaapL 17 § osoitti omistajan laillisen käyttövallan ja korvausvastuun rajoja. Yleistä etua loukkaava elinkeinotoiminta voitiin tosin kieltää, mutta muutoin laki ei rajoittanut tavanomaista elinkeinonharjoitusta, NaapL 24 §. Naapurien välille syntyi *vuorovaikutussuhde*, jossa puolin ja toisin siedettiin sitä, mikä kuului omaisuuden kohtuullista hyötyä tuottavaan käyttöön.

---

102 RakL 5.4 §:ään lisättiin naapuria koskeva säännös sekä vastaavat säännökset poikkeuslupamenettelyä koskeviin RakL 132 ja 132 a §:iin L:lla 2. 7. 1973/588. NaapL:n 18—19 §:ien säännöksiä on muutettu L:lla 21. 7. 1977/581 ja samassa yhteydessä tarkistettiin eräitä RakL:n säännöksiä, L 1977/580. Vuoden 1973 muutoksen perusteluissa mainittiin ministeriön hallintokäytännön edellyttävän naapurien kuulemista, vaikka RakL:ssa ei olekaan siihen velvoittavaa säännöstä, HE 1972: 14 s. 3.

103 *KHO 1974 A II 74* ja *KHO 1977 t. 1472.*

104 *KHO 1971 A II 80.*

105 Ratkaisussa *KHO 1972 A II 80* rasitusta katsottiin aiheutuvan 230 m:n päässä olevalle asumukselle. Ratkaisussa *KHO 1976 t. 3639* perustamislupaa ei voitu myöntää, koska 330 m:n päässä sijaitseva kiinteistö olisi kärsinyt kohtuutonta rasitusta siitäkin huolimatta, että lähistöllä oli varuskunnan ampumarata.

106 *KHO 1976 A II 47.* Moottoriradan omistaja velvoitettiin ryhtymään toimenpiteisiin yleiselle edulle aiheutuvan haitan vähentämiseksi NaapL 24.1 §:n perusteella.

107 *KHO 1978 A II 74:* 120—600 m:n vesimatkan päässä olevien palstojen omistajilla oli valitusoikeus poikkeuslupaa vastaan. *KHO 1977 t. 1410.* RakL 5.4 §:ssä tarkoitettuna naapurina oli pidettävä 100 m leveän salmen vastarannalla olevan kiinteistön omistajaa. Vrt. *KHO 1975 t. 896:* noin 1700 m:n päässä vastarannalla olevaa ei pidetty RakL 138.2 §:ssä tarkoitettuna vastapäätä asuvana. Ks. myös *KHO 1978 A II 73* ja *KHO 1979 A II 62.*

108 *KHO 1976 t. 3643.*

109 Ks. 8.4.1.b §.

Ympäristökontrolliin liittyi samalla taloudellinen vastuu: ei ollut syytä haistella naapurin navettaa, jos itsekin sai elantonsa karjanhoidosta.

Kun immisiosäännöstöä on alettu soveltaa hallinnossa, vuorovaikutus- ja vastuusuhde on katkennut. Lähistönaapurien hyväksyttävien etujen mukaista saattaa olla, että taaja-asutuksen puristukseen jääneen maatilan karjarakennuksia ei enää uusita, vaikkei kaavoitettavalla alueella maataloutensa lopettamaan joutuvalle viljelijälle kukaan olekaan velvollinen maksamaan korvauksia.[110] Rakennuskieltojärjestelmään ja kaavoitusbyrokratiaan liittyneenä immisiosäännöksistä on saattanut tulla painostuskeino, kuten seuraava ratkaisu osoittaa.[111]

Yrittäjä T:n saatua rakennuslautakunnalta luvan kasvatuskanalan laajentamiseen ja rakennettua laajennuksen naapurit valittivat asiassa LO:een ja valituksen tultua hylätyksi edelleen KHO:een sillä perusteella, ettei kanala sovellu taaja-asutuksen keskelle ja siitä aiheutuu NaapL 17 §:ssä tarkoitettua haittaa.

KHO 1977 t. 4742 kumosi rakltk:n ja LO:n päätöksen palauttaen asian rakltk:lle NaapL 18 ja 19 §:n mukaiseen käsittelyyn ennen rakennusluvan myöntämistä. Sittemmin asiassa katsottiin tarpeelliseksi RakL 5.2 §:ssä tarkoitettu poikkeuslupa, mutta LO hylkäsi T:n tätä tarkoittaneen hakemuksen sillä perusteella, että alue oli kaavaluonnoksessa merkitty omakotiasutukseen.

T:n saatettua asian KHO:een, *KHO 1978 t. 5406* katsoi, että muun muassa siihen nähden, että tilalla oli jo vuosia harjoitettu siipikarjataloutta ja alueella harjoitettiin sitä edelleen, T:n oli katsottava esittäneen hakemukselleen erityisiä syitä eikä hakemusta ollut mainitulla perusteella hylättävä.

Vaatimukset kansalaisten vaikutusmahdollisuuksien lisäämisestä elinympäristöä koskevissa asioissa ovat 1970-luvulla voimistuneet.[112] NaapL:n

---

110 RakL 56 §:n säännöstö koskee kaava-aluetta ja merkitsee usein pitkää prosessia. NaapL:n piirissä noudatetaan tosin prioriteettiperiaatetta, jonka mukaan naapuruussuhteen syntyessä ollutta rasitusta on siedettävä korvauksetta ja immisiona käsitellään vain rasituksen lisääntymistä. Toisaalta elinkeinojen tehostamisvaatimukset maatalouden piirissä ovat johtaneet elinkelpoisen tilakoon kasvamiseen, mistä johtuu myöskin rasituksen lisääntyminen. Taajaman puristukseen joutuneen maatalouden vaikeudet johtuvat usein ympäristön sietokynnyksen alentumisesta enemmän kuin rasituksen lisääntymisestä. Tässä NaapL:a ei saisi soveltaa.

111 Ks. myös *Majamaa* s. 109—111 ja 250—251.

112 Ks. esim. KM 1974: 27 s. 51, 55—56, KM 1974: 44 s. 16 suuntaviiva 33 ja s. 82, ehdotukset laiksi maankäytön suunnittelusta 1. 2. 1977 s. 40—41, 48; 46 ja 47 §

periaatteiden mukainen puhevallan laajentaminen on ollut hyväksyttävä keino aloilla, joissa korvausjärjestelmä ja omistajan oikeussuoja on ollut kunnossa. TieL:n alalla puhevallan yleinen laajentuminen on lisännyt suunnittelukontrollia vaikeuttamatta teiden rakentamista tai vähentämättä teiden vaikutuspiirissä olevien oikeusturvaa.

Muussa rakentamisessa hallintoviranomaisten asema ei ole ollut yhtä vahva eikä korvausjärjestelmä yhtä kattava. Tiehankkeissa eturistiriita on usein yksityisen ja viranomaisen välinen, mutta muussa rakentamisessa vastakkain ovat usein yksityiset, joiden eturiita vain välillisesti liittyy viranomaisen valvontatehtävään. RakL:n joustava normisto on antanut viranomaisille suunnittelutehtävän, mutta tämän kylkiäisenä mahdollisuuden määräillä yksityisten maanomistajien rakentamisesta tiluksilleen.[113] Naapuristolle annettu mahdollisuus vaikuttaa asiaan ilman oikeudellista tai taloudellista vastuuta lisää vallan väärinkäytön tilaisuuksia. Ympäristödemokratian vahvistaminen edellyttäisi myös korvausjärjestelmän kehittämistä tällä alalla.

8.7. Tiedonkulun parantamisesta

Puhevallan käyttöä koskevien säännösten muuttunut tulkinta on antanut tieasioissa entistä useammille mahdollisuuden mielipiteensä ilmaisemiseen. Kun suunnitteluvaiheen kuulemissäännöstö on kaavoitus- ja tieasioissa tulkittu pakolliseksi, kuulemistilaisuuksia järjestetään entistä useammin ja entistä varhaisemmassa suunnittelun vaiheessa. Kuitenkin suunnitteluviranomaisella on säännösten mukaan edelleen laajaa harkintavaltaa jaettavan informaation sisällön suhteen ja myös siihen nähden, kenelle asiasta ilmoitetaan. Näiltä osin säännöstö kaipaisi kehittämistä.

TieA 13 §:n mukaan suunnittelun aloittamisesta on ilmoitettava tielautakunnan puheenjohtajalle sekä maanomistajille ja edunhaltijoille kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla. Pienemmissä hankkeissa kuuluttamisesta voidaan luopua. Tiesuunnitelman nähtävilläpitovaiheessa ilmoitetaan kuulutuksella vain kohdekunnassa. Pienten

---

sekä 82—90 § ynnä s. 97—99. Ehdotuksissa ajetaan osittaisuudistuksena mainittua puhevallan laajentamista.

[113] *Jatkola* KHO 1975:3 s. 40—41 kutsuu pikkuhitlerismiksi rakennuslupaviranomaisten asiatonta ja määräilevää vallankäyttöä.

kohteiden yhteydessä omistajille tai haltijoille tulee varata muulla tavoin tilaisuus muistutusten esittämiseen, TieA 14, 16 ja 33 §. Liittymä- ja yksityistiejärjestelysuunnitelman muistutustilaisuudesta on tiedotettava joko henkilökohtaisesti tai kuulutuksella kohdekunnassa, kuulutuksen julkaisemisella sanomalehdessä sekä henkilökohtaisella tiedotuksella toisesta kunnasta olevalle asianosaiselle, jonka asuinpaikka on asiakirjoissa mainittu tai muutoin tunnettu, TieL 50.3 §. Viimeksimainittu säännös muistuttaa JL 70 §:n kuulutussäännöstä, jota sovelletaan tietoimituksista ilmoitettaessa, ja myöskin kaavojen nähtävilläpidosta noudatettavia oikeusohjeita, RakA 39.2 ja 116.2 §.

HTiedL 11 §:n mukaan yleistiedoksiantoa eli kuuluttamista käytetään, kun tieto on toimitettava vähintään kymmeneen osoitteeseen tai kun saajien osoitteita ei tunneta. Lehtikuulutuksen ohella kunnallisella ilmoitustaululla on tärkeä sijansa kuuluttamismenettelyssä. Nykyisessä tiedon tulvassa lehtikuulutuksen ja ilmoitustaulun teho on kyseenalainen, kun liike-elämä ja verottajakin ovat totuttaneet kansalaiset henkilökohtaiseen tietopalveluun, jossa käytettyjen kirjeiden osoitteet ja sisältö on tuotettu ATK:n avulla. Täydelliset maanomistus- ja osoiteluettelot ovat viranomaisten pitämiä ja tarkoitetut hallinnollisiin tarkoituksiin; ne ovat myös tiesuunnittelussa käytettävissä.

Nykyinen ATK-tekniikka antaa mahdollisuuksia tiedonkulun parantamiseen myös tie- ja ympäristöoikeuden alalla. Tie- ja lunastushankkeissa kootaan yleensä jo alkuvaiheessa kohdealueen maanomistajaluettelot, mutta nämä saattavat jäädä puutteellisiksi. Luettelot jätetään syrjään turvauduttaessa kätevään kuuluttamismenettelyyn. Näin ei tapahtuisi, jos säädökset muutettaisiin sille kannalle, että kohdealueen maanomistajat ja haltijat olisi kutsuttava valmistelevaan kuulemistilaisuuteen ja muistutuksentekotilaisuuteen erityistiedonannoilla sekä kohdekunnasta että muualta. Teknisiä tai taloudellisia esteitä tämän laatuiselle muutokselle ei ole olemassa.

Tiedonantotarve kohdistuu tiehankkeen eri vaiheissa likipitäen vakiona pysyvään henkilöjoukkoon. Suunnittelun alkuvaiheessa joukko on hiukan laajempi kuin suunnitelmien täsmennyttyä. Tienpitäjän keräämät asianosaistiedot tulisi hankkia niin hyvissä ajoin ja täydellisinä, että luettelo olisi käytettävissä koko hankintamenettelyssä maastotutkimusluvista tietoimitukseen. Tiedonkulun parantaminen on tärkeä tekijä parannettaessa preventiivistä oikeusturvaa.

9 §. Perustamisluvan myöntämisedellytyksistä

9.1. Yleisen tien aikaansaamisesta

Yleisen tien syntymiseen kuuluu hallinnollisia, oikeudellisia, teknisiä ja taloudellisia aineksia, jotka ovat vuorovaikutuksessa keskenään. Lain mukaan yleisen tien perustamisen lähtökohtana on asteeltaan ehkä vaihteleva yleinen tarve, jonka tyydyttäminen on sovitettava taloudellisten mahdollisuuksien asettamiin rajoihin.[1] Kirjallisuudessa perustamislupa-asioita on toisinaan pidetty vapaaharkintaisina hallintotoimina, joita TieL:n yleisluontoisten ja niukkojen säännösten ohella sitovat vain hallinnon yleiset periaatteet.[2] Suorastaan TieL:n säännösten pohjalta on havaittavissa, että harkintavallan laajuus eri asioissa on erilainen. Yleinen tie tai liitännäisalue voidaan perustaa, TieL 7—9, 14.2—17 ja 30 §:n mukaan, mutta paikallistie on muutettava maantieksi, kun TieL 14.1 §:ssä säädetyt edellytykset ovat käsillä. Tien perustamiseen liittyen myös määrärahan myöntäminen on harkittavissa, mutta kunnossapitotehtävä on lain mukaan hoidettava, TieL 11—13 §.

Yleisen tien rakentaminen ja parantaminen voi tulla vireille kansalaisaloitteen, kunnan aloitteen, taikka viranomaisaloitteen johdosta. TieA 5—9 §. Aloitteet jätetään TVH:lle, jolla on valta käynnistää tien suunnittelu aloitteista riippumattakin, TieA 10 §. Aloitteiden johdosta suoritetaan alustavat selvitykset, joiden perusteella TVH voi jättää aloitteen raukeamaan, lykätä sen käsittelyä tai ryhtyä valmistelemaan tiesuunnitelmaa.[3] Jos kunta on tehnyt aloitteen maantien rakentamisesta, mutta maantien rakentamisen edellytykset eivät ole käsillä, asia on tutkittava myöskin paikallistien rakentamisen kannalta, *KHO 1968 A II 133.*

---

[1] Ks. Tielakikomitean mukaan tarve aktualisoitui, kun liikennetarpeita ei voitu tyydyttää olemassa olevaa yhteyttä käyttäen, ks. KM 1952: 5 s. 105—106 ja *Riihimäki* SK 1961 s. 846.

[2] Ks. *Voipio* s. 26, *Vuorimies* Tielehti 1961: 1 s. 6—8 ja 1962: 3 s. 6—10.

[3] Ks. TieA 2. luku.

KHO 1961 II 547. Paikallistien rakentamista koskevan aloitteen tekijän valitus hylättiin ja raukeamispäätös jäi voimaan, koska edellytykset paikallistien rakentamiselle puuttuivat.

9.2. Tiesuunnitelmien edellytyksistä

a. Edellytyksistä valitusperusteiden kuvastamina. Tien tekemisen edellytyksiä koskeva perussäännös on TieL 10 §, joka sisältää vaatimuksen taloudellisesti ja teknisesti tarkoituksenmukaisesta tien rakentamisesta ja velvoituksen haittojen ja vahinkojen välttämiseen. Eri perustamistilanteiden varalta on säädetty vielä erityisedellytyksiä, minkä ohella perustamislupia koskevasta oikeuskäytännöstä kuvastuvat vaatimukset menettelyn prosessuaalisesta moitteettomuudesta. Keskeisimmät tiesuunnitelman edellytykset käyvät ilmi seuraavista valitusperusteista:

— onko suunnitelmaa laadittaessa menetelty oikein eli onko suunnitelma syntynyt oikeassa järjestyksessä,

— onko hanke yleisen tarpeen vaatima,

— tuleeko tiestä kauttakulkuliikennettä välittävä maantie, vai pääasiassa paikallista yleistä liikennettä välittävä paikallistie, TieL 7 ja 8 §,

— onko tien suuntaus, tasaus ja leveys valittu siten, että tien tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti,

— onko tietä tehtäessä otettu huomioon suunnitteluperiaatteet ja torjuttu mahdollisuuksien mukaan vahinkoja ja haittoja, TieL 10.1 §,

— onko suunnitelma sopusoinnussa kaavan ja kaavamääräysten kanssa, TieL 10.2 § ja

— onko hanke sopusoinnussa muiden maankäytön suunnitelmien ja luonnonsuojelusta sekä muinaismuistomerkkien suojelusta annettujen säännösten kanssa, TieL 10 ja 19 §.

Ministeriön vahvistamiin päätöksiin on lupa hakea muutosta vain ns. laillisuusperustein, mutta TVH:n päätöksiä vastaan on lupa esittää myös tarkoituksenmukaisuutta koskevia valitusperusteita, HValL 4 §.

b. Valitusperusteiden tulkinnasta. Julkaistu oikeuskäytäntö antaa vakuuttavan kuvan tienpitäjän asemasta: useimmiten valitukset on hylätty, tiesuunnitelmia on aniharvoin palautettu; muutokset ovat koskeneet vähäpätöisiä yksityiskohtia, kuten liitännäisalueita tai yksityistiekysymyksiä.[4] Valitus, joka lain mukaan ei välttämättä estä suunnitelman täy-

[4] Ks. jäljempänä mainittuja ratkaisuja.

täntöönpanoa, ei oikeuskäytännön valossa häiritse aloitettujen tietöiden jatkamista ja loppuunsaattamista alkuperäisen suunnitelman mukaisesti. Valitusten hylkäysperusteina käytetyt prosessi- ja asiaperustelut ovat usein ylimalkaisia herättäen valittajissa kysymyksen: onkohan valitukseeni suhtauduttu vakavasti.

Prosessuaalisista hylkäysperusteista mainittakoon vanhemmissa ratkaisuissa esiintynyt valituspuhevallan puuttuminen. Kun puhevalta nyttemmin sallitaan laajemmin, samantapaiset valitukset on hylätty asiaperustein.[5] Osaltaan asiaan on vaikuttanut TieL:n mukaisten menettelyjen moninaisuus; valituksia on hylätty sillä perusteella, ettei päätöksen ole katsottu koskeneen valituksenalaista asiaa: moottoritiesuunnitelman vahvistaminen ei ole tarkoittanut yksityistiejärjestelyjä[6] eikä maantien parantamissuunnitelma tieliittymiä.[7] LM:n vahvistamia suunnitelmia ei ole siirretty hallitukselle; TVH:nkin vahvistamat suunnitelmat on yleensä ratkaistu nykyisin lopullisesti KHO:ssa. Suunnitelmia on pidetty pääasiassa laillisuuskriteerein ratkaistavina.[8]

Jos tien suunta on ratkaistu kaavalla ja tie on tarkoitus rakentaa kaavassa varattuun paikkaan, tiesuunnitelmaa koskevien valitusten menestymismahdollisuudet ovat erittäin vähäiset. Ensiksikään maantien suunnan muuttamisvaatimuksia ei tutkita kaavan vahvistamisen yhteydessä,[9] mutta myöskään tien rakentamisen kaavassa osoitettuun paikkaan ei katsota loukkaavan valittajan oikeutta.[10] Vain sellaisessa tapauksessa, jossa kaavan muutos on aiheutunut tiesuunnitelmasta, tien suunnan muuttamista koskeva kaavavalitus on saattanut menestyä. Näissäkin tilanteissa ratkaisun argumentointi on lähtenyt yksistään RakL:n pohjalta.[11]

---

5 Ks. esim. *KHO 1975 t. 1208* ja *KHO 1977 A II 94*, vrt. KHO *1963 A II 5.*

6 *KHO 1962 I 2.*

7 *KHO 1974 A II 114.*

8 Säännöksen merkityksestä tie- ja rakennusasioissa ks. jäljempänä 14.4 §:ssä olevaa esitystä.

Aiemmin tieasioita voitiin siirtää hallitukselle, esim. *KHO 1962 II 541.* Kun maantien parantamissuunnitelma täytti laissa säädetyt edellytykset eikä asiassa oltu menetelty virheellisesti, asia siirrettiin tarkoituksenmukaisuutta koskevana hallituksen ratkaistavaksi.

9 *KHO 1968 A II 74.*

10 *KHO 1975 t. 3755.*

11 *KHO 1976 A II 68.* Kun maantien oikaiseminen tuotti ilman liikenteellistä tai muuta pakottavaa syytä RakA 32.2,18 §:ssä tarkoitettuja haitallisia seurauksia Virtasalmen kirkonkylän kirkonmäen yhtenäiselle maisemakuvalle ja arvokkaille

Mainittu kaavoituksen ja tiesuunnittelun yhteisvaikutus saattaa merkitä oikeusturvan täydellistä häviämistä. Tievaraus vahvistetaan detaljikaavoissa, joita laaditaan pala palalta rakentamisen ja suunnittelutarpeiden mukaan. Eri puolilta kylää tulevat urat yhtyvät aikanaan. Tälle linjalle osuvalla pienmaanomistajalla ei ole todellisia vaikutusmahdollisuuksia enää siinä vaiheessa, kun hänen maansa kohdalla laadittavasta kaavan palasta kysytään hänen mieltään. RakL:n mukaiset valitusmahdollisuudet tulevat liian myöhään. Vahvistetut kaavat taas estävät tiesuunnan muuttamista koskevien vaatimusten tutkimisen silloin, kun tiehanke tulee ajankohtaiseksi.

Vaikka valitukset on tutkittu, lopputuloksena on ollut tiesuunnitelman hyväksyminen:[12] suunnitelma on laadittu lain mukaan, valittajan oikeutta ei ole loukattu. Kansalaiset, joiden ainoa asumus jäi tielinjalle, eivät ehkä ymmärrä, mitä oikeutta HValL 4.1 §:stä lainattu lause tarkoittaa. Oikeuskäytäntö kuvastaa vuoden 1734 lain RakK 25: 1:n periaatetta, ettei kenelläkään ole valtaa kieltää maantien tekemistä, vaikka TieL 10 §:n mukaan lähtökohtana pitäisi olla vahinkojen välttäminen.

c. *Muutoksenhaun perusteena kilpaileva yleinen etu.* TieL 10 ja 19 §:n säännökset, jotka velvoittavat ottamaan huomioon muut maankäyttöä koskevat suunnitelmat ja hankkeet, merkitsevät valitusperusteita, jotka johtuvat yleisen edun suojaamistarpeista. Tien rakentamisessa ilmenevää yleistä tarvetta vastaan saattaa nousta RakL:n mukainen suunnitteluintressi tai LuSL:sta johtuva suojeluintressi. KHO:n julkaistun oikeuskäytännön valossa kaavoittajan ja tieviranomaisten erimielisyydet ovat harvoin johtaneet valituksiin.[13] Sen sijaan tienpito- ja luonnonsuojeluintressit ovat olleet vastikään esillä Pernajanlahden pohjukkaa koskevan suojelupäätöksen yhteydessä. Tapauksen kulku oli seuraava.

KHO 1981 t. 1204. TVH oli 1970-luvulla suorittamiensa selvitysten perusteella 21. 6. 1978 hyväksynyt Porvoon—Pernajan moottoriliikennetien yleissuunnitelman, jonka mukaisesti laadittavan tiesuunnitelman perustaksi oli otettu yleissuunnitelman vaihtoehdon C mukainen suuntaus. *Uudenmaan LH* oli maanomistajien hakemuksesta 27. 7. 1979 antanut pää-

---

luonnonsuhteille, rakennuskaava ei tyydyttävästi täyttänyt sille asetettavia vaatimuksia, minkä vuoksi LH:n päätös tältä osin kumottiin.

12 Edellä mainittujen ratkaisujen lisäksi ks. esim. *KHO 1961 II 142, KHO 1963 A II 261* ja *KHO 1968 A II 117.*

13 Ks. esim. *KHO 1973 A II 130* ja *KHO 1978 A II 76.*

töksen luonnonsuojelualueesta, johon kuului yleissuunnitelman mukaista tiealuetta noin 1 km:n matkalta. Valittaessaan päätöksestä tienpitäjä vaati rauhoitusmääräyksiä täydennettäväksi maininnalla, että niistä saadaan poiketa LM:n vahvistaman tiesuunnitelman mukaisesti, sikäli kuin se tiejärjestelyjen kannalta on välttämätöntä. Hakijat katsoivat selityksessään, ettei tienpitäjällä ollut asiassa valitusoikeutta, koska alueelle ei ollut vahvistettu TieL 25 §:n mukaista tiesuunnitelmaa.

Ratkaistessaan asian *KHO* 4. 3. 1981 katsoi, että luonnonsuojelualueen muodostaminen sisällyttämällä siihen suunnitelman mukaista tiealuetta koskee TVH:n valvottavana TVLL 1 §:n ja TVLA 1 §:n nojalla olevaa valtion etua sillä tavoin, että TVH:lla on oikeus valittaa LH:n päätöksestä. Ratkaistaessa edistääkö suojelualueen muodostaminen huomattavaa yleistä etua, huomiota tulee kiinnittää suojelun voimaansaattamista puoltavien seikkojen ohella myös siihen, mikä vaikutus suojelualueen muodostamisella on sellaisiin muihin yrityksiin sanotulla alueella, joilla on yleistä merkitystä. Verratessaan luonnonsuojeluintressejä ja tienrakennuksen muita vaihtoehtoja toisiinsa KHO, ottaen huomioon tiesuunnittelun nykyvaiheen ja alueen maankäytön suunnittelun keskeneräisyyden sekä sen, että suojelu voidaan säädetyin edellytyksin tarpeen vaatiessa lakkauttaa, pysytti LH:n päätöksen lopputuloksen suojelualueen perustamisen lain mukaisuuden osalta, mutta siirsi ratkaisun KHOL 5.1 §:n perusteella hallitukselle.

Äänestyksessä eri mieltä ollut hallintoneuvos *Kurvinen* lausui: »Tie- ja vesirakennushallituksen vaatimuksen osalta totean, että yleisistä teistä annetun lain 10 ja 19 §:n mukaan yleistä tietä rakennettaessa ja siis myös tiesuunnitelmaa laadittaessa on luonnonsuojelusta annetut säännökset otettava huomioon sekä vahingon ja haitan syntymistä mahdollisuuksien mukaan vältettävä. Näin ollen katson, että tiesuunnitelman vahvistamista koskevan asian yhteydessä tulee ratkaistavaksi kysymys siitä, onko luonnonsuojelun intressien väistyttävä tiehankkeen toteuttamisen tieltä, mutta luonnonsuojelualueen määräämistä koskevassa asiassa ei voida päättää, miten tulevan tien suunta ja paikka maastossa on tiesuunnitelmassa määrättävä. Hyväksyen tie- ja vesirakennushallituksen valituksen muutan tämän vuoksi valituksenalaiseen päätökseen sisältyvää rauhoitusmääräystä siten, että rauhoitus ei estä yleisen tien rakentamista vahvistetun tiesuunnitelman mukaisesti.»

Verrattuna aiempaan KHO:n ratkaisukäytäntöön, erityisesti *KHO 1956 II 146*:een tienpitäjälle myönnetty valitusoikeus on laajentunut. Lausuma luonnonsuojelualueen lakkauttamisesta olosuhteiden muuttuessa tai tien rakentamisen johdosta olisi ollut sopusoinnussa ratkaisun *KHO 1968 A II 150* kanssa, jossa luonnonsuojelualue lakkautettiin valtatien alueen osalta, mutta asia siirrettiin muun lakkauttamisen osalta hallituksen ratkaista-

vaksi. Ratkaisussa *KHO 1971 A II 76* luonnonsuojelualueen lakkauttamisasiaa ei enää siirretty hallitukselle. KHO:n ratkaisukäytännössä siirtopäätökset ovat viime vuosina vähentyneet, mutta suunnitelmien keskeneräisyys on ollut eräs tyypillisimmistä siirtoratkaisuun johtaneista tarkoituksenmukaisuusperusteista.[14]

Tien suunta ja sijoitus maastossa ratkaistaan kaava-alueiden ulkopuolella TieL:n mukaisesti ja detaljikaava-alueilla RakL:n säätämässä suunnitteluorganisaatiossa. Sekä kaavoituksessa että tien suunnittelussa on otettava huomioon hankkeiden vaikutukset alueen elinkeino-oloihin ja ympäristöön, TieL 10.1 ja 19 § sekä RakL 34.1 ja 135.1 §. Käytännön suunnittelussa pyrkivät korostumaan ne intressit, joiden puolesta on turvattu tehokas puhevallan käyttö jo suunnitteluvaiheessa, joiden arvo on mitattavissa rahassa ja joiden osalta hyöty tai haitta on selvästi osoitettavissa ja alueellisesti määrättävissä. Näihin verrattuna luonnonsuojeluintressit, tien vaikutukset ympäristön laatuun ja liikenteen taikka asutuksen saastuttavat vaikutukset ympäristöön tulevat huomioon otetuiksi paljon pienemmällä painoarvolla. Intressien arvo on vaikeasti laskettavissa ja muutettavissa raha-arvoksi, eikä näiden intressien puolesta ole aina nimettyä oikeudenhaltijaa käyttämässä puhevaltaa. Taloudelliseen ja tekniseen tehokkuuteen pyrkiviä suunnittelumenetelmiä kehitettäessä nämä seikat ovat jääneet haitta- ja hyötylaskelmien ulkopuolelle. Tämän johdosta eri intressien luetteleminen TieL 10.1 §:ssä ei vielä takaa niiden huomioon ottamista suunnittelutyössä, ellei samalla järjestetä tehokasta edunvalvontaa ja kehitetä menetelmiä näiden etuuksien arvioimiseksi ja huomioon ottamiseksi.

TieL 19 §:n ja RakL 34.1 §:n mukaan luonnonsuojelu on tiesuunnittelussa ja kaavoituksessa väistyvä seikka, jota koskevalla erillispäätöksellä ei synny kaavoitukselle tai tien suunnittelulle voittamattomia esteitä. Esillä olevassa ratkaisussa näkyvät keskeneräiset maankäytön suunnitelmat eivät voine estää rauhoituspäätöksen antamista, mutta rauhoituspäätös puolestaan joutuisi lakkautusuhan alaiseksi jo lähitulevaisuudessa, kun tien suunnittelu olisi riittävästi edistynyt. Tältä osin suojelulla ei päästäisi LuSL 1 §:ssä tarkoitettuihin *luontoa pysyvästi säilyttäviin*

[14] Ks. *Majamaa* s. 219—220 olevia tilastoja ja s. 221—227 mainittuja ratkaisuja, *Hyvönen* Maapaketti s. 248—267 mainittuja ratkaisuja ja *Hyvönen* Mila 1979 s. 53 mainittua.

päämääriin. Kun tien paikkaa ei voida sitovasti määrätä suojelua koskevan asian yhteydessä vaan tiesuunnitelmassa, tiesuunnitelman tai kaavoituksen keskeneräisyys ei estä asian ratkaisemista LuSL:ssa säädettyjen edellytysten pohjalta siirtämättä asiaa hallitukselle. Eri mieltä olleen jäsenen päätösehdotus vaikuttaisi TieL:n ja LuSL:n välisen säädöshierarkian, lain tulkinnan, prosessiekonomian ja käytännön oikeusseuraamusten kannalta tuomiolauselman kannanottoa perustellummalta. Valtioneuvoston 25. 9. 1981 antamassa ratkaisussa Pernajanlahden suojelupäätöstä edellytettiin muutettavaksi siten, ettei suojelu estä tien suunnittelua alueen läpi.

9.3. Liitännäisalueiden ja aineenotto-oikeuksien perustamisedellytyksistä

a. Alueiden sijoittelusta. Vaikka tien suunta on valittava liikenteellisesti ja taloudellisesti edullisimman, vähiten haittaa tuottavan vaihtoehdon mukaan, asutuskeskukset, vesistöt, maastoesteet sekä tien luokkaan, liikennetekniseen linjaukseen ja suunnitteluun liittyvät tekniset ja taloudelliset syyt rajoittavat käytettävissä olevien vaihtoehtojen lukumäärää: kaikkia arvokkaita kohteita ei voida kiertää. Valittu tielinja merkitsee yksityisen luovuttajan kohdalla karkeaa pakkotoimenpidettä, tosin haittoja yksitystie- ja tilusjärjestelyin yritetään jälkikäteen lieventää. Edellä havaittiin, että näitä suunnitteluteknisiä tosiasioita vastaan TieL:n jälkikontrollijärjestelmä on voimaton.

Tielinjauksen ratkeaminen merkitsee myöskin liitännäisalueiden sijoittamisvaihtoehtojen vähentymistä. Varalaskupaikat ovat tielinjalla, lepoja palvelualueet tielinjan tuntumassa. Teknisesti ja taloudellisesti edullisimpia aineenottopaikkoja voidaan etsiä kuitenkin laajemmalta alueelta. Kun uusien teiden rakentamiseen tarvittavat maa-ainesmäärät ovat suuria, aineenottopaikat perustetaan tavallisesti tiesuunnitelmalla joko liitännäisalueiksi tai oikeuksin aineenottoon rajoitettuun määrään, TieL 26.4 §.

Tien rakentamisen jälkeen esiintyvät aineenottotarpeet tuli tielakikomitean käsityksen mukaan hoitaa ensisijaisesti vapaaehtoisin *sopimuksin*. Siltä varalta, ettei sopimuksia syntyisi komitea laati säännökset LH:n luvalla perustettavasta liitännäisalueesta sekä *määräaikaisesta* tai *raja-*

määräisestä [15] aineenotto-oikeudesta, jollainen voidaan myöntää tienpitäjälle yksinoikeudella tai oikeutena saada toisen käyttämästä aineenottopaikasta tietty määrä maa-ainesta, TieL 30 § ja TieA 34 §.

b. *Hankintapoliittisesta etusijajärjestyksestä.* Eri hankintatavoista koostui TieL:ssa suhteellisuusperiaatteen mukainen hankinta-apparaatti, jonka keinovarasto ulottui vapaaehtoisista sopimuksista lääninhallituksen lupien ja tiesuunnitelmien kautta varsinaiseen pakkolunastukseen. Tienpitäjällä oli varaa sovittaa keinonsa vastustuksen mukaan; tarvittaessa otteita voitiin koventaa. Nimenomainen säännös hankintatapojen etusijajärjestyksestä puuttui.[16] Sen vuoksi tienpitäjän valintoihin vaikuttivat 1960-luvulla enemmän lunastuskorvauksiin ja alueiden käyttöön vaikuttavat tekijät kuin suhteellisuusperiaate.

Kunnat olivat velvollisia luovuttamaan soraa korvauksetta: niiden omistamat ainesalueet olivat erityisessä suosiossa.[17] Toinen hankintatapaan vaikuttava kustannustekijä johtui siitä, että rajamääräisiä aineenotto-oikeuksia korvattaessa sovellettu koronlaskutapa saattoi johtaa liitännäisaluetta edullisempaan korvaustasoon.[18] Tiesuunnitelmissa perustet-

---

[15] Ks. KM 1952:5 s. 119—120. Laissa ja mietinnössä tosin puhutaan vain rajamääräisistä aineenotto-oikeuksista, mutta käytännössä esiintyy myöskin ajallisesti rajoitettuja käyttöoikeuksia. Ks. esim. MMH kk 84 104 § sekä kk 88 malli 12. Sopimusmenettelyssä vuokraus tai luovutus tehdään normaaleja muotoja noudattaen. Aiemmin vuokrasopimukset edellytettiin kiinnitettäviksi, ks. *von Bonsdorff—Martikainen* s. 31.

[16] Tielakikomitean mietinnössä suhteellisuusperiaate oli lausuttu selvästi julki, ks. KM 1952:5 s. 107 ja 120.

[17] TieL 67.2 §. Ilmaisluovutussäännöstä oli perusteltu aikanaan sillä, että tiestä oli kunnalle hyötyä, KM 1952:5 s. 152—153. Aineenottopaikkojen kohdalla säännös johti kohtuuttomuuksiin, koska valtio pyrki viemään kunnilta soravarat, joita ne itse tarvitsivat.

Ratkaisussa *KKO 1968 II 39* Kerimäen kunnalta evättiin oikeus sorakorvauksiin, vaikka soraa ajettiin kunnan sorakuopasta naapurikuntien alueille, Mm 1969:1—2 s. 74—75. Ratkaisu oli eräänä pontimena säännösten tarkistamiselle lakialoitteen pohjalta, L 16. 1. 1970/32. Ks. lakial. 1968:28 ja LTV 1969:42.

Aiemmasta aineenottokorvauskäytännöstä ks. *Pekkanen, Paavo* SK 1954 s. 682—683, SK 1956 s. 213—216 ja SK 1970 s. 76—77.

[18] TieL 70 §. Luovutuksenkorvauksille korko on laskettava haltuunotosta, muille korvauksille yleensä toimituksen lopettamisesta. Erillisiä sorakorvauksia on pidetty muina korvauksina. Korkoerä saattoi olla 30—60 % korvaussummasta. Nykyisin yli 5 vuoden viivästymä haltuunotosta toimituksen lopettamiseen käy

tujen aineenottopaikkojen käyttöä rajoittivat perustamispäätökset.[19] Rajoituksia ei ollut pakkolunastettujen, vapaaehtoisesti hankittujen tai vuokrattujen ottopaikkojen rasituksina. Pahimpia rajoituksista johtuneita epäkohtia korjattiin lain muutoksella vuonna 1967.[20]

Mainitut seikat eivät ehkä nouse esiin oikeuskäytännöstä ja niiden merkityskin on lain muutosten ja hallintokäytännön vakiintumisen vuoksi vähentynyt. Edelleenkin ne saattavat vaikuttaa hakijan motiiveihin ja erilaisten ratkaisujen esiintymistiheyteen.

c. *Tarkoitussidonnaisuudesta.* HM 6.3 §:n ja TieL:n mukaan lunastus on sallittu vain yleiseen tarpeeseen. Vahvin peruste aluehankintoja vastaan olisi väite, etteivät alueet tulisi yleiseen tarpeeseen. Valituksissa tätä perustetta ei juuri esiinny.[21] TieL:n käyttösidonnaisuussäännökset ohjaavat alueet tietarkoituksiin ja tienpito sinänsä hyväksytään tärkeäksi julkiseksi tehtäväksi. Hankinnat on rajoitettava vain niihin kohteisiin, joita tarvitaan. Kysymystä on käsitelty seuraavissa ratkaisuissa.

KHO 1967 A II 106. Tiesuunnitelmassa moottoritien liitännäisalueeksi tien käyttäjien lepoa ja ravitsemusta taikka ajoneuvojen huoltoa varten

---

erityisestä syystä, jonka perusteella korko voidaan luovuttajan vaatimuksesta määrätä laskettavaksi myös muiden kuin alueen luovutuskorvausten osalta haltuunottoa seuranneen kuukauden alusta lukien.

19 TieL 3.2, 26.4 ja 30 § sekä TieA 33 ja 34.2 §. Ainesta oli lupa käyttää vain perustamisluvasta johtuviin tietarkoituksiin.

20 L 30. 6. 1967/310. Ks. myös HE 1967: 12. Muutoksen jälkeen aineenottopaikkoja voitiin perustaa yleensä tienpitoa ja myöskin yksityistiejärjestelyjä varten.

21 *KHO 1966 t. 3129.* KlM:n vahvistettua tiesuunnitelman, jossa eräs soranottoalue oli määrätty perustettavaksi liitännäisalueeksi, esitettiin selvitystä siitä, ettei kyseinen liitännäisalue ollut tarpeellinen. Suunnitelman vahvistamispäätöksen katsottiin loukanneen valittajan oikeutta ja asia palautettiin KlM:lle. Ks. myös *KHO 1966 A II 120.*

Valitukset pakkolunastuslupia vastaan sillä perusteella, että yleinen tarve puuttuisi eivät ole oikeuskäytännössämme menestyneet, ks. esim. *KHO 1970 A II 97, KHO 1973 t. 2650, KHO 1974 A II 67* ja *KHO 1975 t. 729,* joiden johdosta ks. *Hyvönen* Maapaketti s. 157 ja 181—182.

Vrt. kuitenkin *KHO 1975 A II 53.* Asemakaavassa puistoksi merkityn alueen pakkolunastaminen ei ollut asemakaavan toteuttamiseksi enää tarpeen, kun SM:n vahvistamassa kaavan muutoksessa alue oli merkitty rakennusmaaksi. Lopputulokseltaan pysyväksi jääneessä LH:n päätöksessä lunastuksen ei enää katsottu tapahtuvan HM 6.3 §:ssä ja RakL 50 §:ssä säädettyyn yleiseen tarpeeseen.

varattu alue katsottiin vahvistetun laajuisena tarpeelliseksi mainittuja tarkoituksia varten. (Äänestys 4—3).

KHO 1968 A II 151. Perustettaessa tienpitäjälle täydennyssuunnitelman yhteydessä oikeus tienpitoaineen ottamiseen rajoitettuun määrään, oli samalla vahvistettava se tienpitoaineen määrä, joka saatiin ottaa. (Äänestys 3—2).

Lääninhallituksella on valta antaa TieL 30 §:ssä tarkoitettu perustamispäätös, jos siitä ei aiheudu huomattavaa vahinkoa tai haittaa kiinteistölle. Muussa tapauksessa oikeudet oli tielakikomitean käsityksen mukaan hankittava sopimuksin tai pakkolunastamalla.[22] Komitean rinnastamat seikat eivät ole täysin vertailukelpoisia, sillä pakkolunastuksen edellytyksenä oli PlL 1.1 §:n mukaan yleinen tarve, ei se seikka, että viranomaisen suunnittelemasta toimenpiteestä aiheutuu kiinteistölle haitallisia seuraamuksia. Sen sijaan *omistajalla* on oikeus esittää pakkolunastuksissa tai tiehankkeissa lunastuksen laajentamista sekä oikeus vaatia korvausta tai lunastusta, jos voimaansaatettu määräys tai lunastajan toiminta estää häntä käyttämästä omaisuuttaan kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla, TieL 35.3 §, PlL 9.2 §, LunL 24 § ja RakL 56 §.

Lunastajan kannalta pakkolunastuksen edellytykset liittyvät yleisen tarpeen tai muun laillisen perusteen käsilläoloon. Tiehankkeiden yhteydessä edellytysten arviointiin kuuluu vielä TieL 10.1 §:n vaatimus, ettei hankkeella aiheuteta vältettävissä olevia vahinkoja tai haittoja. Sama yleisperiaate koskee sekä tiesuunnitelmaa, LH:n antamaa perustamislupaa että TieL 32 §:ssä tarkoitettua pakkolunastusta tietarkoituksiin.

TieL 30 §:ssä mainitulla *huomattavan* haitan kynnyksellä on edelläolevan valossa ensisijaisesti menettelyteknistä merkitystä: LH:n on osoitettava huomattavia haittoja ja vahinkoja tuottava perustamisasia tiesuunnitelman tai pakkolunastusluvan mukaiseen perustamismenettelyyn. Eri perustamistapojen käyttöala on TieL:ssa rajoitettu, ja näitä rajoja on syytä noudattaa silloinkin, kun täydennyssuunnitelma näyttäisi tuovan LH:n päätöstä mutkattomamman tien tarpeellisen liitännäisalueen perustamiseen.

KHO 1979 A II 141. TVH:n katsottiin ylittäneen toimivaltansa päättäessään tiehen kuuluvan liitännäisalueen perustamisesta muitakin kuin parantamissuunnitelman toteuttamista tarkoittavia tarpeita varten.

---

[22] Ks. KM 1952:5 s. 120.

d. Haittojen välttämisestä. Haittojen välttämisen velvoite asettaa ratkaisijaviranomaiset intressivertailutilanteeseen. Toisella puolella ovat tienpitäjän yleisestä tarpeesta johtuvat vaatimukset. Toiselta puolen olisi selvitettävä erilaiset mahdollisuudet ja valittava käsillä olevista vaihtoehdoista se, joka ei vaaranna edullista lopputulosta, mutta tuottaa luovuttajille ja muille mahdollisimman vähän haittaa tai vahinkoa. Haittojen välttäminen tarkoittaa yleisen tarpeen sovittamista suhteellisuusperiaatteen kehyksiin.

Valittaessaan perustamislupia vastaan valittajan ei tarvitse esittää vaihtoehtoista suunnitelmaa eikä muutoksenhakuinstanssi yleensä tutki asiaa laajemmin kuin valitus antaa aihetta. Valittajan näkemykset tulevat muutoksenhakuasteissakin punnituksi pääasiassa tieviranomaisten selvityksiä ja lausuntoja vastaan, minkä ohella asiassa kiinnitetään huomiota menettelyn ja ratkaisun kaikinpuoliseen lainmukaisuuteen. Päätökseen tyytyneiden ja valittajien suhteen tasapuolisen lopputuloksen takeiksi jäävät lopulta yleiset menettelylliset seikat kuten, ennakkokuuleminen, julkisuus ja hallinnon lainalaisuuden toteutuminen.

Tiesuunnitelmien yhteydessä perustetuista aineenottopaikoista on katsottu oikeuskäytännössä aiheutuvan enemmän haittaa ja vahinkoa kuin tarve vaatii esimerkiksi silloin, kun liitännäisalue on perustettu valimoliikkeen raaka-ainevarastoon, vaikka ympäristössä on ollut runsaasti avaamattomia hiekka-alueita.[23] Sen sijaan kunnan kaavoitussuunnitelmat eivät olleet esteenä aineenottopaikan perustamiselle.[24] Huomattavaa haittaa *kiinteistölle* taas on katsottu aiheutuvan tienpitoaineen ottopaikan perustamisesta kylän ja tilanomistajien ainoaan hiekanottopaikkaan:

KHO 1963 A II 230. Kun hiekanottopaikan vuokraamisesta tai luovuttamisesta ei oltu päästy sopimukseen, LH oli myöntänyt tienpitäjälle tieoikeuden 7 200 m²:n laajuiseen hiekanottopaikkaan. KHO ratkaisi yhden tilanosakkaan tekemän valituksen muita osakkaita kuulematta kumoten kokonaisuudessaan LH:n päätöksen, koska LH, ottaen huomioon TieL 30 §:n säännökset ei ollut voinut antaa määräystä aineenottopaikan perustamisesta, josta aiheutui tilalle huomattavaa haittaa. (Äänestys 3—2 koski lausunnon pyytämistä muilta osakkailta).

---

[23] *KHO 1969 A II 167,* ks. myös *KHO 1979 A II 141.*

[24] *KHO 1977 A II 94.* Ks. myös *KHO 1966 A II 120.* Kunnalla oli oikeus valittaa valtatien parantamista koskevan suunnitelman vahvistamispäätöksestä. Kunnan vastustettua soranottopaikan perustamista TVH ilmoitti, ettei aluetta käytetä ko. parannustyöhön eikä muuhunkaan tienpitoon; tiesuunnitelman vahvistamispäätös kumottiin tältä osin.

Ratkaisussa ilmeni myöskin perustamismenettelyyn liittyvä suhteellisuusperiaate. Vapaaehtoisten hankintayritysten jälkeen tulee käyttää LH:n lupaan perustuvaa hankintaa tai tiesuunnitelmassa perustettavia oikeuksia. Käytännössä nämä menettelytavat ovat vaihtoehtoisia.[25] LunL 4 §:n mukaan on selvitettävä vapaaehtoiset menettelytavat ja muut mahdolliset keinot ennen lunastusluvan myöntämistä.[26] Periaatetta on sovellettava myös perustettaessa TieL 30 §:n mukaisia oikeuksia, TieA 33.1 §. Sama ajatus sisältyy myöskin TieL 10.1 §:ään, vaikka tiesuunnitelmaan liittyvässä tien rakentamisessa on lupa aiheuttaa suurempia haittoja ja vahinkoja kuin TieL 30.1 §:n mukaan. Uudessa muodossaan TieL 10.1 § on haittojen välttämisen suhteen entistä selvempi.

Uusimman oikeuskäytännön mukaan suhteellisuusperiaatetta on sovellettava myös aineellisoikeudellisessa merkityksessä: ennen liitännäisalueen perustamista on tutkittava, voidaanko sorantarve tyydyttää myöntämällä rajamääräinen otto-oikeus.[27] Vuoden 1981 muutokset TieL 10.1 §:ssä ovat tosin heikentäneet tässä luvussa mainittujen ratkaisujen ennakkotapausarvoa, mutta tuskin haittojen välttämisen osalta.

9.4. Kokoavia näkökohtia

a. Muutoksenhakujärjestelmän kehittämisestä. Tarkastelu osoittaa, että valitusmenettelyn merkitys kontrollikeinona on suunnitelma-asioissa supistunut vähäiseksi. Tiesuunnitelmat ovat usein niin laajavaikutteisia, että yksityisten valittajien perusteltujenkin vaatimusten hyväksyminen saattaisi johtaa saavutettuihin etuihin nähden kohtuuttomiin kustannuksiin tai viivästyksiin. Tiesuunnitelmat on usein pantu täytäntöön ns. pikahaltuunoton avulla: työt lähialueilla on jo aloitettu ja vahingot ovat tapahtumassa, kun asia saapuu muutoksenhakuasteen käsittelyyn.

---

25 Ks. VTO kohta C.

26 Ks. *Holma* DL 1978: 3—4 s. 102—103, vrt. *Ojanen* s. 43.

27 *KHO 1977 A II 95.* (Äänestys 3—1). Vrt. *KHO 1975 t. 4348.* Soranotosta paikallistietä varten oli sovittu ehdoin, että määrä ja korvaukset vahvistetaan tietoimituksessa. Lääninhallitus katsoi, ettei liitännäisalueen perustamiseen aineenoton päätyttyä enää ollut tarvetta. KHO palautti asian LH:lle uudelleen käsiteltäväksi, koska perustamistarve oli edelleen olemassa. Ks. myös *KHO 1968 A II 151.*

Liitännäisalueiden perustamisessa ja tiehankkeiden pienemmissä yksityiskohdissa jälkikontrollin aseet eivät ole olleet yhtä tehottomia kuin tiesuunnitelmien kohdalla.[28] Valittajien ja tienpitäjän intressit ovat näissä asioissa olleet selvemmin yhteismitallisia, eivätkä suunnitelmat näiltä osin ole olleet teknisesti niin monimutkaisia kuin suuria tiehankkeita koskevat tiesuunnitelmat. Kuitenkin asianosaisten oikeusturvan tarve juuri tiesuunnitelmien kohdalla olisi saattanut olla suurempi kuin vähäisemmissä asioissa.

Joitakin teknisiä erikoistietoja vaativissa jutuissa, kuten vesiasioissa KHO:n kompetenssia on lisätty asiantuntijajäsenillä, mutta muissa ympäristöasioissa muutoksenhakuasteet ovat riippuvaisia ulkopuolisesta asiantuntemuksesta. Usein painavin lausunto tulee suunnitelman laatineelta erityisviranomaiselta. Tienpitäjän lausunnoissa saattavat korostua hankkeen tekniset piirteet. Kuitenkaan asioiden teknistyminen ja monimutkaistuminen ei saisi olla perusteena oikeusturvan kaventumiselle. Asian korjaaminen näyttäisi vaativan myös kontrolliportaan teknisten valmiuksien kohottamista. Kirjallisuudessa usein toistettu ehdotus asiantilan korjaamiseksi on ollut maa- ja vesiasioiden *ylituomioistuimen perustaminen*.[29] Tieasioiden kohdalla ehdotus olisi tutkimisen ja toteuttamisen arvoinen.

b. Lainsäädäntö. TieL:n eräänä lähtökohtana on raivaajahenkinen tienpito, jossa tehtävien pääpaino on uusien, entistä parempien teiden rakentamisessa. Laki laadittiin sodan jälkeisissä olosuhteissa, joissa tieverkko oli päässyt rappeutumaan. Tieverkon uudistamistehtävää ajatellen TieL on ollut käyttökelpoinen, mutta päätieverkko on tärkeimmiltä osiltaan jo valmistunut. Sen vuoksi lainsäädännössäkin olisi aika siirtyä rauhanajan kannalle. Energian nouseva hinta ja liikenneriskien lisään-

---

[28] Esim. *KHO 1967 A II 112.* Kun kokoojatie rakennettuna yksityisteiden järjestelystä annetulla LH:n päätöksellä vahvistettua mutkan tekevää suuntaa noudattaen aiheutti tiloille haittaa, joka olisi ilmeisesti ollut vältettävissä rakentamalla tie suorassa suunnassa, mutta asiassa oli jäänyt selvittämättä, oliko ehkä olemassa seikkoja, jotka olivat esteenä suoran suunnan käyttämiselle ja mitä suunnitteilla oleva kaavoitus vaikuttaa asian ratkaisuun, KHO kumosi LH:n päätöksen ja palautti asian uudelleen käsiteltäväksi.

[29] Ks. esim. *Haataja* Lm 1950 s. 535, *Hyvönen* Maapaketti s. 300—301 ja *Ellilä* Lm 1966 s. 468—469. Asia on tiettävästi esillä myös vireillä olevan vesilain tarkistuksen ja kiinteistönmuodostuslainsäädännön uudistamisen yhteydessä.

tyminen ovat vähentäneet pikateiden tarvetta. Tiehankkeiden edullisuutta punnittaessa taloudellisten tosiasioiden rinnalle ovat tulleet entistä selvemmin tiehankkeista koituvat haitat, vahingot ja ympäristövauriot. Tienpitotehtävä on muuttunut yhteyksiä ylläpitäväksi yhteiskunnalliseksi palvelutehtäväksi.

Haittojen välttämisen periaate on ollut julistuksenomaisena TieL 10 §:ssä. Säännöksestä huolimatta valtateitä on sijoitettu ainutlaatuisille maastokohdille muun muassa Salpausselkien harjualueilla ja Lohjanharjun päälle. Säännöstä on täydennetty vuonna 1981. Uudistuksessa korotettiin elinkeino- ja ympäristötekijät tiesuunnitteluun vaikuttavina seikkoina VTO:sta TieL:iin liikenneteknisten ja taloudellisten tekijöiden rinnalle. Vaikka lain sanamuoto on edelleen julistuksenomainen, säännökset on tarkoitettu normatiivisiksi toimintaohjeiksi teiden suunnittelussa ja rakentamisessa.

Työllisyysnäkökohtiin perustuen TieL:n maanhankintamenettely on haltuunoton suhteen etupainoinen, mutta korvausten suhteen hidas. Korvaukset viipyvät, vaikka vuoden 1971 uudistuksilla ennakkokorvausmenettelyä kehitettiin merkittävästi. Suunnittelumenetelmien kehittyminen on antanut mahdollisuuksia myös haltuunotto- ja korvausjärjestelmien kehittämiselle. Nykyisin suunnitelmat voitaneen valmistella entistä huolellisemmin sopeuttaen tiesuunnitelmat muuhun yhteiskunnalliseen kehittämiseen tarvitsematta enää säännönmukaisesti turvautua pikatäytäntöönpanoihin ja maksuviivästymiin. TVH ja MMH ovat hallinnollisissa ohjeissaan pyrkineet kehittämään suunnittelun tarkkuutta, aikaistamaan tietoimitusten aloittamista ja edistämään sopimuspohjaista korvausmenettelyä. Myös lainsäädäntö kaipaisi tämän suuntaisia muutoksia.

Pitkässä suunnittelumenettelyssä tiettyihin perusratkaisuihin urautunut suunnittelujärjestelmä ei ole enää muutoksenhakuvaiheessa kustannus- ja arvovaltasyistä enää niin herkkäliikkeinen kuin suunnittelun alkuvaiheessa.[30] Tämä seikka vähentää jälkiperäisen kontrollin tehoa, mutta eräissä tilanteissa, esimerkiksi kaavan ja tiesuunnitelman kumuloituessa, syntynyt rakennelma on jälkikontrollin keinoja vastaan täysin suojattu. Tämän johdosta oikeusturvan kehittämisen painopiste on *ennakollisen* oikeusturvan puolella eli kaavoituksen ja tiesuunnittelun valmisteluvaiheissa.

---

30 Vrt. *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 119.

10 §. Alueiden pakkolunastamisesta tietarkoituksiin

10.1. TieL 32 §:ään perustuvasta lunastuksesta

a. Lunastussäännösten sisällöstä. Tienpitäjä saa hankkia käyttö- tai omistusoikeuden tie- ja liitännäisalueisiin pakkolunastamalla, jos siihen on erityisiä syitä. Jos alueesta on määrätty tiesuunnitelmassa, suunnitelman vahvistamisesta annettu päätös vastaa pakkolunastuslupaa. Lunastamalla hankittuun käyttöoikeuteen nähden on voimassa, mitä tieoikeudesta on sanottu, TieL 32 §. Kun tienpitäjä sai TieL:n ja PlL:n perusteella saman laatuisen käyttöoikeuden tiealueisiin, hankintamenettelyiden erot olivat lähtökohtaisesti muodollisia perustuen siihen näkökohtaan, että TieL:n mukainen menettely oli yksinkertaistettua pakkolunastusta.

TieL:n säätämisen aikaan tietoimitus- ja pakkolunastusprosesseilla oli merkittäviä eroja. Tilusten ennakkohaltuunottoon vaadittiin pakkolunastuksessa erillinen lupa tai maanomistajan suostumus, mutta tiesuunnitelman yhteydessä ennakkohaltuunotto-oikeus seurasi tiesuunnitelman vahvistamista. Tietoimitukseen verrattuna pakkolunastusmenettely erillisine paalutus- ja korvauksenmääräämistoimituksineen oli hankalampi eikä pakkolunastusmenettelyn yhteydessä ollut mahdollisuutta vähentää tilusjärjestelyjen avulla lunastuksesta aiheutuneita vahinkoja. Kiinnitettyjen saatavien haltijoiden etuuden turvaaminen oli johtanut pakkolunastuksissa korvausten tallettamiseen ja jäykkään maksatusmenettelyyn. TieL:n mukaan tallettaminen tuli riippumaan toimitusmiesten harkinnasta, TieL 72 §. Jos kiinnityksenhaltijan oikeutta oli loukattu, hän sai mahdollisuuden hakea vahingonkorvausta tienpitäjältä, TieL 73 §. Korvausten maksamiseen liittyvä menettelyn yksinkertaistaminen oli mahdollista sen vuoksi, ettei tiealueiden luovuttaminen tieoikeuksin yleensä vähennä kiinnityksenhaltijan etuutta loukkaavalla tavalla kiinteistön panttiarvoa. LunL:n tultua PlL:n sijaan mainitut menettelyerot ovat vähentyneet.

b. Kirjallisuudessa esitettyjä käsityksiä. Tielakikomitean mukaan PlL:n mukaiseen menettelyyn oli syytä turvautua ainakin asemakaava-alueiden tielunastuksissa sekä muulloinkin, kun tienpitäjä halusi alueen omakseen tai varmuuden alueisiin kohdistuneiden kiinnitettyjen saatavien lopullisesta selvittämisestä. Säännöksen sanamuoto viittasi tienpitäjän vapaaseen menettelynvalintavaltaan. Perustelujen valossa tienpi-

täjän pelko lisäkorvausvaatimuksista TieL 73 §:n perusteella riitti erityiseksi syyksi pakkolunastusmenettelyn käyttämiseen.[1]

Wiiala mainitsi pakkolunastusta puoltavina syinä komitean esittämien syiden ohella sen seikan, että lunastuksen alaisilla teillä alueet oli syytä saattaa tienpitäjälle yhtäläisin oikeuksin eli omistusoikeuksin.[2]

Ojasen mukaan tienpitäjä saa hankkia omistus- ja hallintaoikeuden tie- ja liitännäisalueisiin TieL 32 §:n ollessa tärkeä LunL 4.3 §:ssä tarkoitettu erityinen lunastusperuste. Ojasen laatimassa lunastuslakiehdotuksessa ja sen kanssa yhdenmukaisessa HE 1975 II: 179:ssä mainitaan, että VN:n lunastuslupa olisi tarpeen hankittaessa tietarkoituksiin alueita, joista ei ole määrätty tiesuunnitelmassa.[3]

Hollo viittaa esityksessään tielakikomitean ja lunastuslakiesityksen perusteluihin lisäten, että tienpitäjä tarvitsee lunastusluvan VN:lta sellaisen kohteen lunastamiseen, jota ei ole sisällytetty tiesuunnitelmaan, tai jos kysymys on alueesta, joka ei ole tie- tai liitännäisalue. Edelleen hän mainitsee, ettei lunastuslupaa voida evätä, jos tieoikeus voitaisiin saada tiesuunnitelman perusteella ja edellä mainittuja erityisiä syitä on käsillä.[4]

c. TieL 32 §:n erityiset syyt. Oikeuskäytännössä ja lainsäädännössä omaksutut ratkaisut ovat poikenneet tielakikomitean ja mainittujen tutkijoiden esittämistä käsityksistä. TieL:n 111 ja 112 §:n mukaan ratkaisematta olleet korvauskysymykset tuli saattaa TieL:n voimaantulon jälkeen tietoimituksissa ratkaistaviksi. Samalla tavoin LunL tuli koskemaan sellaisiakin lunastuksia, joihin lupa oli myönnetty jo aikaisemmin, mutta joiden lopullista täytäntöönpanoa ei ollut pantu vielä vireille, LunL 104 ja 105 §. Säännökset osoittavat, ettei Wiialan mainitsema jatkuvuusperiaate ole saanut lainsäädännössä kannatusta.

Tielakikomitean mukaan pakkolunastusta tuli käyttää asemakaava-alueilla ja epävarmoissa lunastustilanteissa. Asemakaava-alueiden osalta asia järjestettiin RakL 46 §:n säätämisellä: asemakaava-alueen tiet tulivat kaavan voimaan tullessa suoraan kaupungin omistukseen. Komitean

---

1 Ks. KM 1952: 5 s. 89.

2 Ks. *Wiiala* Tiekorvaukset s. 11.

3 Ks. *Ojanen* Ehdotus s. 19, *Ojanen* s. 38—39, HE 1974: 133 s. 13—14 ja HE 1975 II: 179 s. 13.

4 Ks. *Hollo* s. 220—221.

pelko kiinnityksenhaltijoille maksettavista vahingonkorvauksista TieL 73 §:n perusteella on myös osoittautunut aiheettomaksi, sillä korvaukset on määrätty talletettaviksi silloin, kun koko kiinteistö on lunastettu, mutta yleensä tiealueen lunastus ei ole vaarantanut kiinnityksenhaltijan saamisia.[5]

Verrattuna aikaisempiin säännöksiin TieL 3 §:n luettelo tien ja liitännäisalueen ulottuvuudesta, tiehen kuuluvista ainesosista sekä tarpeistoista oli pitempi ja yksityiskohtaisempi. Tielakikomitea perusteli luettelon jatkamista selvyysvaatimuksella. Vaikka luetteloa ei tarkoitettu tyhjentäväksi, siitä arveltiin olevan apua hankittaessa maata ja etuuksia tietä varten: luettelon ajateltiin osoittavan myös selkeästi tien kunnossapidon kohteet. Oikeuselämässä luettelo on saanut merkitystä nimenomaan lunastuksen kannalta; se on pidetty ajan tasalla lisäämällä siihen vuonna 1963 passintarkastus- ja palvelualueet sekä levähdyspaikat kanta- ja valtateiden varsille, vuonna 1964 lentoliikenteen varalaskupaikat ja vuonna 1981 valaistuslaitteet, liikennevalot ja meluesteet, teiden varsien levähdyspaikat ja tien puhtaanapitoa ja tieympäristön suojelua tarkoittavat alueet.[6] Tämän johdosta tienpitäjällä on ollut mahdollisuus tiesuunnitelmien ja niitä vastaavien perustamislupien nojalla pakkotoimin hankkia käyttöönsä kaikkia etuuksia, joita tarvitaan TieL 3 §:ssä mainittuihin tietarkoituksiin. Kun luettelo muutoksineen on sisältänyt kehittyvän tie- ja liitännäisaluekäsitteen, tarvetta tai erityistä syytä pakkolunastusmenettelyn käyttämiseen ei ole yleisesti esiintynyt.

Tielakikomitea, *Wiiala, Ojanen* ja *Hollo* ovat pitäneet tienpitäjän valintavaltaa pakkolunastuksen tai TieL:n mukaisten keinojen välillä vapaana. Rajoituksia johtuu jo lakien hierarkiasta. Erikoislakina TieL syrjäyttäisi yleislakina sovellettavan LunL:n, vaikka vaatimusta erityisistä syistä ei olisikaan kirjoitettu TieL 32 §:ään. Tienpitäjäkin piti menettelyn valintaa aluksi vapaana, ja moottoriteiden lunastukset pantiin vireille pakkolunastuksina sen vuoksi, ettei laissa alkuaan ollut niistä mainintaa. Kun lakia muutettiin 30. 6. 1967/310, moottoritielunastuksissakin siirryttiin tietoimitusmenettelyyn ja tieoikeuden hankintaan.

---

[5] Ks. MMH kk 3/81 37 §. vrt. TMO kohta 7.9.2.

[6] Ks. KM 1952: 5 s. 102—105, HE 1963: 44, HE 1964: 47 ja HE 1980: 79 sekä vastaavat lait L 9. 8. 1963/404, L 12. 6. 1964/323 ja L 23. 1. 1981. Viimeksimainitussa muutoksessa meluesteen lisäsi liikennevaliokunta, ks. LiV 1980: 6 s. 2—4. Tien ulottuvuuskysymyksiä käsitellään yksityiskohtaisemmin jäljempänä 12 ja 13 §:ssä.

Oikeuskäytännössä oppia tienpitäjän vapaasta harkintavallasta menettelyn valinnan tai erityisten syiden suhteen ei ole hyväksytty. Ratkaisussa *KHO 1959 I 1* katsottiin, että harkintavalta menettelyn valintaa koskevassa asiassa kuului LH:lle, eikä tienpitäjän omistusoikeutta entisiin tiealueisiin ollut pidettävä erityisenä syynä lisäalueiden hankkimiseen omistusoikeuksin.[7]

Pakkolunastus on poikkeusmenettelyä, johon liittyvät erityiset syyt eivät voi olla tiehankkeisiin tavallisesti liittyvää rekvisiittaa, vaan ne kuuluvat pakkolunastuksen edellytysten ja yleisen tarpeen arvosteluun. Niinpä ratkaisussa *KHO 1967 A I 4* erityisinä syinä pidettiin Helsingin taaja-asutuksen läheisyyttä sekä sitä seikkaa, että alueella oli laadittavana osittain asemakaava, osittain rakennuskaava. Ratkaisu syntyi täysistuntokäsittelyssä äänin 15—13 ja perustui ennen vuoden 1967 TieL:n muutosta tehtyyn lunastuspäätökseen. Nykyisin nämäkään seikat tuskin enää olisivat erityisiä syitä pakkolunastusmenettelyn käyttämiseen, koska laki on muuttunut.

Tiesuunnitelma ja LH:n tieoikeuden perustamispäätös vastaavat pakkolunastuslupaa, mutta TieL:iin perustuvien päätösten toimeenpano tapahtuu tietoimituksessa. Tietoimitus- ja lunastustoimitusmenettelyt eivät ole vaihtoehtoisia, TieL 37.3 §. Erityisten syiden arvostelussa ei voida ottaa huomioon lunastuksen täytäntöönpanovaiheeseen liittyviä seikkoja, kuten korvauksen määrää, koska luovuttajan tulee saada korvauksensa täyden korvauksen periaatteen mukaisesti. Tämän johdosta tielunastuksissa ei voitane siirtyä nykyistä laajemmin LunL:n mukaiseen menettelyyn, vaikka LunL:n korvausperusteet voisivat johtaa yhdyskuntarakentamista palvelevan paikallisväylästön hankinnassa TieL:n perusteita pienempiin korvaussummiin,[8] LunL 31.2 §. Sen sijaan LunL:n mukaisia korvausperusteita noudatetaan TieL 35a §:n säätämässä tilanteessa, jossa tie-

---

[7] Ks. myös *KHO 1963 A II 59*. Erityisena syynä ei ollut pidettävä sitä seikkaa, että pakkolunastustoimitus oli TieL:n voimaantullessa vireillä eikä sitä, että tietä varten tarvittavat muut alueet oli lunastettu PlL:n mukaisessa järjestyksessä.

Vrt. *KHO 1979 A II 141*.

[8] LunL 31.2 §:n mukaista korvausperustetta on lupa käyttää vain hankittaessa maata yhdyskuntarakentamisen tarpeisiin. Näihin eivät kuulu päätiet tai pääkadut. Yhdyskuntarakentamisen käsitteestä ks. *Maljonen* SK 1977 s. 1620—1625 ja 1813—1821, vrt. HE 1975 II: 179 s. 21 ja *Ojanen* s. 29 ja 121—124.

alueen ulkopuolella olevaa liikennealuetta lunastetaan tietoimituksen yhteydessä.

TieL 32 §:n mukaisen, omistusoikeuksin tapahtuvan pakkolunastuksen lisäksi omistuslunastuksia suoritetaan tietoimituksessa, kun lunastusta laajennetaan TieL 35.3 §:n perusteella.

10.2. Lunastuksen laajentamisesta

a. Historiikkia. Pakkolunastuksessa lunastaja on yleensä oikeutettu lunastamaan vain ne etuudet, jotka tarvitaan lunastusyritystä varten. Kuitenkin PlL 9 ja 10 §:n mukaan lunastaja oli velvollinen luovuttajan vaatimuksesta lunastamaan loppuosankin sellaisesta kiinteästä omaisuudesta, josta osa oli lunastettu tai jonka käyttöoikeutta oli supistettu, ja tästä aiheutui jäljelle jäävän omaisuuden käytölle erinomaista haittaa. Ilmiötä on kutsuttu kirjallisuudessa lunastuksen laajentamiseksi, ja se on yleisesti kuulunut pakkolunastusoikeuden normaaliin keinovarastoon.[9]

Vuoden 1864 PLA 3.1 §:n mukaan lunastaja oli velvollinen lunastamaan koko tilan, jos jäännösosa ei enää ollut itsekannattava. Vuoden 1898 PlL:ssa siirryttiin tapauskohtaiseen ja asianosaisaloitteiseen laajentamiseen, jonka mukaan lunastusviranomaisilla oli oikeus harkita, olivatko haitat niin tuntuvia, että laajentamisvaatimus oli katsottava oikeutetuksi.[10]

b. Pohjoismaisia vertauskohtia. Ruotsin vuoden 1917 ExpL 12 §:n mukaan lunastus oli laajennettava, jos haitan- ja vahingonkorvaukset kohosivat kahteen kolmannekseen haittaa kärsivän kohteen arvosta. Lunastus- ja tielakeja uudistettaessa 1970-luvun alussa laajentamisen edellytyksiä alennettiin ja luovuttiin 2/3-säännöstä, koska edellytyksenä olevaa erinomaista haittaa arvioitaessa kysymys ei voinut olla vain taloudellisista arvoista. Niinpä nykyisessä ExpL 3: 8:ssa ei ole enää mainittuna

---

[9] Ks. esim. *Talas* s. 181—215, Ruotsin osalta *Strahl* s. 11—14, *Ljungman—Stjernquist* II s. 19—20 ja *Bouvin—Hedman—Stark* s. 121—125, Norjan osalta *Schjødt* s. 150—154, Tanskan *von Eyben—Jensen* s. 51—52 ja Saksan liittotasavallan lainsäädännöstä esim. BBauG 92.3 §.

[10] Ks. Lvk 1897: 5 s. 41.

numeerista rajaa. Saman periaatteen mukaan laajentamisen edellytyksiä arvostellaan myös VägL 56 §:n mukaan.[11]

Tanskassa ja *Norjassa* laajentamisperusteen rajaa ei ole ennenkään pidetty yksistään taloudellisin perustein ratkaistavana, vaikka haitankorvauksen ylärajana yleisesti on pidetty jäännöskiinteistön käypää arvoa lisättynä muuttokustannuksilla ja sellaisilla korvauksilla, jotka lunastajan on hyvitettävä myös kokonaisen kiinteistön lunastamisen yhteydessä.[12]

c. *TieL:n laajentamissäännökset.* Laajentamisperiaatteen soveltaminen pakkolunastuksissa oli perustunut osaltaan siihen näkökohtaan, ettei tiluspirstoutumista voitu lunastusmenettelyn yhteydessä mitenkään välttää ja ainoa hyväksyttävä korvauksen maksutapa oli rahasuoritus. Tielakikomitean ehdotuksen lähtökohtana oli, että pirstoutumishaitat tulisivat torjutuiksi tilusjärjestelyjen avulla, eikä laajentaminen olisi tarpeellista. Laajentamissäännös kirjoitettiin TieL:iin tasapuolisuuden vuoksi, jotteivät tietoimituksen asianosaiset joutuisi huonompaan asemaan kuin ne, joilta maa lunastettiin PlL:n mukaan. Säännöstä ajateltiin sovellettavan myös silloin, kun tilusjärjestelyistä huolimatta luovuttajan jäännöstilusten käytölle aiheutui tiehankkeesta tai siitä johtuvista rajoituksista erittäin huomattavaa haittaa ja luovuttaja vaati haitankorvausten sijasta alueen lunastamista. Lunastuksen tuli komitean ehdotuksen mukaan tapahtua PlL:n säätämässä järjestyksessä tietoimituksen jälkeen. Laajentamisvaatimuksen tutkiminen ehdotettiin LH:n tehtäväksi.[13]

Hallituksen esityksen perustelujen mukaan lunastuksen laajentamisen tuli tapahtua PlL:n periaatteiden mukaan, jos haittoja ei voitaisi poistaa tilusjärjestelyjen avulla. Säädösehdotuksessa komiteanmietinnön mainita LH:sta oli korvattu lausumalla, että asiaa käsitellään tietoimituksessa. Tilusjärjestelyihin nähden asianosaisaloitteista lunastuksen laajentamista pidettiin toissijaisena keinona.[14] Ehdotus tuli sellaisenaan lakiin.

TieL 35.3 §:n alkuperäisen sanamuodon mukaan laajentamisen edellytyksenä oli, että maata otettaessa tietarkoituksiin tilusten pirstoutumi-

---

11 Ks. *Bouvin—Hedman—Stark* s. 121—125, SOU 1969: 50 s. 144—146 ja Prop. 1971: 123 s. 195—197. Vrt. AVL 24 § ja *Bexelius—Körlof* s. 63—65.

12 Ks. *von Eyben* s. 84—87 ja *Schjødt* s. 266—267.

13 Ks. KM 1952: 5 s. 122—125 ja ehd. 35 §.

14 Ks. HE 1953: 6 s. 6.

sen, tien varsien käyttörajoitusten, liittymä- tai yksityistiejärjestelyjen johdosta tahi muusta näihin verrattavasta syystä kiinteistön tai sen osan käyttämiselle aiheutui erittäin huomattavaa haittaa eikä tuota haittaa voitu tilusjärjestelyjen avulla *poistaa* ja omistaja vaati haitankorvauksen sijasta alueen lunastamista.

Vaikka laissa lähdettiin ajatuksesta, että korvauksen sijasta kunnollisen kiinteistöjaotuksen tuli olla tuottavan ja järkevän maankäytön perusteena, tilusjärjestelyjen ankarat edellytykset vähensivät järjestelyjen käyttöalaa ja lisäsivät laajennuslunastusten sekä haitankorvausten maksamisen tarvetta. Lakiin kirjoitettujen rajoitusten ohella komitea oli asettanut lisärajoituksen, jonka mukaan tilusjärjestelyistä tuli luopua, jos kustannukset ylittivät niistä saatavan taloudellisen hyödyn.[15]

Kirjallisuudessa *Wiiala* asettui sille kannalle, ettei tilusjärjestelyjen edellytyksiä tullut ratkaista puhtaasti liiketaloudellisin perustein, vaan myöskin yleishyödylliset näkökohdat tuli ottaa lukuun.[16] *Kantee* arvosteli varovasti MMH:n ohjeita, joissa tilusjärjestelystä oli laista poiketen tehty asianosaisaloitteinen. Kun maanomistajat eivät aina ymmärtäneet omaa parastaan ja tilusjärjestelyjen edellytykset oli säädetty liian ahtaiksi, hyödyllisiä ja tarpeellisia tilusjärjestelyjä jäi toimittamatta.[17] Oikeuskäytännön pohjalta arvioiden kritiikkiin oli perusteltua syytä.[18]

Nämä puutteet antoivat aiheen TieL 35 §:n muutoksiin vuonna 1971. Uusittujen säännösten mukaan tiluksia oli lupa järjestellä entistä vapaammin toimitusalueen ja tienvarsien rajoitusten alaisten alueiden

---

15 Ks. KM 1952: 5 s. 123. Suuren toimituksen yhteydessä lisäkustannusten arviointi ei ole niinkään yksinkertaista. Kiinteään palkkaukseen siirtymisen jälkeen toimitusinsinöörien »sormituntuma» kustannuksiin on ollut vielä heikompi. Kustannusperuste tuskin on ollut tilusjärjestelyjen todellisena esteenä.

16 Ks. *Wiiala* Tiekorvaukset s. 39.

17 Ks. *Kantee* Mila 1961 s. 22—23, vrt. MMH kk 77 14 §. Ks. myös *Puhalainen* Mila 1960 s. 251.

18 Esim. *KKO 1969 t. 2414,* tietoimitus TN:o 21 626, Suodenniemi. Tila oli menettänyt 1,3 ha:n kotipalstastaan 0,28 ha pelto- ja laidunmaata yleiseen tiehen tilan muiden tilusten sijaitessa etäämpänä. KKO katsoi, ettei tilusjärjestelyn edellytykset olleet käsillä ja poisti järjestelyn, jossa tilaan oli liitetty 0,27 ha vastiketiluksia toisesta tilasta. Mm 1970: 1—2 s. 87.

Vrt. *KKO 1971 t. 1134,* tietoimitus TN:o 77 637, Nokia. Tienpitäjän vaadittua tilusjärjestelyä, vaikka maanomistajat eivät olleet vaatineet edes haitankorvauksia eikä tiloille aiheutunut TieL 35 §:ssä tarkoitettua haittaa, tilusjärjestelyvaatimus hylättiin.

tilojen kesken, kun osallisuus järjestelyihin ei enää välttämättä edellyttänyt, että tilasta olisi otettu maata tietarkoituksiin. Uudistuksessa muutettiin myöskin tilusjärjestelyjen edellytyksinä olevia haitta- ja hyötyvaatimuksia.

Erittäin huomattavan haitan sijasta tilusjärjestelyyn voidaan ryhtyä nykyisten säännösten mukaan huomattavan haitan ilmetessä, eikä järjestelyjen välttämättä tarvitse johtaa haitan poistumiseen, vaan olennainen vähentäminen riittää.[19] On syytä panna merkille, että uudistuksessa kustannusvertailun periaate ja taloudellinen aspekti jossain määrin korostuivat entisiin säännöksiin verrattuna, mutta samaan aikaan Ruotsissa oltiin luopumassa yksipuolisesti taloudellisista näkökohdista laajentamisen edellytyksenä.

Uudistuksen johdosta tilusjärjestelyt tulivat tietoimituksissa entistä laajemmin mahdollisiksi, mutta edelleenkin saattaa esiintyä tilanteita, joissa hyödyttömäksi tulleet maatilkut voitaisiin liittää vain rajoitusalueiden ulkopuolella oleviin tiloihin, mikä menettely tietoimituksen yhteydessä ei vieläkään ole pakkotoimin mahdollista. Käytännön toimituksissa tämän laatuisia tilanteita lienee selvitetty vapaaehtoisin sopimuksin, eikä menettelylle TieL:n kannalta pitäisi olla estettä. TieL:n 35 §:ään verrattuna LunL:n 23 ja 24 §:n säännöstö on laaja-alaisempi käsittäen myös mainitut vapaaehtoiset tilusjärjestelyt sekä osuuksien siirtämiset, joita laajentamistilanteessa nykyisin ei voida suorittaa tietoimitusten yhteydessä.[20]

Voimassa olevassa muodossaan TieL 35 § on seuraava:

> »Milloin tie tehdään tai maata otetaan tien liitännäisalueeksi siten, että tilusten pirstoutumisen vuoksi tai muusta sellaisesta syystä tahi 41 §:ssä säädetyn kiellon johdosta aiheutuu huomattavaa haittaa kiinteistön tai sen osan käyttämiselle taikka jos sellaista haittaa aiheutuu 50 §:ssä tarkoitetun liittymäpäätöksen tai järjestelysuunnitelman toteuttamisen vuoksi, voidaan, jos haitan poistaminen tai olennainen vähentäminen on siten sopivasti aikaansaatavissa tuottamatta muille asianosaisille huomattavaa vahinkoa tai haittaa ja vaikeuttamatta asema-, rakennus- tai rantakaavan tahi

[19] Ks. HE 1970:65 s. 1, vrt. *Varjola* Maanomistaja 1968:3 s. 5—6, 1971:4 s. 4—5 ja 1973:1—2 s. 20—22.

[20] Kysymykseen on kiinnittänyt huomiota *Niemelä* tiepäivillä 1973 pitämässään alustuksessa, s. 6, vrt. MMH kk 3/81 22 §.

sellaisessa kaavassa annettujen määräysten toteuttamista, kiinteistöjen kesken toimittaa tilusten vaihtoa ja, jos erityistä syytä siihen on, rahana suoritettavaa täyttä vastiketta vastaan siirtää edellä tarkoitettuun kiinteistöön vastikemaaksi tiluksia muusta kiinteistöstä. Jos vaihdettavien alueiden jyvitysarvot eivät vastaa toisiaan, korvataan niiden ero rahalla.

Tässä tarkoitettuun tilusjärjestelyyn ei vaadita omistajan eikä sen suostumusta, jolla on kiinteistöön panttioikeus, vuokraoikeus tai muu sellainen erityinen oikeus. Järjestelyn alaiseksi joutunut alue vapautuu siihen kohdistuneesta panttioikeudesta ja, jos järjestelyssä niin määrätään, myös muusta sitä rasittaneesta oikeudesta. Järjestely toimitetaan manttaaleja muuttamatta.

Jos 1 momentissa mainittu haitta on erittäin huomattava eikä sitä voida poistaa tai olennaisesti vähentää toimittamalla tilusjärjestely, omistajalla on oikeus vaatia, mikäli hän ei halua saada korvausta haitastaan, että tienpitäjä lunastaa kiinteistön tai sen osan. Lunastamisesta aiheutuvat toimenpiteet on suoritettava 37 §:ssä mainitussa tietoimituksessa. Lunastettava kiinteistö tai sen osa, siihen luettuna kiinteistöstä tietarkoituksiin otettu alue muodostaa toimituksen tultua lainvoimaiseksi sellaisen kiinteistön, kuin kiinteän omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen annetun lain mukaan lunastettu alue pakkolunastuksen tultua saatetuksi loppuun. Kuitenkin siihen kohdistunut oikeus voidaan toimituksessa jättää voimaan eikä sanotun lain 56 §:ää ole tässä tapauksessa sovellettava.»

d. Laajentamisedellytysten muutoksesta. Helpottaessaan tilusjärjestelyjen suorituskynnystä ja pienentäessään hyötyvaatimusta, muutos merkitsi laajentamisen edellytysten tuntuvaa kiristymistä, sillä laajentamisen edellytyksenä ennestään ollut erittäin huomattavan haitan taso säilyi ennallaan.

Muutoksen perustelujen mukaan TieL 35.3 §:n muuttamisella tarkoitettiin saattaa myös »lunastamisvaatimuksen esittämisen aineellisoikeudelliset edellytykset vastaamaan kohtuuden sanelemia ehtoja.»[21]

Kun tilusjärjestelyn ja laajentamisen edellytyksenä oleva haittakynnys oli samalla tasolla, erittäin huomattavan haitan kompensointikeinoina olivat haitan täysimääräinen korvaaminen, haitan poistaminen tilusjärjestelyllä tai lunastuksen laajentaminen. Muutoksen jälkeen tilusjärjestely on lupa toimittaa haittojen vähentämiseksi eikä enää vaadita erittäin huomattavan haitan poistamista. Uudistus avasi mahdollisuuden suo-

[21] HE 1970:65 s. 1.

rittaa laajentamisen sijasta tilusjärjestely, jossa erittäin huomattava haitta vähentyy huomattavan haitan tasolle ja laajentamisen edellytykset poistuvat. Tämän laatuisen tilanteen syntymistä edistää, ettei tilusjärjestelyn suorittamiseen vaadita omistajan suostumusta, mutta laajentaminen on asianosaisaloitteinen. Päätös tilusjärjestelystä on ehkä jo tehty siinä vaiheessa, kun omistaja huomaa ryhtyä vaatimaan lunastusta.

Toimitusmiesten päätöksellä eli pakkotoimena suoritettava tilusjärjestely tuli laajentamiseen verrattuna sillä tavoin etusija-asemaan, että laajentamisen edellytykset ovat tilusjärjestelyn avulla poistettavissa sellaisissakin tilanteissa, joissa erittäin huomattavan haitan käsillä ollessa on tehty laajentamisvaatimus. Jos toimitusmiehet päätyvät laajentamisen sijasta vain haittoja vähentävään tilusjärjestelyyn, pirstoutuneet tilukset saattavat jäädä omistajalleen pysyväksi kustannusrasitukseksi eikä haitasta maksettava korvaus riitä kattamaan ehkä tarjolla olevien korviketilusten hintaa. Toimitusmiesten harkintavalta ja vastuu laajentuivat. Osapuolten ja maankäytön kannalta onnistuneempaan tulokseen olisi ehkä päästy, jos asianosaisaloitteisen laajentamisenkin edellytyksenä oleva haittakynnys olisi laskettu huomattavan haitan tasoon, minkä jälkeen lunastajan käteen joutunut maatilkku olisi nykyistä vapaammin liitettävissä naapuritiloihin vapaaehtoista tietä, ellei pakolliseen tilusjärjestelyyn tai alueen siirtoon olisi edellytyksiä. Muutos olisi vaatinut myös toimituksen keinovalikoiman vastaavaa täydentämistä.

Tietoimitus- ja maaoikeuskäytännössä lunastamisen edellytykset on ratkaistu maastokatselmuksessa tehtyjen havaintojen perusteella. Erittäin huomattavan haitan raja on karkeasti ilmaisten ollut siinä, missä haitan- ja vahingonkorvauksen summa olisi kohonnut 40—50 % tilusten arvosta. Tapaus- ja tiluskohtaisesti raja vaihtelee ehkä 30—80 %:n välillä, sillä tilusten pirstoutuminen haittaa huomattavasti enemmän rakennuspaikan tai pellon käyttöä kuin metsänkasvatusta. Haitan- ja vahingonkorvausten taloudellinen yläraja on summa, joka tiealueen lunastamisen jälkeen puuttuu koko yksikön todennäköisestä lunastushinnasta lisättynä niillä henkilökohtaisilla vahingonkorvauksilla, jotka luovuttajalle lunastustilanteessa jouduttaisiin joka tapauksessa maksamaan. Tienpitäjän kannalta saattaa olla kuitenkin tarkoituksenmukaista, että pirstoutuneet tilukset jäävät edelleen hoidetuiksi.[22]

---

22 Tienvarsitilusten järjestelyssä kysymys on usein joutomaaksi jäävistä pienistä maatilkuista, joiden hoito nykyisen tekniikan mukaan on tappiollista. Sa-

Jos pirstoutuminen aiheuttaa tiluksille huomattavaa haittaa, maatilkut voidaan ottaa tilusjärjestelyyn toimitusmiesten päätöksellä, johon vaikuttavat myöskin tienpitäjän vaatimukset. Tilusjärjestely saattaa estyä senkin vuoksi, että vanha tie on jäänyt osittain käyttöön, minkä johdosta teiden väliin jääneitä tiluksia ei saada minkään tilusten välittömään yhteyteen. Vaikka vanha tie olisi lakannutkin, entisen tiealueen siirtyminen viereisiin tiluksiin tai säilyminen yksityistienä voi estää tien mutkan kainalossa olleen palstan käyttömahdollisuuden parantamisen tilusjärjestelyn avulla.[23] Usein lunastaminen voisi olla tilusjärjestelyä ja haitankorvausten maksamista halvempi ratkaisu, mutta laajentamista ei saa toimittaa ilman luovuttajan vaatimusta. Olisi kohtuullista, että laajentamisen harkitseminen tämän laatuisissa tilanteissa säädettäisiin toimitusmiesten päätöksestä riippuvaksi, sillä ei liene paikallaan, että lunastaja voisi joutua maksamaan huomattavia haitankorvauksia yksistään sen vuoksi, ettei luovuttaja ole toimituksessa esittämässä laajentamisvaatimusta tai ei halua sitä esittää. Toimituskäytännössä tämän laatuisissa tilanteissa vierialueelle sattuneet tiluspirstaleet ilman muuta luetaan tiealueeseen. Vähäisiä laajennuksia on tehty myöskin toimitusmiesten päätöksellä. TieL 35a §:ssä laajentamisvalta koskee myös tienpitäjää.

e. Laajentamissäännöksistä LunL:ssa. *Ojasen* laatimassa ehdotuksessa pakkolunastuslain uudistamisesta tilusjärjestely- ja laajentamissäännösten mainittiin vastaavan TieL 35 §:n säännöksiä, mutta poikkeavan niistä muun muassa siinä suhteessa, että laajentamisvaatimuksen esittä-

---

malla tavoin tilusjärjestelyissä siirrettävistä tiluksista vastaanottajalle tuleva hyöty voi olla varsin vähäinen, minkä johdosta vastaanottajan maksama hinta voi poiketa suuresti siitä, mitä tienpitäjä alueesta joutuu korvaamaan luovuttajalle. Esimerkiksi Espoossa suoritettua tietoimitusta TN:o 74 164 koskevassa ratkaisussa *KKO 1978 t. 1323* KKO tienpitäjän valituksesta korotti vastaanottajan maksaman korvausperusteen 1 mk:sta 3 mk:aan neliömetriltä tiluksista, joista luovutuksenkorvaus oli määrätty 8 mk:n mukaan neliömetriltä.

[23] Esim. *KKO 1977 t. 1573*, tietoimitus TN:o 200 303, Haapavesi. Vanhan ja uuden tien väliin oli jäänyt kiilamainen, 50 m pitkä, leveämmästä päästään 11 m leveä, 0,043 ha:n suikale, jonka toimitusmiehet olivat siirtäneet tilasta 19:49 tilaan 18:38. Maanomistajan valituksesta KKO kumosi järjestelyn lausuen, ettei edellytyksiä tilusvaihdon suorittamiseen ollut, koska tilasta 18:38 ei voitu siirtää vastiketiluksia ja ETL 1.2 §:n mukaan vanhan tien alue kuului puoliksi mainituille tiloille.

TieL 50.2 §:n muutoksen (1981/51) jälkeen entiset tiet jäävät tiekäyttöön yksityisinä teinä entistä helpommin edellytyksin.

misoikeutta ehdotettiin luovuttajan ohella lunastajalle. Toisena erona oli, että tilusjärjestelykorvausten ensisijaiseksi maksajaksi ehdotettiin lunastajaa, mutta TieL:n mukaan järjestelystä johtuvan tilikorvauksen maksaa saaja ja välirahan tienpitäjä.[24] Tilusjärjestelystä johtuvat suoritukset ovat LunL:n mukaan lunastuskorvauksia, mutta TieL:n mukaan asianosaisten suoritukset ovat tilikorvauksia ja ainoastaan tienpitäjän suorittamat välirahat lunastuskorvauksia. Taloudelliset vaikutukset ovat molemmissa tilanteissa likipitäen samanlaisia.[25]

Lunastuslakia koskevissa esityksissä, HE 1974: 133 ja 1975 II: 179 Ojasen luonnoksen perusteluosa oli säilytetty ennallaan, vaikka lunastajan laajentamispuhevaltaa koskeva lause oli poistettu säädöstekstistä.[26] HE:n perustelut ovat tämän johdosta ristiriidassa LunL 24 §:n tekstin kanssa, joka hyväksyttiin eduskunnassa muutoksitta. Laajentaminen on LunL:n mukaan *luovuttaja-aloitteinen* aivan samalla tavoin kuin TieL:n ja PlL:nkin mukaan oli ollut laita.

LunL:n korvausperusteet ja pakkotilusjärjestelysäännökset olivat osaltaan aiheena perustuslakivaliokunnan lausuntoon PV 1977: 14. Tilusjärjestelysäännöksiin liittyvä laajentamispykälä jäi maapakettikeskustelussa vähemmälle huomiolle.[27]

Eduskunnan laki- ja talousvaliokunnalle antamansa lausunnon pohjalta kirjoittamassaan Maapaketti -teoksessa *Hyvönen* ehdotti laajentamisen edellytyksenä olevan haittakynnyksen laskemista *huomattavan* haitan tasoon. Muutoin hän piti säännöksiä »pintapuolisen tarkastelun perusteella tyydyttävinä».[28] Laajentamisen ja tilusjärjestelyn edellytystasojen eroon kytkeytyvä heikkous näyttää jääneen huomiotta lain valmisteluvaiheessa, mistä johtuen myös LunL 24 § olisi haittakynnyksen osalta korjauksen tarpeessa.

f. Kohteen muodostamisesta pakkolunastusyksiköksi. Laajentamalla lunastettu kiinteistö tai kiinteistön osa on yhdessä tietarkoituksiin otetun

---

24 Ks. *Ojanen* Ehdotus s. 23. TieL:n kehittämistä tähän suuntaan on ehdottanut *Niemelä* Tie ja vesi 1971: 3 s. 28.

25 Ks. MMH kk 3/81 23 § verrattuna TMO:n kohtaan 7.6.4. Tilikorvauksiin sovelletaan mm. JL 160 §:ää, lunastuskorvaukset maksetaan LunL:n säätämässä järjestyksessä.

26 Ks. HE 1974: 133 s. 17 ja HE 1975 II: 179 s. 17.

27 Asiaan kiinnitti huomiota *Pietilä* MT 14. 2. 1974.

28 Ks. *Hyvönen* Maapaketti s. 89 ja 109.

alueen kanssa muodostettava pakkolunastusyksiköksi, TieL 35.3 §. Säännöksestä ja sitä koskevasta tielakikomitean perustelmasta *Hollo* on tehnyt johtopäätöksen, että tässä tapauksessa olisi sovellettava myös korvausten määräämisen ja suorituksen suhteen LunL:n säännöksiä.[29]

Johtopäätös näyttäisi perustuvan tielakikomitean ehdotuksiin, jotka tältä osin muuttuivat myöhemmissä käsittelyvaiheissa. Lunastuksen laajentamisen korvaukset määrätään TieL:n korvaussäännösten perusteella ja jaetaan TieL 72 §:n edellyttämällä tavalla. Sen sijaan TieL 35a §:ssä säädetyssä tilanteessa korvausperusteet määräytyvät nimenomaisen säännöksen perusteella LunL:n mukaan, vaikka menettely on muutoin TieL:n mukainen.

Tielakikomitean käsityksen mukaan erilaisten oikeuksien hankkimista saman kiinteistön eri osiin ei pidetty tarkoituksenmukaisena.[30] MMH:n ohjeiden mukaan tie- tai liitännäisalueelle kokonaan jäänyttä kiinteistöä ei voida lunastaa omistusoikeuksin vaan tieoikeuksin.[31] Tuollaiseen kiinteistöön kuuluneet yhteisosuudet jäävät »haamutilana» maarekisteriin, kun kiinteistön koko tilusala vähennetään tiealueena tilan pinta-alasta. Edelleen ohjeissa mainitaan, ettei yhteisosuuksien siirto tai lunastaminen ole tietoimituksessa toteutettavissa.

TieL 35 §:n perusteluissa viitattiin PlL:n mukaiseen laajentamisperiaatteeseen, joka alueellisen laajentamisen ohella tarkoitti myös lunastuksen *laadullista* laajentamista käyttöoikeuden supistuksesta omistusoikeuden lunastamiseksi luovuttajan vaatimuksesta, PlL 10.2 § verrattuna 9.2 §:ään. TieL 35 §:n säännöksiin sisältyvät siis samat periaatteet, eikä laadullista laajentamista ole sidottu vain siihen tilanteeseen, jossa kiinteistöstä tai erillispalstasta otetaan tiluksia tieoikeuksin, mutta jotakin haitta-aluetta jää vielä tieoikeuksin otetun alueen ulkopuolelle.

Tieoikeuksin lunastaminen, joka estää kokonaan tilusten käyttämisen, aiheuttaa juuri sellaista muuta haittaa, jota TieL 35.1 §:ssä tarkoitetaan ja joka jää TieL 35.3 §:ssä tarkoitetulla tavalla niin pysyväksi, että laajentamisen edellytykset ovat käsillä, jos omistaja vaatii alueen lunastamista omistusoikeuksin tieoikeuden perustamisen sijasta. Vaikka laajentamis-

---

[29] Ks. *Hollo* s. 245—246, vrt. 10.2c §:ssä olevaan esitykseen ja av. 13 ja 14:ssä mainittuun.

[30] Ks. KM 1952: 5 s. 125.

[31] Ks. MMH kk 88 25 § ja MMH kk 3/81 22 §. Tulkintaa on perusteltu sillä, ettei lunastamalla voida poistaa kokonaan tiealueelle jääneelle palstalle koituneita haittoja, ks. *Niemelä* Tiepäivät 1973 s. 7.

säännös on kirjoitettu tilusjärjestelysäännösten yhteyteen ja rinnalle, sen tarkoitus TieL:ssa on sama kuin PlL:ssakin: omistaja-aloitteinen lunastuksen laajentaminen, jos kohde tulee omistajan kannalta hyödyttömäksi. MMH on antanut säännökselle kiinteistöteknisen painotuksen, jota sille ei ole laissa tarkoitettu antaa. Omistusoikeuksin hankittu tie- tai liitännäisalueella oleva kiinteistö on tienpitäjän hallussa yhtäläisin oikeuksin kuten tieoikeuksinkin hankittu kiinteistö, eikä komitean mainitsemasta yhtenäisen oikeuden periaatteesta voida johtaa omistusoikeuksin lunastamisen kieltoa. Virallisohjeissa komitean käsitykset näyttävät saaneen osakseen enemmän huomiota kuin ne oikeastaan ansaitsivat, sillä laki sai komitean ehdotuksesta poikkeavan sisällön.

Vaikka tienpitäjän tarpeisiin nähden tieoikeuden perustaminen riittää takaamaan tieoikeuden pysyvyyden ja omistusoikeuksin lunastamiseen vaaditaan TieL 32 §:n mukaan erityisiä syitä, nämä edellytykset eivät rajoita laajentamisperusteen käyttämistä, jossa aloitevalta on luovuttajalla. Sen vuoksi luovuttajan vaatimuksiin kokonaan tieoikeuksin otettujen kiinteistöjen lunastamisesta olisi suostuttava ja kehitettävä menettelyä siihen suuntaan, että tietoimituksessa voitaisiin saattaa mahdolliset yhteisosuudetkin joko luovuttajan vaatimaan yhteyteensä tai niitä voitaisiin tienpitäjän vaatimuksen mukaan käyttää vastikkeina tilusjärjestelyissä. Tämä olisi sekä asiallisesti että rekisteriteknisesti parempi menettely kuin nykyinen.

10.3 Laajentamisen edellytyksistä

a. Haitankorvauksen ja laajentamisen suhteesta. Laajentamiskysymys nousee toimituksissa esille säännönmukaisesti uusia teitä ja vähänkin suurempia tienparannustöitä koskevissa tietoimituksissa. Luovuttaja saattaa esittää vaihtoehtoisesti lunastus- tai haitankorvausvaatimuksen, mutta käytännössä toimitusmiehet joutuvat ottamaan kysymystä harkitessaan kantaa myös tilusjärjestelyjen edellytyksiin. Jos lunastusvaatimus on hylätty tai lunastaminen kumottu muutoksenhaussa, asia on palautettu haitankorvauksia varten, ellei niiden määrää ole aiemmin arvioitu.[32]

---

[32] *KKO 1972 t. 2436,* tietoimitus TN:o 9 137, Kannus. MO oli muuttanut siirtokorvausperusteisen 40 000 mk:n haitankorvauksen 13 000 mk:n korvaukseksi

Vuoden 1971 muutoksen jälkeen *tilusjärjestelyn* edellytykset ovat yleensä olleet käsillä, kun tiehanke on pirstonut viljeltyjä tiluksia ja pirstoutuneet osat on voitu liittää muihin tiloihin. Maatalouden työmenetelmien muuttumisen vuoksi huonomuotoisten ja pienten maatilkkujen viljeleminen on kannattamatonta ja niille kulkeminen aiheuttaa vaaraa liikenteelle. Hukkapalstojen jättäminen rikkakasvien valtaan haittaisi ympäröivien peltojen viljelyä, minkä vuoksi pellot pyritään tilusjärjestelyjen avulla siirtämään suurempien peltolohkojen osiksi.[33] Ellei tilusjärjestelyihin ole mahdollisuuksia, pyritään korvaamaan syntyneet haitat ja maksamaan ehkä alueen metsityskustannukset, jotka korvaukset yhdessä saattavat kohota likipitäen alueen lunastushintaa vastaavaan summaan.[34]

TieL 35 §:n alkuperäisen sanamuodon mukaan tilusjärjestelyjen ja laajentamisen edellytykset liittyivät erittäin huomattavan haitan esiintymiseen. Sen vuoksi vanhempi tilusjärjestelyjä koskeva käytäntö osaltaan kuvaa myöskin nykyistä laajentamiskynnystä. Tilusjärjestelyille on tosin muitakin edellytyksiä, kuten kielto aiheuttaa muille asianosaisille huomattavaa haittaa (haitattomuusedellytys).

Lyhyt verbaalinen kuvaustapa antaa ehkä puutteellisen ja yksipuolisen kuvan tilanteista, mutta otan oikeuskäytännöstä joitakin esimerkkejä, joissa erittäin huomattavan haitan ei katsottu olleen käsillä. Ratkaisut koskevat rajatapauksia.

Eurajoella suoritettua tietoimitusta TN:o 32 318 ym. koskevassa ratkaisussa *KKO 1975 t. 745* katsottiin, ettei 14 aarin metsäalueen jääminen vanhan ja uuden tien väliin aiheuttanut erittäin huomattavaa haittaa. Ratkaisussa *KKO 1978 t. 326,* joka koski Kankaanpäässä suoritettua tie-

käyttöarvon alentumisesta. KKO katsoi, että kyseisen asuin- ja liikerakennuksen käytölle aiheutui erittäin huomattavaa haittaa, jota ei voi poistaa eikä olennaisesti vähentää rakennuksen nykyisellä paikalla, minkä johdosta omistajalla oli oikeus saada tästä haitasta korvaus, joka vastasi siirtokustannusta, 40 000 mk.

KKO 1973 t. 1751, tietoimitus TN:o 68 216, Nivala. Koska tien aikaisempi sijainti huomioonottaen kiinteistön käytölle ei ollut aiheutunut TieL 35.3 §:ssä tarkoitettua erittäin huomattavaa haittaa, KKO poistaen lunastuksen palautti asian MO:lle lausunnon antamista varten haitankorvausvaatimuksesta.

[33] Tilusjärjestelysäännöksiä on LunL:n ohella kehitetty myös jako- ja yksityistielainsäädäntöjen piirissä, ks. L 31. 1. 1975/54 ja 4. 7. 1975/521—522.

[34] Esim. *KKO 1977 t. 2706,* tietoimitus TN:o 74 904 ym., Vihti. Hukkakiilasta maksettavasta haitankorvauksesta oli vähennettävä summa, joka vastasi alueen arvoa metsätalousmaana.

toimitusta TN:o 41 415 ym., laajentamisvaatimus hylättiin, koska suoja- ja näkemäaluerajoituksen ei katsottu estävän alueen käyttämistä aineenottopaikkana. Ratkaisussa *KKO 1976 t. 236*, joka koski Espoossa suoritettua tietoimitusta TN:o 74 903 ym., pirstoutunutta rakennuspaikkaa ei lunastettu, koska tila rajoittui saman omistajan omistamaan toiseen tilaan. Lunastamisen tai tilusjärjestelyn edellytykset eivät olleet käsillä myöskään Kymin kunnassa suoritetussa tietoimituksessa TN:o 91 347, jossa oli vaadittu tilusjärjestelyjä tai haitan korvauksia vuosia seisoneen tiilitehtaan savivarastojen täydentämiseksi, *KKO 1970 t. 1062* ja *1976 t. 2678*. Rovaniemen maalaiskunnassa suoritettua tietoimitusta TN:o 18 694 koskevassa ratkaisussa *KKO 1976 t. 1423* kumottiin toimitusmiesten päätös, jolla tiluksia oli siirretty tien ja rannan välissä olevaan muutenkin rakennuskelpoiseen alueeseen, jolle tiestä ei ollut aiheutunut haittaa.[35] Ratkaisussa *KKO 1973 t. 2298*, joka koski Ruokolahdella suoritettua tietoimitusta TN:o 97 078 KKO kumosi tilusjärjestelyn, jossa oli siirretty 0.229 ha rakentamiseen sopivaa metsämaata tilasta toiseen, katsoen, ettei tiluksille, jotka ennestäänkin olivat olleet paikallistien eristämiä, ollut tien rakentamisen johdosta aiheutunut erittäin huomattavaa haittaa. Hauholla suoritettua tietoimitusta TN:o 80 429 ym. koskevassa ratkaisussa *KKO (1970 t. 1080)* pysytti MO:n päätöksen: tilalle tarpeellista ranta-aluetta ei ollut siirrettävä toiseen tilaan, saman ranta-alueen käyttämistä palvelevan, suoja-alueella olevan rasitteen aiheuttaman haitan poistamiseksi.

b. Lunastamisen ja tilusjärjestelyjen edellytysten arvioimisesta rakennettujen haja-asutusalueen tilusten kohdalla. Tien rakentaminen aiheuttaa tienvarsialueilla rakentamisrajoituksen. Uudisrakentaminen ja rakennusten peruskorjaaminen vaativat RakL:n mukaisten lupien lisäksi TieL 41.4 §:ssä säädetyn erivapauden. TieL:ssa ei ole RakL 56 ja 58 §:ää vastaavia säännöksiä, joiden mukaan kaavan aiheuttaman, maan kohtuullista hyötyä tuottavan käyttötavan estävään rajoitukseen perustuva lunastusvelvollisuus ei tule voimaan, ennenkuin maanomistajan erivapaus- tai kaavanmuutospyyntö on lainvoimaisella päätöksellä hylätty. Kuitenkin tielakikomitea edellytti, että erivapauskysymys olisi selvitettävä ennen laajentamis- tai haitankorvauspäätösten antamista.[36]

Tienpidosta johtuvien rakentamisrajoitusten aiheuttama korvausvastuu tarkoitettiin ulottaa vain niihin tilanteisiin, joissa rajoitus kohdistui rakennettuihin tiluksiin. Se seikka, että maanomistaja tulevaisuudessa tarvitsisi tienpitäjän luvan rakentaessaan tien vieri-, näkemä- ja suoja-alueelle tai tarvitessaan uutta yksityistieliittymää, ei komitean käsityksen

35 *KKO 1976 t. 1423*, Mm 1977 s. 117.

36 KM 1952: 5 s. 124.

mukaan ollut riittävä peruste tilusjärjestelyjen suorittamiselle eikä aiheuttanut myöskään korvausvastuuta tienpitäjälle.[37]

Oikeuskäytännössä on noudatettu komitean asettamia suuntaviivoja. Tilusjärjestely- ja laajentamisvaatimuksia on rakentamisrajoituksiin perustuen hyväksytty yleensä vain käytössä olevien rakennuspaikkojen pirstoutuessa, ja TieL 65 ja 66 §:n mukaan korvattavaa haittaa liittymäkieltojen ja rakentamisrajoitusten perusteella on katsottu aiheutuvan vain käytössä olevien rakennuspaikkojen ja rakennettujen kiinteistöjen kohdalla. Uusimmassa oikeuskäytännössä on tässä suhteessa ollut havaittavissa vähäistä korvausvelvollisuuden laajentumista. Niinpä ratkaisussa KKO 1978 t. 2212 eli *KKO 1979 II 24* korvausta määrättiin maksettavaksi tien aiheuttamien haittojen perusteella myös sellaisen kiinteistön omistajalle, jonka uudisrakennuksen rakennustyöt oli aloitettu juuri ennen tiesuunnitelman vahvistamista, eikä korvaussummia ollut vähennettävä niillä toimitusmiesten ja MO:n mainitsemilla perusteilla, että omistaja oli ollut tuolloin tietoinen tiehankkeesta. MO:n päätös kuvastaa vanhempaa käytäntöä.

Jos haittavaikutukset ovat johtuneet ennestään olevan tien parantamisesta, korvaus-, tilusjärjestely- ja laajentamiskynnys on ollut vielä korkeammalla, sillä tienpitäjän on katsottu olleen vastuussa vain *lisääntyneistä* haitoista, mutta ei siitä haitasta, jolle tienvarsikiinteistö on ennestään ollut alttiina. Esimerkiksi Puumalassa suoritettua tietoimitusta TN:o 398 koskevassa ratkaisussa *KKO 1977 t. 1806 a* tienpitäjää ei katsottu velvolliseksi lunastamaan jo ennestäänkin osittain suoja-alueella sijainnutta tien suunnassa 80 m pitkää ja 12—25 m leveää suikalemaista rakennuspaikkaa ja sillä olevaa rakennusta, koska tilan katsottiin jo ennen 495 m²:n tien levitysalueen ottamistakin olleen rakennuspaikaksi sopimattoman eikä tienpitäjä ollut vaatinut rakennuksen poistamista.[38]

Toimituskäytännössä tiehankkeen heikentämän rakennuspaikan käyttökelpoisuus on pyritty palauttamaan erilaisten mukauttamis- ja järjestelytoimenpiteiden avulla. Tilus- ja yksityistiejärjestelyt ovat kuuluneet toimitusrutiiniin, mutta edullisimpaan menettelykombinaatioon on voinut kuulua erilaisia haitan-, vahingon- ja kustannuksenkorvauksia sekä tiealueille jääneiden rakennusten lunastuksia tai siirtoja. Esimerkiksi ratkaisussa *KKO 1976 t. 225*, joka koski tietoimitusta TN:o 82 561, Nivalassa, lii-

---

37 Ks. KM 1952: 5 s. 147—150.

38 Ks. myös *KKO 1975 t. 1918*, Mm 1976: 3—4 s. 33—36.

kerakennuksen tontin pienentämisestä johtuva asia palautettiin toimitusmiehille tilusjärjestelyn suorittamista varten, koska osittain tiealueella sijaitseva päärakennus sai tienpitäjän ilmoituksen mukaan toistaiseksi jäädä paikalleen.

Vaikka pirstoutunutta rakennuspaikkaa ei määrättäisi lunastettavaksi aluemenetykset, liittymärajoitukset ja tien läheisyys voivat aiheuttaa, ettei aluetta voida käyttää rakennuspaikkana, vaan maa muuttuu maa- ja metsätalouskäyttöön. Jos syy-yhteys tiehankkeen ja muutoksen välillä on ollut selvä, tienpitäjä on velvoitettu korvaamaan muutosvahinko täysimääräisenä. Tämä on saattanut merkitä käyttöyksikköön kuuluvien, tiealueelta poistettavien rakennusten täysimääräisen korvaamisen ohella myös samaan kokonaisuuteen kuuluneiden muiden rakennusten täysimääräistä korvaamista, jos niitä ei ole voitu osoittaa muuhun tuottavaan käyttöön. Rakennusten ja kiinteistöllä toimineen yrityksen suhteen korvauksenarvioimislähtökohta on ollut laajentamisperiaatteen mukainen: vahingonkorvaus on arvioitu ikäänkuin yritys ja yritysomaisuus olisi lunastettu. Tämän tyyppisiä korvaustilanteita koskevat esimerkiksi julkaistut ratkaisut *KKO 1975 II 65* ja *KKO 1973 t. 670,* Mm 1975 s. 101—102.

c. *Syy-yhteyden katkeamisesta.* Korvauksensaajien piiri rajattiin 1960-luvulla pääasiassa kiinteistöteknisin tunnusmerkein. Asianosaisia olivat JL 64 §:ssä mainitut toimituksen asianosaiset TieL 71 §:ssä mainituin täydennyksin ja osallisuus toimitukseen ratkesi sen mukaan, oliko asianosaisen kiinteistöstä luovutettu tiehen tiluksia tai perustettiinko hänen tiluksilleen tienpitäjän hyväksi oikeudellisia rajoituksia. Tämän ajatuskuvion särkyminen 1970-luvulla on antanut aiheen toisenlaisten, syy-yhteyden katkeamista koskevien rajoitusargumenttien käyttöön.

Ajatustapaan liittyen tienpitäjä ei ole vastuussa vahingosta, joka johtuu liikenteen lisääntymisestä. Esimerkiksi Joroisissa suoritettua tietoimitusta TN:o 46 352 koskevassa ratkaisussa *KKO 1972 t. 2898* maanomistajan vaatimukset haittojen korvaamisesta tai karjatunnelin rakentamisesta hylättiin sillä perusteella, että tien asema ei ollut parantamistyön yhteydessä muuttunut eikä liikenteen lisääntymisen katsottu perustavan oikeutta korvaukseen.

Oppi syy-yhteyden katkeamisesta kuuluu varsinaisesti korvauskysymyksiin ja ilmenee eri tilanteissa eri tavoin. Kun syy-yhteyden arvostelu vaikuttaa menetysten määrään ja siten myös tilusjärjestelyjen sekä laa-

jentamisen edellytysten arvosteluun, asiasta on syytä esittää joitakin näkökohtia.

Syy-yhteyden katkaisevana tekijänä esiintyy usein kaavan voimaantulo, joka katkaisee tiestä johtuvan syy-yhteyden. Tiekorvauksia on määrätty kaava-alueilla vain tiealueilla ilmenevistä vahingoista ja tien rakentamisesta lähellä sijainneille kiinteistöille aiheutuneista menetyksistä, kuten sisäänkäyntien muuttokustannuksista tai tien penkereen aiheuttamasta arvonalentumisvahingosta.[39]

Toinen tavallinen syy-yhteyden katkaiseva seikka on sopimuskauden päättyminen. Kirjallisuudessa *Kantola* on katsonut, ettei vuokramiehen mahdollisuutta sopimuksen jatkamiseen ole yleensä otettava huomioon korvauksia määrättäessä.[40] Kannanotto näyttäisi olevan sopusoinnussa myös oikeuskäytännön kanssa, kuten seuraava esimerkki osoittaa.

KKO 1976 t. 2667, tietoimitus TN:o 23 223, Isojoki. Tiealueelta, jota koskeva suunnitelma oli vahvistettu 19. 12. 1969, oli poistettu rakennus, jossa vuokratuissa tiloissa H:n puolisot olivat harjoittaneet kauppaliikettä. Kirjalliseen vuokrasopimukseen perustuva sopimuskausi oli päättynyt 1969, minkä jälkeen vuokrasuhde oli jatkunut suullisen sopimuksen nojalla. Siitä, että H:n puolisot sopimuksen päättyessä olivat tietoisia tiehankkeesta, oli KKO:n ratkaisulauselman mukaan pääteltävissä, ettei vuokrasuhdetta tarkoitettu jatkettavaksi pitemmäksi ajaksi kuin haltuunottoon. Näinollen oli jäänyt näyttämättä, että H:n puolisoille olisi kauppaliikkeen lopettamisen vuoksi syntynyt sellaista tappiota, joka TieL:n mukaan olisi tienpitäjän korvattava, ja tienpitäjä vapautettiin suorittamasta toimitusmiesten määräämää ja MO:n pysyttämää 6 000 mk:n vahingonkorvausta.

TieL 62.5 §:ssä säädetään tienpitäjälle korvausvelvollisuus vahingosta ja haitasta, joka muutoin *aiheutuu* kiinteistölle tien tekemisestä, käyttämisestä tai maan ottamisesta tien liitännäisalueeksi tahi tällaisen käyttämisestä. Säännökseen nähden syy-yhteyden katkeamisperusteita on oikeuskäytännössä tulkittu ahtaasti. Esimerkkiratkaisussa liikkeenharjoittajan asema tuli huonommaksi kuin se olisi ollut HVL:n 38 §:n mukaan, jos kiinteistönomistaja olisi katkaissut vuokrasuhteen. Ratkaisusta on luettavissa kyseenalainen ohje: varoittamalla hyvissä ajoin tien tekemi-

---

[39] Ks. edellä 8 §:n av. 53:ssa mainittuja ratkaisuja sekä myös ratkaisu *KKO 1972 II 11*.

[40] Ks. *Kantola* s. 264—266 ja *Kantola* Loma-alueet s. 69.

sestä tienpitäjä ehkä vapautuu korvausvastuusta niitä kohtaan, joiden sopimukset sattuvat päättymään ennen haltuunottoa, ja sopimuksen katkeamisesta johtuva vahinko jää vuokramiehen tai maanomistajan kärsittäväksi.

Todellinen menetys pitäisi korvata, kun menetystä on syntynyt.

d. Lisääntyvän liikenneimmision sietämisestä. Vaikka asianosaisten piiri ja korvausvastuun rajat määräytyvät nykyisin JL 64 §:n asianosaisluettelon osoittaman henkilöpiirin ohella osaltaan tiehankkeen ja menetysten välisen syy-yhteyden perusteella, rajoitusperusteet johtavat suppeisiin korvaustoimituksiin tuoden esille korvauslainsäädännön epäkohtia ja erot, joilla kansalaisten menetykset eri korvaustilanteissa ja eri säännöstöjen pohjalta tulevat hyvitetyiksi.

Oikeuskäytännössä tienpitäjän korvausvastuu on rajoitettu tien parantamisen yhteydessä vain tuosta parantamisesta johtuviin menetyksiin. Periaatetta on pidettävä kyseenalaisena. Kertakaikkisesta korvausperiaatteesta huolimatta TieL 75.2 §:ssä on näet säädetty mahdollisuus jälkikorvauksiin. Tienpitäjä on siis vastuussa myös lisämenetyksistä, joita toimituksessa ei ole käsitelty tai arvattu, vrt. PlL 37 ja 43 §. Tämän johdosta tien parantamista koskevassa toimituksessa tulisi olla korvauslähtökohtana se, mitä edellisessä toimituksessa on katsottava korvatuksi, eikä tien parannustyön ajankohtana todettava liikennetilanne tai oletus, että lisääntynyt liikenneimmisio olisi kompensoitunut NaapL:n nojalla tai aikanaan tullut korvatuksi, vaikka tiealue olisi siirtynyt korvauksetta valtiolle jo 1921 eikä korvausmenettelyä olisi aiemmin toimitettu.

Sekä PlL:n että TieL:n jälkikorvaussäännöksiä on oikeuskäytännössämme tulkittu ahtaasti. Käytännössä jälkikorvaus TieL 75.2 §:n mukaan jäänee saamatta, ellei asiasta ole tehty edellisessä toimituksessa nimenomaista *varausta.*[41] Tämän laatuinen tulkintatapa on tosin sopusoinnussa

41 Vanhempaa käsityskantaa kuvastaa esimerkiksi Lammilla suoritettua tietoimitusta TN:o 77 757 koskevan MO:n ratkaisun perustelma. *MO* katsoi 21. 2. 1969 antamassaan päätöksessä, että tie aiheuttaa tonttiarvon alentumista rakennuksista riippumatta, mutta haitoista voidaan niiden ilmetessä hakea lisäkorvauksia TieL 75.2 §:n nojalla, minkä johdosta arvonalentumiskorvauksia ei ollut määrättävä rakentamattomien tilusten kohdalla. *KKO 1972 t. 1407*:ssa asia jäi tältä osin MO:n päätöksen varaan.

Uudempaa käsityskantaa kuvastaa ratkaisu *KKO 1969 t. 1695,* joka koski Hämeenlinnassa suoritettua tietoimitusta TN:o 77 445. Toimitusmiehet ja MO

yhteiskunnallisen status quon säilyttämispyrkimyksen kanssa, mutta lain sanamuoto viittaisi paremminkin toisenlaiseen tulkintaan. Arvaamattomat lisä- ja täydennyskorvaukset ovat sen pohjalta mahdollisia määräajasta riippumatta toisin kuin LunL:n mukaan, LunL 39, 45 ja 71 §.

Vanhojen teiden varsilla ennestään asuneet joutuvat siis sopeutumaan nykyisen tulkintatavan mukaan immisioiden lisääntymiseen korvauksetta, mutta uusien teiden varsilla korvauksia on maksettu, esimerkiksi ratkaisuissa *KKO 1977 II 46* ja *KKO 1979 II 24*. Tulkinta asettaa uusien teiden varsilla olevat muihin nähden etuoikeutettuun asemaan, sillä muun laatuisiin immisioihin on yleensä jouduttu sopeutumaan korvauksetta. Kuitenkin TieL:n mukainen korvaus kuuluisi myös vanhojen teiden varsilla tapahtuneista arvaamattomista haittojen lisääntymisistä, vaikka sietoraja NaapL:n mukaan onkin toisenlainen. Ruotsissa vastaava kysymys on ratkaistu lainsäädännöllä saattamalla yleinen sietovastuu ja lunastuksessa korvattavan haitan alaraja eli »oma vastuu» samaksi. Korvattavaa menetystä syntyy, jos haitta ylittää yleisen sietokynnyksen ja on paikallisiin olosuhteisiin nähden tavatonta.[42]

Kotimaisessa kirjallisuudessa on laadittu korvaussuosituksia samalta pohjalta kuin Ruotsissa. Näin ovat tehneet *Löfstedt, Myhrberg—Väänänen* ja *Ojanen*.[43] Annetuissa muutamissa ratkaisuissa immisiovahinkoja on arvioitu erilaisin perustein, mutta niissä lienee tarkoitettu korvata vain yleisen immisiotason ylittävät kohtuuttomat vahingot taikka kiinteistöjen havaittu arvonalennus. Yleisen tason mukainen immisio lienee ajateltu siedettävän omavastuun pohjalta.

On selvää, että kysymys yleistason mukaisen immision osalta on aika-

---

olivat jättäneet haitankorvaukset määräämättä kiinteistölle, joka oli jäänyt teiden ympäröimäksi perustellen ratkaisuaan TieL 75.2 §:llä. Maanomistajan valituksesta KKO palautti asian toimitusmiehille korvauksen määräämistä varten. Asia oli uudelleen esillä korvauskysymyksestä ratkaisussa *KKO 1974 t. 554*. Toimitusmiehen näkemystä ko. asiassa ks. *Riekkola* Insko 1968—12, 26 s. 19—20.

[42] Ks. ExpL 4:2 verrattuna MiL 30 §, ks. *Bouvin—Hedman—Stark* s. 168—171. Eräitä ruotsalaisia tiemeluratkaisuja on selostanut *Hållén* SvLT 1977 s. 277—283 ja *Ahlzén* SvLT 1977 s. 387—388. Vrt. *Norjan* oikeuteen, *Vislie* s. 124—125 ja *Fleischer* s. 386—390.

[43] Ks. *Löfstedt* Insko 1978—87, XV s. 47—62, *Löfstedt* Mila 1978 s. 6—7 ja *Myhrberg—Väänänen* s. 49—53. *Ojanen* s. 136—137 mainitsee, että kiinteistöjen omistajat ovat velvollisia sietämään joukon yhteiskunnassa hyväksyttävien hankkeiden toteuttamisesta aiheutuvia haitallisia seuraamuksia. Vrt. *Ojanen* Ehdotus s. 31, jossa samaa asiaa perusteltiin suojaperiaatteella.

naan ratkaistava omavastuun periaatteen pohjalta, mutta asia vaatisi lainsäädäntötoimia. Pakkolunastusoikeudessamme lähtökohtana oleva täyden korvauksen periaate ei näet sisällä omavastuun ajatusta silloin, kun haitallinen vaikutus *johtuu* lunastajan toimenpiteistä tai *lunastusyrityksestä*. Yritykset ratkaista asia lunastussäännöksiä tai korvausnormeja tulkitsemalla saattavat johtaa yksittäistapauksessa kohtuullisiin lopputuloksiin, mutta ovat vahvistamassa väkinäisen tulkinnan »perinnettä» heikentäen lakien kunnioitusta.

Naapurien puhevallan laajentuminen tulkittiin edellä erääksi ympäristöaatteen nousun seuraukseksi. Aatteen ansiosta on saatettu yleiseen tietoisuuteen havainto, että ympäristövahingoilla voi olla etäisiä ja arvaamattomia seurauksia ja jatkuva saastuttaminen voi muuttaa Telluksemme asumiskelvottomaksi. Tämän johdosta ympäristöintressit ovat nousseet myös poliittisessa päätöksenteossa taloudellisten intressien rinnalle. Ne on otettu entistä enemmän huomioon hyödykkeiden tuotantoon ja kulutukseen liittyvissä laskelmissa sekä lännessä että idässä. Elinkeinotoiminnan kohdalla ympäristön pilaamiskustannukset on pyritty ohjaamaan pilaajan maksettaviksi *aiheuttamisperiaatteen* mukaisesti. Suomessa tämän ajatustavan selviä ilmenemismuotoja oli JätevesimaksuL:n säätäminen, mutta periaatetta oli sovellettu eri laeissa jo aiemmin. JätevesimaksuL on saanut ympäristöhuollon alalla lukuisia seuraajia.[44]

Tähänastisessa ympäristölainsäädännössä aiheuttamisperiaatteen pohjalta on pyritty ratkaisemaan suuria pilaamiskysymyksiä ja rahoittamaan pilaamista estäviä investointeja. Vähemmälle huomiolle näyttää jääneen valtion tai yhteiskunnan oma toiminta, jonka seuraukset eivät ole niin laaja-alaisia, vaan rajoittuvat pieniin kansalaisryhmiin. Unohdettuun ryhmään kuuluu liikenneimmisioiden korvaaminen, jossa ratkaisua on etsitty pikemminkin korvausvastuun rajoitusperusteista kuin saastuttamisen tunnustamisesta ja sen pohjalta tehdyistä aiheuttamisperiaatteesta lähtevistä johtopäätöksistä.

e. Laajentamisen ja tilusjärjestelyjen edellytyksistä detaljikaava-alueella. TieL:sta johtuvien rakentamisrajoitusten vaikutusta arvioitaessa asiaan ja keinojen valintaan vaikuttaa merkittävästi tienvarsialuetta koskevan detaljikaavan valmiusaste, sillä näkemä- ja suoja-aluemääräyk-

44 Ks. *Tulokas* s. 310—313 ja *Laaksonen* Aiheuttamisperiaatteesta s. 13—39 ja 103—124.

set eivät ole voimassa detaljikaava-alueella, TieL 45 §. Tämän johdosta pirstoutumishaittoja on arvosteltu vain tiealueen ja siihen ehkä liittyvän, tiealuetta leveämmän liikennealueen taikka muun tietä varten kaavassa varatun alueen puitteissa. Yleinen tie ja tiealue on tästä huolimatta tosiseikka, joka vaikuttaa viereisten alueiden käyttötapaan, olkoonkin, että niiden rakentamisrajoitus osoitetaan kaavalla eikä se välittömästi johdu tienvarsien käyttörajoituksesta. Esimerkiksi Pattijoella suoritettua tietoimitusta TN:o 84 855 koskevassa ratkaisussa *KKO 1978 t. 581* lausuttiin, ettei tienpitäjä ollut velvollinen korvaamaan vahinkoa, joka aiheutui siitä, että kaavassa puistoalueeksi merkityllä alueella olevalle osuusliikkeelle johtava vanha tieliittymä, jota ei ollut rakennuskaavassa, oli tien parantamisen yhteydessä katkaistu.

Detaljikaava-alueella ei ole lupa toimittaa tilusjärjestelyjä niin, että kaavan toteuttaminen vaikeutuu, TieL 35.1 §. Oikeuskäytännössä säännöstä on tulkittu KaavJL:ssä säädettyjen periaatteiden pohjalta vaatimalla, että tilusjärjestelyjen tulee edistää kaavan toteuttamista. Rakennusmaan vaihtaminen muuhun maahan on kielletty,[45] KaavJL 6, 15.1 ja 21 §.

Tietoimitusten alkuaikoina lunastettiin kaava-alueillakin liikennealueille tiealueen ulkopuolelle jääneitä tiluksia tai maksettiin korvauksia sillä perusteella, että tie aiheutti haittoja liikennealueilla ja sille rajoittuvilla tiluksilla. Tästä käytännöstä luovuttiin 1960-luvun puolivälin vaiheilla.[46] Asiasta on ollut epätietoisuutta, kunnes ratkaisussa *KKO 1979*

---

[45] Pyhäjärven kunnassa Ol. suoritetussa tietoimituksessa TN:o 71 813 *toimitusmiehet* olivat vaihtaneet rakennuskaavan mukaista rakennusmaata puistoon. Maanomistajan valituksesta *MO* 15. 5. 1972 poisti tilusjärjestelyn viitaten KaavJL 15.1 §:ään. Asia jäi MO:n päätöksen varaan, *KKO 1974 t. 1493.* Vrt. *Hollo* s. 245.

[46] Ks. *Lappi* Insko 1968—12, 28 s. 2—3 mainittuja ratkaisuja ja MMH:n kantaa asiassa.

KKO 1966 t. 1872, tietoimitus TN:o 4 047, Valtimo. Toimitusmiehet olivat määränneet lunastettavaksi rautatien ja uuden tien väliin jääneen liikennealueeksi kaavassa merkityn vajaan 2 ha:n alueen sekä sillä olevat rakennukset katsoen tälle alueelle aiheutuvan TieL 35.3 §:ssä tarkoitettua haittaa. MO pysytti päätöksen, koska maanomistajalla ei ole mahdollisuutta saada ko. liikennealueesta korvausta kunnalta. Tienpitäjän valituksesta KKO kumosi lunastamisen palauttaen asian toimitusmiehille. Uusintakäsittelyssä *toimitusmiehet* arvioivat tien alentaneen alueen arvoa 60 %, mistä arvonalentumisesta tienpitäjä oli vastuussa. Tienpitäjän valituksesta *MO* poisti mainitun korvauserän. *KKO 1969 t. 2226* hylkäsi maanomistajan valituksen asiassa.

II 28 tiealueen ulkopuolelle jääneiden liikennealueen tai tievaraussuikaleiden katsottiin kuuluvan RakL:n mukaan lunastettaviin tiluksiin. Kun korttelialueiden kiinteistöjaotus on saatettavissa aikanaan sopusointuun kaavassa osoitetun käyttöyksikköjaotuksen kanssa eikä eri tarkoituksiin osoitettuja alueita saa tilusjärjestelyillä tai muutoinkaan vaihtaa keskenään, tilusjärjestelytkin ovat jääneet detaljikaava-alueilla harvinaisiksi. Sen sijaan tiealueelta poistettavien rakennusten suhteen on noudatettu samanlaista laajennusperusteista arvioimistapaa kuin muuallakin. Samalle omistajalle kuuluvat hyödyttömiksi tulleet rakennukset on voitu määrätä lunastettavaksi, kun muu osa toimivasta yksiköstä on jouduttu poistamaan.

Liikennealueiden ja tievarausten »hukkasuikaleiden» lunastusasia oli 1970-luvulla pohdittavana kahdessa eri komiteassa. Liikenneväylien lunastustoimikunta laati ehdotuksensa RakL:n lunastussäännösten laajentamisen pohjalle, tielainsäädäntöasiain neuvottelukunta ehdotti TieL:n lunastussäännösten täydentämistä.[47] TieL:iin 23. 1. 1981 tehty muutos noudatti viimeksimainittua vaihtoehtoa.[48] TieL 35 a §:n mukaan ne osat asemakaava-alueella olevasta liikennealueesta tai rakennuskaavan mukaisesta yleistä liikenneväylää varten osoitetusta alueesta, joita ei lunasteta tiealueeseen, saadaan maanomistajan taikka tienpitäjän vaatimuksesta lunastaa tietoimituksessa, mutta korvaukset on tältä osin määrättävä LunL:n mukaisin perustein. Jos kaavan muutos, joka vaikuttaa lunastusoikeuteen tai -velvollisuuteen, on jo hyväksytty, asiaa ei saa ratkaista, ennenkuin kaavan muutosasia on lainvoimaisesti ratkaistu.

Mainitulla TieL:n muutoksella on korjattu epäkohta, jonka eräänä syynä on ollut lunastusvelvollista koskevan kysymyksen kytkeminen korvausoikeudenkäyntiin. Asiaa on osaltaan pahentanut epätietoisuus, kuuluuko kysymys TieL:n vai RakL:n mukaiseen forumiin. Jos maanomistajan oikeusturva vähitellen etenevän kaavoituksen ja kaavassa osoitettuun tievaraukseen suunniteltavan tien hallinnollisessa käsittelyprosessissa jää heikoksi, hän on jäänyt myös korvaussäännöksiä sovellettaessa »väliinputoajan» asemaan; tien rakentamisesta sekä kaavasta johtuva tiluspirstoutuminen on saattanut johtaa huomattaviin taloudellisiin menetyksiin.

---

47 Ks. KM 1975: 4 ja KM 1975: 24.

48 Ks. myös HE 1980: 79, LTV 1980: 4 ja LiV 1980: 6. Muutosta vastaavat toimitusmenettelyohjeet, ks. MMH kk 3/81 22 ja 29 §.

Vahingonkorvausoikeudessa useat vahingon aiheuttajat ovat vahingon kärsijälle solidaarisesti vastuussa korvausten suorittamisesta. Eräissä tapauksissa korvausvastuu on *kanavoitu*,[49] esimerkiksi VahL 6: 2:ssa työnantajalle työntekijän aiheuttamasta vahingosta. Pakkotoimien yhteydessä lunastuksen hakija vastaa myös korvauksista. Toisinaan lopullisen korvausvelvollisen etsintä useiden vastuullisten joukosta on johtanut kuitenkin pitkäaikaisiin riitoihin ja maksujen viivästykseen.[50] Korvausvelvollisen etsintä »hukkakiiloja» koskevassa asiassa johti korvasvastuun väistämiseen.

Jos luovuttajan pakkotoimimenetykset johtuvat useiden suunnitelmien yhteisvaikutuksesta, joiden toimeenpanijoina ovat eri tahot, maksuviivästykset olisivat vältettävissä riittävän selvällä kanavointisäännöksellä, joka nimeäisi korvausten ensisijaisen maksajan.

Vuoden 1981 TieL:n muutoksessa asia kanavoitiin tietoimitukseen ja nimettiin tienpitäjä liikennealueen ensisijaiseksi lunastajaksi. Säännös johtaa tulkintavaikeuksiin vanhoilla kaava-alueilla, missä tievaraus on osoitettu muuna kuin liikennealueena, esimerkiksi katuna, rakennuskaavatienä, puistona tms. alueena tai jätetty kokonaan kaavan ulkopuolelle. Prosessiekonomisesti tien rakentamisesta johtuvien korvausten osoittaminen tietoimitukseen on ollut paikallaan, vaikka LunL:n korvausperusteiden soveltaminen johtaakin tiealueen ulkopuolisten alueiden käsittelyssä ehkä tiealueesta poikkeavaan maapohjan hinnoitteluun. Prosessiekonomiset syyt puoltavat myös sellaista tulkintaa, että samassa toimituksessa otettaisiin käsiteltäväksi koko asianomaista liikennealuetta koskevat lunastusvaatimukset, vaikka toimituksen kohteena oleva liikennealueen laajennus tai kevyen liikenteen väylä koskisi vain tien toista laitaa.

---

[49] Ks. *Routamo—Hoppu* s. 143 ja 174, *Hellner* s. 119—120 ja *Tulokas* s. 147—150.

[50] Tämä kysymys on osaltaan pitkittänyt esim. Kemijoen rakentamisesta johtuneita riitoja ja antanut aiheen maksujen erikoisjärjestelyyn L:lla 1979/926. Huonoista kokemuksista huolimatta korvausvelvollisuutta ja korvauksia koskeva riidan lähde on otettu Maa-ainesL 8 §:ään.

11 §. Sopimukseen perustuvasta tieoikeudesta ja tieoikeuden perustamisesta tietoimituksessa

11.1. Luovutus- ja korvaussopimuksista

a. Historiikkia. Yleisen tien rakentamista tai parantamista varten oli vuoden 1927 TL:n mukaan laadittava tiesuunnitelma, jonka vahvistaminen merkitsi pakkolunastuslupaa tarpeellisiin alueisiin, TL 14 ja 70—72 §. Pakkolunastukset jäivät kuitenkin harvinaisiksi, sillä kunnan- ja kyläteiden rakentamisen yhteydessä hankittiin maanomistajilta etukäteen luovutussitoumukset ja kuntien asiana oli hankkia työluvat sekä luovutussopimukset maantien rakentamiseen tarvittaviin alueisiin. Kirjallisuudessa tiesuostumukset rinnastettiin rasitteen perustamista koskeviin sopimuksiin, jotka voitiin tehdä vapaamuotoisesti.[1] Tienpitäjän oikeudelle tunnustettiin rasitteen pysyvyys, mutta pakkolunastustoimituksissa sitoviksi katsottiin vain kiinteistönkaupan muodossa tehdyt luovutussopimukset, *KKO 1960 II 58.* Sitoumuksin hankittu oikeus turvasi tiekäytön, mutta ei ollut verrattavissa pakkolunastuksella perustettuun käyttöoikeuteen. Alueen ottamiseksi tiekäyttöön vaadittiin sopimuksen ohella perustamisakti, tiesuunnitelma tai päätös tien ottamisesta yleisenä tienä pidettäväksi, mikä merkitsi tieomaisuuden siirtymistä korvauksetta uudelle tienpitäjälle.[2]

b. Tie- ja pakkolunastussopimusten luonteesta kirjallisuudessa. Käsitellessään pakkolunastuksen yhteydessä tehtäviä sopimuksia kohteen laajuudesta ja korvauksista *Talas* kirjoittaa, että nämä sopimukset ovat laadultaan yksityisoikeudellisia; pakkolunastuksen kaltaisen yksipuolisen hallintotoimen yhteydessä niille voidaan antaa vain lunastusta valmistelevaa merkitystä.[3]

Tarve erottaa julkisoikeudelliset sopimukset ja sitoumukset vastaavista yksityisoikeudellisista institutioista perustuu osaltaan OK 10: 26:n

---

1 Ks. *Hyvönen* Määräämistoimista s. 222 av. 5, KM 1952: 5 s. 114—115, *Pietilä* s. 418—422 ja av. 79, *Undén* II: 2 s. 236, *Wirilander* s. 743—745 ja *Wirilander* Lm 1975 s. 200—219, *Wrede—Caselius* s. 410, *von Bonsdorff—Martikainen* s. 28—29 ja *KKO 1941 II 123.*

2 Ks. TL 1918 56 §, TL 1927 19 §, L entisten maanteiden ottamisesta valtion haltuun 3. 5. 1927 2 §, TieL 110 ja 114 § sekä TieLvpL.

3 Ks. *Talas* s. 260—264.

säännökseen, jossa hallintoasiat on erotettu siviiliasioista ja joka lopulta korkeimmalla lainkäyttötasolla ohjaa toiset jutut tuomioistuinlinjalle KKO:een, toiset hallintolinjan kautta KHO:een. Periaatteessa jako merkitsee tasaveroista, mutta puolin ja toisin toisensa poissulkevaa toimivaltaa niissäkin tilanteissa, joissa sama asia saattaa joutua ratkaistavaksi sekä hallinnollista että tuomioistuinlinjaa noudattaen.[4]

Lähtökohtaisesti julkisoikeudellisia oikeussuhteita koskevat asiat on ohjattu hallinto- ja hallintolainkäyttöviranomaisten ratkaistaviksi, mutta yksityisoikeudelliset riidat on ratkaistava yleisissä tuomioistuimissa. Ongelma palautuu ikuiseen kysymykseen yksityisen ja julkisen oikeuden erottelusta, joka *Merikosken* oppikirjassa on tehty intressi- ja subjektiteorioiden pohjalta. Molempien teorioiden heikkoutena on epätarkkuus ja suhteellisuus, joskin subjektiteoriat ovat meillä saaneet intressiteorioita suurempaa kannatusta.[4a] Käytännön oikeuselämässä asiaan joudutaan ottamaan kantaa tutkittaessa tuomioistuimessa, hallintoviranomaisessa tai hallintolainkäyttöelimessä kysymystä kanteen tai hakemuksen laadusta. *Vilkkosen* mukaan oikeuspaikkakysymyksen ratkaisun peruste on prosessuaalinen määräytyen prosessin kohteena olevan oikeussuhteen luonteen mukaan ja tapahtuu pääsääntöisesti kantajan vaatimuksen perusteella.[5] Tarkempi rajanveto voidaan perustaa vain oikeuskäytännön analysointiin.

Julkisen ja yksityisen oikeuden välinen raja ei ehkä selviäkään teoreettisten ajatusrakennelmien avulla. Kysymys on vain eräästä oikeusjärjestyksen jäsentelyperusteesta, jonka lähtökohta ei ole laadullinen vaan *organisatorinen.* Tiettyjen asioiden hoito on uskottu lainsäädännössä hallintoviranomaiselle ja niitä varten on järjestetty erilainen hoito- ja reagointijärjestelmä kuin niitä asioita varten, joissa lainsäätäjä on jättänyt kansalaisille enemmän disponointivaltaa. Tästä seuraa, että »julkisoikeudelliseksi» luonnehdittavan välipuheen oikeusvaikutukset ja oikeudellinen merkitys usein poikkeaa yksityisoikeudelliseksi luonnehditun välipuheen oikeudellisesta merkityksestä ja oikeusvaikutuksista.

Julkisoikeudellisia sopimuksia koskevassa monografiassaan *Rytkölä* katsoo sopimuksen syntyvän sopijapuolten tahdonilmaisujen, ilmaisujen

---

4 Ks. *Ståhlberg* I s. 110—116, *Merikoski* I s. 244—245 ja *Merikoski* II s. 119—200, *Merikoski* s. 46—47, *Vilkkonen* Hallintolainkäyttö I s. 134—138, *Vilkkonen* s. 7—25 sekä *Tirkkonen* I s. 6—8 ja 122—129.

4a Ks. *Merikoski* I s. 3—6.

5 Ks. *Vilkkonen* s. 15—16 ja *Vilkkonen* Hallintolainkäyttö I s. 135.

yhtäpitävyyden ja sopimukseksi muodostamisen seurauksena. Subjektiteoriaan liittyen julkisoikeudellisen sopimuksen sopijapuolena on julkisoikeudellinen yhteisö, mutta tämä ei ole aina välttämätöntä. Sopimusta ei synny konkludenttisin toimin, ellei sellaisesta ole nimenomaisesti säädetty. Julkisoikeudelliselle sopimukselle on Rytkölän mukaan edelleen ominaista, että julkisoikeudellisella subjektilla on mahdollisuus korvata sopimus hallintotoimella, esimerkiksi PIL 25 §:n mukaisessa tapauksessa. Julkisoikeudellinen sitoumus eroaa sopimuksesta siinä, että toimi on yksipuolinen sisältäen vain sitoumuksen antajan tahdonilmaisun.[6] Pakkolunastuksen yhteydessä tehty luovutus- ja korvaussopimus on hänen käsityksensä mukaan yksityisoikeudellinen, jos se on tehty ennen pakkolunastusmenettelyn vireilletuloa, mutta julkisoikeudellinen epävarsinainen sopimus, jos se tehdään pakkolunastusmenettelyn yhteydessä.[7]

Vilkkonen toteaa, että oikeusturvaa pakkolunastusasioissa annetaan eri teitä, eikä alue- ja korvauskysymyksen erottaminen toisistaan aina ole helppoa; käytännössä on esiintynyt taipumusta epäselvissä tapauksissa katsoa asia tuomioistuimen ratkaistavaksi korvauskysymykseksi. Näin oli tehty esimerkiksi ratkaisussa *KKO 1962 II 114*, jossa pakkolunastamatta jätetyn alueen lunastamista koskeva vaatimus osoitettiin yleisen tuomioistuimen ratkaistavaksi korvauksen yhteyteen kuuluvana seikkana. Esimerkkinä, jossa pakkolunastusasiaa pidettiin hallintolainkäyttöasiana, Vilkkonen mainitsee ratkaisun *KKO 1936 II 439*, jossa valtio oli vaatinut kunnan velvoittamista 1927 TL:n 93 §:n perusteella korvaamaan ennakolta suoritetut pakkolunastuskustannukset. Ratkaisussa katsottiin, ettei tuomioistuimen asiana ollut antaa lausuntoa mainitusta julkisoikeudelliseen oikeussuhteeseen perustuvasta korvausvelvollisuudesta.[8] Asia aiheutti tulkintavaikeuksia vielä TieL:n antamisen jälkeenkin. Hallintolainkäytön mukainen ratkaisureitti vakiintui lopullisesti vasta ratkaisujen *KHO 1966 A I 4* ja *1968 A II 125* jälkeen, kuten edellä 4.4.b. §:ssä todettiin.

Kuntien velvollisuus korvata alueiden lunastuskustannukset valtiolle perustui lakiin, mutta teiden rakentamisen yhteydessä kunnat ja valtio tekivät myöskin sopimuksia. Toisinaan kunnat saattoivat sitoutua kor-

---

6 Ks. *Rytkölä* s. 18—31 ja 47 sekä s. 5 mainittua kirjallisuutta. Vrt. *Merikoski* II s. 47—48 mainittua sekä *Aattonen* Lm 1950 s. 414—423.

7 Ks. *Rytkölä* s. 30 ja 82—87.

8 Ks. *Vilkkonen* s. 119—120.

vausten maksamiseen laajemmin kuin laista johtui. Vilkkosen mukaan tämän laatuisten julkisten sopimusten tunnusmerkistöön kuuluu, että sopijapuolet ovat julkisyhteisöjä, sopimuksen tarkoitus on julkishallinnollisen tehtävän täyttäminen ja sopimuskompetenssi perustuu suorastaan lain säännökseen.[9]

Käsitellessään hallintoriita-asioiden suhdetta hallintoasioihin Vilkkonen mainitsee seuraavan TieL:n alalta olevan esimerkkiratkaisun.[9a]

KHO 1967 A II 133. Kylätie oli muutettu paikallistieksi 1. 11. 1962 lukien ja vastaanottokatselmuksessa todetut puutteellisuudet oli määrätty korjattaviksi viimeistään 31. 8. 1964 mennessä. Puutteisiin kuului P:n paikallistien liittymä, jonka korjaamista varten kylätien hoitokunta oli pyytänyt ja saanut asianomaisen tilan omistajalta A:lta 31. 10. 1962 suostumuksen maan luovuttamisesta kuntoonpanemistyötä varten. A pyysi 23. 12. 1963 LH:lle osoittamassaan kirjoituksessa, että LH kieltäisi tien kunnostamista ja hänen alueensa käyttämistä siihen tarkoittavat toimenpiteet, koska tilan alueeseen oli kajottu laajemmalti kuin hän oli antanut suostumuksensa. *LO* ratkaisi asian 5. 4. 1966. Koska A ei ollut näyttänyt, ettei hän olisi antanut suostumustaan paikallistien parantamista koskeviin toimenpiteisiin ja kun A ei ollut vaatinutkaan olosuhteiden ennalleen palauttamista LO hylkäsi hakemuksen.

A:n valitettua asiasta *KHO* 18. 10. 1967 ratkaisi asian. Koska A oli antanut suostumuksen liittymän korjaamista varten tarvittavan alueen käyttöoikeuden luovuttamiseen, sen vuoksi ja kun sanottu alue, jonka sijainti asiakirjoista saatavan selvityksen mukaan oli ollut maastoon merkitty, oli otettu tienpitäjän haltuun 1. 11. 1962, KHO ottaen huomioon TieLvpL 3 §:n, TieL 3, 29, 31, 109.2 ja 110 §:n säännökset hylkäsi valituksen.

Vilkkonen kommentoi ratkaisua seuraavasti: »Tapauksessa sen käsittelyjärjestystä ajateltaessa on pantava painoa ko. suostumukselle; sen tulkintaa koskeva asia on riita-asia.»

Ratkaisun perusteluissa mainitut lain kohdat koskevat tieoikeuden syntymistä. Perustelujen valossa KHO katsoi haltuunoton ja tienpitäjän käyttövallan perustuneen tieoikeuteen, joka oli johdettavissa sekä kylätien muuttamista koskevasta hallintopäätöksestä että maanomistajan suostumuksesta. Kun hallintopäätös oli saavuttanut lainvoiman ja alue oli otettu tienpitäjän haltuun, tieoikeus oli saatettu lopullisesti voimaan. Myös suostumukseen perustunut laajennusalue oli otettu tienpitäjän haltuun tieoikeuksin.

---

[9] Ks. *Vilkkonen* s. 67—69.

[9a] Ks. *Vilkkonen* s. 221.

Tieoikeuksin otetun alueen lopullinen ulottuvuus määrätään tietoimituksessa, TieL 37 §. Myöskin alueen luovuttamisesta johtuvat korvauskysymykset kuuluvat tietoimitukseen, jos toimitus pidetään eikä korvauksista ole sovittu, TieL 75 §. Lain mukaan alueen ulottuvuuden määrääminen sopimusmenettelyn ulkopuolella on kanavoitu yksinomaan tietoimitukseen tai TieL 32 §:n mukaiseen lunastustoimitukseen, joten asian saattaminen riita-asiana alioikeuteen johtaisi näiltä osin asian jättämiseen tutkimatta. Myöskään hallintoriita-asiana sopimuksen sisältöriitaa ei tutkita. Jos tietoimitusta ei pidetä, korvauksista voidaan riidellä myöskin alioikeudessa, mutta nämä riidat ovat olleet erittäin harvinaisia.[10] Alioikeuskäsittelyyn riita-asioina voivat käytännössä joutua vain eräät tielunastuksen ulkopuoliset asiat ja vahinkotoimikorvaukset, joihin annettuihin LH:n päätöksiin haetaan muutosta kantein alioikeudessa, TieL 104 §.

Maanomistajan suostumus tieoikeuden syntyperusteena rinnastettiin ratkaisussa hallintopäätökseen; tiealueen ulottuvuus määräytyy molemmissa tapauksissa TieL 3 §:n perusteella. Sen vuoksi suostumuksen tulkintamahdollisuudet jäävät vähäisiksi ja oikea ratkaisuforum olisi tietoimitus. Kun tarpeellinen tieoikeus voidaan perustaa toimitusmiesten päätöksellä tienpitäjän osoituksen mukaan toimituksessa, kiistanalaiseksi voidaan saattaa vain kysymys suostumuksen pätevyydestä ja sen mahdollisista vaikutuksista korvausperusteisiin.[11] Kysymys olisi pikemminkin sopimuksen muodollisesta puolesta kuin sisällöstä.

Vaikka TieL 25.1 §:n mukaisella suostumuksella on yhtymäkohtia julkisoikeudellisten sopimusten kanssa, niitä ei tässä vaiheessa ole syytä lokeroida sen paremmin julkisoikeudellisten sopimusten kuin sui-generis-ilmiöidenkään luokkaan,[12] vaan tutkimusta voidaan jatkaa tarkastelemalla tiesuostumusten ja -sitoumusten tekemistä, oikeusvaikutuksia ja muotoa käytännön ratkaisujen pohjalta.

---

10 Ks. esim. *KKO 1966 II 18* edellä 1 §:n av. 18:ssa.

11 Nämä seikat tulevat ratkaistavaksi korvauksiin vaikuttavina seikkoina TieL 61.2 §:n perusteella eikä JL 67 §:ssä tarkoitettuina riita-asioina.

12 Tienpitäjän oikeutta on luonnehtinut sui generis- ilmiöksi *Kastari*, DL 1935 s. 226—227. Julkisoikeudellista sopimusta on pitänyt sui generis-ilmiönä *Aattonen*, Lm 1950 s. 414. Sui generis- luonnehdintaa on toisinaan pidetty vain ajatuksenjuoksun tasapainottamiskeinona, ks. *Muukkonen P. J.* s. 53.

11.2. TieL:n mukaisesta luovutussuostumusmenettelystä

a. Luovutussuostumuksista. Tieoikeus saadaan perustaa vähäisiä tiealueen laajennuksia ja tien parannuksia koskeviin aluelisäyksiin kiinteistön omistajan tai haltijan kirjallisen suostumuksen nojalla,[13] TieL 25.1 §. Korvaukset voidaan jättää tietoimitukseen, mutta usein sovitaan myös niistä.

Tietoimitus kuuluu tiesuunnitelmien ja muiden aluehankintatapojen täytäntöönpanorutiiniin; tienpitäjä on ohjannut korvausasiat tietoimituksiin tehden sopimuksia vain erityistilanteissa. Osto-, vuokra- ja nautintasopimuksia tehdään etupäässä aineenottopaikoista ja erityisalueista. Korvaussopimuksia ja kiinteistönkauppoja tehdään tiealueelta poistettavista rakennuksista ja tiealueelle jäävistä rakennetuista kiinteistöistä, mutta maan luovutussopimuksiin ei enää pyritä niin aktiivisesti kuin silloin, kun kunta vastasi maanteiden lunastuskustannuksista.

Jos tienpitäjä on ostanut esimerkiksi määräalan aineenottopaikaksi, alueen erottaminen tapahtuu lohkomalla ja tarpeellinen tieyhteys sinne on saatavissa rasiteoikeutena, yksityistieoikeutena tai TieL 30.2 §:n mukaisena käyttöoikeutena. Lohkomista ei ilman eri määräystä voida toimittaa tietoimituksen yhteydessä, mutta tästä huolimatta sopimuksista johtuvat kiinteistötekniset toimenpiteet pitäisi rekisterilaitoksen selvyyden vuoksi saattaa asianmukaiseen kuntoon.

Jos osto tarkoittaa aluetta, jota koskeva tiesuunnitelma, pakkolunastus- tai TieL 30 §:n mukainen perustamismenettely on vireillä, sopimuksen syntyminen ei estä saattamasta asiaa päätökseen TieL:n mukaisessa järjestyksessä ottamalla alue tieoikeuksin tai muodostamalla se pakkolunastusyksiköksi, mutta tienpitäjällä on valta käyttää myöskin lohkomistoimitusta. Kun pakkolunastusuhan vallitessa saatu myyntivoitto on vapaa satunnaisen myyntivoiton verotuksesta, alueita on ehkä helpommin hankittavissa sopimuksin sen jälkeen, kun lunastusasia on saatettu vireille.[14] Tienpitäjän omistamista tai sopimista aineenottopaikoista otettu aines on vapaammin käytettävissä kuin tietarkoituksiin perustetuista paikoista

---

[13] Kirjallisen muodon vaatimus tuli lakiin HE:n perusteella. Komitea esitti korvaussopimusten kaltaista vapaata muotoa, ks. KM 1952: 5 s. 114—115, vrt. TieL 61.2 §.

[14] Ks. L 29. 6. 1961/342 1 §. Ks. myös *Hyvönen* Maapaketti s. 184—186, vrt. *Ojanen* s. 165—167.

otettava aines, jonka myyntiä ja muuta käyttöä rajoittaa perustamislupa ja TieL 3 §:ssä säädetyt tietarkoitukset.

Jos sopimuksen tarkoittamalle alueelle vahvistetaan tiesuunnitelma tai muu perustamislupa ja tämän toimeenpanemiseksi pidetään tietoimitus, tieoikeuden ulottuvuus määrätään tienpitäjän tietarpeen perusteella ja sitoumuksen merkitystä arvostellaan varsinaisesti korvaussopimuksena. Toimituksessa käsitellyt sopimukset sitovat sopijapuolen seuraajia TieL 74 §:n mukaisesti.

Samoilla asiakirjoilla voi olla merkitystä sekä luovutuksen että korvauksen kannalta ja sopimuksen funktio erillisenä saattaa olla toinen kuin tietoimituksen yhteydessä. Sen vuoksi luovutussopimuksia koskevan esityksen yhteydessä ei voida sivuuttaa korvaussopimuksiin liittyvää problematiikkaa.

b. *Korvaussopimuksista.* Luovutussitoumukset annettiin aiemmin tiesuunnittelun yhteydessä etukäteen yksipuolisesti. Yksipuolinen tahdonilmaisu on edelleen riittävä. Usein luovutuksesta ja korvauksista sovitaan samalla kertaa ja tahdonilmaisu syntyy tahtojen yhtymisenä, sopimuksena. Maanomistajan antama yksipuolinen sitoumus tulee tienpitäjän puolelta hyväksytyksi esimerkiksi siten, että tienpitäjä ottaa alueen haltuunsa.

Luovuttajalla on TieL 67.1 §:n mukaan oikeus täyteen korvaukseen tiehankkeen aiheuttamista taloudellisista menetyksistä, mutta oikeutta korvauksiin ei ole, jos on sovittu tai ilmeisesti edellytetty, ettei korvausta makseta, TieL 61.2 §. Lain perustelujen mukaan ilmaisluovutusta pidetään ilmeisesti edellytettynä, jos nimenomainen tahdonilmaisu puuttuu, mutta olosuhteista on pääteltävissä, ettei luovuttaja vaadi korvausta eikä korvausvaatimusta esitetä.[15] Tielakikomitean kielenkäytössä sopimus ei tarkoittanut välttämättä tahtojen yhtymistä, vaan myös yksipuolista ja hiljaista tahdonilmausta, jonka toinen osapuoli myöhemmin hyväksyy. Passiivimuotoon kirjoitettu lakiteksti kattaa molemmat tilanteet sekä myös ns. edellytetyt ilmaisluovutukset.

Tietoimitukset koskevat yleensä tiluksia, jotka tiesuunnitelman, luovutussuostumuksen tai muun perusteen nojalla ovat jo tienpitäjän hallussa. Jos toimitus perustuu luovutussuostumuksella syntyneeseen tie-

15 Ks. KM 1952:5 s. 143.

oikeuteen, suostumus on annettu ennen toimituksen alkamista ja se on toimituksen kannalta »ulkoprosessuaalinen». Osapuolet voivat vielä toimituksessakin sopia tieoikeuden perustamiseen liittyvistä yksityiskohdista, mutta tämän laatuiset sopimukset ovat harvinaisia. Toimituksessa annettuja tahdonilmaisuja kutsutaan tavallisesti määräämistoimiksi.[16] Sopimukseen perustuvaa tieoikeutta koskevassa esityksessä määräämistoimet voidaan jättää vähemmälle huomiolle.

11.3. Sitoumuksen ja välipuheen muodosta

Vuoden 1927 TL:n mukaiset luovutussitoumukset liittyivät kirjalliseen yleisen tien perustamishakemusmenettelyyn. Sitoumukset koottiin »listalle», joka liitettiin hakemukseen. Muutoin menettely oli vapaamuotoinen.[17] TieL:n tultua voimaan syntyi epätietoisuutta, mitä TieL 25.1 §:n maininta kirjallisesta suostumuksesta merkitsi ja miten siinä tarkoitettu muotovaatimus erosi TL:n aikana noudatetusta käytännöstä. Edelleen oli epäselvää, millaisen näytön perusteella oli katsottava syntyneen TieL 61.2 §:ssä tarkoitettu sopimus tai edellyttämys, ettei korvauksia makseta. Miten TieL 25.1 §:n ja 61.2 §:n vaatimukset suhtautuivat toisiinsa.

Kirjallisuudessa *Hannus* suositti tieluovutuksissa sovellettavaksi »varmuuden vuoksi» kiinteistönkaupan muotoa.[18] Oikeuskäytännössä luovutussuostumukselle ei kuitenkaan ole asetettu näin ankaria muotovaatimuksia. On pidetty riittävänä, että luovutustahto on asiakirjalla luotettavasti selvitetty.

Kun vanhat suostumukset ja sitoumukset ovat tulleet esille tiesuunnitelman tai muun perustamisluvan johdosta pidetyssä tietoimituksessa, niille on jäänyt merkitystä vain korvauksiin vaikuttavana seikkana. Tie-

---

16 Ks. *Hyvönen* Määräämistoimista s. 27—30 ja 52—150.

17 Ks. TL 1927 12, 74 ja 78 §, joista viimeksimainitussa puhutaan kirjallisesta sitoumuksesta. Aiemmin käytetty kahden todistajan todistama sitoumusmuoto vastasi vanhaa kiinteistön luovutuksen muotovaatimusta, jos sitoumuksessa oli tienpitäjänkin nimi. Kaupanvahvistajajärjestelmään siirtymisen jälkeen tiesopimukset eivät vastanneet kiinteistön luovutuksen muotoa. Ks. *von Bonsdorff—Martikainen* s. 28.

18 Ks. *Hannus* SK 1956 s. 459—463.

oikeus on perustunut muuhun perustamislupaan. On kysytty, millainen alue on aikanaan luovutettu tietarkoituksiin ja onko korvauksia maksettu tai edellytetty maksettavaksi. Vaikka TieL 25.1 §:n ja 61.2 §:n »muotovaatimuksia» on pidettävä toisistaan riippumattomina, vanhan sitoumuksen ja luovutussuostumuksen, jolla alueen on katsottu TieL 61.2 §:n mukaan tulleen korvauksetta tienpitäjälle, on katsottava merkinneen myös virheetöntä luovutusta, jos hallinnan siirtyminen on aikanaan tapahtunut välipuheen tai mainitun sopimuksen perusteella.

Tilannetta tutkitaan seuraavien ratkaisujen johdolla.

KKO 1974 t. 323, tietoimitus TN:o 73 338, Pudasjärvi. Luovutussopimusta tehtäessä maanomistajalle oli ilmoitettu, että vanhan tien alue liitetään tilan tiluksiin, minkä vuoksi hän oli pidättänyt oikeuden vain puustokorvauksiin. *Toimitusmiehet* pitivät sopimusta sitovana. Hakiessaan muutosta maanomistaja esitti, ettei vaihtosopimusta ollut syntynyt, koska vastinetta ei ollut suoritettu eikä sopimusta ollut laadittu kiinteistönkaupan muodossa.

MO 10. 3. 1971 hylkäsi valituksen ja lausui päätöksessään, että sopimusta tehtäessä oli ilmeisesti edellytetty, ettei maapohjasta makseta korvausta ja muotonsa puolesta sopimus oli TieL 61.2 §:n mukaan pätevästi laadittu.

Palauttaessaan asian korvausten määräämistä varten toimitusmiehille, *KKO* lausui tuomiossaan, ettei entisen tiealueen tilaan liittämistä koskeva ilmoitus, joka lain mukaan muutoinkin oli voimassa, ollut tehnyt sopimusta vaihtosopimukseksi eikä maanomistajan tähän perustuen voitu katsoa tarkoittaneen luovuttaa tiluksiaan korvauksetta.

KKO 1974 t. 540, tietoimitus TN:o 45 315 ym., Askainen. Kunnantienä aikanaan rakennettu tie oli 21. 1. 1954 otettu valtion hoitoon 1. 11. 1954 alkaen. Tietoimituksessa esitettiin vuonna 1949 tehdyt luovutussopimukset. *Toimitusmiehet* katsoivat, että korvauksista oli TieL 61.2 §:ssä säädetyllä tavalla sovittu ja hylkäsivät korvausvaatimukset. Maanomistaja A haki muutosta perustellen vaatimustaan sillä, ettei hänen saantomiehensä tekemän vastikkeellisen luovutuksen korvauksen maksamisesta ollut esitetty näyttöä.

MO hylkäsi valituksen lausuen, ettei kuitin puuttuminen todistanut, etteikö korvausta ollut aikanaan maksettu. *KKO,* jonne A asian saattoi, pysytti MO:n päätöksen.

Kirjallinen muoto on TieL 61.2 §:n kannalta ollut vain *todistuskeino,* jolla korvaukseton luovutus on näytetty, toteen, mutta muutoin suulliset-

kin välipuheet korvausten suhteen on oikeuskäytännössä katsottu pätéviksi.[19]

Tienpitäjän kannalta TieL 25.1 §:ssä mainitun suostumuksen merkitys on *menettelytekninen:* suostumus lyhentää tien perustamisprosessia, tiesuunnitelmaa ei tarvitse laatia vähäisissä tienparannushankkeissa, jos luovutustahto on pantu kirjoihin. Säännöksen syntyhistorian ja aiemman sitoumuskäytännön perusteella arvostellen TieL 25.1 §:n säännöksellä pyrittiin *todistusmuotoisiin* asiakirjoihin. *Muukkosen* muotosäännösten typologiaan sijoitettuna TieL 25.1 §:n vaatimus kirjallisesta muodosta kuuluisi ohjesisältöisiin muotosäännöksiin, joita on syytä noudattaa.[20] Tienpitäjän tarpeita varten muotovaatimus täyttyy, kun alueen haltijan luovutustahto näkyy asiakirjasta hänen itsensä allekirjoittamana tai muutoin pätevästi todistettuna.

11.4. Luovutuskompetenssista

TieL 25.1 §:n mukaan pätevän luovutussuostumuksen voi antaa omistaja tai omistajan vertainen haltija. Vakiintuneen käytännön mukaan tieoikeuden luovutuksessa omistajan luovutuskompetenssia ei rajoita puolison avio-oikeus eikä vajaavaltaisen omistamia kiinteistöjä koskevia luovutussuostumuksia ole saatettu holhouslautakunnan käsittelyyn.[21] Luovutusta on tältäkin osin pidetty rasiteoikeuden luovutukseen verrattavana.

---

[19] *TuMO 8. 12. 1965,* tietoimitus TN:o 75 280, Hämeenlinna. MO korotti toimitusmiesten määräämän 15 mk:n korvauksen pihakuusesta tienpitäjän katselmuksessa lupaamaan 25 mk:aan, *KKO 1967 t. 288.*

TuMO 13. 3. 1970, tietoimitus TN:o 74 220/72 795, Hyvinkää. Toimitusmiesten määräämät puutarhan käytöstä johtuvat haitankorvaukset, 4 500 mk, korotettiin tienpitäjän aikanaan tarjoamaan määrään 5 380 mk:aan, *KKO 1973 t. 2531.*

KKO 1967 t. 1529, tietoimitus TN:o 73 799, Tottijärvi. Tienpitäjän ja maanomistajan sopima siirtokorvaus oli sopimusehdon mukaan maksettava heti, kun tienpitäjä oli hyväksynyt sopimuksen. Kun tienpitäjä oli suorittanut korvauksen ilmoittamatta maksua ennakkokorvaukseksi, sopimuksen oli siten katsottava tulleen lopulliseksi eikä asiaa tullut enää toimituksessa ottaa käsiteltäväksi. Maaoikeuden pysyttämän toimitusmiesten määräämän 6 915 mk:n sijasta maanomistaja oli oikeutettu sopimuksen mukaiseen 11 780 mk:n korvaukseen.

[20] Vrt. *Muukkonen P. J.* s. 79—82 ja 178—180 sekä *Hakulinen* s. 129—130.

[21] Vrt. *KKO 1967 II 2.* Holhooja katsottiin kelpoiseksi tekemään sopimuksen pakkolunastuskorvauksista holhotin puolesta.

Kiinteistötoimituksissa puhevallan käyttö yhteisesti omistetun kiinteistön puolesta kuuluu paikalle saapuneelle osaomistajalle, mutta muutoin yhteisomistuksen kohteesta määrääminen kuuluu osakkaille yhteisesti.[22] Kun tiesuostumukset on kerätty massatoimina eikä asiakirjoihin ole liitetty omistusnäyttöjä, menettelyn yhteydessä ei ole voitu tarkistaa, ovatko kaikki mahdolliset yhteisomistajat yhtyneet kiinteistön puolesta annettuun tiesuostumukseen. Jos luovutussitoumuksen on antanut henkilö, jolla ei ole ollut koko kiinteistöä koskevia sopimusvaltuuksia, oikeustointa on jäänyt rasittamaan kompetenssivirhe. Kun virheisiin ei ole vedottu, tiet on rakennettu luovutusten perusteella. Asia tulee ilmi ehkä vasta tien parantamista koskevassa tietoimituksessa vuosikymmeniä myöhemmin, kuten seuraavassa ratkaisussa.

KKO 1971 t. 649, tietoimitus TN:o 9 888, Rovaniemen mlk. *Toimitusmiehille,* jotka suorittivat Suutarinkorven—Sierilän lossin välisen maantien rakentamisesta johtuvaa tietoimitusta esitettiin 29. 12. 1949 laadittu luovutussitoumus, jossa maanomistajat olivat ilmoittaneet maksuitta luovuttavansa kylänsä läpi kulkevan kylätien ja siihen mahdollisesti lisälevitykseksi tarvittavat alueet. Toimitusmiehet päättivät, että sitoumus velvoitti maanomistajia luovuttamaan korvauksetta maantien 22 metriä leveän tiealueen laskuojineen, mutta ei vapauttanut tienpitäjää maksamasta korvauksia haitoista ja vahingoista. Koska sitoumuksen antajat eivät kaikissa tapauksissa olleet yksin omistaneet sitoumuksessa mainittuja kiinteistöjä, toimitusmiehet katsoivat, että ilmaisluovutusta oli kuitenkin TieL 61.2 §:ssä sanotulla tavoin ilmeisesti edellytetty, jos sitoumuksen antajana oli perikunnan omistaman tilan osalta *leski* tai muu *pesänhoitaja,* joku yhteistaloudessa asuvista *omistajista* tai tilanomistajan *aviomies.*

Toimitusmiesten päätökseen hakivat muutosta muiden muassa tilan RN:o 27: 20 omistaja O, jonka aviomies oli allekirjoittanut sitoumuksen, sekä veljekset T, V ja J, jotka sitoumuksen antamisaikana olivat 13. 10. 1949 kuolleen isänsä jälkeen alaikäisinä omistaneet puolet tilasta RN:o 20: 14, jonka osalta sitoumuksen oli antanut heidän äitipuolensa A, joka omisti puolet tilasta.

Hylätessään valitukset *MO 6. 9. 1968* O:n valituksen johdosta lausui, että paikkakunnalla perheen edustamisesta vallitsevat tavat ja aviomiehen antama suostumus huomioonottaen luovutus oli ilmeisesti edellytetty korvauksettomaksi. Mainittujen veljesten valituksesta MO lausui, että A:n oli katsottava toimineen sen vallintavallan perusteella, mikä

22 JL 66 §, ks. *Hyvönen* Määräämistoimista s. 164—171, vrt. YhtAlueL 21 § ja YhtOmL 4 § sekä *Hyvönen* Määräämistoimista s. 151—164.

hänellä leskenä ja kuolinpesän edustajana oli ollut, joten A:n ilmeisesti edellytettiin toimineen myös alaikäisten lapsipuoltensa puolesta.

KKO, J:n muutoksenhakemuksesta antamassaan tuomiossa lausui, ettei sitoumuksella, joka oli tehty ennenkuin J oli tullut täysi-ikäiseksi, ollut näytetty olevan J:n osalta oikeudellista vaikutusta. Tämän johdosta asia palautettiin toimitusmiehille J:n korvausasiain uudelleenkäsittelyä varten. Mm 1971: 3—4 s. 78—79.

Ratkaisussa käsitellyn sopimuksen teossa oli noudatettu tielainsäädännön alalla vakiintunutta käytäntöä, jonka mukaisesti isännän antamaa sitoumusta pidettiin ilman muuta pätevänä. Pohjois-Suomessa talon isäntä on vastannut vähintäänkin TieL 25.1 §:ssä tarkoitettua »omistajan vertaista haltijaa», vaikkei talo olisi ollutkaan hänen nimissään. Samanlainen asema on ollut itsellisellä leskellä. Vaikka luovuttaja oli ylittänyt kompetenssinsa, alue oli siirtynyt tienpitäjän haltuun ja tie oli rakennettu sovittuun paikkaan. Tienpitäjän hallinta oli vakiintunut ja olosuhteet alueella olivat sitoumuksen antamisesta kuluneen kahden vuosikymmenen aikana olennaisesti muuttuneet.[23] Parantuneen tieyhteyden ansiosta kylä oli kasvanut ja kehittynyt. Sitoumuksentekoaikana maan arvo alueella oli ollut toinen kuin toimitusaikana: tiepohjan luovutus oli ollut mitätön uhraus tieolojen parantumisesta.

Tiesitoumusten antaminen on perustunut osaltaan tielainsäädäntöön, osaltaan pysyvän oikeuden luovuttamista koskeviin oikeusohjeisiin. Kun vuoden 1927 TL:ssa tai TieL:ssa ei ole JL 66.2 §:n säännöstä vastaavaa erityissäännöstä, kysymys osaomistajan kompetenssin ylityksen seurauksista on ratkaistava lähtökohtaisesti yleisten siviilioikeudellisten normien mukaan. Tiekorvauksia määrättäessä asiaa voidaan lähestyä myös TieL 61.2 §:n säännöksen pohjalta kysymällä, onko luovutus ilmeisesti edellytetty korvauksettomaksi siitä huolimatta, ettei sopimuspuoli ollut aikanaan legitimoitu toimimaan kaikkien puolesta. Tätä seikkaa arvosteltaessa tulkinta- ja näyttöaineisto muodostuu toisenlaiseksi kuin sopimuksen sitovuutta arvosteltaessa. Eri lähestymistavat johtavat myös erilaiseen kor-

[23] Sitoumus oli annettu kylätietä varten, mutta paikalle oli rakennettu maantie v. 1952 vahvistetun tiesuunnitelman mukaan. Kulkuyhteytenä ja tienpitokohteena maantie oli kyläläisten kannalta parempi, mutta oikeastaan sitoumusta olisi ollut arvosteltava vain kylätien leveyden mukaan, vrt. jäljempänä av. 24—26:ssä mainittuihin ratkaisuihin. Toimitusmiesten ja MO:n 1966—1968 antamat päätökset vastasivat tuolloin noudatettua tulkintaa. Vanhan tien leveyttä koskevien käsitysten ja tulkintojen muutoksista ks. jäljempänä 13 §:ssä olevaa esitystä.

vausvastuuseen: jos sitoumusta pidetään osaomistajiin nähden pätemättömänä, asiasta voidaan riidellä tietoimituksen yhteydessä ja pätemättömyyden tultua todetuksi tienpitäjä on velvollinen maksamaan tiekorvauksen. Jos sitoumusta pidetään tienpitäjän suhteen pätevänä, korvauksia ei makseta, ja osaomistajien keskinäinen välien selvittely jää tietoimituksen ulkopuolelle.

Perusteluissaan ja ratkaisun lopputuloksessa toimitusmiehet ja MO päätyivät TieL 61.2 §:n sanamuodosta johdettavaan ratkaisuun. Sitoumusta pidettiin tienpitäjään nähden pätevänä ja asiaa sovittuna tai ilmeisesti edellytettynä korvauksettomana luovutuksena. Asiassa ei tullut selville, olivatko riitauttajat kuluneen kahden vuosikymmenen aikana huomauttaneet tien tekemisestä, vai oliko heidän katsottava hiljaisesti hyväksyneen tiepohjan luovutuksen.

KKO:n ratkaisun lähtökohta oli siviilioikeudellinen. Vaikka lopputulos tältä näkökannalta oli oikea, sen suhteen voidaan TieL 61 §:n tulkinnan kannalta esittää huomautuksia. Ratkaisussa vaadittiin sitovan suostumuksen syntymiseksi kaikkien yhteisomistajien suostumusta ja alaikäisten osalta laillista menettelyä. Vaatimus merkitsi huomattavasti tarkempaa luovutuskompetenssin kontrollointia, kuin hallintokäytännössä oli yleisesti noudatettu. Tietoimituksessa suostumus vaikutti vain korvauksiin. Pakkolunastusta koskevan korvaussopimuksen tekemisen on oikeuskäytännössä katsottu kuuluvan holhoojan toimivaltaan, *KKO 1967 II 2*. Vajaavaltaisen omistaman kiinteistön osalta ratkaisusta johdettavat vaatimukset näyttäisivät johtavan liian raskaaseen menettelyyn luovutettaessa vain TieL 25.1 §:ssä tarkoitettuja vähäisiä aluelaajennuksia. Edelleen ratkaisu tarjoaa TieL 62.1 §:n kannalta vanhoja sitoumuksia koskevia spekulointimahdollisuuksia.

Käsitykseni mukaan MO:n ratkaisu vastasi paremmin TieL 61.2 §:n tarkoitusta ja oikeusvarmuuden vaatimuksia kuin KKO:n lopputulos.

TieL 25.1 §:n mukaisen suostumuksen voi antaa omistaja tai omistajan vertainen haltija. Tarkennus koski määräaloja ja alueita, joiden omistussuhteet ovat epäselvät. Suostumusten suhteen on siten voimassa sama pääsääntö kuin määräämistoimien suhteen kiinteistötoimituksissa: hallinta ratkaisee kompetenssin, JL 67 §. Omistajan vertaisen haltijan antama suostumus on pätevä tieoikeuden syntyperusteena, vaikka kompetenssiriita myöhemmin ratkeaisi toisen omistajan hyväksi, jos tieoikeus on haltuunotolla saatettu voimaan. Jos tila on jaettu jako- tai nautintasopimuksin, osaomistajalla on itsenäinen sopimuskompetenssi korvauksiin nähden

TieL 71 §:n nojalla ja haltijana oikeus TieL 25.1 §:n mukaisen luovutuksen tekemiseen. Tiesuostumukseen ei tarvita aviopuolison AL 66 §:n mukaista suostumusta ja vajaavaltaisen osalta asia kuuluu holhoojan toimivaltaan.

11.5. Olosuhteiden muutoksen vaikutuksesta sitoumukseen

Sitoumus tiealueen luovuttamisesta on tarkoittanut tavallisesti nimettyä tielinjaa. Jos tie on tiesuunnitelman mukaan rakennettu myöhemmin toiseen paikkaan niin, että olosuhteet luovuttajan kannalta ovat olennaisesti muuttuneet, vanhan sopimuksen sitovuus on voitu ottaa korvausten suhteen tietoimituksessa uudelleen harkittavaksi. Jos tie on rakennettu leveämpänä, kuin sopimusta tehtäessä on edellytetty, korvauksetta luovutetun alueen on katsottu käsittäneen vain ne tilukset, jotka sitoumuksen antamisaikaan tarvittiin asianomaista tietä varten. Muun selvityksen puuttuessa korvauksetta on katsottu luovutetun vuoden 1927 TL 86 §:ssä säädettyä tieleveyttä vastaavat tilukset.[24]

---

[24] Ks. esim. *KKO 1963 t. 2518,* tietoimitus, Paavola. Maantienoikaisuun kuuluva silta oli rakennettu toisin kuin luovutussopimuksia tehtäessä oli otaksuttu, mutta *toimitusmiehet* jättivät sopimuksen vuoksi korvaukset määräämättä. Maanomistajien valituksen johdosta *MO* palautti asian toimitusmiehille korvausten määräämistä varten, koska olosuhteiden muuttumisen vuoksi sopimusta ei ollut pidettävä enää maanomistajia sitovana. Tienpitäjä valitti.

KKO katsoi, että tie tilan kohdalla oli rakennettu siihen paikkaan, johon sillan oli otaksuttu tulevan, eikä tien suunnan muutosta tilojen alueella, tilan kulkuyhteydet ja muut seikat huomioon ottaen ollut katsottava sellaiseksi, että maanomistaja niiden johdosta olisi vapautunut sitoumuksestaan.

KKO 1968 II 12 t. 603, tietoimitus TN:o 36 895, Enonkoski. Tilanomistajan v. 1933 tekemän sitoumuksen katsottiin velvoittavan myös tilan ostanutta perillistä luovuttamaan tienoikaisuun v. 1958 sellaisen alueen korvauksetta, kuin sitoumuksenantoaikaan maantiehen tarvittiin. Kun otettu alue oli laajempi, korvaus oli määrättävä viidesosasta tiealuetta. (Äänestys 3—2). Eri mieltä olleiden mielestä sitoumus ei olosuhteiden muuttumisen vuoksi enää velvoittanut luovuttajia. Mm 1968: 3—4 s. 49—50.

KKO 1970 t. 1291, tietoimitus TN:o 10 438, Kittilä. Vuonna 1925 annetun luovutussitoumuksen kylätietä varten katsottiin tarkoittaneen myös tuolle paikalle 1956 rakennettua maantietä. Muun selvityksen puuttuessa korvauksetta luovutettavan tien leveys oli määrättävä 1927 TL 86 §:ssä säädetyin tavoin 6,75 metriksi. Kun toimitusmiehet ja *MO* olivat katsoneet sopimuksen tarkoittaneen vain aikanaan kylätieksi rakennettua 5,6 m:n leveyttä, *KKO* palautti asian toimitusmiehille korvauspäätöksen muuttamista varten. Mm 1971: 1—2 s. 54—55.

Olosuhteiden muutos voi johtua myös tien laadun muutoksesta, tienpitäjän vaihtumisesta tai lain muutoksesta. Aiemmin luovutussitoumuksen katsottiin sitovan antajia riippumatta siitä, kuka uuden tien tuli rakentamaan. Eräässä myöhemmässä ratkaisussa katsottiin, ettei kylätietä koskevan tiekuntasopimuksen ja siihen liittyvän luovutussitoumuksen tekeminen merkinnyt luopumista korvausvaatimuksista valtiota vastaan, joka tuli sitoumuksessa mainitun kylätien paikalle rakennetun paikallistien pitäjäksi.[25] Jos lain muuttuessa tienpitotehtäviä on siirretty valtiolle, kuntien antamia sitoumuksia on tulkittu muuttuneiden normien mukaiselta pohjalta.[26]

Olosuhteiden muutokset ovat vaikuttaneet ensisijaisesti tienpitäjän korvausvastuuseen. Jos alue on aikanaan otettu tietarkoituksiin ja tie on sittemmin saatettu TieL:n alaiseksi, luovutus on primäärioikeuden siirtymisen kannalta ollut sitova, vaikka korvausten suhteen olisikin myöhemmin tullut esille tulkintaerimielisyyksiä.

11.6. Ilmeisesti edellytetystä luovutuksesta

Vaikka suostumus on vähäisissä tiehankkeissa itsenäinen tieoikeudensyntyperuste, suostumus jää toissijaiseksi perusteeksi, jos samaa hanketta varten laaditaan tiesuunnitelma tai vahvistetaan muu perustamislupa ja

---

25 *KKO 1975 t. 645*, tietoimitus TN:o 46 322, Kangasniemi. Tehdessään 20. 11. 1957 tiekuntasopimuksen kylätien rakentamista varten ja antaessaan sitoumuksensa kunnanhallituksen 6. 11. 1958 TVH:lle tekemään esitykseen, maanomistajat eivät olleet luopuneet korvausvaatimuksistaan valtiota vastaan, vaan ainoastaan kuntaan nähden sitoutuneet vastaamaan sen kustannusosuudesta. Etuuksien menetyksistä oli määrättävä korvaukset tietoimituksessa. Vrt. edellä 11.4 §:ssä selostettuun ratkaisuun *KKO 1971 t. 649* ja edellisessä av:ssa mainittuun ratkaisuun *KKO 1970 t. 1291*.

26 *KKO 1971 II 100* t. 2848, tietoimitus TN:o 69 006, Hyvinkää. Kauppalanvaltuusto oli 24. 4. 1958 antamassaan lausunnossa ilmoittanut luovuttavansa korvauksetta TieL 91 §:ssä tarkoitetut asemakaava-alueella olevat yleiseen tiehen tarpeelliset tilukset. Kun lausunnon antamisen jälkeen kunta oli lain muutoksen johdosta vapautunut tieliikennealueiden lunastuskustannuksista, kauppalan ei katsottu mainitun lausunnon antaessaan luopuneen näistä eduista, minkä vuoksi lunastus- ja tietoimituskustannukset oli määrättävä valtion maksettavaksi.

Ks. myös *KKO 1973 t. 1831*, tietoimitus TN:o 75 800/76 283, Nummi. Kun-

tieoikeus saatetaan voimaan perustamisluvan ja haltuunoton avulla: luovutussuostumus väistyy ja jää vain korvauksiin vaikuttavaksi tosiseikaksi.

Tietä varten luovutetuista etuuksista on maksettava täysi korvaus, TieL 67.1 §.[a] Alueen luovuttamisesta johtuvat korvaukset on määrättävä viran puolesta,[27] TieL 76.3 §. Kiinnitysvelkoja saa oikeuden talletettuihin korvausvaroihin tai hänellä on oikeus vaatia lisäkorvauksia, jos korvauksista on toimituksessa disponoitu hänen vahingokseen, TieL 72 ja 73 §. Täyttä korvausta koskeva normi, maapohjakorvausten osalta sovellettava virallisperiaate ja kiinnityksenhaltijan etuuden valvonta yhdessä luovat vahvan korvausten määräämistä koskevan olettaman, joka osaltaan on aiheuttanut, että TieL 67.1 §:n säännöstä korvausten sovittelemisesta ilmeisen hyödyn perusteella on sovellettu erittäin varovasti [28] ja maksu-

---

nanvaltuuston antamien lausuntojen alueen luovuttamisesta paikallistietä varten ei katsottu sisältäneen sitoumusta, jonka mukaan kunnan velvollisuus olisi ollut laajempi kuin TieL 10. luvussa on säädetty.

Tämän laatuiset kysymykset tulkitaan nykyisin hallintoriidoiksi, *KKO 1980 II 37.*

[27] Säännöksellä haluttiin turvata korvausasioiden lopullinen ja kertakaikkinen käsittely tietoimituksessa myös niiden osalta, jotka eivät saavu valvomaan etuaan toimitukseen, ks. KM 1952: 5 s. 158. PlL:iin verrattuna virallisperiaatteen soveltaminen oli TieL:n alalla suppeampaa, vrt. PlL 33.1 § ja LunL 41 §.

[28] Kirjallisuudessa vallitsevan käsityskannan mukaan kompensaation toimittamiseen on todistamis- ym. vaikeuksien vuoksi suhtauduttu ja on suhtauduttava varovasti. Ks. *Wiiala* Tiekorvaukset s. 53, 59—67 ja 201—202, *Wiiala* s. 147—148, *Niskanen* Mila 1958 s. 159—161, KM 1952: 5 s. 152, *Kantee* Mila 1961 s. 252—253, *Puhalainen* Mila 1960 s. 253, *Riekkola* Mila 1965: 3 s. 26, *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 226, *Eronen* Insko 1976—28, XIII s. 32 ja *Pietilä* Insko 1968—12, 31 s. 5—6. Ks. myös edellä 4.6.e. §:ssä olevaa esitystä. Asiaa koskevasta oikeuskäytännöstä ks. *Holma* Insko 1978—87, XVI s. 15—17. Säännöstä on sovellettu, jos kiinteistön tieyhteydet ovat merkittävästi parantuneet ja käyttöarvo naapureihin verrattuna on kohonnut keskimääräistä enemmän. Maapohjakorvausten vähentäminen tällä perusteella on ollut erittäin harvinaista ja suoritettu esimerkiksi teollisuuslaitoksen liikenneyhteyden parantuessa tai sillan liittäessä tilukset mantereeseen. Ks. esim. ratkaisua *KKO 1972 t. 2451,* tietoimitus TN:o 92 820, Lappeenranta, Mm 1975 s. 96—97. PlL 14 §:n mukaan kompensaatio oli kielletty, mutta kirjallisuudessa kielto tulkittiin osittaiseksi, ks. *Nybergh* s. 144—145, *Serlachius* s. 159, *Kivimäki* Lm 1953 s. 157 ja *Murén* SKL 1952 s. 236—241.

Ruotsin 1917 ExpL 9 §:n mukaan kompensaatio koski vain haitan- ja vahingonkorvauksia, AVL 19.3 §:ssä ei ollut tätä rajoitusta, ks. *Bexelius—Körlof* s. 55—57. Nykyisen lain mukaan vähennysperusteet otetaan kokonaiskorvausta määrättäessä huomioon, ks. *Bouvin—Hedman—Stark* s. 155—164.

velvollisuutta TieL 61.2 §:n mukaan vähentäviin edellyttämyksiin on suhtauduttu pidättyvästi. Maksatusolettaman prioriteetti suhteessa tulkinnanvaraisiin tahdonilmaisuihin kuvastuu seuraavista ratkaisuista.

KKO 1968 t. 2352, tietoimitus TN:o 62 890, Siilinjärvi. Esittäessään maasta toimitusmiesten käyväksi hinnaksi arvioimaa hintatasoa alemman vaatimuksen maanomistajan ei katsottu tarkoittaneen luopua oikeudestaan täyteen korvaukseen. Korvausten laskuperusteena oli käytettävä MO:n käyttämän vaatimushintatason 3 000 mk:n sijasta toimitusmiesten käyttämää 5 000 mk:n hehtaarihintaa. Mm 1969: 1—2 s. 76—77.

KKO 1980 II 132. Maanomistajan ei katsottu luopuneen oikeudestaan täyteen korvaukseen ilmoittaessaan tietoimituksessa tienpitoaineen yksikköhinnan. Vaaditun 60 p/m^3 sijasta korvaus määrättiin 70 p:n yksikköhinnan mukaan.

PlL:n mukaiset korvaukset määrättiin pakkolunastuslautakunnassa ja LH:ssa viran puolesta,[29] mutta muutoksenhakuvaiheessa korvauskiista muuttui riita-asiaksi, PlL 42.1 ja 44.2 §. Määräämisperiaatteen vallitessa korvaussumma ei voinut ylittää vaatimusta eikä alittaa tarjousta. Asiasta oli nimenomainen säännös aikanaan vuoden 1864 PLA 21 §:ssä. Vastaava säännös on myös Ruotsin ExpL:ssa, jonka mukaan korvaukset määrätään tuomioistuimessa.[30] Vaikka virallisperiaate korvausten määräämisessä on paikallaan, voitaneen edellyttää, että asianosaiset vaatimuksia tehdessään pystyvät arvioimaan oman etunsa ja oikeutensa.[31] Sopimusvapauden syrjäyttäminen niin laajasti, kuin ratkaisuista ilmenee, ei liene asianosaisten oikeusturvan kannalta välttämätöntä. Tosin toimitusmiesten on TieL

---

29 Ks. *KKO 1961 II 124.* Koska pakkolunastusmenettelyssä korvaus oli vahvistettava viran puolesta laissa säädettyjen perusteiden mukaan korvaukseen oikeutetun vaatimuksista riippumatta, ei korvaukseen oikeutettu saattaessaan korvausasian oikeuden ratkaistavaksi ollut sidottu siihen, mitä hän pakkolunastustoimituksessa oli esittänyt.

30 Ks. ExpL 1917 32 § ja ExpL 1972 5: 25 ja 26 §.

31 *Hyvönen* Mm 1967 s. 9—11 polemisoi *Kanteen* (Mila 1961 s. 25) esittämää, virallisperiaatteen laajentamista koskevaa vaatimusta vastaan mainiten, että kansalaisilla on yleensä edellytettävä olevan halu ja kyky valvoa etuaan ja yleisen sivistystason nousu on omiaan vain parantamaan näitä mahdollisuuksia, mikä merkitsee virallisperiaatteen supistumista maanmittausoikeuden alalla. Kaavoitusbyrokratian nousun ja sitä koskevien tutkimustensa jälkeen *Hyvönen* katsoo virallisperiaatteen pakkolunastusoikeudessa kuuluvan täyden korvauksen periaatteen vankimpiin takeisiin, ks. *Hyvönen* Maapaketti s. 21—22.

76.3 §:n mukaan viran puolesta määrättävä tietyt korvauserät, mutta JA 16 §:n puitteissa on kunnioitettava myös sopimusoikeutta; on pidettävä myös huolta, ettei kenenkään asianosaisen etua *ilmeisesti* loukata, JL 174 §.

Perusolettamus korvausten maksamisesta on vahva. Sen vuoksi korvauksen määräämättä jättäminen vaatii tuekseen kiistattoman perusteen, tavallisesti sopimuksen. Kirjallisuudessa todistustaakan korvauksia vähentävistä perusteista on katsottu kuuluvan maksajalle, tieprosessissa siis tienpitäjälle.[32] Sitovuudeltaan kyseenalaisiksi todettujen tai tulkinnanvaraisten tiesitoumusten yhteydessä sitoumuksia on tulkittu ahtaasti: sitoumusten on katsottu sitovan vain sopijapuolia, ja kohteen on katsottu tarkoittaneen vain alueita, jotka on aikanaan otettu tiehen tai jotka lain mukaan voitiin ottaa tietä varten. Tienpitäjältä on vaadittu entistä pitävämpää näyttöä ja osoitusta sitoumusten voimaanpanosta eikä tienpitäjä vanhan sitoumuksen perusteella ole voinut enää perustella oikeuttaan alueisiin, joille tie on myöhemmin tien parantamisen yhteydessä levinnyt. Sitoumuksiin liittyvät lisääntyneet näyttövaatimukset ovat samalla merkinneet, että edellytettyyn luovutukseen riittävä *erittäin vahva näyttö* on tullut harvinaiseksi.[33] Jos tietä varten on otettu yksityisiä tiluksia eikä korvauksista ole sovittu tai asiaa ei ole käsitelty lunastus- tai tietoimituksissa taikka riita-asiana eikä luovutus perustu TieL:n siirtymäsäännöksiin tai muuhun erityissäännöstöön, korvaus on maksettava TieL:ssa säädetyssä järjestyksessä.

11.7. Kokoavia näkökohtia sopimukseen perustuvasta tieoikeudesta

Tieoikeus voidaan perustaa vähäisiin tie- ja liitännäisaluelaajennuksiin omistajan tai omistajan vertaisen haltijan kirjallisen suostumuksen

---

[32] OK 17:1, *Halila* s. 123—136, *Pietilä* Insko 12—68, 31 s. 6 ja *Tirkkonen—Halila* s. 123—134. Siviiliprosessin säännöt soveltuvat sen johdosta, että maaoikeusprosessissa on JL 331 §:n mukaan sovellettava kihlakunnanoikeutta koskevia säännöksiä ja kysymys lunastuskorvauksista on riita-asia, PlL 42.1 ja 44.3 §. Vrt. *Hyvönen* Maapaketti s. 35.

[33] Ilmaisluovutuksen edellytykset ovat tulkinnan muutoksen johdosta kiristyneet. Muussa lainsäädännössä, kuten RakL 71 ja 104 §:ssä, YkTieL 33 §:ssä ja LakkaamisL 3, 4 ja 16 §:ssä tiekäytössä ollut »joutomaa» on siirretty korvauksetta uudelle tienpitäjälle. TieL:n piirissä korvaukseton siirto on koskenut vain van-

perusteella. Muotovaatimus tarkoittaa kirjallista todistusmuotoa. Annettu suostumus sitoo antajan seuraajia.

Tienpitäjän kannalta luovutussuostumuksen merkitys on menettelytekninen, koska sen avulla saadaan tieoikeuden syntyperuste ilman muunlaista perustamislupaa: suostumus korvaa hallintopäätöksen.

Jos suostumuksen tarkoittamalle alueelle on vahvistettu tiesuunnitelma tai muu tien perustamislupa ja alue on otettu sen perusteella tienpitäjän hallintaan tieoikeuksin, suostumus on jäänyt vain korvauksiin vaikuttavaksi tosiseikaksi. Uusimmassa oikeuskäytännössä vanhoja luovutussitoumuksia korvausoikeuden rajoittajina on tulkittu ahtaasti.

11.8. Tieoikeuden perustamisesta tietoimituksessa

a. Sonkajärven tietoimitus. Jos tienosalla ei ole pantu vireille tietoimitusta, mutta maanomistaja katsoo kärsineensä TieL:n mukaan korvattavaa vahinkoa, vaatimus on esitettävä LH:lle, joka voi määrätä asian johdosta pidettäväksi tietoimituksen, TieL 76 ja 78 §. Toisaalta tiealueen rajat on määrättävä tiesuunnitelman ja tienpitäjän osoituksen mukaisesti tietoimituksessa, TieL 37.2,1 §. Säännösten soveltamista koskee seuraava ratkaisu.

KKO 1970 II 84 t. 2302, tietoimitus TN:o 69 127, Sonkajärvi. Vuoden 1921 alussa valtion maantienä kunnossapidettäväksi siirtynyt tie oli vuoden 1927 TL:n voimassaoloaikana suoritetun kunnossapidon johdosta, ilman lain mukaista menettelyä, mutta tilan omistajan suostumuksin, levinnyt Sonkajärven kunnan Rutakon kylässä olevan Juholan tilan RN:o 10: 7 alueelle. Tilan nykyinen omistaja oli esittänyt asian johdosta vaatimuksen LH:lle, joka oli määrännyt pidettäväksi tietoimituksen.

Toimitusmiehet olivat katsoneet, että tien leveys haltuunottohetkellä oli ollut, muun selvityksen puuttuessa 7 m, jollaiseksi tie oli erotettu Ostolan talon RN:o 10 halkomisessa vuonna 1898. Erotettuun alueeseen verrattuna tie oli levinnyt noin 2 m, minkä johdosta tilan tiluksia sisältyi

---

hoja yleisiä teitä, TieL 110 ja 114 §, mutta muutoin tiejoutomaiden ilmaisottoa ei ole hyväksytty. Ks. esim. *TuMO 15. 5. 1974,* TN:o 90 162, Hattula. *(KKO 1977 t. 1571).* Savikolon ja pientareen luovutuksesta oli määrättävä korvaus.

Toisinaan toimituskäytännössä joutomaakuvioita on jätetty korvaamatta, eikä toimitusta ole sen johdosta tarkastuksessa palautettu, esim. TN:o 76 507, Tammisaari. *(KKO 1977 t. 2655).*

maantiehen toimitushetkellä 100 m². Alueluovutuksen perusteella toimitusmiehet velvoittivat tienpitäjän suorittamaan tilan omistajalle 400 mk sekä eräitä vahingonkorvauksia ja *perustivat tieoikeuden* mainittuun aluelaajennukseen.

MO ja *KKO* hylkäsivät tienpitäjän valitukset asiassa jättäen toimitusmiesten päätöksen pysyväksi.

b. Toimitusmiesten perustamisvallasta. Ratkaisussa oli kysymys vähäisestä aluelaajennuksesta, joka olisi voitu aikaansaada myös TieL 25.1 §:n mukaisin sopimuksin, jos sopimustahtoa olisi ollut. Tie oli levinnyt tilan alueelle kunnossapitotöiden yhteydessä ja tienpitäjä hallitsi aluetta ilman laillista tieoikeuden syntyperustetta. Tieoikeus perustettiin toimitusmiesten päätöksellä.

Toimituksessa TieL 37.2,1 §:n perusteella suoritettava tieoikeuden laajentaminen merkitsee useimmiten vain oikeuden kirjaamista, jossa todetaan tienpitäjälle perustamisluvan nojalla joutuneen alueen tarkempi ulottuvuus ja tulkitaan perustamislupaa TieL 27 ja 37 §:n asettamissa rajoissa. Esimerkkiratkaisussa ja tilanteessa, jossa tiealueeseen sisällytetään myös vierialueet, kysymys ei ole enää perustamisluvan tulkinnasta, vaan laajentaminen perustuu joko asianosaisten määräämistoimeen tai toimitusmiesten päätökseen. Kun TieL 37.2,1 §:ssä mainittu tienpitäjän osoitus on pätevä vain tiealueen suhteen, tiealuetta ei voitane laajentaa käsittämään vierialuetta vastoin maanomistajan tahtoa, jos aluetta ei tarvita tietarkoituksiin. Sen sijaan laajentaminen on sallittua suuremmassakin määrin maanomistajan vaatimuksesta TieL 35 ja 35 a §:n perusteella. Jos alue on tarvittu tiekäyttöön tai osoitettu näihin tarkoituksiin, laajentaminen on sallittua tienpitäjän vaatimuksesta. Tieoikeuden ohella perustamisluvan täydentäminen toimitusmiesten päätöksellä tienpitäjän vaatimuksista voi koskea liitännäisalueille johtavien yksityisteiden käyttöä, sekä varastopaikoille johtavia tieyhteyksiä ja pysyvien tai väliaikaisten oikeuksien vahvistamista, joista osapuolet ovat sopineet. Tämän laatuinen vähäinen perustamisluvan täydentäminen on katsottava sallituksi, jos luovuttaja ei sitä vastusta ja toimenpiteet havaitaan tarpeellisiksi.

12 §. Tieoikeuden ulottuvuudesta

12.1. Tie- ja liitännäisalueoikeuksista vanhemmassa lainsäädännössä ja kirjallisuudessa

a. Tiealueet. Maanteiden leveyden tuli olla 1883 TA 6 §:n mukaan vähintään 8—12 kyynärää ojien välillä ja kyläteiden leveyden 6 kyynärää, ellei toisin ollut määrätty. Samanlaiset säännökset olivat olleet voimassa vuoden 1734 lain aikana ja ne olivat likipitäen sellaisinaan siirtyneet TA:een. Kun tie oli varustettava tarpeellisilla ojilla ja viemäreillä, ojitetun maantien leveydeksi tuli 12—18 kyynärää.

Asetuksessa mainitut mitat olivat maantien minimileveyksiä. Tiet rakennettiin jo viime vuosisadan lopulla näitä mittoja leveämmiksi. Vuoden 1918 TL:n mukaan maantien leveys tuli määrätä liikenteen laadun mukaan vähintään viideksi metriksi, TL 4 §. Vuoden 1927 uudistuksen ja uusien teknisten ohjeiden mukaan tiesuunnitelman merkitys tien sijainnin ja ulottuvuuden osoittajana korostui, sillä laissa säädettiin vain suunnittelun yleisistä periaatteista, mutta ei enää teknisistä yksityiskohdista, TL 5 §. Maantiet rakennettiin nyt moottoriajoneuvoliikennettä varten, minkä johdosta esimerkiksi veräjänpito-oikeutta maanteillä rajoitettiin, TL 17 §. Maantiet oli pidettävä aina liikenteelle tyydyttävässä kunnossa eikä tiealueelle ollut lupa jättää muuta tavaraa kuin tien kunnossapitämiseksi välttämättömiä ainesvarastoja siten, ettei niistä aiheutunut haittaa liikenteelle, TL 34 ja 37 §.

b. Liitännäisalueista. Maantien rakentamista varten oli vanhastaan lupa ottaa rakennuspuita yhteismaalta ja hiekkaa sekä varpuja sieltä, missä niitä oli lähinnä saatavissa, RakK 25: 12. Tämän johdosta teille ei tarvinnut perustaa erillisiä tientekoaineen ottopaikkoja.

Pappissäädyn valitettua tienteosta johtuvista haitoista kuningas antoi 9. 12. 1766 selityksen, jonka mukaan »uudet tiet oli mahdollisuuksien mukaan johdettava kulkemaan talojen ulkotiluksilla, jotteivät ne vähentäisi sisätilusten tuottoisaa maata ja aiheuttaisi muutakin haittaa». RakK 25: 12:n säännöksiä selitettiin myös 25. 11. 1802 annetulla kuninkaallisella kirjeellä, josta kamarikollegio lähetti kiertokirjeen hovioikeuksille 5. 4. 1803. Selityksen mukaan hiekanotto tientekoa varten oli sallittava estämättä ulkotiluksilta, mutta ottopaikat tuli kuninkaan käskynhaltijan

osoittaa harvoihin paikkoihin, ettei kuopista aiheutuisi vaaraa tien tekemiselle ja käytölle. Talojen sisätiluksilla tapahtuvasta hiekanotosta johtuvat riidat tuli tästedes osoittaa alioikeuden ratkaistaviksi.[1]

Vuoden 1883 TA 9 §:n mukaan hiekkaa oli lupa ottaa tietä varten vapaasti metsästä ja takamailta kruununpalvelijan ja kahden uskotun miehen katselmuksessa määräämistä paikoista. Sisätiluksilta hiekka- ja sorakuopat oli hankittava sopimuksin tai pakkolunastamalla. Jos aineenottopaikalle johtavan yksityisen tien käytöstä tuli riitaa, asia kuului alioikeuden ratkaistaviin.

Isojakotoimituksissa maantiet oli erotettava päältäpäin yleisiin tarkoituksiin. RakK 1: 1:n ja 4: 1:n ohella tästä oli säännöksiä 27. 6. 1775 annetun IsojakoA 5.2 ja 1848 Mo 49 §:ssä. Tiealueiden lisäksi erotettiin lossi- ja varastopalstoja sekä tientekoaineen ottopaikkoja. Näin tyydytettiin näköpiirissä olevat yleiset tarpeet, mutta samaa menettelyä ei voitu enää soveltaa yksityisille jaetuilla tiluksilla myöhemmin, vaan maanhankinta oli toimitettava sopimus- tai pakkolunastusmenettelyä käyttäen.[2]

c. Tie- ja liitännäisalueoikeuksista kirjallisuudessa. Kirjallisuudessa *Calonius* katsoi tienpitäjän varpujen- ja hiekanotto-oikeuden kuuluvan lakiperusteisiin rasiteoikeuksiin.[3] Vuoden 1899 tierasituskomitea ehdotti korvauksettoman tienpitoaineksen otto-oikeuden säilyttämistä kruunun maalla, mutta yksityismailta tapahtuvasta aineenotosta oli ehdotuksen mukaan joko sovittava tai oikeus oli lunastettava pakkolunastuslain mukaisessa järjestyksessä.[4]

Vuoden 1918 TL:n mukaan aineenotto-oikeudesta ja aineenottopaikalle johtavan yksityisen tien käytöstä oli sovittava. Jos sopimusta ei syntynyt, kysymys aineenotto-oikeudesta ratkaistiin PlL:n mukaisessa järjestyksessä, mutta yksityistien käyttöä koskeva riita kuului alioikeuden

---

[1] Ks. esim. Författningssamling I s. 518—519 ja Författningssamling II s. 69—70.

[2] Valtakuntaan annettiin MA 12. 8. 1783, jossa oli 1775 A:n säännöksiä vastaavat määräykset yhteisten tilusten erottamisesta, mutta tältä osin A ei koskenut Suomea, ks. 1783 MA 86 §. Erottaminen *yleisiin* ja *yhteisiin* tarpeisiin perustui ennen 1848 Mo:ä samoihin säännöksiin ja yleiseen lakiin. Yleisiin tarpeisiin erottamisen pakkolunastusvaikutuksesta ks. edellä 1 §:n av. 14 ja 15 mainittuja lähteitä.

[3] Ks. *Calonius* s. 379. Samalla kannalla oli *Hernberg* s. 16.

[4] Ks. KM 1899:4 s. 40 ja 97—100.

ratkaistaviin, TL 13 §. *Hernbergin* mukaan molemmat käyttöoikeuden hankkimiset olivat luonteeltaan pakkolunastusta, mutta kivenmurskauskoneiden käytön vuoksi tuli entistä harvemmin olemaan yleistä tarvetta soranottoalueen pakkolunastamiseen, mikä hänen käsityksensä mukaan lujitti yksityisen maanomistuksen asemaa. Aineenotto-oikeus ja sinne johtavan tien käyttöoikeus kuuluivat Hernbergin mukaan tien tarpeistoon, ja aineenotto-oikeus lunastettiin yleensä käyttöoikeuden supistuksin eli rasiteoikeuksin.[5]

Murskauskoneiden yleistymisestä huolimatta 1927 TL:n aikana jouduttiin hankkimaan entistä laajempia alueita sekä teihin että aineenottoja varastotarkoituksiin. Aineenottopaikat oli vuokrattava tai lunastettava, TL 13 §. Lunastamisessa oli käytettävä välimiesmenettelyä, jos hankinnan kohteena oli vähemmän kuin 0,5 ha viljeltyjä tiluksia tai enintään 5 ha metsä- ja joutomaata, TL 15 §. Tiealueiden ja aineenottopaikkojen hankinta perustui yleensä sopimukseen tai lunastukseen. Välimiesten oli ratkaistava pienlunastusten ohella yksityistien käytöstä johtuvat erimielisyydet. Kun kunta oli vastuussa TL 93 §:n mukaan maantiealueiden hankintakustannuksista, mutta valtio maksoi aineenottopaikkojen lunastuksen, kunnat eivät näiden alueiden kohdalla pyrkineet yhtä ahkerasti sopimuksiin kuin tiealueiden kohdalla.

Tiealueiden omistusta koskevassa keskustelussa voitti 1930-luvulla mielipide, jonka mukaan tienpitäjän käyttövalta tiealueisiin merkitsi rasitteen tapaista oikeutta, elleivät asiakirjat osoittaneet tienpitäjän saaneen alueita omistukseensa. Aineenottopaikat katsottiin *von Bonsdorffin* mukaan niinikään lunastetuiksi käyttöoikeuden supistuksin, elleivät asiakirjat muuta osoittaneet. *Kosken* mukaan aineenottopaikat kuuluivat tienpitäjälle omistusoikeuksin, mutta aineenotto-oikeuden perustaminen tarkoitti rasiteoikeutta.[6]

Samassa yhteydessä käytiin keskustelua kiinnityksenhaltijan kuulemisesta välimiesmenettelyssä ja sopimuksin hankitun tiealueen rajoittamistoimituksessa, josta oli säännöksiä TieA 48 §:ssä. *Anttila* ja *von Bonsdorff* olivat sitä mieltä, että kiinnityksenhaltija oli kutsuttava menettelyyn kuultavaksi. *Kosken* ja *Kastarin* mukaan sopimus- ja välimiesmenet-

5 Ks. *Hernberg* s. 16, 45—47 ja *Talas* s. 136.

6 Ks. *Anttila* Mm 1934 s. 91, *von Bonsdorff* s. 113—115, *von Bonsdorff—Martikainen* s. 30—36 ja *Koski* DL 1933 s. 134. Ks. myös edellä 3.3 §:ssä olevaa esitystä.

telyn yhteydessä ei ollut tarpeen kuulla kiinnityksenhaltijaa, koska näin perustettiin vain julkisoikeudellinen rasiteoikeus ja rasitteen saa perustaa kuulematta kiinnityksenhaltijaa. Käsityskanta tuli vallitsevaksi ja *Ahlan* komitean ehdotukset oli laadittu tältä pohjalta.[7] Päinvastainen kanta olisi johtanut kartoitustoimituksessa ja välimiesmenettelyssä hyvin omalaatuiseen tilanteeseen.

Mainitut kiistakysymykset ovat myöhemmin saaneet ratkaisunsa. Oikeuskäytännössä katsottiin, ettei välimiesmenettelyyn ollut sovellettava PlL:n lunastuksen loppuunsaattamissäännöksiä.[8] Tienpitäjän käyttövalta TieL:n alaisiksi saatettuihin teihin selitettiin TieL 31 §:ssä tieoikeuteen pohjautuvaksi, mutta kysymys tiealueiden omistuksesta jäi avoimeksi. TieL:n mukaisessa korvauksenmääräämismenettelyssä kiinnityksenhaltija ei ole asianosainen, mutta korvaukset on talletettava, jos kiinteistön arvon harkitaan alentuneen niin paljon, ettei se ole täytenä vakuutena kiinnitetyistä saatavista, TieL 72 §. Kiinnityksenhaltijalla on lisäksi mahdollisuus vaatia tienpitäjältä vahingonkorvausta, jos tallettaminen on laiminlyöty tai sopimuksilla ja toimituspäätöksillä hänen oikeuttaan on loukattu, TieL 73 §.

12. 2. Yleisen tien ulottuvuudesta TieL:ssa

a. Ruotsin AVL:n esikuva. Ruotsin AVL:n 2 §:ssä yleisen tien ulottuvuutta kuvattiin seuraavasti:[9]

> »Till väg höra vägbana och de områden därinvid, som stadigvarande tarvas för vägbanans bestånd och underhåll, såsom slänt, bankett, dike och upplagsplats, ävensom trumma, skyddsvärn, vägmärke och annan för vägens bestånd eller brukande utförd anordning.
>
> Lika med väg anses till väg ansluten brygga, bro eller färja med färjläge, så ock för den allmänna samfärdseln allenast vintertiden avsedd körled (särskild vinterväg)».

---

[7] Ks. *Anttila* Mm 1934 s. 93—97, *von Bonsdorff* s. 113—115, *von Bonsdorff—Martikainen* s. 34, *Koski* DL 1933 s. 128—133, *Kastari* DL 1935 s. 230—238 ja KM 1939: 1 s. 49—50.

[8] Ks. KHO 1935 II 1748—1750 ja Mm 1938 s. 116—117.

[9] Ks. *Bexelius—Körlof* s. 23—26.

Vuoden 1971 uudistuksessa luettelo lyheni muotoon:

> »Till väg hör vägbana och övriga anordningar. Anordning, som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande och som kommit till stånd genom väghållarens försorg eller övertagits av denne, är vägordning . . .»

Muutoksen perusteena Ruotsissa oli havainto, että tiestö oli jatkuvasti kehittynyt ja näköpiirissä oli esimerkiksi tievalaistuksen ja erilaisten huoltopalvelusten aikaansaaminen teiden varsille. Tieverkon tarjoamien liikennepalvelujen sisältö oli siis jatkuvasti muuttumistilassa eikä lainsäädännöllä tullut asettaa palvelujen kehittämiselle tarpeettoman ahtaita rajoja. Oikeusturvakontrollin ja hallinnollisen valvonnan kannalta pidettiin riittävänä, että tien ulottuvuudesta ja laitteista määrättiin tiesuunnitelmassa.[10] Teknisten säännösten muuta lakia nopeampi vanhentuminen oli siis uudistuksen perusteena, ja tämän johdosta tien ulottuvuuskysymysten ratkaisu siirrettiin säädöshierarkisesti entistä alemmalle tasolle. Suomessa vastaavia muutoksia on tehty lakiin 1981.

b. TieL 3 §:n luettelo. Vanhemmassa kotimaisessa tielainsäädännössä tienpitäjän käyttövallan kohde oli ilmaistu ylimalkaisesti. TieL:n säätämisen yhteydessä tien osien luetteloa täsmennettiin ja ulottuvuussäännös kirjoitettiin huomattavasti yksityiskohtaisemmaksi kuin Ruotsin AVL:ssa, jonka vaikutus muutoin on TieL:ssa selvästi nähtävissä. Tiealueen ulottuvuus, tien osat ja liitännäisalueet on TieL 3 §:ssä luonnehdittu, viimeksi L:lla 23. 1. 1981/51 täydennetyn ja jokseenkin tyhjentävän luettelosäännöksen avulla seuraavasti:

> »Tiehen kuuluvat ajorata ja muut liikenneradat, niin kuin jalkakäytävä ja polkupyörätie, sekä niiden säilymistä ja käyttämistä varten pysyvästi tarvittavat alueet, rakenteet ja laitteet, kuten piennar, luiska, pengermä, oja, keski-, väli- ja rajakaista, kohtaamis-, kääntymis- tai pysähdyspaikka, tiehen välittömästi liittyvä vähäinen varasto- tai pysäköimisalue sekä valaistuslaitteet ja liikennevalot, kaide, rumpu, silta, melueste, lautta laitureineen ja väylineen, laivalaituri tai varalaskupaikka, joka on määrätty tiehen liitettäväksi, ja tiemerkki. Tiehen kuuluu niin ikään alue, joka tarvitaan valtakunnan rajan ylittävästä tieliikenteestä aiheutuvaa tulli- ja passintarkastusta varten.

10 Ks. SOU 1968: 17 s. 47—55 ja Prop. 1971: 123 s. 28—33 sekä 146—150.

Teihin kuuluviksi luetaan niiden *liitännäisalueina* pysyvästi tarvittavat:

1) tienpitoaineen ottamispaikat;
2) tienpitoa varten tarpeelliset erityiset rakennus- tai varastoalueet;
3) tien käyttäjien tarpeeseen varatut yleiset pysäköimis- ja kuormausalueet;
4) alueet, jotka ovat tarpeen tien käyttäjien lepoa, ravitsemista taikka ajoneuvojen huoltoa varten (levähdysalueet); sekä
5) muut tienpitoa tai liikennettä varten tarpeelliset alueet, kuten tien tai liikenteen ympäristölle aiheuttamien haittojen vähentämiseksi tarvittavat alueet, sekä tien käyttäjien jätehuoltoon tarvittavat alueet.

Alue, jota tarkoitetaan 1 momentissa, muodostaa tiealueen. Tiealue, jonka rajoja ei ole maanmittaustoimituksessa määrätty, ulottuu metrin etäisyydelle ojan tahi, missä ojaa ei ole, tieluiskan tai leikkauksen ulkosyrjästä.»

TieL 3 §:n säännökset sisältävät *kehittyvän* tiekäsitteen, jonka puitteissa tienpitäjällä on mahdollisuuksia kehittää teiden käyttökelpoisuutta, tien käyttäjien ulottuvilla olevia palveluja ja liikenneturvallisuutta. Uusimmassa muutoksessa tehtäväkuvaan on liitetty tievalaistus ja tieympäristöön kohdistuvien haittojen vähentämismahdollisuus. Hallintokäytännössä luettelo on saanut merkitystä lunastus- ja kunnossapitokohteiden osoittajana, ja sen vuoksi luetteloa on ollut tarpeen pitää lain muutoksin ajan tasalla.[11]

TieL 3.3 §:n mukaan tiealue, jota ei ole maanmittaustoimituksessa määrätty, ulottuu metrin etäisyydelle ojan tai tieluiskan ulkoreunasta. Kun vuoden 1927 TL 9 §:ssä aitauskielto ulottui 0,5 m:n etäisyydelle, uusi säännös merkitsi tiealueen laajentamista suorastaan lain nojalla herättäen eduskuntakäsittelyssä keskustelua.[12] Puolustaessaan KlV:n lausuntoa, edustaja *Kaasalainen* lausui seuraavaa:

»Valiokunta hyvin paljon pohti tämän säännöksen soveltuvuutta. Tällöin todettiin, että nykyisessä tielaissa tuo etäisyys on 50 cm, vesioikeuslaissa 60 cm ja on jonkin verran epäselvää tämän alueen

[11] Ks. KM 1952: 5 s. 102—105, HE 1980: 79 ja edellä 10 §:n av. 6:ssa mainittua.

[12] Ks. LTV 1953: 6, vastalause I.

määrääminen 1 m:ksi. Mutta kun teknillisillä perusteilla asiantuntijat vaativat yhden metrin aluetta ojan ulkopuoleltakin luettavaksi tiealueeseen, niin valiokunta lopulta hyväksyi hallituksen esityksen tässä kohdassa, mutta valiokunta edellyttää kuitenkin, ettei tätä aluetta käytetä tukkeamaan viljelysmaiden kuivatusojia eikä myöskään rikkaruohojen levityspaikkoina ja että tätä aluetta voidaan myöskin maanomistajan toimesta viljellä sikäli kuin se ei estä tienpitoon kuuluvien toimenpiteiden suorittamista.»[13]

Verrattaessa ruotsalaista lakia suomalaiseen säännöstöön, TieL 1.1 ja 3 §:n takaa häämöttävät julkiset tie-esineet, joiden ainesosien, tarpeistojen ja »lisäkkeiden» ohella esineen ulottuvuus on tarkoin laissa säännelty. Suomessa tiesuunnitelman sisältö on laissa sidottu ruotsalaissäännöksiä ahtaampiin edellytyksiin: tienpitäjän käyttövalta oikeuttaa alueen käyttöön tietarkoituksiin, mutta käytön lakattua alue on periaatteessa palautettava maanomistajille. Ruotsissa säännöstö ei aseta aluehankinnalle yhtä ahtaita rajoja eikä VägL:ssa ole takaisinlunastussäännöstöä.[14]

TieL 3 §:ssä kutsutaan liitännäisalueiksi pysyvästi tienpitoa varten (tieoikeuksin) hankittuja aineenottopaikkoja, rakennus- ja varastoalueita, tienkäyttäjien tarpeisiin varattuja pysäköinti-, kuormaus- ja palvelualueita, levähdyspaikkoja ja eräitä muita alueita. Aineenottopaikat, joita on perustettu aineenotto-oikeuksin, eivät ole tämän terminologian mukaan liitännäisalueita, mutta omistusoikeuksin TieL 32 §:n mukaan lunastetut alueet saattavat olla liitännäisalueita. Liitännäisalueet perustetaan tiesuunnitelmalla tai LH:n antamalla perustamisluvalla, TieL 26 ja 30 §, missä järjestyksessä voidaan perustaa aineenotto-oikeuksiakin.

Vanhojen ja uusien liitännäisalueiden rajat määrätään perustamispäätöksen ja sen pohjalta maastoon suoritetun paalutuksen mukaisesti; liitännäisalueiden rajojen määräämiseen ei sovelleta TieL 3.3 §:ssä mainittua metrisääntöä.

c. TieL:n soveltamisohjeisto. Tiealueet osoitetaan TieL 26 §:n mukaan tiesuunnitelmassa, jonka perusteella, tarvittaessa tienpitäjän osoituksen mukaisesti, tiealueen rajat merkitään maastoon tietoimituk-

[13] EK:n ptk 22. 1. 1954 s. 2882.

[14] Ruotsin 1917 ExpL 68 § myönsi takaisinlunastusoikeuden omistajalle, kun aluetta ei enää käytetty lunastettuun tarkoitukseen. Säännös oli vielä ExpL:n muutosehdotuksessa SOU 1969: 50 s. 19, mutta jätettiin 1972 ExpL:sta pois, ks. *Bouvin—Hedman—Stark* s. 17—18.

sessa, TieL 37.2,1 §. TieL 117.2 §:n alkuperäisen sanamuodon mukaan VN antoi tarkemmat ohjeet TieL 41.2 §:ssä tarkoitetun näkemäalueen määräämisestä sekä teknilliset ohjeet teiden tekemisestä ja kunnossapidosta. Tarkemmat määräykset tietoimituksista antaa MMH, TieA 72.2 §. Teknisten ohjeiden antamisvalta oli aiemminkin kuulunut VN:lle, joka oli antanut ohjeet 29. 12. 1937/529.

Valtioneuvosto antoi TieL:n voimaantultua uudet tekniset ohjeet (VTO) 7. 6. 1962. Ohjeissa annettiin selitys TieL 3.1 §:ssä mainittujen tien poikkileikkauksen osien merkityssisällöstä, määrättiin muun muassa yleisten teiden teknillisestä luokituksesta ja siihen liittyen ohjenopeuksista, kaarre- ja pyöristyssäteistä, noususuhteista, ojituksesta sekä tienvarsien järjestelyistä, mitkä seikat vaikuttavat tiealuetarpeeseen. Edelleen ohjeissa TVH valtuutettiin antamaan teiden normaalipiirustukset, tutkimus- ja suunnitteluohjeet sekä tarkemmat määräykset ohjeiden soveltamisesta, tiesuunnitelmien laatimisesta ja ohjeiston nimikkeiden määrittelystä, VTO osat B I ja D. TieL 117.2 §:n muutoksella vuonna 1981 ohjeiden antovaltaa on laskettu hierarkisesti alemmalle tasolle: näkemäaluetta koskevat ohjeet antaa LM ja tekniset ohjeet teiden tekemisestä ja kunnossapidosta TVH. Uusi näkemäalueita koskeva LM:n päätös on annettu 5. 5. 1981/314.

Norminantovalta tiealueen ulottuvuudesta kuuluu nykyisin TVH:lle ja tietoimitusten osalta MMH:lle. Keskusvirastot ovat laatineet vuonna 1981 ohjeet tieoikeudella haltuunotettavan alueen määrittämisestä (tiealueen määrittämisohje). Ohje täydentää määräyksiä, jotka TVL SO:n mukaan otetaan huomioon tiesuunnitelmia laadittaessa. Ohjeiden antamisen eräänä tarkoituksena oli tietoimitusten alkuunlähdön nopeuttaminen ja tiealueiden kartoituksen sekä kiinteistöselvitysten rationalisointi.

12.3. Tien perustamisluvasta kiinteistökaavana

a. Kiinteistökaavoista. Sitovia hallintopäätöksiä, kuten detaljikaavoja, tonttijakoja ja pakkolunastuslupia, jotka hyväksytyn jakoehdotuksen tavoin sitovat tulevaa kiinteistönmuodostusta, vaikka päätöksen johdosta ei syntyisikään vielä uusia rekisteriyksiköitä, on uudemmassa kirjallisuudessa kutsuttu kiinteistökaavoiksi.[15] Kun tiesuunnitelma ja muu

[15] Ks. *Pietilä* s. 58.

tien perustamislupa muotoaa kiinteistöjen ulottuvuutta muun muassa sen johdosta, että tieoikeuksin otetut tilusalat vähennetään kiinteistöjen pinta-aloista, yleisen tien perustamislupa täyttää kiinteistökaavan tuntomerkit.

Muiden kiinteistönmuodostukseen vaikuttavien seikkojen, kuten laillisten rajojen, sopimusten ja voimassaolevien määräysten rinnalla kiinteistökaavojen merkitys eri lakien piirissä vaihtelee. Kaavaominaisuus voidaan antaa vain päätöksille, joiden vaikutus on otettava kiinteistönmuodostuksessa huomioon. Näissä yhteyksissä lainsäätäjä on saattanut varautua myös kiinteistön useampikertaisesta määrityksestä johtuvien ongelmien ratkaisuun.[16]

Sitovuusvaikutukseltaan voimakas kiinteistökaava on asemakaava, KaavJA 23 §. Aiemmin katsottiin, ettei asemakaavaa enää tontinmittauksessa tai yleisen alueen mittauksessa saanut ensinkään tulkita. Nykyinen käytäntö sallinee toimitusmiehen soveltaa kiinteistötoimituksessa sellaisia kaavan piirtämistarkkuuden rajoissa pysyviä mittalukuja, ettei kaarevista katusivuista tarvitse laillistuneita rajoja yhteensovitettaessa muodostaa hammasreunaisia eivätkä mitättömät mittaus- ja kartoituspoikkeamat aiheuta kaavan muutoksia.[17] Kehittyneet laskenta- ja mittausmenetelmät ovat omiaan torjumaan huomattavat ristiriidat jo ennakolta. Kaava merkitsee todellista kiinteistökaavaa myös niiden alueiden osalta, jotka lunastetaan kaavan perusteella.[18]

PlL:n mukaan lunastusluvassa määrätty alue sai maastossa havaittavan ulottuvuutensa paalutustoimituksessa. Tarvittaessa kohteen kiinteistönmuodostus suoritettiin lunastuksen loppuunsaattamisen jälkeen eikä siinä yhteydessä enää käsitelty lunastukseen kuuluvia kysymyksiä.[19]

---

16 Ks. *Pietilä* s. 38—79 ja siinä mainittua kirjallisuutta.

17 Vanhempi tulkinta perustui ratkaisusta *KKO 1965 II 71* tehtyihin johtopäätöksiin. Siinä yleisen alueen mittaustoimitus palautettiin toimitusmiehille, kun kaavaa oli tulkittu 1—2 m piirtämistarkkuuden puitteissa. Ks. *Murén* SKL 1966 s. 124, *Pietilä* s. 396—397 ja *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 116. Toimitus joutui toistamiseen KKO:een ja siinä yhteydessä toimitusmiesten periaateratkaisu kesti, mutta reformatio in peijus-kiellon soveltamisesta johtuen tästä jatkokäsittelystä ei voida tehdä yleisiä johtopäätöksiä: päätöstä ei voitu muuttaa valittajan vahingoksi. Ks. *KKO 1973 t. 2653* ja *Meuronen* Maankäyttö 1979: 2 s. 50—53 ja 56.

18 Esim. RakL 47—48 ja 50 § sekä KaavJL 135 §.

19 Ks. PlL 19 §. *KHO 1933 II 3569.* Valitus pakkolunastettavasta maantiestä hylättiin, kun paalutus ja pyykitys oli toimitettu KlM:n vahvistaman tiesuunnitelman mukaisesti.

KHO 1938 II 1235. Kun paalutusta vastaan ei ollut tehty muistutusta, jätet-

Rautatie-, maantie- ja linjahankkeiden yhteydessä alue otettiin tavallisesti lunastajan haltuun ennakolta ja paalutus toimitettiin hankkeen rakentamisen jälkeen. Vahvistetun suunnan puitteissa oli lupa jättää vähemmän tärkeitä kohteen osia pakkolunastuksen toimeenpanossa määrättäväksi, PlL 6 §. Lunastuslupa oli näissä tapauksissa täydennyksenvarainen kiinteistökaava. Vastaava menettely on edelleen mahdollinen, LunL 9.4 ja 10 §. Lupa on kiinteistökaavana ohjeellinen, mutta se saa kiinteistöjen ulottuvuutta määräävät vaikutuksensa haltuunotossa ja lunastustoimituksessa.

b. Tiesuunnitelman tarkkuudesta. TieL 26 §:n mukaan tiesuunnitelmassa on määrättävä muun muassa tien laatu sekä tien suunta ja poikkileikkausmuoto niin, että tiealue voidaan tarvittaessa merkitä maastoon. Muutoinkin tiesuunnitelma on laadittava niin yksityiskohtaiseksi, että sitä voidaan tietä tehtäessä noudattaa tekemättä siitä olennaisia poikkeuksia, TieL 27 §. Viimeksimainittu säännös merkitsee suunnitelman tulkintavaraa vähemmän tärkeiltä osiltaan. Ruotsissa vastaavaa VägL 20 §:n säännöstä perusteltiin kustannussäästöillä, joita voisi syntyä, kun maaston topografia- ja kantavuuseroja voitaisiin ottaa huomioon vielä rakennusvaiheessa.[20]

Tarpeellisen tiealueen leveyteen vaikuttaa tien luokka ja ohjenopeus, jotka valta- ja kantateillä määrätään korkeamman standardin mukaan kuin maanteillä ja paikallisteillä. Niinikään maaston topografia, eri tyyppipiirustuksissa määrätyt tien leveydet ja luiskankaltevuudet vaikuttavat aluetarpeisiin. Ajoratojen lisääminen, ajoratojen väli- ja rajakaistat sekä ojitustarpeet lisäävät tiealueen leveyttä.

Perustamislupa-asiakirjoissa tiealueen ulottuvuus osoitetaan suunnitelmakartalla, joka on laadittu tavallisesti mittakaavassa 1 : 500 ... 1000 ... 2000 tai 4000. Suunnitelmakartalla liitännäisalueet on osoitettu paalutusmittoineen, mutta tiealueesta on numeerisella mittauksella osoitettu vain tien keskiviivan sijainti. TVL SO:n mukaan kartalla tulee osoittaa

---

tiin pakkolunastuslautakunnan lausuntoa vastaan tehdyt aluemuistutukset huomiotta.

KHO 1974 A II 64. Kun paalutustoimituksessa maanomistajien tiluksia oli luettu katualueina kaupungin hyväksi, toimitus palautettiin muistutusten ja valitusten johdosta LH:lle uudelleen käsiteltäväksi.

Pakkolunastusluvan ja tontinmittauksen suhteesta ks. *KKO 1980 II 43.*

[20] Ks. SOU 1968: 17 s. 86—88.

myös tien liikennealue tai näkemä- ja suoja-alue leveysmittoineen, liittymät, sillat, rummut, laskuojat, tieoikeuksin haltuunotettavan alueen rajat, tiealueen ulkopuolella tehtävät toimenpiteet ja tarpeelliset tilavaraukset. Ohjeiston karttaliitteissä tiealueen paalutuspisteet on piirretty harvaa ja suoraviivaista paalunväliä käyttäen, vaikka korkeuskäyrästöstä ja mallipituusleikkauksista on pääteltävissä, että leikkaukset ja pengerrykset johtavat mahdollisesti pienipiirteisempään paalutukseen. Suunnitelmassa vahvistetaan tien ajoratojen sijainti ja korkeusasema huomattavasti suuremmalla tarkkuudella kuin tiealueen ulottuvuus.[21] Perustamislupaa maanhankintaluvan merkityksessä käsitellään vain rakennussuunnitelman liitännäisenä ja suunnitelma kootaan tarvittaessa rakennussuunnitelman valmisteluaineistosta.

Tiealueen määrittämisohjeen mukaan tiealueen rajan tulee asemakaava-alueella yhtyä liikennealueen rajaan ja rakennuskaava-alueella liikenneväylän rajaan. Jos poikkeamia ilmenee, on ryhdyttävä toimenpiteisiin kaavan muuttamiseksi, jotta rajat voidaan yhdistää. Kaava-alueiden ulkopuolella rajan etäisyys tietyöalueen, esimerkiksi ojan tai leikkausluiskan ulkosyrjästä on määrättävä 2 m:ksi, kuitenkin vähintään 1 m:ksi ja enintään 5 m:ksi. Maksimietäisyys tulee kysymykseen poikkeustapauksissa ja yleensä maanarvon ollessa alhainen, tien jyrkissä kaarrekohdissa, epätarkoituksenmukaisten maakaistaleiden välttämiseksi ja tien rakenteen turvaamiseksi esim. pehmeikköalueilla. Rajan taitepisteiden välimatka suoralla tien osalla on yleensä oltava 100—300 m. Erikoisarvoa omaavilla rakennetuilla alueilla ja sora-alueilla rajat suunnitellaan ja osoitetaan tapauskohtaisesti. Vapailla alueilla, missä maan arvo ei aseta tiealueen leveydelle erityisvaatimuksia, rajojen suunnittelussa sovelletaan väljähköä mitoitusta ottaen huomioon kunnossapidon ja tulevien tienparannustöiden tilantarve.[22]

TieL 27 ja 37.2 §:ssä tieoikeuksin otetun alueen ulottuvuuden tarkempi määrittäminen on jätetty »suoritusportaan» tehtäväksi. TieL 35 a §:n mukaan on nykyisin mahdollista lunastaa detaljikaava-alueilla liikennealuevarauksen tai muun tiealuevarauksen »hukkasuikaleet» tienpitäjälle. Tiealueen määrittämisohjeen mukaan tienpitäjä voi osoittaa ns. vapailla alueilla tiealueen ulottuvuuden muutamien metrien tulkintavaran perus-

21 Ks. TVL SO IX 4.3 s. 7—8.

22 Ks. Tiealueen määrittämisohje s. 5—6.

teella, mutta asema- ja rakennuskaava-alueilla teiden sijainti pyritään osoittamaan jo yleissuunnitteluvaiheessa noin 2 m:n tarkkuudella.[23]

Kun tien suunnitteluvaiheessa aluetarpeet voidaan mitoittaa tulevaisuuden tarpeita varten ja muutoinkin aluemitoitus suunnitteluvaiheessa on tarveharkintaista, haltuunotto-, rakentamis- ja tietoimitusvaiheissa suoritettavat tarkistukset merkitsevät vain hienosäätöä siihen nähden, että tie on perustamisluvalla sallittu rakennettavaksi tietyn luokkaisena ja tiettyyn tiesuuntaan. Tältä osin tiesuunnitelma on *täydennyksenvaraінen kiinteistökaava,* mutta liitännäisalueiden suhteen tiesuunnitelma ja muut perustamisluvat ovat sitovia kiinteistökaavoja, jos päätökset pannaan toimeen.

Tietä ei saa tehdä siten, että hyväksytyn tai vahvistetun detaljikaavan toteuttaminen vaikeutuu; jo tien suunnittelussa on otettava huomioon muut alueiden käytön suunnitelmat, TieL 10.2 §. Säännös koskee kaavoituksen ja tiesuunnittelun välistä hierarkista suhdetta, mutta ei vaikuta TieL 37.2 §:n mukaan enää tiealueen määrittämiseen tietoimitusvaiheessa: tiesuunnitelma paalutetaan tienpitäjän ohjeiden mukaisesti sekä kaava-alueiden ulkopuolella että kaava-alueilla. Toimitusmenettelyohjeissa, MMH:n kk 3/81 21 §:ssä asiasta on sanottu seuraavaa:

> »Tietoimituksessa on kiinnitettävä huomiota vahvistettuun asema-, rakennus- tai rantakaavaan. Tiealue paalutetaan kuitenkin tiesuunnitelman perusteella ja tarvittaessa tienpitoviranomaisen osoituksen mukaan eikä siinä noudateta asemakaavassa liikennealueeksi tai rakennuskaavassa yleistä liikenneväylää varten osoitetun alueen rajoja, jollei tämä johdu TieL 35 a §:n 1 momentissa tarkoitetusta tienpitäjän velvollisuudesta tai oikeudesta lunastaa kaavassa tietä varten varattu alue kokonaan. Kaavan mukaisen rajan määrittäminen on suoritettava tarpeen mukaan yhteistyössä asianomaisen kunnan kanssa».

Sekä sovellutusohjeiden perusteella että käytännön sovellutuksissa TieL 10.2 §:n säännökset eivät ole välttämättä johtaneet kaavassa osoitetun käyttöyksikköjaotuksen ja tieksi otetun käyttöyksikön rajojen yhtymiseen. Korvausratkaisujen perusteella rakennuskortteleihin kuuluneen maan ottaminen tiealueeseen ei ole ollut harvinaista. Nykyisin kaavat on yritetty saada sopusointuun tiesuunnitelmien kanssa ennen tienrakentamisen alkamista.

---

[23] Ks. TVL SO IX 3 s. 1.

c. *Kulomäentien tapaus.* Vantaan kaupungin 83. kaupunginosan Metsola-Leppäkorven kaava oli vahvistettu eräiltä osin vuonna 1976, mutta *SM* oli palauttanut asian muun muassa Kulomäentien linjauksen tarkistamiseksi. Korjattu Metsolan kaavaehdotus oli pidetty nähtävänä 27. 12. 1977—10. 1. 1978, mutta nähtävilläpidon jälkeen Kulomäentien liikennealuetta oli kavennettu ja tästä oli hankittu maanomistajien suostumukset. *Kpv* hyväksyi kaavan 28. 8. 1978 ja *SM* vahvisti sen 24. 11. 1978 lukuunottamatta kortteleita, joiden osalta kaupunki oli peruuttanut alistuksen tai joiden osalta oli syntynyt riitaa. Näihin kuului myös kortteli 83 269, jossa sijaitsevan Lepolan tilan RN:o 1: 126 omistaja R oli valittanut SM:n päätöksestä lausuen, että Kulomäentien liikennealuetta oli kaavassa perusteettomasti siirretty tilan alueella lähemmäksi rakennuksia verrattuna aiempiin kaavasuunnitelmiin: 22 m:n päässä ollut tie oli siirtynyt 8 m:n etäisyydelle rakennuksesta. Edelleen R mainitsi, että liikennealuetta naapurien kohdalla oli nähtävilläpidon jälkeen kavennettu 6 m, mutta vastaavaa siirtoa ei ollut suoritettu Lepolan tilan kohdalla eikä niiden tilojen kohdalla, joiden omistajat eivät olleet allekirjoittaneet liikennealueen kavennusta koskevaa »suostumukseksi» nimettyä asiakirjaa. R katsoi, että liikennealueen laajennus oli jätetty ennalleen hänen tilansa kohdalla vain kurittamisen tarkoituksessa ilman laillista tai asiallista perustetta.

KHO 10. 9. 1979 t. 3625 kumosi asemakaavan vahvistuspäätöksen korttelin 83 269 rajoittuvan liikennealueen osalta lausuen, ettei Kulomäentien varaamista kaavan mukaisessa laajuudessa ole mainitun korttelinkaan kohdalla pidettävä liikenteen järjestämisen kannalta tarpeellisena. Kaava ei tältä osin täytä järjestetylle rakennustoiminnalle asetettavia vaatimuksia eikä kaavaa laadittaessa ole kiinnitetty huomiota vallitseviin maanomistussuhteisiin. Peruutuksen ja valituksen johdosta valittajan tilusten kohdalle suunnitellut kaavat jäivät voimaantulematta. Myöhemmin laaditussa ehdotuksessa 6 m:n vyöhyke oli palautettu korttelin myös 83 269:ään kuuluvien tilojen kohdalle.

Maantienkylän—Nikkilän maantien rakentamiseksi oli laadittu *tiesuunnitelma* 17. 6. 1977, minkä suunnitelman *LM oli vahvistanut 16. 8. 1978* antaen myös tiepäätöksen ja haltuunottoluvan. Kulomäentien liikennealueelle tuli suunnitelman mukaan rakennettavaksi ajorata sekä kevyen liikenteen väylä. Tiesuunnitelmaan merkitty tiealueen raja ei yhtynyt Lepolan tilan kohdalla liikennealueen rajaan, vaan seurasi kaavassa naapurikorttelien kohdalla vahvistettua suorempaa suuntausta. Valittaessaan LM:n päätöksestä R vaati tien siirtämistä aiemmissa kaavasuunnitelmissa osoitettuun paikkaan, kauemmaksi rakennuksista ja toimeenpanon keskeyttämistä. R katsoi kaavojen muutosten ja tien siirtymisen johtavan alueen vanhimman asutuksen turmeltumiseen erään, ilman tarpeellista poikkeuslupaa rakennetun rakennuksen säästämiseksi.

KHO 16. 5. 1979 t. 2315 hylkäsi valituksen lausuen, ettei maantien suun-

nittelulla ole aiheutettu R:lle enempää haittaa tai vahinkoa kuin tarve vaatii eikä LM:n päätös loukkaa R:n oikeutta.

Tietoimituksessa tiealueen raja paalutettiin R:n vaatimuksesta mahdollisimman etäälle asuinrakennuksen seinästä tiesuunnitelman tulkintavaran ja rakennetun tien sallimissa rajoissa.

d. Kaavan ja tiesuunnitelman suhteista. Tiesuunnitelman ja kaavan ristiriita on hallintokäytännössä selvitetty muuttamalla kaavaa ennen tien tekemistä. Esimerkkiratkaisussa kaavanmuutoksen ja tiesuunnitelman valmistelu vastasi muutoinkin vakiintunutta käytäntöä: rinnakkain valmistelluista suunnitelmista tuotiin vahvistettavaksi ensin kaavan muutos ja sen jälkeen tiesuunnitelma.

Käsittelyjärjestyksestä seuraa, että tienpitäjän korvausvelvollisuus supistuu haitan- ja vahingonkorvausten osalta vähäiseksi, koska varsinaiset rajoitukset tienvarsien maankäytölle on osoitettu kaavalla, ks. esim. *KKO 1972 II 11.* Tosin kaavan muuttaminenkaan juuri ennen tiesuunnitelman vahvistamista ei poista aiemmassa kaavassa osoitettua rakennusoikeutta korvauksiin vaikuttavien tekijöiden joukosta, mutta jo vahingon- ja haitankorvausvelvollisuuden supistuminen puoltaa tienpitäjän kannalta mainittua käsittelyjärjestystä;[23a] tienpitäjä käyttää hyväkseen RakL:n ja TieL:n mukaisten korvausjärjestelmien eroja. Menettely edistää myös TieL 10.2 §:n päämääriä.

Edelleen mainitusta käsittelyjärjestyksestä seuraa, etteivät maanomistajat ja asianosaiset pääse missään hallinnollisen käsittelyn vaiheessa tutkimaan todellista tie- ja liikennealuetarvetta *eikä asiasta synny niin selvää ratkaisua, että valittaminen sitä vastaan olisi tehokasta.* Liikennealuetta vahvistettaessa asia on vielä avoin, mutta tien sijoittaminen tiesuunnitelmalla sille kaavassa varattuun alueeseen ei loukkaa kenenkään oikeutta. Tosin liikennealueen ja tiealueen rajat pyritään kaavoituksen

---

[23a] Ks. esim. *TuMO 6. 10. 1972,* joka koski Helsingissä suoritettua tietoimitusta TN:o 76 203. Koska kaavaa oli muutettu vain kuukautta ennen tiesuunnitelman vahvistamista, tiesuunnitelman vuoksi laadittua kaavaa ei otettu korvauksia määrättäessä huomioon, vaan alueet korvattiin tonttialueina, jollaisina ne olivat olleet ennen kaavan muutosta. *KKO 1975 t. 909.* Mm 1976: 3—4 s. 29—31.

KKO 1975 t. 2176, tietoimitus TN:o 21 036 Kauhajoki. Ennen tiesuunnitelman vahvistamista vahvistetun rakennuskaavan mukaan liikennealueeksi osoitetun alueen osalta oli käypää hintaa määrättäessä otettava huomioon myös olosuhteet ennen rakennuskaavan vahvistamista.

yhteydessä sovittamaan yhteen, mutta mitoitusperusteisiin on vaikea valituksissa puuttua, koska niitä ei ilmoiteta. Tienpitäjä ja kaavoittaja voivat sopia asiasta hyvin pitkälle.

Kulomäentien varaukseen rakennettiin maantien lisäksi kevyen liikenteen väylä. Virallismääräysten mukaan tie on tarvittaessa varustettava kevyelle liikenteelle tarkoitetuilla erillisillä kaistoilla tai jalankulku- ja pyöräteillä, jos tällaista liikennettä on huomattavasti, VTO B V. RakL:n mukaan kaavassa tulee osoittaa tilavaraukset kaava-alueen yleistä liikennettä varten katuina ja muina yleisinä kaavaliikenneväylinä eikä RakL 36.5 §:ssä tarkoitettuina liikennealueina. Kevyen liikenteen väyliä tarvitaan ja ne voidaan kätevästi rakentaa liikennealuevaraukseen maantien rakentamisen yhteydessä, mutta välittävätkö nämä liikenneväylät TieL 7 §:ssä tarkoitettua yleistä liikennettä vai kaava-alueen yleistä liikennettä.

Funktionsa puolesta kevyiden liikennemuotojen väylät kuuluisivat asemakaava-alueilla katuverkkoon ja rakennuskaava-alueella rakennuskaavatieverkkoon mieluummin kuin yleisten teiden verkkoon. Kun yleisiin teihin liittyvien rinnakkaisten kevyen liikenteen väylien rakentaminen on tarkoituksenmukaista yleisen tien rakentamisen yhteydessä ja eritasoristeysten järjestäminen käy tässä yhteydessä parhaiten päinsä, nykyinen menettely on töiden suorituksen kannalta perusteltua. Vastaavaan työjärjestykseen voitaisiin päästä sopimusteitse, vaikka toinen rinnakkaisista väylistä kuuluisi yleisiin teihin ja toinen katuverkkoon. Katuverkkoon kuuluvia väyliä ei pitäisi siirtää TieL:n mukaiseen menettelyyn, vaikka TieL tarjoaa suoraviivaisemman ja tehokkaamman toimintamahdollisuuden. Jos liikennealueille aiotaan tehdä paikallisväylästöön kuuluvia katuverkon osia, ne tulisi osoittaa jo kaavoitusvaiheessa, jotta RakL:n mukainen repressiivinen oikeussuoja voisi toimia.

Kaavan mukaisten liikennealueiden mitoituksessa joudutaan eri tilanteissa soveltamaan erilaisia perusteita. Rakentamattomilla alueilla väljä mitoitus on perusteltua muun muassa melun- ja saasteentorjuntasyistä, mutta rakennetuilla alueilla tienpitäjän tietarpeet on ahdistettava hyvinkin kapeisiin liikennealueisiin. Ensiksi mainitussa tilanteessa voidaan myös tien suunnittelussa noudattaa väljää mitoitusta sekä ottaa huomioon muun muassa tien kunnossapidon ja tarpeellisten suojaistutusten tarpeet. Kaavoituksen ja tiesuunnittelun yhteydessä mahdolliseen harkintavapau-

teen verrattuna se alueen ulottuvuuden tulkinnanvara, joka on mahdollista tietoimituksessa, on perin vähäinen. Kuitenkin tulkintavara ja TieL 35 a §:n säännökset antavat mahdollisuuden saattaa »tiekiinteistön» ulottuvuus kaava-alueella vastaamaan kaavan mukaista käyttöyksikköjaotusta. Tulkintavara mahdollistaa asian joustavan hoitamisen, mutta toimitusmiesten tulkintavaran vähäisyys estänee väärinkäytökset toimitusvaiheessa.

12.4. Tienpitäjän käyttövallan ulottuvuudesta syvyys- ja sivusuunnassa

a. Kiinteistön vallintarajasta. Kiinteistöjen rajat maastossa osoitetaan kulmapisteistään merkittyjen murtoviivojen tai luonnollisia rajoja seuraavien käyrien rajoittamien suljettujen viivakuvioiden avulla. Pintamerkinnästä huolimatta omistajan käyttövallan ajatellaan ulottuvan niin syvälle maahan ja niin korkealle ilmatilaan kuin hänen perustellut intressinsä riittävät.[24] Käyttövallan kohteena on rajoja myötäilevä pystyseinäinen tila, johon kuuluu alueella olevaa maata, vettä ja ilmaa. Tähän »kappaleeseen» voidaan sopimuksin tai viranomaistoimin perustaa erilaisia rajoituksia. Esimerkiksi putkenpito-oikeus rajoittaa maan uumenien käyttöä, tierasite maan pinnan käyttöä ja lupa parvekkeen rakentamiseen rajan yli ilmatilan käyttöä. Voimajohtoa varten perustettu johtokatu reunavyöhykkeineen synnyttää ilmatilaan avo-ojaa muistuttavan käyttörajoituksen, jolla puiden kasvatus määräkorkeutta kookkaammaksi on kielletty. NaapL:ssa, TieL:ssa, RakL:ssa ja monissa muissa säädöksissä on määräyksiä kiinteistöjen ja niiden raja-alueiden käytöstä. Yleisen tien viereen ei ole lupa kaivaa kuoppia, joista voi olla vaaraa liikenteelle tai tielle, eikä naapurin rajan tuntumassa ole lupa kaivuutöillä vaarantaa toisen omistaman rakennuksen perustuksia, TieL 55 § ja NaapL 9 §. Rajoituksesta huolimatta tiealueen raja on hallintarajana verrattavissa muuhun kiinteistön rajaan, sillä TieL 55 §:n säännöksellä tarkoitettiin vain antaa peruste kuopan suojaamisvelvoitteen antamiselle.[25] Lähtökohtaisesti tiealueen raja on määrätty pystytasoksi.

---

[24] Ks. esim. *Zitting—Rautiala* s. 207—208, *Kivimäki—Ylöstalo* s. 207—208, *Manner* s. 174—187, *Serlachius* s. 16, *Wrede—Caselius* s. 211 ja *Voipio V.* s. 329—330. Käsityskannoissa on vivahde-eroja.

[25] Ks. KM 1952: 5 s. 140.

b. *Ainesalueen käyttövallasta.* Kiinteistönkaupoissa ja pakkolunastuksissa osapuolten mielenkiinto kohdistuu tavallisesti maan pinnan käyttämiseen tuotannossa ja kulutuksessa. Tämän mukaisesti kohteen hinta ilmoitetaan pinta-alaperusteisena. Jos kohteen arvo johtuu sen sisältämästä käyttökelpoisesta, kysytystä maa-aineksesta ja alueen arvo määrätään ainestuoton mukaan, on tiedettävä, mitkä ovat maanomistajan hyödynnettävissä olevan ainesmäärän oikeudelliset ja tosiasialliset rajat. Edellisiin kuuluvat kiinteistön rajat, jälkimmäisiin ainesesiintymän koko ja käyttömahdollisuudet. Oikeudellisen merkityksen ohella kiinteistön rajoille on kirjallisuudessa annettu myös tosiasiallista, asetetun pystytason osoittamasta rajasta poikkeavaa merkitystä.

c. *Mäen sorakaava.* Lunastuskorvauksia koskevassa artikkelissaan *Antti Mäki* kirjoitti, ettei tietyltä alueelta voida ilman kalliita lisätoimenpiteitä poistaa pystysuorien sivujen ja sorakerroksen pohjapinnan rajoittaman kappaleen sisältämää ainesmäärää, vaan soran luonnollinen kaltevuus vaikuttaa, että soranottopaikan seinämille joudutaan jättämään sitä suurempi määrä soraa, mitä paksumpi sorakerros on alueen laajuuteen verrattuna. Neliön tai suorakaiteen muotoisen tasaisen sorakentän tilavuus V, jossa sorakerroksen syvyys on h, kaltevuuksista johtuva pohjapinta-ala A_1 ja pinta-ala A_2, voidaan laskea katkaistun särmäkartion likiarvon kaavalla [26]

$$V = h \times \frac{A_1 + A_2}{2}$$

d. *Wiialan suositukset.* Jyvitysoppia ja tiekorvauksia koskevissa teoksissaan *Wiiala* piti Mäen kaavan lähtökohtaa oikeana, lausuen, että suurempien esiintymien mittaamisessa oli käytettävä tarkempia menetelmiä.[27] Vuonna 1966 Wiiala kirjoitti, että pakkolunastetun alueen sisälle jäävä ainesmäärä on korvattava pystytasoon asti aina silloin, kun huomion arvoinen aineenottomahdollisuus jatkuu lunastetun alueen ulkopuolelle, koska tilan raja ei tarkoituksenmukaisesti järjestetyssä soranotossa estä alueen käyttämistä loppuun. Milloin pakkolunastus tapahtuu muuta kuin aineenottoa varten ja lunastus kohdistuu aineenottomaan osaan, korvat-

[26] Ks. *Mäki* s. 51—52.

[27] Ks. *Wiiala* Jyvitysoppi s. 471—473, *Wiiala* Tiekorvaukset s. 197—198 ja *Niskanen* s. 156.

tavaan ainesmäärään on sisällytettävä sekin luiska-aines, jota luovuttaja ei voi pakkolunastuksen vuoksi käyttää omalta puoleltaan pystytasoon asti. Sen sijaan koko aineenottoalueen käsittävässä lunastuksessa vaakatason suhteen 25—50 asteen luiskien pois jättäminen on perusteltua.[28] Myöhemmin Wiiala on täydentänyt luiskanvarahaitan korvaamista koskevaa oppiaan. Uusimman version mukaan muita kuin omistajan yksityisiä teitä ja voimalinjoja varten on varattava luiskanvarat, koska niiltä osin sora olisi ollut jätettävä paikoilleen. Toisaalta on otettava huomioon ne soramäärät, jotka luiskista vapautuvat luovuttajan käyttöön.[29]

Sorakerroksen vahvuus on Wiialan vanhempien teosten mukaan määrättävä käyttöteknisten seikkojen perusteella. Uusimmassa teoksessaan hän lisää tähän seuraavaa:

> »Yleisesti lähdetään siitä, ettei maanomistaja pysty realisoimaan sitä sora-ainesta, joka on pohjavesipinnan alapuolella. Pohjaveden ottamon suojavyöhykkeellä taas soran otto on katsottava sallituksi vain siihen tasoon asti, joka on riittävän korkealla pohjavesipinnan yläpuolella. Näistä oikeuksista ei kuitenkaan ole olemassa selviä määräyksiä.»[30]

e. Erosen ja Hollon kanta. Wiialan kannan muuttuminen kuvastelee yleisempääkin suhtautumisen muuttumista pohjavesikysymyksiin. Niinpä *Eronen* vuonna 1973 pitämässään esitelmässä mainitsi, ettei pohjaveden pilaamiskielto estä maanomistajaa ottamasta pohjaveden yläpuolella olevia maakerroksia pois, mutta ainesmaan ottoon tulisi voida puuttua VL 1: 18:n säännöksen perusteella.[31] Oikeuskäytäntö oli tuolloin vielä selvästi samalla kannalla, sillä ratkaisussa *KKO 1974 II 65* pohjaveden alapuolelle ulottuvaa soranottoa ei pidetty lain mukaan kiellettynä tekona, ja maanomistajalla oli oikeus saada korvaus myös suoja-alueella olevasta, pohjavesipinnan alapuolelle ulottuvasta sorasta.

Samaan aikaan oikeuskäytäntö oli kehittymässä Erosen mainitsemaan suuntaan. Muutamia vuosia myöhemmin *Hollo* saattoi perustaa käsityksensä pilaamiskiellon aineenottoa rajoittavasta vaikutuksesta uusimpaan oikeuskäytäntöön.[32]

---

28 Ks. *Wiiala* Pakkolunastuskorvaukset s. 158—161.

29 Ks. *Wiiala* s. 185—186.

30 Ks. *Wiiala* s. 184—185, vrt. *Wiiala* Pakkolunastuskorvaukset s. 160.

31 Ks. *Eronen* Vesiasiat s. 74 ja 174.

32 Ks. *Hollo* Pilaamiskielto s. 111 ja 456. Ks. myös vuonna 1979 laadittu

f. Luiskanvarasta tietoimituskäytännössä. Oikeuskäytännössä kysymys luiskanvaroista tuli esille Vöyrin uusjakoa koskevassa ratkaisussa *KKO 1971 t. 1918.* MMH:n lausuntoon yhtyen [33] KKO lausui tuomiossaan, että alueella olevan myyntikelpoisen soramäärän arvioimisessa on otettava huomioon ne rajoitukset, joita on noudatettava maan otossa yleisen tien vierestä sekä otettaessa soraa kapeilta, eri omistajille kuuluvilta palstoilta. Pian samanlaisia ratkaisuja annettiin tietoimitusjutuissakin, kun Wiialan vuonna 1966 esittämien näkemysten mukaiset tietoimitusratkaisut ehtivät KKO:n ratkaistavaksi. Luiskanvarahaitan korvaamista koskevan vuosikirjaratkaisun *KKO 1973 II 77* jälkeen käytäntö on vakiintunut.

Tienpitäjän suhtautuminen luiskanvarakorvauksiin oli kaksitahoista. Tiealueiden lunastuksissa tienpitäjä vastusti luiskanvaraoppia, koska se olisi lisännyt korvauksia tienpitäjän vahingoksi, mutta oli aineenottopaikoilla yhtä pontevasti vaatimassa, että pystytasoja myöten lasketuista soramääristä oli vähennettävä luiskiin sitoutuneet ainesmäärät, kuten seuraavat esimerkit osoittavat.

Keuruulla toimitettua tietoimitusta TN:o 10 774 koskevassa ratkaisussa, *KKO 1972 t. 2211,* toimitusmiehet olivat määränneet korvauksen rajoja myöten määrätyn ainesmäärän mukaan, mutta tienpitäjän vaatimuksesta korvattavasta ainesmäärästä vähennettiin luiskanvarat siltä osin, kuin alue ei rajoittunut tienpitäjän omiin tiluksiin. Maanomistajan valituksesta KKO palautti laskuperusteen toimitusmiesten määräämälle kannalle.

Pian kuitenkin kanta muuttui. Kangasalalla suoritetussa, liitännäisalueen perustamista koskevassa tietoimituksessa TN:o 86 636, *KKO* ratkaisussa *1972 t. 2654* katsoi, että korvattavasta soramäärästä oli vähennettävä sekä alueen sisällä että ulkopuolella olevan voimajohtopylvään tueksi tarvittavat soraluiskat, koska voimalinjan hyväksi oleva käyttöoikeuden rajoitus jäi voimaan. Soramäärää laskiessaan toimitusmiehet katsoivat sorakerroksen syvyyden ulottuvan siihen tasoon, jonka kunta oli ilmoittanut.

Luiskanvarakorvaukset nousivat merkittäviksi Lohjanharjun tietoimitusten yhteydessä 1970-luvulla, sillä paikka paikoin sorasyvyys oli yli

---

ehdotus VL:n muuttamisesta ja *KHO 1975 A II 44,* joka koski yleiskaavan toteuttamista vaikeuttavan ja maisemakuvaa turmelevan aineenottohakemuksen epäämistä rakennuskieltoalueella. Ks. myös *KHO 1975 A II 94* ja *KHO 1978 A II 127,* vrt. *KHO 1974 A II 135.*

[33] MMH 19. 9. 1970, nro 3814/341.

30 metriä, esim. *KKO 1974 t. 2691.* Tienpitäjän vaatimuksesta soranotolta suojattu alue ulotettiin 2 m tiealueen ulkopuolelle jatkuen siitä luiskakaltevuudella 1:1,5:een alueen ulkopuolelle. Tämän johdosta tienpitäjä lunasti tieoikeuksin varsinaisen tiealueen, mutta haitankorvaus määrättiin suojaetäisyyden ja luiskakaltevuuden perusteella vastaamaan luiskiin sitoutuneen maa-aineksen täyttä arvoa. Mahdollisuus, että tie joskus voitaisiin laskea alempaan tasoon luiska-aineksien vapauttamiseksi, katsottiin niin epävarmaksi, ettei sitä otettu korvauksia määrättäessä huomioon. Käytäntö on sittemmin vakiintunut.

Kuvatun kehityksen johdosta tien poikkileikkauskuvio on muuttunut tiealueen ja suojavyöhykkeiden yhteenlaskettua leveyttä vastaavaksi alaspäin leviäväksi puolisuunnikkaaksi, jossa luiskien leveys vastaa 1,5—2 kertaista sorakerroksen syvyyttä. Samanaikaisesti sorakerrosten vahvuuksia määrättäessä on toisinaan sovellettu pohjaveden pinnasta lukien 1—5 m:n suojaetäisyyksiä, vaikka periaatteessa soranottoa pohjavesitason alapuolelta ei ole kielletty. Kun ainesta oli Lohjanharjun alueella runsaasti, vähintään 60—100 vuodeksi, korvaus aineksen perusteella oli 0,10—0,05 mk ainesvahvuuden metriä ja m^2 kohti.

Luiskanvaraoppia on johdonmukaisesti sovellettu myöskin vanhoihin teihin sekä yhteisluontoisiin yksityisiin teihin. Tien alle jääneille vanhoille teille on laskettu tienpitäjän hyväksi luiskanvarat, vaikka luiskanvaroista ei vanhemman käytännön mukaan olekaan maksettu korvauksia eikä sellaisia ole vanhoille maanteille tai yksityisille teille tarkoitettu ensinkään perustaa.

g. Luiskanvaraopin arvostelua. Tienpitäjän määräämisvalta ei luiskanvaraopin johdosta päätykään tiealueen rajalle, vaan aineenottoalueilla tienpitäjän käyttövallan raja jatkuu viereisen alueen alle luiskakaltevuuden mukaisena »jalkana», josta johtuva menetys on uudemman käytännön mukaan korvattu maanomistajalle. Verrattuna NaapL:n mukaisiin, rajaan saakka ulottuviin maaperän käyttömahdollisuuksiin, TieL:iin perustuva rajoitus on laadultaan pysyvämpi ja liikenneturvallisuussyistä ankarampi kieltäen sellaisetkin kaivuutyöt, jotka NaapL:n estämättä olisivat mahdollisia. Tiealueeseen rajoittuvan soraluiskan rauhoittaminen kokonaan aineenotolta johtuu siis TieL:sta eikä NaapL:sta.

TieL 40 ja 41 §:iin perustuen yleinen tie aiheuttaa tiealueen ulkopuolella vieri-, suoja- ja näkemäaluerajoituksia, joihin liittyvistä taloudellisista menetyksistä maanomistajalla on oikeus saada korvaus tienpitäjältä.

Edelleen maanomistajalla on oikeus korvaukseen vahingosta ja haitasta, joka muutoin aiheutuu kiinteistölle tien tekemisestä tai käyttämisestä, TieL 62.5 §. Säännökset osoittavat, että rajoitusta tai sietämisvelvollisuutta, josta aiheutuu taloudellisia menetyksiä, vastaa oikeus täyteen hyvitykseen.

Verrattuna vieri- ja näkemäaluerajoitukseen, luiskanvaraa koskevalle rajoitukselle ei ole TieL:ssä selvää säädännäistä pohjaa. Jos rajoitus johtuu tien rakentamisesta ja käyttämisestä liikenteeseen, sen merkityksen arvosteluun eivät sovellu NaapL:n säännökset »tavallisista» naapuruussuhteista, joiden perustamiseen ei liity pakkotointa. Edellä kuvattua tien »jalkaa» ei voi olla olemassa, ellei sellaista ole laillisesti perustettu perustamisluvan, sopimuksen tai toimituspäätöksen avulla.

Silloin, kun tiealueen ulottuvuus määrätään tietoimituksessa tienpitäjän osoituksen mukaan ja vahvistetaan toimitusmiesten päätöksin, suojavyöhykerajoitus ja luiskanvara voivat syntyä samassa yhteydessä. Jos asia on käsitelty toimituksessa, luiskanvaroista ja suojavyöhykkeestä on tavallisesti määrätty myöskin korvaus. Korvausta käsitellessään *toimitusmiehet ovat* samalla *perustaneet sietovelvollisuuden* eli pysyvän käyttörajoituksen.

Luiskanvarat ainesalueiden reuna-alueilla on otettu vanhastaan huomioon, jos aineenotto ei ole voinut jatkua rajatasoon saakka. Tämä seikka on selvitettävä kussakin tapauksessa erikseen. Sen sijaan luiskanvarat yleisiin teihin ja suojavyöhykkeisiin on otettu korvauslaskelmissa lukuun vasta 1970-luvulla. Vanhoihin teihin ei tästä syystä voitane lukea luiskanvaroja mukaan silloinkaan, kun niiden alueita käsitellään parannettuihin teihin sisältyvinä alueina tai lakkautettuina entisinä tiealueina.

Uudemmassa tietoimituskäytännössä luiskanvarat on luettu toisinaan myös tiealueilla tai aineenottoalueilla sijainneille yksityisteille, joiden alueet on lunastettu tienpitäjälle muun alueen mukana. Jos alue on lunastettu omistus- tai tieoikeuksin, se on siirtynyt myös kokonaan tienpitäjän vallintaan eikä alueella oleva yksityistieoikeus estä tienpitäjää käyttämästä maa-aineksia hyväkseen, TieL 29.1 §. Tämä lähtökohta muuttuu vain, jos perustamisluvassa on ehto yksityistien säilyttämisestä entisessä asemassaan, vrt. PlL 17 §. Aineenottoaluetta koskevissa korvauslaskelmissa yksityistien alueen ja sille laskettavien luiskanvarojen sisältämää ainesmäärää ei voida jättää huomiotta, mutta yksityistien nousuluiskaan saattaa sitoutua jonkin verran aineksia, jos tie säilytetään paikallaan ja lasketaan kuopan pohjalle.

Myöskin tiealueelle jääneiden yksityisteiden kohdalla tilanne on lähtökohtaisesti edellä kuvatun kaltainen. Kuitenkin korvauksia määrättäessä on otettava huomioon alueen reaaliset käyttömahdollisuudet. Jos yksityisen tien kohdalta on otettu käyttöön maa-aineksia, korvaus on laskettavissa ainesmäärän perusteella, mutta toisinaan voi olla perusteltua yksityistiekuvioiden käsitteleminen joutomaina. Koska yksityisen tien tasausviiva on aineenoton yhteydessä muutettavissa eikä yksityisten teiden perustamisen yhteydessä ole yleensä varattu suojaluiskia, sellaisia ei voida ottaa myöskään korvauslaskelmissa mukaan, kun tiealueelle jäänyttä yksityistietä käsitellään. Sen sijaan perustettaessa yksityisten teiden järjestelyissä uusia yksityisteitä luiskanvarat on otettava laskelmissa huomioon, jos tien tasausviiva on tarkoitus pitää vakiotasossa.

Uudemman käytännön valossa erilaiset pakkotoimet rajoittavat pysyvästi ainesesiintymien hyväksikäyttöä enemmän kuin normaalit naapuruussuhteet. Nämä rajoitukset olisi syytä käsitellä toimituksissa entistä yksityiskohtaisemmin. Pysyvinä rajoituksina ne olisi syytä merkitä myös kiinteistörekisteriin, mikä seikka tulisi ottaa rekisteriä kehitettäessä huomioon. Maa-aineslain tultua voimaan tässä käsitelty asia koskettaa jossain määrin pienempiä alueita kuin aiemmin.

13 §. TieL:n alaiseksi saatettujen teiden ulottuvuudesta

13.1. Vanhojen teiden siirtymisestä uudelle tienpitäjälle

Ennestään olleet maantiet olivat siirtyneet 1918 ja 1927 TL:ien perusteella yhteiskunnan hoitoon. TieL:n tultua voimaan yksityinen tienpito lakkasi niillä, pääosalla entisistä kyläteistä ja asutusteistä, jotka muutettiin paikallisteiksi tai maanteiksi. Tiehen kuulunut tieomaisuus tuli luovuttaa uudelle tienpitäjälle korvauksetta ja tie oli saatettava ennen luovutusta asianmukaiseen kuntoon, TieL 110 ja 114 §, TieLvpL 3 ja 6 §. Teiden mukana siirtyivät tienpitoaineen ottopaikat sekä aineenotto-oikeudet ynnä 1927 TL 8 §:n mukainen oikeus tien vieressä olevien alueiden raivaamiseen, TieL 110.3 §. Viimeksimainittu säännös laajensi vanhojen teiden ulottuvuutta, mutta lain säätämisvaiheessa syntyi enemmän keskustelua luovutettavan tien kuntoa koskevista vaatimuksista. Näihin

kysymyksiin ei tässä yhteydessä ole enää syytä puuttua, koska asia tulee enää harvemmin esille.

TieL 31 §:n perusteella tienpitäjän epäselvät oikeudet selitettiin tieoikeudeksi, mikä ratkaisi oikeuksien laatua koskevan vanhan kiistakysymyksen. Yleisinä teinä käytettyihin teihin oli kuulunut omistus- ja hallintasuhteiltaan mitä erilaisimpia tiluksia, yksityis- ja yhteismaista aina tienpitäjän omikseen ostamiin tai lunastamiin alueisiin. Suurehko ryhmä koostui tiluksista, jotka isojaossa oli erotettu maanteihin tai muihin *yleisiin* tarkoituksiin.

TieL 3.3, 110.3 ja TieA 56 §:ssä annettiin ohjeita sellaisten tiealueiden ulottuvuudesta, joiden rajoja ei ollut maanmittaustoimituksessa määrätty. Säännökset eivät olleet aivan yksiselitteisiä ja siitä on aiheutunut tulkintakiistaa, sillä ulottuvuusratkaisu vaikuttaa maapohjakorvauksiin, joista toimitusmiesten on annettava tietoimituksessa päätöksensä viran puolesta, TieL 76.3 §. Koska yleistiluksia ja tieoikeuden ulottuvuutta koskeva problematiikka kuvastaa omistusoikeuskäsityksen kehittymistä ja TieL:n siirtymäsäännösten tulkintoja yleisemminkin, asiaa käsitellään seuraavassa hiukan laajemmin kuin aiheen kannalta olisi välttämätöntä.

13.2. Omistusoikeudesta yleiseksi erotettuun alueeseen

a. Yleisen alueen erottamisesta isojaoissa. Vuoden 1775 IsojakoA:ssa säädettiin *yleisiin* tarkoituksiin erottamisesta, mutta vuoden 1848 Mo:ssa säännökset olivat hiukan yksityiskohtaisempia.[1] Tästä seikasta *Haataja* on tehnyt sen johtopäätöksen, että tilojen *yhteisiä* alueita ylipäätään voitiin erottaa vasta vuoden 1848 jälkeen, mutta vanhemmissa isojaoissa

[1] IsojakoA 1775 5.2 §:ssä säädettiin: »Dernäst bör med Jordägarne aftalas, hvarest vägar och hufvudaflopps-diken samt andra nödige allmänna platser utstakas skola, så ock huru och på hvad sätt lotterne till samteligas förmån läggas och indelas böra; och må solskifte följas...» Ks. *Gyldén* I s. 209.

Yleisten erottamisesta säädettiin Mo 49 §:ssä seuraavasti: »Sitten kun kunkin talon kartanonpaikka on edellisen §:n mukaan määrätty sekä tarpeelliset tontit 46 §:n 7 kohdan mukaisesti kartalle merkitty, ovat tonttikujat, tiet sekä tarvittavat valtaojat määrättävät niinkuin yleinen laki RakK 4:1 ja 2 §:ssä säätää, jota tehdessä myös pitää katsottaman, että ne mahdollisuutta myöten johdetaan pitkin rajoja; ja ovat nämä tiet ja ojat sitten kun ne ovat merkityt, yhteisestä tilusjoukosta pois luettavat, jolla tavoin meneteltäköön alaa jätettäessä kirkolle, hautaus-

jakamattomasta maasta erotetut tilukset olivat tulleet pakkolunastukseen verrattavalla tavalla *yleiseen käyttöön:* maantie valtiolle, kirkkopalsta säätiöomaisuutena kirkolle ja pitäjän makasiini käyttäjäyhtymälle.[2]

Uudempi tutkimus on osoittanut tämän käsityksen virheelliseksi. Kritiikkinsä tueksi *Hyvönen* on viitannut noudatettuun isojakokäytäntöön, missä yhteisten teiden ja tierasitteiden välinen raja oli usein epäselvä, ja siihen *Pietilän* esiintuomaan seikkaan, että yleisten ja yhteisten erottamisessa voitiin nojautua yleisen lain säännökseen tien erottamisesta jakamattomasta maasta,[3] RakK 4: 1. Samaa perustelua oli käyttänyt myös *Haataja* käsitellessään rasiteoikeuksia, joista isojakoasetuksissa ei ollut määräyksiä.[4] Isojakoasetukset tosin sallivat sarkajaon rikkomisen ilman kaikkien kylän miesten suostumusta, mutta muutoin isojaoissa oli noudatettava yleistä lakia.[5]

Vanhemmissa isojaoissa tilukset yleisiin tarkoituksiin erotettiin liikamaan murtamisen jälkeen tilusmassasta, joka verollepanon mukaan kuu-

---

maalle, pitäjänkoululle ja köyhäinhuoneelle, kruunun ja pitäjän makasiinille, ynnä muulle, missä semmoisia on.»

Edelleen säädettiin 50 §:ssä *yhteisten* erottamisesta: »Sitten valitaan vielä tarpeen mukaan sovitetut paikat mudan, hiekan ja saven otolle, kaivoille, juottopaikoille ja venevalkamille ... ja ovat sellaiset tilanpaikat, niinkuin talonluontoisistakin on sanottu, jyvityksen mukaan pantavat niiden talojen tai tilain osalle, jotka tulevat niitä hyväkseen käyttämään.»

[2] Ks. *Haataja* s. 244—246 ja siinä mainittuja ratkaisuja, vrt. *Willgren* s. 102 ja 108, jonka mukaan päältäpäin erotetut tulivat erityislaatuiseksi kruunun maaksi.

[3] Ks. *Hyvönen* Määräämistoimista s. 225—226, *Hyvönen* DL 1972 s. 386—387, *Pietilä* Mila 1960 s. 142—144 ja *Suomaa* KM 1975: 105 s. 54.

IsojakoA:issa ja vuoden 1864 PLA:ssa käytetty sana *allmän* johdannaisineen on tarkoittanut *sekä yleistä että yhteistä,* ks. *Manner* s. 58—72 ja siinä mainittua sekä *Haataja* Maaoikeus II s. 5—6 av. 2.

[4] Ks. *Haataja* s. 246 verrattuna s. 335.

[5] Pitäjän miehillä oli RakK 26: 1:n mukaan valta sopia muista yleisiin tarpeisiin tulevista paikoista mutta tiet oli RakK 4: 1:n mukaan erotettava. Mo 49 §:ssä viitattiin RakK 4: 1:ään. Muutoin sarkajako oli RakK 1: 4:n mukaan pysyvä. Isojakojen suorittamiseksi tästä jouduttiin tinkimään. Knk. kirjeen 15. 7. 1752 mukaan isojako voitiin saada aikaan sen vaatimuksesta, joka näytti viljelleensä peltojaan yhtä hyvin kuin naapurinsa. Myöhemmin jakovalta annettiin kylänosakkaille, kullekin, tai jako voitiin panna vireille viranomaisten aloitteesta, ks. IsojakoA:t 5. 4. 1757, 17. 8. 1762, 14. 12. 1762, IsojakoA 1775 6 ja 8 § sekä 1783 MA 69 §. Ks. *Gyldén* I s. 100—101, 114—115, 213 ja 358 sekä *Modeer* s. 177—179 ja 188—193.

lui jakokunnalle.[6] Mo 52 §:n mukaan yleistilukset rinnastettiin liikamaahan ja ne oli yleensä erotettava ennen jakokunnalle tulevien tilusten määräämistä, mutta Mo 50 §:ssä mainitut tilojen erityisiin tarpeisiin tulevat *yhteisalueet* oli erotettava verollepanon mukaan jakokunnalle kuuluvista tiluksista. Yleiset tiet oli mainittu Mo 49 §:n yleisiin tarpeisiin erotettavien alueiden esimerkkiluettelossa, mutta savi- ja sorapalstat Mo 50 §:ssä.

Mo:n säännökset antoivat siis aiheen tie- ja aineenottoalueiden toisistaan poikkeavaan käsittelyyn. Tulkinnanvaraiset ohjeet lisäsivät osaltaan vaihtelumahdollisuuksia[7] eikä yhtenäistä käytäntöä syntynyt, kuten jäljempänä olevista ratkaisuistakin voidaan havaita. Yleiset alueet on voitu vähentää liikamaan rinnalla ennen osittelua tai jakokunnalle tulleesta tilusalasta jaon yhteydessä. Edellisessä tapauksessa lähtökohtainen omistaja on valtio, jälkimmäisessä jakokunta. Jakokunnan sisällä yhteisiä alueita on saatettu edelleen jakaa taloille.

Yleistilusten ja sorapalstojen alkuperäiset saantoperusteet voivat siis merkittävästi vaihdella. Kun lähtökohdat on selvitetty, voidaan yleistilusten omistusselvittelyä jatkaa *Hyvösen* esittämän selvityskaavan mukaan kiinnittämällä seuraavaksi huomiota, mihin tarkoitukseen alue erotettiin, siirtyikö hallinta käyttösubjektille ja onko erottamisen jälkeen annettu aluetta koskevia, omistusoikeutta siirtäviä erityissäännöksiä tai tehty aluetta koskevia yksityisoikeudellisia oikeustoimia.[8]

b. *Erotetun alueen käyttötarkoituksen ja käytön merkityksestä.* Yleiseksi erottamisella oli pakkolunastusvaikutusta, jos alue erottamisen johdosta siirtyi pois alkuperäiseltä omistajaltaan. *Haatajan* käsityksen mukaan käyttövallan siirtyminen tuli mahdolliseksi jaossa annetulla tarkoitemääräyksellä, mikä oli saantoperusteena esimerkiksi seurakunnalle kirkon tontiksi ja muihin seurakunnallisiin tarkoituksiin osoitettuihin aluei-

---

6 Ks. *Lang* Storskiftet s. 19—26, *Haataja* s. 203—204, erit. av. s. 203 ja *Hyvönen* DL 1972 s. 385. Menettely oli yleensä kuvatun kaltainen, mutta toisinaan yleisiä alueita voitiin erottaa liikamaan tapaan erityistarkoituksiin, kuten sotaväen harjoituskentäksi, *KKO 1966 t. 493*, Mm 1966: 3—4 s. 48—49.

7 Ks. Toimitusmenettelykiertokirje 28. 10. 1785 7 § verrattuna kiertokirjeen 15. 5. 1849 malliin 8. Ks. *Gyldén* I s. 423, *Gyldén* III s. 323—324, *Haataja* s. 243—245 ja *Suomaa* KM 1975: 105 s. 53—56, vrt. *Gyldén* II s. 965 ja *Modeer* s. 210 rekistereissä mainittuja.

8 Ks. *Hyvönen* DL 1972 s. 385.

siin nähden riippumatta siitä, oliko ne erotettu valtiolle kuuluvasta liikamaasta vai jakokunnalle jääneestä tilusalasta, tai olivatko ne tulleet pysyvästi seurakunnan hallintaan.[9] Jos alueen hallinta ei ollut siirtynyt, tarkoitemääräyksen katsottiin vanhemman oikeuskäytännön mukaan perustaneen vain *käyttöoikeuden rajoituksen* alkuperäisen omistajan maalle.[10]

Oppi käyttöoikeuden rajoituksesta näyttää oikeuskäytännössä tulleen hylätyksi ratkaisussa *KKO 1959 II 86*,[11] mutta muutoin riitojen ratkaisuperusteet ovat noudattaneet yleisiä sääntöjä: omistaja on se, jolle alue saannon perusteella kuuluu, ellei alueen haltija voi näyttää siihen pa-

---

[9] Ks. *Haataja* s. 244—245 ja siinä mainittuja ratkaisuja sekä *Hyvönen* DL 1972 s. 388—389. Vuoden 1775 IsojakoA:n ajalta on esim. ratkaisu *KKO 1965 II 76 t. 2516*, Mo:n ajalta ovat *KKO 1964 t. 1115*, Mm 1965: 1—2 s. 87—88 ja *KKO 1965 t. 1421*, Mm 1968: 3—4 s. 43—44.

Vanhemmassa käytännössä seurakunnan hallintaan tulleita alueita on käsitelty ns. kirkonmaana (KL 356 §, ennen KL 304 §) eli säädeomaisuutena, mutta nykyisin alueet katsotaan seurakunnan omiksi, elleivät asiakirjat toisin osoita, ks. esim. *KKO 1969 t. 1189*, Mm 1970: 1—2 s. 88.

[10] *KKO 1937 II 597*. Kuhmonniemen pitäjässä 1878 vahvistetussa isojaossa oli erotettu erillinen 88 ta:n Kuhmonniemen yhteismaa merkinnällä »allmän plats». Alueen omistusta koskevassa valtion ja jakokunnan välisessä riitajutussa *HO* katsoi, että yhteismaa oli määrätty käytettäväksi sille varattuun erikoistarkoitukseen, nimittäin kirkon, hautausmaan, makasiinin, koulun ja pitäjän apulaisen asunnon tontiksi ja oli jaettu isojaossa valtiolle liikamaana, eikä jakokunnalla ja sen osakkailla näytetty olevan siihen mitään oikeutta. Alue oli isojaossa määrätyin rajoituksin 1886 MetsäL:n 1 §:n nojalla katsottava valtion omaksi. *KKO* jätti HO:n päätöksen pysyväksi. Mm 1938: 2 s. 112—114.

Näin myös *KKO 1950 II 474*. Asianosaisten suostumuksin jakokunnan tiluksista maantien soranottopaikaksi 1859 erotetun käyttämättä jätetyn alueen jako vahvistettiin, kun ei ollut näytetty alueen siirtyneen valtiolle eikä sitä ollut käytetty aiottuun tarkoitukseen. Mm 1953: 3—4 s. 151—152, ks. myös KM 1952: 5 s. 189—190.

[11] *KKO 1959 II 86* t. 2238a, vuokra-alueiden lunastus, Nurmes. Valtio vaati vuokra-alueiden lunastushintaa itselleen sillä perusteella, että alue oli 1840 vahvistetussa isojaossa erotettu jaettavaan tilusmassaan kuulumattomista tiluksista valtiolle käytettäväksi kirkon, hautausmaan sekä käräjä- ja vankihuoneiden paikaksi. Kunta perusti vaatimuksensa siihen, että jakokunta oli 7. 9. 1950 lahjoittanut alueen kunnalle. *Toimitusmiehet* määräsivät korvauksen maksettavaksi kunnalle. Valtion valituksesta MO katsoi korvausten ja myös lunastamatta jääneiden tilusten kuuluvan valtiolle. *KKO* pysytti MO:n päätöksen, mutta poisti muita tiluksia koskevat lausunnot. Äänestyksessä 3—2 vähemmistö olisi jättänyt muutoin MO:n päätöksen pysyväksi, mutta selittänyt valtion omistusoikeuden käyttömääräyksin rajoitetuksi. Mm 1960: 1—4 s. 33—35.

rempaa oikeutta saannon, sitovan määräyksen tai erityissäännöksen nojalla.

c. *Tehtävien siirtymisen ja erityissäännöstön vaikutuksesta alueen omistussuhteisiin.* Vanhemman lainsäädäntömme mukaan kirkko hoiti monia paikallishallinnon sekä sivistys- ja sosiaalitoimen tehtäviä, jotka myöhemmin ovat siirtyneet eri viranomaisten tai yhteisöjen hoidettaviksi. Isojaossa kirkkopalstan yhteyteen varattiin päältäpäin usein alue sairaalaa, köyhäintaloa, käräjä- ja vankihuonetta, koulua, makasiinia ja markkinapaikkaa varten. Käytön perusteella alueen hallinta jakaantui alunalkaen eri tehtävistä vastaavien yhteisöjen ja viranomaisten kesken. Kunnallishallinnosta maalla 6. 2. 1865 (KunA) annetun asetuksen säätämisen jälkeen osa vanhastaan seurakunnalle kuuluneista tehtävistä siirtyi kunnalle.

Kirjallisuudessa ja oikeuskäytännössä alueen omistusoikeuden on yleensä katsottu siirtyneen tehtävien mukana, jos hallinta oli siirtynyt,[12] vaikka lainsäädännössä ei ollutkaan tästä nimenomaista mainintaa. Koska alueet ovat usein jakokuntien parhailla paikoilla, omistuskysymykset ovat tulleet selvitettäviksi viimeistään siinä vaiheessa, kun alueita on ryhdytty rakentamaan. Sekä tuomioistuinratkaisuissa että vapaaehtoisissa järjestelyissä alueita tai niistä maksettuja korvauksia on jaettu alkuperäisten omistajien ja tehtäviä aikanaan saaneiden osapuolten, kuten valtion, kunnan, seurakuntien ja jakokunnan kesken.[13]

KunA vaikutti yleiseksi erotetun omaisuuden hallinnan osittaista siirtymistä tehtävien mukana omistusyksiköltä toiselle, vaikka laissa ei ollut tätä koskevia normeja. Sen sijaan 1918 TL 56 §:ssä säädettiin, että valtion kunnossapidettäväksi siirtynyt maantie oli luovutettava valtiolle. Vastaavanlaisia säännöksiä on annettu myös uudemmissa tielaeissa.[14] Kirjallisuudessa siirtymäsäännösten merkityksestä on esitetty erilaisia mielipiteitä.

---

12 Ks. *Hyvönen* DL 1972 s. 389—394 ja siinä mainittua kirjallisuutta sekä tuomioistuinratkaisuja. Ks. myös Mm 1966: 3—4 s. 56—57 mainittua ratkaisua.

13 Ks. *Hyvönen* DL 1972 s. 391—398 ja siinä mainittuja sopimuksia sekä jäljempänä av. 22 mainittua käytäntöä. Toisinaan oikeaa »perillistä» on vaikea osoittaa, koska suuria hallintopiirejä jaettaessa taloudellisia suhteita ei ole selvitetty, tai kyseinen tehtävä ei ole siirtynyt kenellekään, kuten hirtto- tai mestauspaikan käyttö. Yleisten rasitusten jakamisesta saattaa löytyä viitteitä esim. pitäjänkokousten pöytäkirjoista.

14 Ks. TL 1927 19 § ja L entisten maanteiden ottamisesta valtion haltuun 3. 5.

Kaikilla tien käyttöoikeuksilla tuli *Haatajan* mukaan olla oikeusperusteensa, jollaiseksi ei kelvannut yksinomaan käyttö. Omistusoikeuden tuli perustua saantoon. Käyttöoikeus saattoi syntyä rasitteena, sopimuksin tai ylimuistoisena nautintana.[15] Tästä periaatteesta hän oli joutunut tinkimään niiden yleiseksi erotettujen alueiden kohdalla, joihin liittyvät tehtävät kunnallislainsäädännön uudistuksessa olivat siirtyneet seurakunnalta kunnalle tai muulle.[16] Tätä taustaa vasten 1918 TL:n 56 §:n säännös oli selvempi. Erityissäännös oli Haatajan mukaan oikeusperuste, jonka nojalla kaikki tietä varten perustetut oikeudet siirtyivät valtiolle, vaikkeivät ne olisi olleet tielahkon hallussa eikä niitä olisi käytetty tietarkoituksiin. Vanhempi oikeuskäytäntö oli Haatajan kanssa samalla kannalla.[17]

Tutkimuksessaan *Hyvönen* lähtee Haatajan käsityksestä, mutta asettaa lisävaatimuksen *omistajanhallinnan* siirtymisestä valtiolle. Viitaten perusteluna jäljempänä selostettuun ratkaisuun *KKO 1965 t. 1857* hän jatkaa:

> »Jos alueen käyttötarkoitusta on muutettu ennen siirtymistä valtiolle, niin siirtyminen ei ole enää voinut tapahtua suorastaan lain nojalla.»[18]

Vakiintuneen kielenkäytön mukaisesti Haataja ja Hyvönen ovat tarkoittaneet omistusoikeudella lailliseen saantoon perustuvaa omistajanhallintaa.[19] Käsityskantojen perusero koskee omistusoikeuden syntytapaa. Haatajan kannattaman mielipiteen mukaan omistusoikeus siirtyi saantohetkellä yhdellä kertaa. Kun muunlaista omistuksen siirtymistä ei voitu ajatella, Haataja rakensi yleiseksi erotettujen saannon vuoden 1918 TL 56 §:n siirtymäsäännöksestä ja KunA:n tehtäväkenttänormeista.

Nykyisin omistusoikeuden ajatellaan siirtyvän ja kehittyvän vaiheit-

---

1927 2 §, TieL 110 ja 114 § sekä TieLvpL. Rakennuslainsäädännön puolella vastaavia »sosialisointipykäliä» on annettu AKL 22 §:ssä (erityisesti L 20. 7. 1945/732) ja RakL 46 §:ssä.

15 Ks. *Haataja* s. 722—726.

16 Ks. *Haataja* s. 244—245 ja siinä mainittuja ratkaisuja sekä *Hyvönen* DL 1972 s. 391—392.

17 Ks. *Haataja* s. 723 ja siinä mainittu ratkaisu.

18 Ks. *Hyvönen* DL 1972 s. 386—388.

19 Ks. *Haataja* s. 224, 450, 464—466 ja *Hyvönen* s. 164. Ks. myös *Zitting* s. 163—172 ja siinä mainittua kirjallisuutta sekä *Zitting—Rautiala* s. 64.

tain. Esimerkiksi määräalan saajan oikeusaseman kehittymiseen ja vahvistumiseen vaikuttavat saantokirja, hallinnan saanti, erottamisoikeuden kiinnittäminen, lohkominen rekisteröimisineen sekä lainhuudatus. Tapahtumasarjan aikana luovutuksensaajan asema eri henkilötahoihin nähden vahvistuu. Omistajanhallintaan liittyvät tyypilliset vaikutukset sivullisiin ja sopijapuoliin nähden tosin tulevat voimaan jo saannosta ja hallinnan saannista, mutta suoja luovuttajan velkojia vastaan liittyy tapahtumaketjun myöhempiin vaiheisiin.[20] Analyyttiseen käsittelytapaan liittyen Hyvönen antaa merkitystä saantoperusteiden ohella omistajanhallinnalle ja tosiasialliselle käytölle. Sekä käsityskantojen ero että Hyvösen esittämät näkökohdat antavat aiheen tarkastella uudempaa oikeuskäytäntöä.

KKO 1964 t. 1879 ja 1880, vuokra-alueen lunastus, Simo. Kun alueita ei ollut vuonna 1842 päättyneessä isojaossa erotettu yksinomaan tientekoaineen ottopaikoiksi eikä varsinkaan Oulu—Tornio-maantien tarvetta varten, eikä niiden ollut näytetty 1918 TL 56 §:n nojalla tai muulla *lailli-sella* tavalla siirtyneen valtion omistukseen, vaan jakokunta oli saanut pitää alueita ominaan, vuokrata niitä pois ja nostaa niistä 1960 päättyneessä tienparantamispakkolunastuksessa maksetut korvaukset, *VMO 22. 5. 1962* antamallaan päätöksellä vahvisti toimitusmiesten päätöksen, jolla lunastuskorvaukset oli määrätty maksettavaksi jakokunnalle. *KKO* hylkäsi valtion jatkovalituksen asiasta jättäen MO:n päätöksen pysyväksi.[21]

KKO 1965 t. 999 a, tietoimitus TN:o 8 794, Kemijärven mlk. Tienpitäjän valituksesta *VMO 16. 6. 1962* antamassaan päätöksessä katsoi, ettei liitännäisalueita, joista toimitusmiesten jakokunnalle määräämä korvaus johtui, ollut isojaossa erotettu yksinomaan kyseistä kylätietä varten, jonka tiealue tuolloin oli erotettu valtion omaksi, eivätkä liitännäisalueet kuuluneet kylätiehen, vaan olivat tarkoitetut tilojen muitakin tarpeita varten. Tästä käytöstä pääosa, jonka MO arvioi kahteen kolmasosaan tiehen nyt otetun alueen koko määrästä, oli tapahtunut tietä varten, joten tuolta osin tienpitäjä oli oikeutettu 1927 TL 19 §:n mukaan saamaan alueen lunastuksetta, ja jakokunnalle alueista määrättyä korvausta oli tuossa suhteessa alennettava. *KKO* jätti MO:n päätöksen tältä osin pysyväksi.

---

20 Ks. *Haataja* s. 470—480, vrt. *Hyvönen* s. 164—172 ja *Pietilä* s. 215—218.

21 Tämä käytäntö oli *Vaasan MO:n* toimialueella vakiintunut jo aiemmin. Jakokunnan tiluksista tietä ja muita tarkoituksia varten erotetuista palstoista oli määrätty korvaukset jakokunnalle em. päätöksistä ilmenevin perustein esim. Rovaniemen mlk:ssa toimitetuissa *VMO:n 6. 10. 1961* käsittelemissä lunastustoimituksissa, jotka KKO jätti pysyviksi, ks. *KKO 1964 t. 789—790,* Mm 1965: 1—2 s. 88—89.

KKO 1965 t. 1856, vuokra-alueen lunastus, TN:o 64 926, Paltamo. Kun ei ollut näytetty, että vuonna 1872 päättyneessä isojaossa Melalahden, Kivesjärven, Kiehimänsuun ja Varisniemen kylien yleiseen tarpeeseen erotetusta lossipalstasta lunastetut alueet 1918 TL 50 §:n mukaisessa järjestyksessä tai muullakaan laillisella tavalla olisivat siirtyneet valtiolle ja kun noita alueita isojaossa oli käsitelty jakokunnan tiluksiin kuuluvina, *VMO 26. 9. 1963* antamallaan toimituksessa tehdyn kaltaisella päätöksellä hylkäsi TVH:n vaatimuksen, että palstat selitettäisiin valtion omiksi. *KKO* äänin 3—2 jätti MO:n päätöksen pysyväksi. Eri mieltä olleet (oikeusneuvokset *Palme* ja *Seppälä*) katsoivat, että mainittu lossipalsta oli TL 1918 56 §:n nojalla *lain voimaan tullessa* siirtynyt valtion omistukseen.

KKO 1965 t. 1857, vuokra-alueen lunastus, TN:o 223, Liperi. Koska senaatin 30. 4. 1864 antaman verollepanopäätöksen mukaisesti nykyisen Liperin kylän talot käsittäneen Konttilansalmen lohkokunnan koko tilusala oli 26. 10. 1871 vahvistetussa isojaossa tullut huomioon otetuksi lohkokunnalle kuuluvana, eikä ole näytetty kyseisen, isojaossa tientekoaineen ottopaikaksi erotetun ns. Lanttisen sorapalstan, jota esitettyjen selvitysten mukaan ei ole vuosikymmeniin käytetty eikä vastaisuudessakaan tulla tarvitsemaan siihen tarkoitukseen, jota varten se on erotettu, siirtyneen valtion omistukseen, *KKO* kumoten *MO*:n päätöksen asiassa määräsi lunastuskorvaukset maksettavaksi Liperin jakokunnalle. Äänestyksessä 4—1 eri mieltä ollut (oikeusneuvos *Seppälä)* olisi jättänyt asian toimitusmiesten päätöksen kanssa yhtäpitävän MO:n päätöksen varaan, jonka mukaan alueen oli 1918 TL 56 §:n nojalla tientekoaineen ottopaikkana katsottava siirtyneen valtion omistukseen. Mm 1968: 3—4 s. 44—45.

KKO 1966 t. 1953, vuokra-alueen lunastus, Polvijärvi. Vuokra-alueen lunastuksessa Iivanansärkän sora-alueella toimitusmiehet olivat katsoneet, ettei alue kuulunut valtiolle. Tutkiessaan sille alistettua toimitusta *MO* lausui, ettei isojakotoimituksessa 2. 10. 1866 yleiseksi alueeksi soran ja täytemaan ottoon yleistä maantietä varten varatun alueen ainakaan vuokra-alueen osalta ollut näytetty vanhastaan kuuluneen valtiolle siirtyneisiin teihin eikä vuokra-alue ollut 1918 TL 56 §:n nojalla siirtynyt valtion omistukseen.

Tienpitäjän valitettua asiasta, *KKO* ratkaisi asian. Kun alue oli isojaossa erotettu yleisiin tarkoituksiin tientekoaineen ottopaikaksi vähentämättä sitä tilusmäärää, mikä verollepanopäätöksen mukaan oli tuleva jakokunnalle, ei sanottu sorapalsta ollut tullut jakokunnan osakkaille luettavaan tilusalaan. Kun asiassa esitetyn selvityksen mukaan palstaa oli käytetty tienpitoaineen ottamiseen valtion toimesta suoritettavaa maantien kunnossapitoa varten, palstan oli sanotuin perustein katsottava kuuluvan valtiolle. Mm 1968: 3—4 s. 42—43.

d. Johtopäätöksiä. Pääosa uusimmasta yleistilusten omistusta koskevasta oikeuskäytännöstä on syntynyt 16. 8. 1958 annetun vuokra-alueiden

lunastuslain (LVL) mukaisissa toimituksissa. Asutuslainsäädännössämme on torpparivapautuslaista alkaen sallittu vuokra-alueiden omaksilunastamista maareformitarkoituksessa. Lait ovat olleet poikkeuslakeja.

Yleiseksi erotetun vuokraaminen asuntotarkoituksiin on osoittanut, ettei aluetta ole käytetty eikä tarvittu alun perin ajateltuun tarkoitukseensa. Vanhoissa vuokrasuhteissa vuokran antaja oli saattanut jo unohtua. Lunastustoimitukseen saattoi ilmaantua sen vuoksi useita »omistajia» vaatimaan korvauksia. Vaikka vuokraus ei vaikuta alueen omistussuhteisiin, LVL antoi vuokramiehelle erityisperusteen alueen omaksilunastamiseen. Näissä jutuissa annetuissa omistusratkaisuissa nimettiin vain korvauksensaaja, mutta lausunnot jäljelle jääneiden tilusten omistussuhteista poistettiin muutoksenhakuasteissa.

Toimituksen oikeusvoima ulottuu vain toimituksen asianosaisiin ja kohteen osalta siihen, mitä toimituksessa on voitu käsitellä ja mitä on käsitelty. Vuokra-alueiden lunastuksia koskeva oikeuskäytäntö liittyy niin poikkeuksellisiin oikeusperusteisiin ja edellytyksiin, ettei tästä käytännöstä voitane johtaa yleisiä sääntöjä omistusoikeudesta yleiseksi erotettuun. Sen vuoksi johtopäätökset jäävät vain suuntaa-antaviksi.

Ratkaisut osoittavat ns. *analyyttisen omistuksensiirtymiskäsityksen syrjäyttäneen kertasiirtymistä tai nautintaoikeutta puoltaneet käsityskannat 1960-luvun puoliväliin mennessä.* Selvä muutos koskee myös suhtautumista tielakien siirtymäsäännöksiin. Nykyisen käsityksen mukaan valtio on tienpidon siirtymisen yhteydessä saanut omakseen vain ne alueet, jotka on *laillisesti tiekatselmuksessa tai tienpidon siirtyessä otettu tienpitäjän haltuun ja käyttöön.* Haatajan käsitys 1918 TL 56 §:n merkityksestä yksinomaisena, ilman haltuunottoa vaikuttavana saantoperusteena on tullut hylätyksi. Ratkaisut osoittavat, ettei tarkoitemääräys ja 1918 TL:n siirtymäsäännös ilman hallinnan tai käytön siirtymistä riitä saantoperusteiksi.

Edelleenkin lähtökohtaisena omistusriidan ratkaisuperusteena on käytetty alkuperäistä omistusta. Tämän perusteen mukaan korvaus alueesta kuuluu sille, jolle alue isojaossa on luettu. Jos alue on erotettu määrätarkoitukseen ja joutunut aiottuun käyttöön, omistusoikeus on siirtynyt käyttösubjektille. Omistajanhallinnalle on annettu samanlaista merkitystä kuin lainhuudatuslaissakin: aika on kulunut sen haltijan hyväksi, jonka saannossa on ollut puutteita. Näitä ovat olleet yhteisöt, joille yleisiksi erotetuilla alueilla olevien laitosten ylläpito ja käyttö on siirtynyt. Isojaossa annettu *tarkoitemääräys* on ollut perusteena alueen siirtymi-

seen pois alkuperäiseltä omistajalta. Alueen *nautinta* ja *käyttö* on vahvistanut ehkä eri käyttösubjektien omistusoikeutta eri osiin aluetta, joita vastaten lunastushinta on lunastustoimituksessa voitu jakaa esimerkiksi seurakunnan, jakokunnan ja siemenrahaston kesken.[22]

Yleisiksi erotettujen omistussuhteisiin liittyy kuitenkin niin runsaasti erityispiirteitä, että ratkaisu voidaan perustaa vain oikeuden syntymistä ja kehittymistä koskevaan tutkimukseen. Vaihtoehtoisina ratkaisuperusteina tulevat kysymykseen erottamisesta johdettavat perusteet, omistajanhallinta ja käyttö, mutta samankin yleiseksi erotetun alueen eri osissa omistussuhteet ovat voineet kehittyä eri suuntiin, alueiden hallinta- ja käyttösuhteiden antaessa viitteitä mahdollisista vaihtoehdoista.

13.3. Vanhan maantien leveys

a. Suomaan tulkintasuositus. Vuosien 1918 ja 1927 tielakiuudistuksissa maantiet otettiin valtion hoitoon. Samalla tiealueet ja liitännäisalueet siirtyivät valtion haltuun. Valtion hallintaan tuli lisää vanhojen teiden tiluksia, kun muita yleisiä teitä muutettiin maanteiksi. Valtiolle siirtyvän alueen ulottuvuudesta ei ollut vuoden 1918 TL:ssa säännöksiä, mutta 1927 TL:ssa säädettiin, että muun selvityksen puuttuessa maantien leveytenä oli pidettävä vähintään 6.75 m ja kylä- ja paikallistien leveytenä 5.56 m.[23] Tien leveyden alkuperäiset määräämisperusteet takautuivat siis oikeusohjeisiin, joiden perusteella tie aikanaan oli rakennettu ja joita oli sovellettu tiealueen erottamisessa.

Yleisen tien alue, jonka rajoja ei ole maanmittaustoimituksessa määrätty, ulottuu TieL 3.3 §:n ja TieA 56 §:n mukaan metrin etäisyydelle ojan tai ojavarauksen ulkosyrjästä. Kirjallisuudessa *Suomaa* esitti, että säännös oli korvannut aiemmat tiealueen määräämisperusteet laajentaen vanhat maantiet TieL:n voimaantullessa sanottuun leveyteen, lukuunottamatta teitä, joiden rajat oli maanmittaustoimituksissa määrätty.[24] Tul-

---

[22] Esim. *KKO 1968 t. 732,* Mm 1968: 3—4 s. 45—46 ja *KKO 1967 t. 585,* Mm 1969: 1—2 s. 78—79.

[23] TL 1927 86 §, ks. *von Bonsdorff—Martikainen* s. 144—145.

[24] Ks. *Suomaa* Mm 1959 s. 14. Samansuuntaisia ajatuksia oli esitetty TieL:n eduskuntakäsittelyssä, ks. LTV 1953: 6, eriävä mielipide I s. 23—24 ja pöytäkirjat 1953 22. 1. 1954 s. 2282 ed. Kaasalainen. Tielakikomitea ei ollut tarkoittanut säännökselle taannehtivaa merkitystä, ks. KM 1952: 5 s. 104. Hallituksen esitys

kintaa vastaten MMH antoi kiertokirjelmässä 4/61 ohjeen kiinteistönrajan merkitsemisestä maantien varressa TieL 3.3 §:ssä mainitun metrisäännön mukaisesti. Ohjeen mukaan tietilukset tulivat luetuiksi tienpitäjälle ilman TieL:ssa edellytettyä tietoimitusta ja TieL 9. luvussa säädettyä korvausta. Paalutus- tai kartoituskuvion rajasta tuli kiinteistön raja.

Vanhoja teitä parannettaessa tietoimitukset suoritettiin jälkikäteen.[25] Toimitusmiehet saivat välittömiä havaintoja vanhan tien leveydestä vain tien oikaisujen kohdalla, missä vanha tie oli näkyvissä. Muutoin asia oli yritettävä selvittää arkistotutkimuksilla. Tiesuunnitelmakartalla oli myös vanhan tien alueesta kartoitusmerkinnät, joita MMH suositteli käytettäväksi.[26]

Näihin menetelmiin verrattuna Suomaan suositus oli toimitusteknisesti ylivertainen. Tienpitäjän saantoperusteita ei ollut tarpeen selvittää, vaan vanhaan maantiehen voitiin lukea yhtä hyvin ne tilukset, jotka tiehen oli aikanaan laillisesti hankittu, kuin nekin, joille tie oli levinnyt: ojasta ojaan, metriset pientareet lisäksi. Jos vanhan tien leveydestä ei esitetty erityisperusteita,[27] ulottuvuus määrättiin 1960-luvun toimituskäytännössä suunnitelmakarttojen ja Suomaan suosituksen mukaisesti. Katsottiin, että TieL:n voimaantulo oli siirtänyt levitykset tienpitäjälle tieoikeuksin.

b. Oikeuskäytäntöä. Vanhan tiealueen ulottuvuuden määrittämiseen KKO otti kantaa seuraavissa ratkaisuissa.

KKO 1968 II 12 t. 603, tietoimitus TN:o 36 895, Enonkoski. Tilanomistajan vuonna 1933 tekemän sitoumuksen katsottiin velvoittavan tilan ostanutta perillistä luovuttamaan tien oikaisuun vuonna 1958 sellaisen alueen korvauksetta, kuin sitoumuksen antamisaikaan maantiehen tarvittiin. Kun otettu alue oli laajempi, korvaus oli määrättävä viidesosasta tiealuetta. (Äänestys 3—2) Mm 1968: 3—4 s. 49—50.

---

sen paremmin kuin valiokuntienkaan mietinnöt eivät poikenneet komitean kannasta. Suomaa näyttää ottaneen tulkintasuosituksensa LTV:n vastalauseesta. MMH:n ylijohtaja tuli näin suosittaneeksi tulkintaa, jota hän itse arvosteli.

Ks. myös MMH:n kiertokirjelmä 4/61, kohta 8 s. 4—5. Ohjeen mukaan punainen rajaviiva oli vedettävä yleistä tietä vastaan TieL 3.3 §:n mukaiselle etäisyydelle.

25 Lakia muutettiin L:lla 22. 1. 1971/44.

26 Ks. MMH kk 77 7 § sekä kk 88 18 §. Viimeksimainitun kk:n suunnitelmakartan käyttösuositus on edellistä varovaisempi, vrt. myös MMH kk 3/81 18 ja 19 §.

27 Ks. ratkaisu *KKO 1970 t. 1291,* edellä 11 §:n av. 24.

KKO 1970 II 84 t. 2302, tietoimitus TN:o 69 127, Sonkajärvi. Kun tie, joka vuoden 1918 TL:n ja VNp:n 30. 4. 1920 nojalla oli 1. 1. 1921 alkaen siirtynyt valtion maantienä kunnossapidettäväksi, oli vuoden 1927 TL:n voimassaoloaikana suoritetun kunnossapidon ja tiehen rajoittuvan kiinteistön omistajan suostumuksin tapahtuneiden tien parannustöiden johdosta levinnyt kiinteistön alueelle, tietoimituksessa perustettiin tienpitäjälle tieoikeus näin syntyneeseen tiealueen laajennukseen. Koska tien leventämistä ei ollut suoritettu vuoden 1927 TL:n mukaisessa järjestyksessä, kunta ei ollut vastuussa tiekorvausten ja toimituskustannusten suorittamisesta.

KKO 1971 t. 455, tietoimitus TN:o 74 315, Sammatti. *Toimitusmiehet* olivat Sammatin kunnan Niemelän kylässä Mallan RN:o 4: 33 tilan kohdalla suorittamassaan tietoimituksessa todenneet, että parannettuun tiehen oli mennyt tilasta lisäaluetta 1 200 m², ja määränneet tienpitäjän korvaamaan mainitun alueluovutuksen 120 mk:lla. Pinta-ala oli saatu vähentämällä parannetun tien alasta se pinta-ala, joka vanhalla maantiellä oli 1. 1. 1958 laskettuna TieL 3.3 §:ssä säädettyjen perusteiden mukaan.

TuMO, jonne maanomistaja asian saattoi, lausui, ettei ollut selvitetty toimitusmiesten määräämän tien leveyden poikkeavan TieL 3.3 §:n ja TieA 56 §:n edellyttämästä leveydestä, mutta maapohjan hintana oli pidettävä 0.80 mk/m², minkä vuoksi korvaus oli korotettava 960 mk:aan. Maanomistaja valitti päätöksestä.

KKO palautti asian toimitusmiehille lausuen, että vanhan tien leveys oli määrättävä sellaiseksi kuin tie oli ollut sen siirtyessä 1. 1. 1921 valtion pidettäväksi. Mm 1971: 3—4 s. 77—78.

Uudessa käsittelyssä *toimitusmiehet* määrittivät vanhan maantien leveyden 5. 2. 1920 vahvistetun isojaon järjestelyn kartan perusteella 6.1 m leveäksi. Näillä perusteilla tilasta tiehen menneen alueen pinta-ala kohosi 2 840 m²:iin.

TuMO 7. 4. 1972, jonne tienpitäjä asian saattoi, katsoi isojaon järjestelykarttaan merkityn tien tilan kohdalla kulkevan pohjoisempana kuin puheenaolevan maantien. Sen vuoksi luovutus käsitti vain 1 200 m², josta korvaus oli määrättävä 1 mk:n neliömetrihinnan mukaan. *KKO, 1973 t. 868,* jätti MO:n päätöksen pysyväksi.

KKO 1975 t. 2708, tietoimitus TN:o 76 208, Espoo. Espoon Vanhakartanon kylässä, vanhalla Hämeenkylä—Petas tiellä 28. 10. 1971 lopettamassaan tietoimituksessa *toimitusmiehet* olivat ptk. 29 §:n kohdalla määränneet vanhan tien paalutettavaksi TieL 3.3 §:n ja TieA 56 §:n mukaiseen leveyteen, mutta mainittuihin, vuoden 1970—1971 tuomioihin viitaten ptk. 39 §:n kohdalla päättäneet, että tien leveys oli määrättävä sellaiseksi kuin se oli ollut 1. 1. 1921 tienpidon siirtyessä valtiolle ja nojautuneet selvityksissään vuonna 1907 suoritetun halkomisen karttaan sekä 1948 rekisteriin merkityn lohkomistoimituksen TN:o 36 335/38 355/41 148 karttaan,

joissa tie oli merkitty 5.1—7.2 m leveäksi, vaikka tietä ei ollut mainituissa toimituksissa laillisesti rajoitettu. Tienpitäjä tyytyi toimitusmiesten päätökseen, mutta maanomistajat valittivat.

TuMO 18. 4. 1972 katsoi selvitetyksi, että tiehen oli 1826 vahvistetussa isojaossa erotettu 5 ta ja 17 vanhaa ka, eli 2.73 ha maata, mistä laskien tien leveydeksi saatiin 8.22 m. Tämä leveys oli likimain RakK 25: 2:n mukainen valtamaantien leveys ojineen (10 k + 2 k + 2 k). Kun tienpitäjä oli tyytynyt toimitusmiesten määräämään leveyteen, eivätkä maanomistajat olleet esittäneet syytä toimituksen muuttamiseen, MO jätti toimitusmiesten päätöksen pysyväksi. *KKO* hylkäsi maanomistajien jatkovalituksen jättäen MO:n päätöksen pysyväksi.

c. *Palautuminen siirtymäajankohdan ulottuvuusperusteisiin.* Ratkaisut olivat TieL 3.3 §:n tulkintaan nähden yhtäpitäviä: lain voimaantulo ei ollut laajentanut maanteitä. Tienpitäjä oli velvollinen maksamaan korvauksen niistä tiluksista, joille tie oli ilman laillista oikeutta levinnyt. Tien leviämistä vastaan ei tosin hallintokäytännössä ollut annettu maanomistajalle virka-apua,[28] mutta maanomistajankaan ei ollut katsottu syyllistyneen rangaistavaan tekoon avatessaan tienpitäjän sulkeman kuivatusojan, joka esti sadevesien valumisen kellariin.[29] Siihen nähden, että lailliset edellytykset aluehankintaan olivat käsillä, menettely vaikuttaa kohtuulliselta. Maanomistaja saa korvausasian määräajasta riippumatta vireille LH:ssa,[30] ja hänellä on oikeus vaatia leviämistä osoittavan tiealueen paaluttamista.[31] Luovuttajan saatava ei siis ala vanhentua ennenkuin asia on ratkaistu.[32]

---

28 Ks. esim. *KHO 1963 A II 379.* Vaatimus tietyön kieltämisestä suunnitelman ulkopuolisella alueella hylättiin, sekä edellä 11.1 §:ssä selostettua ratkaisua *KHO 1967 A II 133.*

Myös ratkaisun *KKO 1970 II 84* aloitekirjelmä LH:lle olisi voitu tulkita virka-apupyynnöksi.

29 Ratkaisuun *KKO 1975 t. 2708* liittyen tiemestari oli ajanut rikosjuttua erästä talonomistajaa vastaan, mutta syyte oli hylätty. Tämän johdosta tienpitäjä haki em. tietoimitusta.

30 Jos tie vaivihkaa on levinnyt tienpitäjä ei yleensä hae toimitusta, minkä johdosta asia voidaan panna vireille määräajasta riippumatta. Jos toimitusta on haettu, korvausvaatimus on menettämisen uhalla esitettävä ennen toimituksen päättymistä, ks. TieL 76 ja 78 §.

31 TieL 37.2,1. Erityisinä syinä tiealueen pyykittämiseen ovat olleet muun muassa maan korkea arvo, sekä väite tien leviämisestä katselmuksen jälkeen, *KKO 1971 t. 2600,* tietoimitus TN:o 16 701, Pello, vrt. MMH kk 3/81 19 §.

32 Korvaussumma vanhentuu määräämispäivästä alkaen kymmenessä vuodessa, ks. esim. *KHO 1972 A II 158.*

Kun Suomaan suositus oli hylätty, vanhan tien ulottuvuuskysymystä jouduttiin pohtimaan niiden siirtymäsäännösten pohjalta, joita oli noudatettu silloin, kun toimituksenalainen tie oli siirtynyt valtion hoitoon. MMH kiinnitti tähän seikkaan huomiota lähettämällä toimitusinsinööreille referaatin ratkaisusta *KKO 1970 II 84* 29. 12. 1970 päivätyllä kiertokirjelmällä N:o 4004/5605. Ratkaisuselostuksesta kävi ilmi, että siirtymäsäännöksillä oli merkitystä saantoperusteina vain niihin alueisiin nähden, jotka *olivat laillisella tavalla siirtyneet valtion omistajanhallintaan* tai *otettu välittömästi tienpidon siirtyessä tiekäyttöön.*

Kahdessa uudemmassa ratkaisussa toimitusmiehet olivat etsineet ratkaisua tältä pohjalta tutkimalla, paljonko tiluksia oli aikanaan siirtynyt valtiolle. Tämä vastasi myös ratkaisussa *KKO 1968 II 12* ilmenevää luovutussitoumusten uudempaa tulkintaa. Maaoikeus ei näytä huomanneen oikeuskäytännön muuttumista, sillä vielä huhtikuussa 1972 annetut molemmat TuMO:n ratkaisut viittaavat Haatajan käsitykseen siirtymäsäännösten yksistään vaikuttavasta merkityksestä. MMH:n kiertokirjelmä oikeuskäytännön muutoksesta aiheutti muutoksen toimituskäytännössä, joka tuli MO-käytännössä esille myöhemmin. KKO:n kanta ei ole ratkaisuissa johdonmukainen, mutta MO:n lopputuloksen pysyttäneistä tuomioista ei voitane päätellä KKO:n ratkaisun perusteita.[33]

d. Maanmittaustoimituksessa määrätty raja. Muuttunut tulkinta palautti TieL 3.3 §:lle sen alkuperäisen merkityksen *toissijaisena tienpitäjän käyttövallan osoittajana.* Säännöstä oli noudatettava niin kauan, kuin tiealueen rajoja ei ollut maanmittaustoimituksessa määrätty. Kun säännöksellä ei ollut taannehtivia vaikutuksia, vanhan tiealueen osoittajana tulivat olemaan joko tien lailliset rajat tai muu siirtymishetken käyttövallan ulottuvuutta osoittava näyttö. Laillinen raja oli voitu määrätä tietä koskevassa toimituksessa, tai naapurikiinteistön raja tietä vastaan oli määrätty ja käyty. Rajat voidaan tarvittaessa käydä ja pyykittää uudelleen JL 28. luvussa säädetyssä järjestyksessä. Laillinen raja pysyy paikallaan, se on käytävä entiseen paikkaansa, JL 221.1 §. Tältä osin ennestään määrätyn vanhan tiealueen ulottuvuuskysymys näyttäisi muut-

---

[33] Sammatin tapauksessa ensimmäinen ja toinen KKO:n ratkaisu olivat toistensa kanssa ristiriidassa. Asianomistaja tuskin ymmärtää, miksi 1 200 m²:n luovutus aluksi palautettiin toimitusmiehille, mutta sitten samansisältöinen MO:n päätös pysyi.

tuvan rajankäynniksi,[34] jossa käydään ennestään käydyt tiealueen rajat tai rekonstruoidaan se tiealueen ulottuvuus, johon rajat on määrätty maanmittaustoimituksessa ilman varsinaista rajankäyntiä, kuten kartoittamalla tai paaluttamalla. TieL 3.3 §:ssä puhutaan maanmittaustoimituksessa määrätystä rajasta.[35]

Esillä olevissa tuomioistuinratkaisuissa toimitusmiehet olivat perustaneet päätöksensä kartoituksiin ja aihetodisteisiin, jotka eivät rajankäynnissä yleensä kelpaisi ratkaisun perusteiksi. Luonnollisen rajan kartoittamisessa lohkomiskartalle tiealueen rajaa ei ole »määrätty», vaikka merkintä olisikin tehty maanmittaustoimituksessa. Aihetodisteisiin on turvauduttu, koska muita todisteita ei ole ollut käytettävissä. Aikanaan laillisestikaan määrätyn tiealueen *luonnollisia* rajoja ei näet ole tarvinnut pyykittää.[36] Toimitusmenettelyohjeiden mukaan tietilukset on ollut lupa vain kartoittamalla lukea pois tilan tilusaloista.[37] Naapurikiinteistöltä katsottuna laillisen rajan syntymättä jääminen on johtunut *oikeudellisesta* syystä, tavallisesti tiedotuspuutteesta. Tiealueen puolelta tarkasteltuna laillisen rajan määrityksessä tapahtuneet *tekniset puutteet* kuten pyykityksen laiminlyönti, sekä kartallepanon ja selitelmien ylimalkaisuus ovat aiheuttaneet, ettei laillisesti määrättyä rajaa voidakaan maastossa osoittaa.[38]

Kirjallisuudessa laillisen rajan syntyongelma on jaettu kahteen osaan. Ensimmäinen käsittelee *määräämisprosessin* virheettömyyttä, toi-

---

34 Rajankäyntiongelmaa ovat kirjallisuudessa käsitelleet esim. *Brotherus* Lm 1932 s. 1—32, *Haataja* Jakolainsäädäntö s. 197—200 ja *Haataja* s. 606—622, *Hyvönen* s. 216—219, *Hyvönen* Määräämistoimista s. 116—121, Jakolakikomitea, KM 1933: 8 s. 142—145, *Moring* s. 794—848 ja *Pietilä* s. 38—79.

35 Jakolain terminologian mukaan sanonta »maanmittaustoimituksessa määrätty» tarkoittaa toimitusten edellytysten yhteydessä, että kiinteistöt on merkitty maarekisteriin, JL 20 ja 181 §, ks. *Pietilä* Kiinteistönmuodostamisoikeus s. 54—58 ja *Suomaa* s. 34—36. Tielakikomitean mietinnöstä sanonnan historia ei selviä, mutta sillä lienee tarkoitettu tekstissä mainittua määräämistapaa, koska tiealueen luonnollisia rajoja ei yleensä pyykitetty, vrt. myös 1927 TA 48 §.

36 Ks. MK 12: 3, MA 1783 63 §, Mo 34 §, SPM 1916 93 § ja JA 130 §.

37 Ks. esim. MMH kk 73 s. 135, vrt. MMH kmä 4/61 kohta 8 s. 5 ja TMO kohta 45.4.

38 Esimerkiksi Espoon tapauksessa *KKO 1975 t. 2708* tie oli kartalla merkitty ilman rajavärityksiä epämääräisenä »kastematokuviona» kuten muutkin tiet, minkä johdosta MO turvautui epävarmaan pinta-alamerkintään. (Uudenmaan Mkri, Espoo 133: 4—).

nen niitä *tosiseikkoja*, joihin perustuen rajan paikka kulloinkin on määrättävä. Edellisiin kuuluu, että raja on syntynyt laillisessa järjestyksessä tehdyssä toimituksessa ja rajankäynnistä on annettu valitusosoitus.[39] *Haatajan* mukaan menettelyssä todetut puutteet, kuten tiedotuksen laiminlyöminen aiheuttavat, ettei laillista rajaa ole syntynyt, vaan toimenpide on purettavissa. Virheelliseksi todettua rajankäyntiä ei voida panna seuraavan rajanmäärityksen perusteeksi.[40]

Uudemmassa kirjallisuudessa *Hyvönen* tarkastelee tiedottamisvirhekysymystä sitovuusongelmana. Toimituksen subjektiivinen oikeusvoimavaikutus näet ulottuu vain asianosaisiin, minkä vuoksi paikalla olleet ja omasta syystään etunsa valvomatta jättäneet asianosaiset ovat tulleet sidotuiksi toimitukseen, mutta oikeusvoima ei ulotu niihin, joille ei ole varattu tilaisuutta valvoa etuaan. Tiedotusvirheistä huolimatta toimitus saattaa asianosaisten välisissä suhteissa jäädä sitovaksi.[41]

Sekä JL:n että AJ:n mukaan kiinteistötoimituksesta on tullut tiedottaa yleisesti kuuluttamalla[42] sekä kirjeitse nimetyille asianosaisille.[43] Kustannuksiltaan kalliin kuulutusmenettelyn sijasta on ollut lupa käyttää myös sopimustiedoksiantoa. Näin koollekutsuttu toimitus on rajankäyntiin nähden tullut päteväksi, jos rajanaapuri on noudettu paikalle valvomaan etuaan. Kun noutomenettelyä ei ole voitu käyttää maantien pitäjää eli valtiota vastaan, tulkinnanvarainen maantien luonnollinen raja on mie-

---

[39] Ks. *Haataja* s. 613—623, *Pietilä* Kiinteistönmuodostamisoikeus s. 232—242 ja siinä mainittua.

[40] Ks. *Haataja* s. 606 ja 613—618 ja siinä mainittuja ratkaisuja.

[41] Ks. *Hyvönen* s. 216—223 ja siinä mainittuja ratkaisuja, vrt. *Pietilä* s. 474—481. *KKO 1965 t. 429*, Mm 1966: 1—2 s. 67. Tilojen välisessä rajankäynnissä oli tilaan luettu valtiolle kuuluvia tiluksia. Toimituksella ei katsottu olleen voimaa ja vaikutusta valtiota vastaan, jota tuossa toimituksessa ei ollut pidetty asianosaisena.

KKO 1971 t. 290. Vaikkei tilan omistaja ollutkaan 10 vuoden kuluessa moittinut lohkomista, jossa hänen tilansa tiluksia oli virheellisesti luettu toiseen tilaan, ko. raja oli myöhemmin käytävä siihen paikkaan, mihin se oli viimeksi laillisesti käyty v. 1880 suoritetussa piirirajankäynnissä.

KKO 1974 t. 2121. Sotilasvirkatalolla suoritetussa rajankäynnissä taloon luettuja tiluksia oli jäänyt rajanaapurina olleen jakokunnan yhteisen alueen puolelle. KKO katsoi, että mainittua rajankäyntiä oli noudatettava sanotulla talolla myöhemmin toimitetussa lohkomisessa.

[42] Ks. *Haataja* Jakolainsäädäntö s. 92—97, AJ 66—68 §, JL 70—73 § ja *Suomaa* s. 81—85, KaavJL 53—54 §, YkTieL 43—44 § ja TieL 38.2 §.

[43] Ks. AJ 67 §, JL 72 ja 184 § sekä *Hyvönen* Määräämistoimista s. 77—84.

luummin jätetty entiselleen, kuin lykätty lopettamiskypsää toimitusta arkistotutkimuksia ja julkisen asiamiehen kutsumista varten.[44] Jos näin muodostetun tilan alaan olisi luettu maantien tiluksia tai ala olisi määrätty esimerkiksi lohkomisessa luovutuskirjan määräyksiä suuremmaksi, riskin tästä kantavat asianosaiset.

Ennestään määrätyn rajan rajankäyntiperusteet on JL:ssa asetettu etusijajärjestykseen. Ensisijaisena määräämisperusteena ovat lailliset rajamerkit, JL 221.2 §. Seuraavaksi on tutkittava karttoja, joista etusija on annettava viimeisessä laillisessa rajankäynnissä noudatetulle kartalle. Elleivät kartat osoita ennestään käydyn laillisen rajan paikkaa, voidaan turvautua myös muuhun selvitykseen, kuten nautintaan. Kaikkea saatavissa olevaa selvitystä on käytettävä ja eri tosiasiain paino on harkittava erikseen. Oikeuskäytännössä rajan paikan määräämisperusteiden etusijajärjestys on viime vuosina täsmentynyt.

Ensisijaisena rajan paikan osoittajana on pidettävä edelleen maastosta löytyviä, viimeksi suoritetun laillisen toimituksen laillisesti syntyneitä, alkuperäisiä rajamerkkejä, vaikka toimituksen kartta osoittaisi rajan suunnan toisin.[45] Rajamerkkien vertaisia ovat luonnolliset rajat, kuten tie, jonka on todettu pysyneen alkuperäisessä asemassaan.[46] Jos rajamerkkejä ei löydy ja nautinta on ristiriidassa kartan osoittaman suunnan kanssa, etusija on annettu selvälle kartalle.[47] Jos karttamerkinnät poikkeavat

---

44 Valtion asiamiehen kutsumisesta ks. AJ 68 § ja *Haataja* Jakolainsäädäntö s. 95—97 ja JL 73 § sekä *Suomaa* s. 83—84.

45 *KKO 1973 II 83.* Raja, jonka paikka oli laillisesti määrätty vain isojaossa, oli käytävä isojaossa todettujen pyykkien mukaisesti, vaikka siten käyty raja poikkesi isojaon kartan osoittamasta rajan paikasta.

Ks. myös *Pietilä* Kiinteistönmuodostamisoikeus s. 234—242 esitettyjä ratkaisuja.

46 *KKO 1972 t. 1303.* Tilojen välinen tietä seuraava raja oli laillisesti määrätty viimeksi isojaon järjestelyssä, jonka kartan mukainen tien paikka poikkesi maastossa todetusta paikasta. Kun tien todettiin olevan isojaon järjestelyn aikaisessa sijassaan ja tilojen omistajat olivat nauttineet tiluksia tiesuunnan mukaan, rajana oli pidettävä maastossa olevaa tietä, Mm 1974 s. 76—77.

KKO 1974 t. 1400. Isojaossa mukana olleiden tilusten ja vesijätön raja oli määrättävä isojaon kartan ja rannan yleissuunnan mukaan.

47 *KKO 1971 t. 528.* Kun vuonna 1848 toimitetun halkomisen karttaa oli pidettävä epätarkkana, rajan määritys oli perustettava muuhun selvitykseen, myös tilusten nautintaan. Mm 1971: 3—4 s. 71—72.

Ks. myös muita *Pekkalan* s. 53—56 ja *Karvisen* s. 23—25 esittämiä ratkaisuja.

selitelmien pinta-alamerkinnöistä, kartta ratkaisee ennen selitelmiä, ja riidaton nautinta saattaa mennä virheellisten selitelmätietojen edelle.[48]

Kun tiedotuspuutteen vuoksi virheellinen rajankäynti on katsottu etunsa valvoneiden asianosaisten suhteen sitovaksi, tämä on vahvistanut *haltijan* asemaa. Samanlaista vilpittömässä mielessä omistajana toimivan haltijan aseman vahvistamisvaikutusta voidaan havaita myös rajan pysyvyyttä koskevissa ratkaisuissa, kuin havaittiin aiemmin yleiseksi erotetun omistusoikeutta koskevassa tarkastelussa.[49] Omistusjärjestelmän kannalta kehityssuunta on oikea, sillä vakiintuneita oikeussuhteita ei ole syytä kevyin perustein järkyttää. Tosin lailliset menettelymuodot on kehitetty juuri oikeusturvan takeeksi ja näissä tilanteissa on sivuutettu kuulemisvelvoite, joka on oikeusturvan keskeisin elementti. Sen vuoksi ei ole syntynyt tienpitäjään nähden laillista rajaa. Onko se tarpeenkaan, kun toimituksessa määrätään vain tienpitäjän *korvausvelvollisuuden ulottuvuutta.* Omistusoikeus on tullut syrjäytetyksi jo tien perustamisluvan myöntämisen yhteydessä.

e. Vanhan tien ulottuvuusprobleema — rajankäyntiä vaiko paalutusta. PlL:n mukaan alueen kartoitus ja maastoon merkitseminen eli *paalutus* oli suoritettava ennen korvauksenmääräämisprosessia erillisessä menettelyssä. Vakiintuneen tulkintatavan mukaan aluetta koskevat muistutukset oli ratkaistava ennen korvausten määräämistä, hallinnollisessa

---

[48] *KKO 1961 II 8.* Kun piirirajankäynti oli toimitettu kartan ja maastosta löydettyjen rajamerkkien mukaan, vaatimus rajan käymisestä maarekisterin pinta-alatietoja vastaavaksi hylättiin.

KKO 1962 t. 2440. Valtiolle senaatin päätöksellä pakkolunastetun alueen rajat oli käytävä päätöksen mukaisiin paikkoihin, vaikka näin lunastettu pinta-ala poikkesi päätöksessä mainitusta pinta-alasta.

KKO 1962 t. 1152. Kun tien pituuden ja lohkomiskirjan pinta-alan mukaan laskettu leveys poikkesi kartalta mitatusta ja maastossa tienojien osoittamasta leveydestä, tiealueen rajat oli määrättävä kartan ja tienojien mukaisesti.

KKO 1980 II 43 VN:n antaman pakkolunastusluvan perusteella KaavJL 49 §:n nojalla suoritettavan tontinmittauksen edellytykset eivät riippuneet pakkolunastusluvan ulottuvuudesta.

[49] Lainsäädännössä samanlaista suuntausta on havaittavissa esim. LL 21 §:ssä ja L:ssa JL:n muuttamisesta 31. 1. 1975/52, jossa 23 §:ää muutettiin halkomisessa nautintajakoperusteen entistä laajemmin sallivaan suuntaan.

lainkäyttöjärjestyksessä.[50] Alueen rajat käytiin lopullisesti vasta lunastusmenettelyn viimeisessä vaiheessa, jos kohteella oli tarpeen suorittaa kiinteistönmuodostaminen. Korvauskohteen määritys sekä kohteen sisällä olevien kiinteistöjen välillä että kohteen piirirajan suhteen oli luonteeltaan paalutusta, PlL 19 ja 20 §.

Vanhan tien ulottuvuusongelma on tietoimituksessa noussut esille korvausongelmana. Vanha tie on jäänyt uuden tien alle; tiehen luovutetun lisäalueen pinta-ala on laskettavissa uuden ja vanhan tiealueen pinta-alojen erotuksena. Samalla tavoin toimituksessa tarvitaan vain paalutustietoja niistä kiinteistönrajoista, jotka ovat tiealueen sisällä ja koskevat tieoikeuksin otettuja kiinteistöjen osia. Sen sijaan niiden kohteiden kohdalla, jotka tienpitäjä lunastaa omistusoikeuksin ja jotka tietoimituksen perusteella muodostetaan pakkolunastusyksiköiksi, rajojen määräämistoimenpiteet tarkoittavat myös kiinteistön muodostamista ja erottamista laillisilla rajoilla viereisistä, tieoikeuksin otetuista tiluksista. Tosin näitäkään yksiköitä ei pyykitetä tienpitäjän tiluksia vastaan, koska tienpitäjän käyttövalta sekä tieoikeuksin että omistusoikeuksin otetuilla tiluksilla on totaalinen ja tiealueelle upotettujen rajamerkkien esiin kaivaminen aiheuttaisi vaaraa tien käytölle.

Vertaus PlL:iin osoittaa, että lunastuskohteelle jäävien rekisteriyksiköiden sekä vanhojen tiealueiden ulottuvuuden määritys on *lunastustekniseltä* kannalta luonnehdittavissa *paalutukseksi*. Rajankäyntiä on suoritettava siellä, missä toimenpiteet koskevat olemassa olevien rekisteriyksiköiden rajojen määräämistä ja rajankäynti on syytä merkitä maarekisteriin. Rajankäynnit liittyvät siten toimituksen *kiinteistötekniseen* puoleen. Tietoimituksessa suoritetaan rajankäyntejä muun muassa silloin, kun tiealueelta siirretään rajamerkkejä, pyykitetään tilusjärjestelyrajoja tai tieoikeuksin otetulle alueelle jatkuvan rajan paikan osoittamiseksi rakennetaan rajamerkkejä. Nämä rajamerkit osoittavat tavalliseen tapaan kiinteistöjen rajojen paikkaa. Sen sijaan samojen rajalinjojen jatkeiden paikan määrittäminen tai pyykkien paikkojen osoittaminen tieoikeuksin otetulla alueella on paalutusta. Alue tulee näet omistukseen verrattavalla tavalla tienpitäjän hallintaan ja tieoikeuksin lunastetut alueet poistetaan tilojen kohdalta maarekisteristä, joten tienpitäjällä tai maanomistajilla ei ole intressiä fiktiivisten kiinteistönosien erotteluun toisistaan eikä niillä

50 Ks. esim. *KHO 1933 II 516* ja *KHO 1938 II 1235* ja *1415* sekä *KHO 1974 A II 64*.

ole myöskään maarekisterissä sellaista vastinetta, jonka kiinteistö- ja rekisteritekninen määrittäminen edellyttäisi rajankäyntiä. Tilanne tullee pysymään pääosiltaan samanlaisena, vaikka tiealueet merkittäisiin uudistetun JL 284 §:n mukaan rekisteriin, koska rekisteröimistä tuskin tultaisiin suorittamaan tilakohtaisesti luovuttajakiinteistöjä vastaavissa osissa. Jos tiealueet joskus tien lakatessa liitetään viereisiin kiinteistöihin, rajankäynti tiealueella saattaa tulla tarpeelliseksi ETL 1.2 ja 4 §:n perusteella tai rajan paikka määrätään ETL:ssä säädetyn keskiviivaperiaatteen mukaan.

Vaikka tiealueen rajat ulkopuolisia tiluksia vastaan merkitään tavallisesti puupaaluin ja rajoja pidetään paalutusrajoina, kysymys on JL 284 §:n mukaan rekisteriyksiköiden rajasta. Jos rajasta on epätietoisuutta, raja käydään uudessa rajankäynnissä tietoimituksessa määrättyyn paikkaansa niinkuin muukin ennestään käyty raja.[51]

KKO 1979 t. 3326, rajankäynti TN:o 100 489, Pyhtää. KKO pysytti MO:n päätöksen, jolla tieoikeuksin otetulle tiealueelle aikanaan ulottunut raja määrättiin käytäväksi tietoimituksessa määrätyn tiealueen rajan mukaisesti.

Kun vanhan tien ulottuvuuden selvittämiseksi on tiedettävä, mitkä ovat olleet maanomistajan ja tienpitäjän hallinta-alueiden rajat tienpidon siirtymishetkellä, rajankäyntiin liittyvien näyttöjen vaatiminen saattaa johtaa virheelliseen tulokseen, mutta käytettävissä oleva aineisto johtaa riittävän luotettavaan paalutustulokseen. Esimerkiksi tiealueen kartoittaminen kiinteistötoimituksessa osoittaa tiealueen luonnollisia rajoja. Tien lukeminen pois kiinteistön tilusaloista osoittaa tiluskuvion joutuneen tienpitäjän hallintaan yhtä hyvin kuin kuvion lukeminen tilaan osoittaa tilusten pysyneen maanomistajien nautinnassa. Tämän laatuinen näyttö ei syntytapansa sen paremmin kuin tarkkuutensakaan puolesta aina kelpaisi rajankäynnin perusteeksi, mutta hallinnan osoittajana se on yleensä luotettava. Tämän johdosta vanhan tien ulottuvuuden määritys voidaan virallisen rajankäynnin ja pyykityksen puuttuessa perustaa korvausten määräämistä varten niiden kiinteistötoimitusten karttoihin, joissa tiealue on haltuunoton aikoihin mitattu.

Kun tiealueen sisällä olevat rajat ovat vain korvausperusteisiin vaikuttavia paalutusrajoja, niiden määräämisessä on kysymys vain *lunastus-*

[51] Vrt. MMH kk 3/81 19 ja 21 §.

teknisen kohteen ulottuvuutta koskevasta todistelusta. Todistelun rekvisiitta on vapaasti arvosteltavissa, mutta toimituksen kiinteistötekniseen puoleen kuuluvan rajankäynnin tosiseikasto on JL:ssa yksityiskohtaisemmin säännelty, koska rajankäynnit vaikuttavat kiinteistöjärjestelmän selvyyteen.

Tiealueen määritys ulkopuolisia tiluksia vastaan tulisi siis määrätä rajankäyntiä vastaavalla tarkkuudella ja luotettavuudella, koska nämä rajat JL 284 §:n mukaan ovat rekisteriyksiköiden välisiä rajoja. Mainitun käsittelyeron pitäisi heijastua myös toimituksen tarkastamisessa ja rekisteröimisessä. Tiealueen sisäiset rajat voitaisiin paalutusrajoina ja korvausteknisinä seikkoina sivuuttaa tarkastuksessa ja tutkia vain toimituksen kiinteistöteknistä puolta.

IV LUKU

YLEISEN TIEN OIKEUSVAIKUTUKSISTA

14 §. Tienvarsien käyttörajoituksista

14.1. Neljännen luvun jäsentelystä

Tienpitäjän käyttövallan ulottuvuutta koskeva tarkastelu rajoitettiin edellisessä luvussa niihin alueisiin, jotka siirtyvät tienpitäjälle tietarkoituksiin käytettäviksi. Näiden alueiden ohella yleisen tien perustamisesta aiheutuu oikeusvaikutuksia lähitiluksille. Näistä tärkeimmät ovat ns. tienvarsia koskevat maan käyttämisen rajoitukset eli vieri-, suoja- ja näkemäalueoikeudet ja -rajoitukset, joista on säädetty TieL 6. luvussa. Näiden oikeutusten ja rajoitusten systematiikka sekä sisältö voimaansaattamis- ja erivapausmenettelyineen on tutkimuskohteena 14 §:ssä.

Yleisen tien tekeminen merkitsee alueen tieverkon rungon uudistumista. Tästä johtuen tien tekeminen heijastuu voimakkaasti alueen yksityisten teiden verkkoon ja aiheuttaa sopeuttamistoimenpiteitä myös tielinjoja seuranneisiin muihin laitoksiin, kuten puhelin ja sähkölinjoihin, ojitukseen tms. Edelleen tien rakentaminen voi aiheuttaa tarvetta väliaikaisten tukikohtien ja varastoalueiden perustamiseen. Tien käyttö merkitsee myös ympäristörasitusta, ja teiden suunnittelu vaatii tutkimusten tekemistä vierailla tiluksilla. Mainittua laatua olevat erityiskysymykset, jotka kuuluvat aiheen piiriin mutta eivät sisälly varsinaiseen tieoikeuteen tai tienvarsien käyttörajoituksiin, ovat tutkimuskohteena 15 §:ssä.

14.2. Tienvarsien käyttörajoituksista lainsäädännössä

a. Historiikkia. Vuoden 1734 lain mukaisiin kulkulaitoksiin kuului teiden ohella välttämättömät kyytipalvelut ja majatalot, joiden rakenta-

misesta oli säädetty RakK 28. luvussa ja 12. 12. 1734 annetussa Majatalosäännössä. Sääntö sisälsi kievarinpito-ohjeiden lisäksi yleisiä tienpitosäännöksiä ja vastasi tieasetusta. Säännön 7 §:n mukaan tien kunnostustyö oli tehtävä vähintään kaksi kertaa vuodessa: keväällä heti, kun kylvötyöt ovat ohitse, ja syksyllä elonkorjuun päätyttyä. Kunnostustöiden yhteydessä tiet tuli täyttää hiekalla ja soralla ja kunnostaa niin, ettei vesi jäänyt tiellä seisomaan. Oli kaivettava ojat ja viemärit sekä raivattava pensaat maanteiden vieriltä ojien ulkopuolelta kolmen kyynärän leveydeltä ja, missä ojia ei ollut, kuuden kyynärän leveydeltä tien reunasta, jotta tiet kuivuisivat nopeammin.[1]

Vuoden 1883 uudistuksessa kyytilaitoksesta annettiin oma asetuksensa, ja vuoden 1734 Majatalosäännön määräykset tien rakentamisesta, merkitsemisestä, mittaamisesta ja tienvarsien raivaamisesta kirjoitettiin TA 8—11 §:iin. TA:n mukaan luonnonvaraiset pensaat oli raivattava maanteiden varsilta ojien takaa kolmen kyynärän leveydeltä tai ojattoman tien varrelta kuuden kyynärän leveydeltä, mutta kylätien varrella oli maanomistajalla oikeus pitää kaikenlainen metsä tienojan vieressä kasvamassa, TA 9 §.

Vuoden 1918 TL:n vierialuesäännökset olivat entistä yksityiskohtaisempia ja ankarampia. Metrijärjestelmään siirtymisen vuoksi vierialueen leveys määriteltiin kolmeksi metriksi tien luiskasta mitaten tai kahdeksi metriksi ojitetun maantien ojan ulkosyrjästä. Vierialueelle ei ollut lupa tästedes rakentaa rakennuksia, ja tienpitäjällä oli oikeus raivata vierialueelta luonnonvaraiset puut ja pensaat, ei kuitenkaan hoitoon otettua kasvillisuutta, TL 7 ja 8 §. Raivausoikeus ei koskenut paikallisteiden varsia, mutta rakentamisrajoitus oli niilläkin voimassa, TL 49 §.

Vuoden 1927 TL:ssa vierialuerajoitukset ja vierialueiden raivausoikeus laajentuivat koskemaan kaikkia yleisiä teitä eli maanteitä ja kyläteitä, TL 8 ja 9 §. Vierialuerajoitusten ohella tienvarsien käyttämistä rajoittivat tästä lähin *näkemäaluemääräykset:* jyrkissä mutkissa ja rautatienylikäytävien kohdalla metsä oli harvennettava tai karsittava sekä muut näköalaa rajoittavat luonnonesteet oli poistettava, niin että vaikeudetta voitiin nähdä vähintään 50 m tietä eteenpäin ja 50 m:n etäisyydeltä ylikäytävästä saman matkan rautatietä kumpaankin suuntaan, TL 8.2 §. Tienrakennuksessa noudatettiin VN:n antamia teknisiä ohjeita, joissa suositetut näkemäalat olivat laissa mainittuja miniminäkemiä laajempia.

[1] Ks. Författningssamling I s. 140—142.

Tien vierialueella oli voimassa rakentamisrajoitus eikä tiheää aitaa ollut lupa rakentaa avoimella paikalla viittä metriä lähemmäksi ojan ulkoreunaa.

Ahlan komitea ehdotti tienvarsirajoituksiin eräitä laajennuksia. Näistä määräykset tien keskiviivasta luettavasta 12 m:n *suoja-alueesta* maanteiden varsilla ja 7 m:n suoja-alueesta muiden yleisten teiden varsilla saatettiin voimaan MRakL 6 §:llä vuoden 1949 alusta lukien.[2] Myöskään 1927 TL:n aikana tienvarsialueita ei lunastettu käyttöoikeuden supistuksin, vaan asia jäi suorastaan lain varaan. Lunastusta käytettiin, jos suoja- ja näkemäalueilta poistettavien rakennusten laitteiden ja istutusten kohtalosta ei päästy sopimukseen omistajien kanssa.

Sotien keskeyttämä TL:n tarkistustyö jatkui 1940-luvulla lain kokonaisuudistuksena. Tielakikomitea ehdotti entistä laajempia ja intensiteetiltään voimakkaampia tienvarsirajoituksia uuteen TieL:iin. Suoja-aluesäännökset siirrettiin MRakL:sta TieL:iin sekä kehitettiin uusia säännöksiä yksityisteiden liittämisestä yleisiin teihin. Näkemä- ja tienpitoesteiden poistamisoikeutta ehdotettiin laajennettavaksi koskemaan myös aiemmin sallittuja laitteita, rakennuksia ja istutuksia. Liittymäsäännökset mahdollistivat ennestään olevien yksityisteiden katkaisemisen ja uudelleenjärjestelyn. Merkittäviä olivat myös tielakikomitean ehdotukset tienvarsitilusten väliaikaisesta käyttämisestä tienrakennustyön vuoksi tai hätäoikeuden perusteella. Ehdotukset tulivat lakiin likipitäen komitean ehdottamissa muodoissaan.

b. *Tienvarsien käyttämisen rajoituksista TieL:ssa.* Tievarsien maan käyttämisen rajoituksista on säädetty TieL 6. luvussa. Laissa nimetyt rajoitukset koskevat vieri-, suoja- ja näkemäalueita. Tässä yhteydessä rajoitus merkitsee pysyvää asiantilaa vastakohtana väliaikaiselle kiellolle.

Tien *vierialueesta* säädetään TieL 40 §:ssä seuraavaa:

> »Tiealueen ulkopuolella, missä tämä ei ulotu kahden metrin etäisyydelle ojan, tai jollei ojaa ole, kolmen metrin etäisyydelle tieluiskan tai leikkauksen ulkoreunasta, tienpitoviranomaisella on oikeus sanottuun etäisyyteen asti kaatoa puut ja pensaat sekä poistaa alueelle ulottuvat oksat. Tältä alueelta (*vierialueelta*) saadaan tarvittaessa poistaa muukin, luonnonvarainen kasvillisuus sekä näkemäalaa rajoittavat luonnonesteet.

---

[2] Ks. KM 1939: 1 s. 7—8 ja 52. MRakL:n mukainen suoja-alue muun yleisen tien varressa oli 7 m, komitean ehdotus oli 8 m.

Vierialueella tienpitäjällä on oikeus pitää tarpeen vaatimia tiemerkkejä.»

Yleisen tien *suoja-alueesta* säädetään TieL 41.1 §:ssä seuraavaa:

»Rakennusta älköön pidettäkö tien vierialueella. Tämän alueen ulkopuolellakin on rakennusten pitäminen kielletty alueella, joka ulottuu 20 metrin etäisyydelle maantien tai 12 metrin etäisyydelle paikallistien ajoradan tai, jos niitä on kaksi tai useampia, lähimpänä olevan ajoradan keskiviivasta (*suoja-alue*). Erityisistä syistä voidaan tiesuunnitelmassa tai lääninhallituksen päätöksellä pitentää sanottua etäisyyttä määrätyllä tiellä tai sen osalla enintään 50 metriksi.»

Suoja-aluemääräyksestä johtuva tärkein oikeusvaikutus on varastonpito- ja rakentamisrajoitus, TieL 41.1 ja 41.3 §. Alunalkaen suoja-alueen enimmäisetäisyydeksi lähimmän ajoradan keskiviivasta oli säädetty 30 m. Nykyisen muotonsa säännös sai vuonna 1971. Hallituksen esityksessä muutosta perusteltiin osin samoilla liikenneturvallisuusperusteilla kuin alkuperäisiä säännöksiä, mutta lisäperusteena mainittiin vilkkaan liikenteen aiheuttamat tienvarsi-immisiot kuten pöly- ja meluhaittojen lisääntyminen. Eduskunnan kulkulaitosvaliokunta puolsi esitystä, mutta ei pitänyt oikeana, ettei suoja-aluelaajennus luo maanomistajalle oikeutta saada korvausta tästä maa-alasta, ja edellytti korvauskysymyksen selvittämistä.[3]

Yleisen tien *näkemäalueesta* säädetään TieL 41.2 §:ssä seuraavaa:

»Tien kaarrekohdassa taikka missä tiehen liittyy toinen yleinen tie tai yleisesti liikennöity yksityinen tie tahi sen poikki kulkee rautatie, raitiotie tai vesireitti, älköön rakennusta pidettäkö suoja-alueen ulkopuolellakaan, sellaisella alueella, jolla näkemäalan vapaana pitäminen sitä rajoittavista esteistä on tarpeen liikenneturvallisuuden vuoksi (*näkemäalue*).»

Tienpitäjällä on oikeus ryhtyä TieL 40.1 §:n mukaan toimenpiteisiin näkemäalueilla olevien luonnonvaraisten puiden, pensaiden ja muiden luonnonvaraisten näkemäesteiden poistamiseksi, jotka tuottavat vaaraa liikenteelle, TieL 40.3 §. Suoja-, näkemä- ja vierialueilla ei ole lupa pitää varastoa, aitaa ja muuta laitetta, jonka käytöstä tai josta aiheutuu vaaraa

[3] Ks. KM 1952: 5 s. 130—133, HE 1970: 65 s. 2—3 ja KlV 1970: 5 s. 2.

liikenteelle tai haittaa tienpidolle. Erikseen annettavilla hallintopäätöksillä tienpitäjällä on mahdollisuus lunastaa ja poistaa tienvarsialueille sijoitetut rakennukset ja muutkin luvalliset näkemäesteet, jos se liikenne- tai tienpitosyistä on välttämätöntä, mutta tienpitäjällä on myös valta sallia sellaisten laitteiden sijoittaminen, joista ei ole haittaa, TieL 41.4 ja 42 §.

Vanhemman lainsäädännön aikana tienvarsialueiden pakkolunastaminen käyttöoikeuden supistuksin oli harvinaista. Ratkaisun *KHO 1963 A I 3* mukaisesti tienvarsialueita ei voidakaan pakkolunastaa TieL 32 §:n nojalla eikä LH:lla ole valtaa antaa pakkolunastusmääräystä. Tämän johdosta rajoitusten voimassaolo jää TieL:n säännösten varaan. Rajoitusalueita ei myöskään merkitä maastoon eikä kiinteistörekisteriin. KIV:n huoli rajoitusten aiheuttamien menetysten korvaamisesta oli aiheellinen, sillä suoja-aluehaitan korvauskynnyksenä on TieL 65 §:n mukaan *erittäin huomattava* haitta. Korvauksia on voitu maksaa esimerkiksi, jos kiinteistö on tullut rakennuskelvottomaksi tai välttämätön lisärakentaminen on estynyt. Näkemäalueilla on korvattu myös puustomenetykset, mutta yleensä tämän laatuiset haitankorvaukset ovat jääneet summiltaan vähäisiksi. Sen sijaan tien vierialueet on usein lunastettu tiealueeseen tieoikeuksin ja niistä on maksettu täysi korvaus.

TieL:n antamisen yhteydessä näkemävälimääräykset jätettiin VTO:een, jossa olivat yksityiskohtaiset ohjeet vähimmäisnäkemistä eri tilanteissa. TVL oli laatinut omat ohjeensa hiukan pitempien jarrutusmatkojen mukaan. Vuoden 1981 NäkemäP:ssä suositetut näkemävälit ovat VTO:n suosituksia pitempiä vastaten monilta osin aiempia TVL SO:n suosituksia.

14.3. Käyttörajoitusten luonnehtimisesta

a. Tienvarsien käyttörajoitusten luonteesta. Vanhemmassa kotimaisessa kirjallisuudessa on erotettu suorastaan lakiin perustuva vieraaseen omaisuuteen kohdistuva käyttövalta käyttövallasta, jonka välittömänä perusteena on sopimus, viranomaisen päätös tai muu erityinen oikeusperuste.[4] Jaotustapa on heijastunut myöskin tienvarsia koskevia käyttörajoituksia käsittelevissä kirjoituksissa.

[4] Ks. edellä 5.1.c §:ssä olevaa esitystä.

Kommentoidessaan vuoden 1918 TL 7 ja 8 §:n säännöksiä tienvarsien käyttörajoituksista *Hernberg* kirjoitti, että TL:ssa maanomistajan etu on saanut väistyä niiden vaatimusten tieltä, jotka nykyaikainen liikennetarve asettaa kulkuyhteysvälineiden parantamiselle. Jotta säännös ei kävisi maanomistajalle ylen rasittavaksi, tienpitoviranomaiselle on annettu valta myöntää siitä poikkeuksia. Kuitenkin vanhempien maanteiden varsilla, missä tienviereisen maan omistusoikeuden rajoitus ei perustunut pakkolunastukseen eikä nautintaan, supistuksen toteuttaminen olisi pitänyt Hernbergin mukaan säätää pakkolunastusteitse tapahtuvaksi. Pakkolunastetut tienvieret tulivat tien ainesosiksi.[5]

Oikeus näkemäalan laajentamiseen tuli *von Bonsdorff—Martikaisen* mukaan perustaa sopimuksin tai pakkolunastamalla, mutta vuoden 1927 TL 9 §:ssä mainitut rakentamis- ja aidanpitorajoitukset olivat tiehen liittyviä korvauksettomia käyttöoikeuden supistuksia, jotka olivat verrattavissa NaapL:ssa säädettyyn kieltoon rakentaa liian lähelle naapurin maata.[6]

Tienvarsien käyttörajoitukset sijoittuivat Hernbergin systematiikassa julkisen esineen perustamisesta johtuviin, eli erityiseen oikeusperusteeseen nojaaviin oikeutuksiin, mutta von Bonsdorff—Martikaisen mukaan aitaus- ja rakentamisrajoitukset olivat luettavissa lakiin perustuviin oikeuksiin. Jos tienpitäjän oikeus vieri- ja näkemäalueiden aukipitämiseen perustui suorastaan lakiin, omaisuuden poistamiseen liittyvä sopimuksenteko tai lunastusmenettely tarkoitti vain korvausten määräämistä ja oikeuden toteamista silloinkin, kun näistä seikoista määrättiin erillispäätöksin.

TieL:n valmistelun yhteydessä ei pohdittu kysymystä tienvarsirajoitusten luonteesta,[7] vaikka rajoitusalueet tulivat TieL:ssa entistä laajemmiksi ja rajoitusten intensiteetti voimistui. Sekä TieL:n että varsinkin RakL:n säätämisen yhteydessä oli selvästi havaittavissa »omistus velvoittaa»- prinsiipin voimistumista, joka RakL:n myöhempien muutosten yhteydessä ja lain soveltamisen vaikutuksesta on johtanut laajoilla alueilla pysyviin rakentamis- ja toimenpiderajoituksiin yhteiskuntasuunnittelun

---

5 Ks. *Hernberg* s. 34—36. Samanlaiseen huomautukseen olisi ollut aihetta myös TieL 3 §, 108 §, 115 § ja TieA 56 §:n johdosta.

6 Ks. *von Bonsdorff—Martikainen* s. 21—24.

7 Ks. KM 1939:1 s. 51—53 ja KM 1952:5 s. 129—134, vrt. ruotsalaisiin esityksiin esim. *Bexelius—Körlof* s. 76—78 ja *Ljungman—Stjernquist* I s. 194, joissa rajoitusten olemassaolo vain todetaan.

päämäärien turvaamiseksi. Myös TieL liittyy omana sektorinaan samaan ympäristön suunnittelua ja käyttöä koskevaan lainsäädäntökenttään.

Kirjallisuudessamme pakkolunastusmahdollisuutta ja RakL:n kaavoitusnormien heijastumia omistajan oikeuksiin on käsitelty omistusoikeuden rajoituksina.[8] Rajoitusten lisääntyminen ja sosiaalisen omistusoikeuskäsityksen omaksuminen ovat aiheuttaneet paineita omistajan oikeuksia korostavan käsityskannan muuttamiseen peilikuvakseen, jossa omistajan oikeutukset nähdään tyhjentävästi säänneltyinä ja rajoitukset pääsääntönä. Tienvarsien käyttörajoitukset ovat tärkeä osa mainittuja rajoituksia; sen vuoksi on tässä syytä täydentää 1.8 §:ssä suoritettua omistajan oikeusasemaa koskevaa kirjallisuuskatsausta.

b. Omistajan käyttövapaudesta ja sen rajoituksista. Omistajan mahdollisuutta käyttää esinettä määrätyllä tavalla *Zitting* nimittää käyttöoikeutukseksi. Jokaista erilaista käyttömahdollisuutta vastaa eri oikeutus; oikeutuksia voidaan subjektin vaihdoksen kannalta tarkastella erikseen tai kokonaisuutena, omistajan primääri- eli hallintaoikeutena. Hallintaoikeuden Zitting määrittelee yksinomaiseksi oikeusjärjestyksen turvaamaksi käyttövapaudeksi esineeseen nähden.[9]

Tarkastellessaan kiinteistön omistajanasemaan kuuluvaa yksityisoikeudellisen ja julkisoikeudellisen säätelyn suhdetta Zitting toteaa, että kaikki valtion lainsäädäntö on julkista oikeutta. Tässä asetelmassa omistajan käyttövapaus merkitsee säätelemätöntä tilannetta, joka ei ole enempää yksityis- kuin julkisoikeudellinenkaan. Kun laissa on säädetty kiinteistön luovutukseen liittyvästä kelpoisuudesta, ja omistaja toimii sen mukaisesti, kelpuutus ja luovutustoimi suhtautuvat toisiinsa kuten laki ja siihen perustuva hallintotoimi. Kelpuutus on saman laatuista, mutta eri asteista. Omistajan käyttövapaus on sallittu oikeusjärjestyksen puitteissa. Vapauden rajoitukset voivat johtua yksityisoikeudellisista tai julkisoikeudellisista syistä. Zittingin mukaan rajoitussäännös on julkisoikeudellinen, jos aloitevalta käyttövapauden ylitystä vastaan kuuluu viranomaiselle, mutta yksityisoikeudellinen, jos aloitevalta on yksityisellä. Tämän mukaisesti naapuruus- ja sopimussuhteisiin perustuvat käyttövapauden rajoitukset ovat yksityisoikeudellisia, mutta esimerkiksi metsän

---

[8] Ks. esim. *Zitting—Rautiala* s. 208—215 ja *Wrede—Caselius* s. 208—219, vrt. *Serlachius* s. 46 ja *Undén* I s. 95.

[9] Ks. *Zitting* s. 25—26.

käyttöä, rakentamista ja yleisoikeuksia koskevat käyttövapauden rajoitukset merkitsevät julkisoikeudellisia rajoituksia, jotka ovat ilmausta omistajanasemaan liittyvästä sidonnaisuudesta.[10]

Käsitellessään Zittingin esitystä omistajan oikeuksista ja velvollisuuksista *Majamaa* kirjoittaa, että esitystapa edellyttää ilmeisestikin käsitteellisesti yleispätevän omistusoikeuden eli Zittingin mainitseman lähtökohtatilanteen mukaisen käyttövapauden olemassaoloa. Rajoittamattomuus siis kuuluu omistusoikeuden alkuperäisolemukseen; imperatiiviteorian mukaisesti muotoiltuna: kaikki mikä ei ole kiellettyä on sallittua. Asetelma menettelee Majamaan mukaan teoreettisena esitysteknisenä apuneuvona yksityisoikeuden puolella, mutta se on soveltumaton kuvattaessa julkisoikeudellisia rajoituksia, jotka näyttäytyvät aina *poikkeuksina* lähtökohtatilanteesta ja tulevat peilatuksi yksityisoikeudellista omistusoikeuden käsitettä vastaan. Luontaisoikeudellinen, rajattoman omistajanvallan lähtökohta ja siihen tehtävät poikkeukset on tällä kohden virheellinen. Funktionaalisen lähtökohdan pohjalta omistusoikeus on vain oikeusjärjestyksen mukaan omistajalla olevien oikeutusten summa.[11]

Käyttäen esimerkkeinä *Pietilän* esityksiä talousjäteveden johtamisesta vesistöön ja artikkelia rakentamisvapaudesta ja rakentamisoikeudesta *Majamaa* suuntaa kritiikkiä Pietilän omistusoikeuskäsitystä vastaan, jonka hän katsoo edustavan imperatiiviteorian äärimmäistä suuntausta: käyttövapaus Pietilällä tarkoittaa sellaista kiinteistön käyttämistä, jota ei ole sitovassa normissa kielletty. Tämän perusteella Majamaa kirjoittaa: »lainsäädännössämme ei liene koskaan pyrittykään siihen, että kaikki ajateltavissa olevat tilanteet tulisivat abstraktein normein säännellyiksi».[12]

Arvostelussa Majamaalta jää huomiotta Pietilän ajatusmaailman erityispiirteet ja normijärjestelmän jäsentäminen käyttäytymis- ja performatiivinormeihin, joista Pietilä edelleen erotti ominaisuus- ja kompetenssinormit. Oman normirakennelmansa pohjalta Pietilä puhui käyttövapaudesta konkreettisemmassa merkityksessä kuin Zitting ja sisällytti sitoviin normeihin lakien ja asetusten lisäksi tuomiot, hallintopäätökset,

10 Ks. *Zitting* Lm 1952 s. 519, 522 ja 525—528.

11 Ks. *Majamaa* s. 44—62 erit. s. 51—52 ja 61—62, vrt. edellisissä viitteissä mainittujen lisäksi *Zitting* Lm 1952 s. 398, 507 ja 527.

12 Ks. *Majamaa* s. 55.

kaavat, rakennusjärjestyksen ja jopa sopimuksista johtuvat individuaalinormit, jotka yhdessä ilmaisevat omistajan käyttövapauden rajat säännön mukaan: mikä ei ole kielletty on sallittu.[13] Omistajan täydellinen valta esineeseen kattaa näet juuri ne oikeutukset, joita ei ole suljettu pois.

Vaikka Pietilän ja Majamaan esityksissä omistajan käyttövallan rajat määräytyvät lopulta likipitäen samanlaisen »oikeusjärjestyksen» pohjalta, peruseroksi jää, että *Pietilä* pitää omistajan oikeutta *turvattuna* vallankäyttäjien ja muiden taholta tulevia *ulkopuolisia loukkauksia vastaan*,[14] mutta *Majamaa* tarkastelee tilannetta *peilikuvana*, ikäänkuin omistajan oikeudet olisivat oikeusjärjestyksessä positiivisesti määritellyt. Esityksessään Majamaa pitkälti yhtyy tanskalaisen *Andersenin* käsityskantoihin, joiden mukaan omistusoikeus käsittää vain sen, mitä lainsäätäjä omistusoikeuteen liittää. Kun rakentamisoikeutta pidetään poliittisena kysymyksenä, ei ole asianmukaista puhua alalla tapahtuneesta oikeussuojan kaventumisesta, vaan siitä, että maanomistajan oikeutta, joka aiemmin ilmeni oikeutena käyttää omistamaansa aluetta parhaalla mahdollisella tavalla, on rajoitettu.[15]

Rakentamisvapautta koskevassa artikkelissaan Pietilä pyrki osoittamaan virheelliseksi käsityksen, jonka mukaan kunnallisesta kaavoitus-

---

[13] Ks. *Pietilä* s. 9—14 erit. av. 9 ja 10, vrt. *Majamaa* s. 53—55. Kaavasta normijärjestelmän osana ks. myös *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 13—14.

[14] Pietilän ajatustapa vastaa HM 6.1 §:n perusajatusta, ks. esim. *Kastari* s. 29—44 ja 81—83 sekä *Kastari* Valtiosääntö s. 344—349. Perustuslakivaliokunnan käsittelyyn joutuneiden esitysten yhteydessä on tarkasteltu omaisuudensuojaa nimenomaisesti siinä suhteessa, kuinka voimakkaasti tarkasteltavana oleva oikeusinstitutio kajoaa omistajan suojattuun käyttövapauteen eli miten omistajan käyttövapauden piiri mahdollisesti supistuu tai mitä oikeussuoja- ja korvausjärjestelmiä mahdollisen offensiivin vastapainoksi on lakiin esitetty, ks. KM 1974: 27 s. 113—115, *Kastari* s. 92—93 ja esim. PV 1967: 2 s. 2.

[15] Ks. *Majamaa* s. 162—163, vrt. s. 61—62. Rakentamisen suhteen Tanskalainen säätely on lähtenyt kokonaan ohjatun rakentamisen periaatteesta, ks. *Andersen*. Kaavoitussäännöstö on vastikään uudistettu vuoden 1977 Kommunalplanloven'illa. Myöskään ruotsalainen säätely ei enää nykyisin tunne vapaata rakentamisoikeutta, vaan kaikenlainen rakentaminen arvostellaan sen mukaan, onko suunniteltu hanke yleiseltä kannalta sopiva, ks. esim. *Cervin* s. 153—156. Sekä perusoikeus- että rakentamissäännöstöt poikkeavat Ruotsissa ja Tanskassa suomalaisista säännöstöistä niin perusteellisesti, ettei naapurimaiden lainsäädännöstä ja niiden perusteella kehitetyistä teorioista voida tehdä johtopäätöksiä Suomen lainsäädännön kannalta. Tällä kohden Majamaan poikkeuslupia koskeva tutkimus nojautuu virheellisiin lähtökohtiin.

monopolista ja taaja-asutuksen muodostamiskiellosta johtuisi, ettei maanomistajalla olisi subjektiivista oikeutta rakentaa taaja-asutukseen, mutta kylläkin haja-asutukseen.[16] Artikkelin johtopäätökset poikkeuslupaharkinnan sidotusta luonteesta eivät tosin vastaa enää vallitsevaa käsityskantaa, mutta peilikuvaperiaatetta koskevat huomautukset ovat hyväksyttävissä. Vaikka maanomistaja ei voikaan yksistään maanomistukseen perustuen käyttää maataan taaja-asutukseen ilman poikkeuslupaa tai kaavaa, taaja-asutuksen muodostaminen kaavan ja poikkeusluvan perusteella on mahdollista. Omistajalla on laissa turvatut mahdollisuudet sekä poikkeusluvan että kaavan aikaansaamiseen silloin, kun säädetyt edellytykset täyttyvät.[17] Maanomistajan suunnittelema taaja-asutuksen muodostaminen saattaa tosin kunnallisiin maankäytön kaavailuihin sopeutumattomana viivästyä tai kokonaankin estyä, mutta päätöksenteon siirtäminen kunnille tässä asiassa ei ole merkinnyt vielä peilikuvaperiaatteen omaksumista, vaan »täydellinen» rakentamisvapaus on tietyiltä osin kaventunut. Rakentamista koskevan säätelyn muutos on vaikuttanut yhteen omistusoikeuden entitettiin ja siinäkin vain tietyn laatuiseen rakentamiseen, mutta lähtökohtaisesti omistusoikeus on jäänyt oikeusjärjestyksen rajoissa edelleen elastiseksi ja täydelliseksi.

Kotimaisessa kirjallisuudessa omistajan oikeussuoja ja aloitevalta suojakeinojen käyttämiseen on luettu omistusoikeuden käsitteeseen ja sisältöön.[18] Omistusoikeuden sisältöä ei ole Suomessa positiivisesti määritelty oikeusjärjestyksessä. Omistajan oikeussuoja rakentuu osaltaan omistajan oma-aloitteiseen mahdollisuuteen käyttää oikeusturvakeinoja. Omistusoikeuden yksityisoikeudellisten rajoitusten osalta omistajan käyttövaltaa rajoittaa oikeutettujen kannemahdollisuudet. Julkisoikeudellisten rajoitusten osalta viranomaisilla on mahdollisuus käynnistää viran puolesta reaktiokoneisto käyttövallan ylitysten sattuessa. Suojajärjestelmän muuttaminen peilikuvakseen merkitsisi myös muutoksia suojakoneistossa. Omistaja-aloitteisen suojan sijaan tulisi viranomaisaloitteinen lakien valvonta ja perustuslain suojaamien perusoikeuksien ylitysten varalta tarvittaisiin myös lakien perustuslainmukaisuuden jälkikontrollia. Nykyi-

16 Ks. *Pietilä* Lm 1973 s. 755—756 ja 762—763. Arvostelun kohteina olivat muun muassa seuraavat kirjoittajat ja artikkelit, *Jatkola* Rakentamiskysymyksiä s. 12, *Ruokonen* Rakentamiskysymyksiä s. 35 ja *Ojanen*, Ehdotus s. 14—16 ja 27—29.

17 Ks. *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 12.

18 Ks. edellä 1.8.b §:ssä olevaa esitystä.

sen suojajärjestelmän vallitessa peilikuva-ajattelu voi tulla sovellettavaksi vain niissä tilanteissa, joissa omistusoikeus on joiltakin osin kokonaan säännelty tai tyhjennetty, mutta ajatustapa ei kelpaa koko omistusoikeus- ja rajoitusjärjestelmän kuvaukseen.

c. Tienvarsien käyttörajoitusten systemaattisesta asemasta. Huolimatta monista muutoksista, joita on tapahtunut ja tapahtumassa rakentamislainsäädännön, tielainsäädännön, maa-aineslainsäädännön, vesilainsäädännön ja muun ympäristölainsäädännön alalla, omistuksen suojajärjestelmän systemaattisena lähtökohtana on pidettävä edelleen omistajan täydellistä valtaa esineeseen. Laista tai oikeusperusteesta johtuvat omistajan käyttövallan supistukset voidaan yleisesti luokitella omistusoikeuden rajoituksiksi.

Suhteessa omistajan käyttövaltaan rajoitus voi ilmetä oikeutena käyttää toisen aluetta tietyssä suhteessa, kuten tienä, tai suorittaa toisen alueella tiettyjä toimenpiteitä, kuten maanviljelyä tai aineenottoa. Edelleen rajoituksesta voi johtua omistajalle kielto käyttää aluettaan tavalla, joka muutoin olisi sallittu, ja rajoitus voi merkitä omistajalle velvollisuutta pitää toisen hyväksi jotakin rakennelmaa, kuten aitaa PlL 17 §:n perusteella. Rasitteisiin liittyen ensiksi mainittua rajoitustyyppiä on kutsuttu positiiviseksi rasiteoikeudeksi ja omistajan pidättäytymiseen velvoittavaa oikeustyyppiä negatiiviseksi rasiteoikeudeksi.[19] TieL 40 ja 41 §:n mukaan tien vieri- suoja- ja näkemäalueita koskevat rajoitukset oikeuttavat tienpitäjän pitämään liikennemerkkejä tien vierialueella ja poistamaan tai poistattamaan vieri-, suoja- ja näkemäalueelta tienpitoa haittaavat tai liikennettä vaarantavat esteet, laitteet ja rakennukset. Kun rajoitusten voimassaolo merkitsee myös kieltoa rakentaa näille alueille tai kieltoa saada aikaan niillä näkemäesteitä tai tienpitoa haittaavia ja liikennettä vaarantavia laitoksia, rajoitukset ovat sisältönsä puolesta verrattavissa sekä positiivisiin että negatiivisiin rasiteoikeuksiin.

Tie- ja tienvarsialueita koskeva rakennuskielto tienrakennuskohteella tulee voimaan, kun tiesuunnitelman vahvistamispäätös on annettu tiedoksi, TieL 43 §. Kielto lakkaa, jos vahvistamispäätös raukeaa, TieL

---

[19] Ks. *Noponen* Rasitteista s. 11—13 ja *Wirilander* s. 10—20 ja niissä mainittua. Rasitteisiin nähden on voimassa ns. facere-kielto, jonka mukaisesti rasiteen perusteella palvelevan kiinteistön omistajalla ei voi olla velvollisuutta positiiviseen toimintaan.

28 §. Lain perustelujen mukaan säännös kirjoitettiin torjumaan rakennustoimet tiesuunnitelman alueella.[20] Kielto muuttuu vastaavaksi rajoitukseksi, kun tiesuunnitelma saatetaan voimaan, TieL 29.4 §.

Tieoikeus tulee voimaan säännönmukaisesti alueen haltuunotolla ja töiden aloittamisella. Samasta ajankohdasta lukien tienpitäjä saa oikeuden luonnonvaraisten näkemäesteiden poistamiseen tien vieri- ja näkemäalueilta, TieL 40 §. Voidaan sanoa, että tienvarsirajoitusten voimaantulo tietynasteisena liittyy tiesuunnitelman voimaansaattamiseen ja tämä on perusteena tienpitäjän poistovaltuuksien laajentamiselle TieL 42 §:ssä säädetyllä tavalla tilanteissa, joissa tienvarsilta poistetaan istutuksia, rakennuksia ja laitteita erillisen päätöksen perusteella.

Vaikka tienpitäjä saa tiesuunnitelman yhteydessä mahdollisuuden tienvarsialueiden raivaamiseen suunnitelman voimaantulosta lukien, raivaaminen tulee uuden tien rakentamisessa tarpeelliseksi vasta, kun tietä käytetään liikenteeseen. Tieoikeus ja rajoitukset saattavat konkretisoitua eri aikoihin, vaikka molemmat johtuvatkin ehkä samasta perusteesta. Rajoituksista johtuvat vahingonkorvaukset määrätään sen mukaan, kuin vahinkoja on aiheutettu.

Tienvarsien käyttörajoitusten syntyperusteena on tavallisesti tietä koskeva perustamislupa. Rajoitukset ovat voimassa yleisen tien varsilla riippumatta siitä, onko tiealue tienpitäjällä omistusoikeuksin vai tieoikeuksin, koska rajoitukset liittyvät yleiseen tiehen, eivät tieoikeuteen. Tien laadun muuttamista tai tiesuunnitelman vahvistamista koskevan päätöksen ohella tienvarsirajoitusten ulottuvuuteen voidaan suoja-alueen osalta vaikuttaa TieL 41.1 §:ssä tarkoitetulla LH:n päätöksellä. Vierialueen ulottuvuuteen vaikuttavat ne tienpitäjän päätökset ja toimenpiteet, jotka muuttavat tierakenteen reunassa olevaa ojaa, penkerettä tai luiskaa, joiden reunasta vierialue lasketaan. Tienpitoviranomaisten ratkaisut tien ohjenopeuden, tasauksen ja laadun muuttamisesta saattavat merkitä myös näkemäalueiden muutoksia, vaikka suunnitelman tai hallintopäätöksen yhteydessä ei tarvitsisi kajota tieoikeuksin otetun alueen ulottuvuuteen.[21]

Tienvarsien käyttörajoitusten synty- ja voimaantulotosiseikastoa on kunkin rajoituslajin kohdalta pidettävä omana ryhmänään. Yhdessä tie-

20 Ks. KM 1952:5 s. 135.

21 Vrt. *Hollo* s. 227.

alueen vastaavan käyttövaltarekvisiitan kanssa ne muodostavat yleisen tien synty- ja voimaantulorekvisiitan. Tieoikeuden osalta erittely suoritettiin 4.3 §:ssä ja vastaavan kaavan mukaisesti olisi mahdollista eritellä myös omistusoikeuden ja käyttörajoitusten synty- ja voimaantulo. Tienvarsien käyttörajoituksilla on yhtymäkohtia lunastamalla perustettujen käyttöoikeuden supistusten tai erityisten oikeuksien, kaavan avulla voimaan saatettujen maankäyttömääräysten ja kiinteistörasitteiden kanssa, mutta voidaan osoittaa myös selviä eroja.

Erityisiin oikeuksiin verrattuna tärkeimmät erot liittyvät rajoitusten syntytapaan ja voimaansaattamiseen. Tienvarsien käyttörajoitukset syntyvät usein tien perustamispäätösten liitännäisinä suorastaan lakiin perustuen muistuttaen ns. materiaalista pakkolunastusta, jossa lunastusvaikutus johtuu suorastaan lain tai hallintopäätöksen voimaantulosta. Sen sijaan erityiset oikeudet perustetaan lunastusluvalla tai muulla perustamisluvalla ja saatetaan voimaan lunastustoimituksessa tai muussa menettelyssä, jonka yhteydessä voidaan määrätä myös oikeuden perustamisesta johtuvat korvaukset. Erityisistä oikeuksista tehdään merkintä kiinteistörekisteriin ja rajoitusalueet merkitään usein myöskin maastoon, mutta tienvarsien käyttörajoituksista ei tehdä merkintää kiinteistörekisteriin, ja rajoitusalueen osoittaminen maastossa jää vain tien keskiviivaetäisyydestä laskettavaksi. Tienvarsirajoituksiin liittyvä korvausjärjestelmä on erityisten oikeuksien korvausmenettelyyn verrattuna puutteellinen: korvausta maksetaan vain rajoituksesta johtuvan erittäin huomattavan haitan perusteella, minkä lisäksi luovuttajalla on oikeus korvaukseen rajoitusalueelta poistetusta tai vahingoitetusta omaisuudesta.

Detaljikaavassa osoitettuihin vastaavaa laatua oleviin käyttörajoituksiin verrattuna tienvarsirajoitukset tulevat voimaan summaarisesti. Kaavassa kohtuuttoman käyttörajoituksen aiheuttanut määräys laukaisee RakL 56 §:n nojalla lunastusmekanismin ja -menettelyn, jollainen TieL:n piirissä voi tulla kysymykseen vain TieL 35.3 ja 35 a §:ssä säädetyissä tilanteissa.

Kiinteistörasitteista tienvarsien käyttörajoitukset eroavat käyttötarkoituksensa, syntynsä ja rekisteröintinsä puolesta. Kiinteistörasitteet perustuvat tavallisesti erityiseen syntyperusteeseen. Rasitteet tulevat voimaan tai niille annetaan pysyvyyttä erityisessä menettelyssä, kuten kiinteistötoimituksessa; rasitteiden voimassaolon pysyvyys perustuu osaltaan niistä tehtyihin rekisterimerkintöihin.

Koska tienvarsien käyttörajoitukset vaikuttavat rasitteiden ja käyttöoikeuden supistusten tapaan maan käyttöön ja arvoon, niiden rekisteriteknistä menettelyä olisi syytä kehittää vastaamaan erityisten oikeuksien kohdalla noudatettavaa menettelyä, jotta kiinteistörekisteri nykyistä paremmin ja luotettavammin kuvaisi kiinteistöjen ulottuvuutta ja omistajan käyttövaltaan kohdistuvia pysyviä poikkeuksia.

14.4. Rajoitus- ja kieltojärjestelmään liittyvistä erivapauksista

14.4.1. Lähtökohtia

a. Valvontakynnyksestä ja valvontatarpeesta. Tienvarsien kielto- ja rajoitussäännökset koskevat maanomistajien haltuun jäävien tienvarsitilusten käyttöä. Näiden normien avulla lainsäätäjä on asettanut teiden käyttöä turvaavan valvontakynnyksen, jonka tarkoituksena saattaa olla tiettyjen toimintojen edistävä *ohjaaminen,* toimintojen *säilyttäminen* tietyn laatuisena tai joidenkin käyttötapojen *torjuminen* tien lähialueilta. Esimerkiksi liittymistä yleiseen tiehen koskevilla säännöksillä pyritään edistämään tien käyttöä liikenteeseen ja tässä tarkoituksessa liittyvä liikenne ohjataan turvallisiin risteyksiin. Sen sijaan tienvarsia koskevien rakentamisrajoitusten päämääränä on haitallisten näkemä-, tienpito- ja liikenneturvallisuusesteiden torjuminen. Vastaavia vivahde-eroja voidaan havaita RakL:n mukaisen maankäytön ohjausjärjestelmän kielto- ja rajoitusnormeissa.

TieL:n mukainen valvonta edistää tienpito- ja liikenneintressejä, mutta rajoitukset kohdistuvat kansalaisten lailla suojattuihin etuuksiin. Tämän johdosta rajoituksia ja kieltoja ei ole syytä viedä pitemmälle, kuin TieL:n ensisijaiset päämäärät vaativat. Kielto- ja rajoitusnormeista johtuva yleinen valvontakynnys on säädetty matalaksi, mutta kansalaisten oikeusturvavaatimuksia on otettu huomioon säädännäisin lievennyksin ja erivapausjärjestelyin. Jos rajoituksen tarkoitusperä on laadultaan ohjaavaa, ohje voidaan antaa etukäteen käyttösuunnitelmalla eli »kaavalla», mikä merkitsee yleisen rajoituksen korvaamista alemmanasteisella sallivalla normistolla, kuten tiesuunnitelmalla tai yksityisten teiden liittymä- ja järjestelysuunnitelmilla, TieL 50.1—2 §.

Antaessaan määräyksiä uusista liittymistä tieviranomaisella on valta

suunnitelmissa tai erivapauspäätöksissä määrätä liittymärajoituksen sisällöstä. Muihin tienvarsien käyttökieltoihin ja -rajoituksiin liittyvät lievennykset annetaan erivapauksin. Molemmissa tapauksissa viranomaisten harkintavaltaa on laissa kuvattu lausumalla, että toiminta voidaan sallia tai suunnitelma voidaan laatia. Kun TieL 41 §:ää vastaavia ruotsalaisia säännöksiä tarkistettiin, kiinnitettiin huomiota siihen, että poikkeusmenettelyn käyttömahdollisuus liittyy poikkeuksellisiin olosuhteisiin ja erityisiin myöntämisperusteisiin.[22] Yleisnormiston tulisi kattaa normaalitilanteet jo prosessiekonomisistakin syistä, ja tämän laatuiseen päämäärään lienee pyritty myös TieL:a säädettäessä.[23]

TieL:ssa poikkeuksellisia myöntämisperusteita on kutsuttu syiksi, joihin on liitetty erilaisia määreitä.

— Tiesuunnitelman aikaista rakennuskieltoa voidaan jatkaa *pakottavasta* syystä, TieL 44 §.

— Yksityistien liittäminen liittymäkiellon alaiseen tiehen voidaan sallia *painavista* syistä, jos kiinteistön tarkoituksenmukainen käyttö sitä vaatii ja liikenneturvallisuudelle aiheutuva haitta harkitaan vähäiseksi, TieL 52.1 §.

— Tien suoja-aluetta voidaan laajentaa *erityisistä* syistä, TieL 41.1 §.

— Rakennuksen pitäminen tienvarsialueilla voidaan sallia, jos siihen harkitaan olevan *syytä*, TieL 41.4 §.[25]

Muita harkintavallan asteita on kuvattu toisenlaisin ilmauksin:

— Tienpitäjällä on valta poistaa luonnonvarainen kasvillisuus ja näkemäalaa rajoittavat luonnonesteet tien vierialueelta sekä valta ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin liikenteelle vaaraa aiheuttavien luonnonvaraisten näkemäesteiden poistamiseksi näkemäalueelta, TieL 40 §.

— Tie- ja tienvarsialueella ennestään olleet varastot ja laitteet sekä istutukset on lupa pitää paikallaan, mutta ne voidaan määrätä poistettaviksi tai muutettaviksi, jos niistä aiheutuu vaaraa liikenteelle taikka haittaa tienpidolle, TieL 42.1,2 §.

---

22 Ks. SOU 1968: 17 s. 61—62, vrt. *Bexelius—Körlof* s. 76—79.

23 Ks. KM 1952: 5 s. 130—134 ja HE 1970: 65 s. 2—3.

25 TieL:ssa mainitaan vielä sosiaalisiin avustuksenmyöntöperusteisiin liittyen *kohtuussyyt*, jotka omalla tavallaan liittyvät poikkeuksellisiin korvausolosuhteisiin, TieL 80.6 §.

— Ennestään tie- ja tienvarsialueilla olleet rakennukset voidaan määrätä poistettaviksi tai muutettaviksi, jos niistä aiheutuu vaaraa liikenteelle, TieL 42.2 ja 115 §.

— Sellainen rakennus tai laite, jonka pitämiseen on myönnetty erivapaus voidaan määrätä poistettavaksi tai muutettavaksi, jos liikenteen turvallisuus välttämättä vaatii, TieL 42.3 §.

Esimerkkisäännöksissä mainitut kvalifioinnit viittaavat sekä viranomaisten harkintavallan laajuuteen että punnittavaksi otettavien syiden painavuuteen. Molemmissa suhteissa havaitaan erilaisia voimakkuusasteita. Vierialueen raivaamispäätöstään viranomaisen ei juuri tarvinne perustella, mutta harkitessaan erivapautta rakennuksen rakentamiseksi suoja-alueelle, on tienpitäjän suoritettava intressipunnintaa, jossa toisessa vaakakupissa on yksityiselle luvan epäämisestä johtuva vahinko, toisessa tienpidolle mahdollisesta rakennuksesta tuleva haitta sekä vaara liikenteelle; ehkä myös tienpitäjän korvattavaksi lankeavat vahingonkorvaukset. Jos erivapauksin rakennettua taloa ryhdytään poistamaan, perusteeksi kelpaavat vain välttämättömät liikenneturvallisuussyyt: onnettomuuksia ei ehkä ole tapahtunut, mutta vaaratilanteita syntyy asetetuista liikennemerkeistä ja nopeusrajoituksista huolimatta.

Esimerkkisäännöksissä viranomaisten harkintavaltaa on ilmaistu *voida*-verbin avulla. Kirjallisuudessa ilmaisun on katsottu merkitsevän päätöksentekijän vapaata eli tarkoituksenmukaisuusharkintavaltaa.[26] Koska tuo hankala sana sisältää mainitun mahdollisuuden, »voidaan» -sanan merkityksen pois argumentointiin tarvitaan *Vilkkosen* mukaan hyviä konsteja.[27]

b. Sidotusta ja vapaasta harkintavallasta. Hallintoratkaisut on kirjallisuudessa jaettu sidottuihin ja vapaaharkintaisiin ratkaisuihin. Erottelu on perustunut sekä viranomaisten toimivaltaa sääteleviin organisaationormeihin että asianomaista hallinnonalaa koskevaan erityissäätelyyn. Molemmat on voitu kirjoittaa yksityiskohtaisemmin tai väljemmin.

Merikosken esittämän luokittelun mukaisesti sidotulle hallinnolle on ominaista, että siinä ratkaisua varten on sitovissa normeissa annettu

[26] Ks. esim. *Merikoski* Vapaa harkinta s. 278, *Merikoski* s. 78, *Mikkola* s. 81—83, *Uotila, Martti* Luonnonhoito s. 161—162 ja *Voipio* s. 26, vrt. *Pietilä* Lm 1964 s. 162—163.

[27] Ks. *Vilkkonen* Lm 1980 s. 481, ks. myös *Majamaa* s. 150—152.

vähintäänkin yleisohjeet, joiden pohjalta olisi päädyttävä periaatteessa yhteen oikeaan ratkaisuun. Vapaassa eli tarkoituksenmukaisuusharkintatilanteessa viranomaiselle on annettu toimivaltansa puitteissa mahdollisuus harkita tarkoituksenmukaisin ratkaisu, jonka tulee mahdollisimman hyvin edistää kyseisen hallintotoiminnan yleisiä tarkoitusperiä (tarkoitussidonnaisuuden periaate). Edelleen ratkaisu on annettava oikeassa muodossa, sen perusteiden tulee olla objektiivisesti hyväksyttäviä (objektiviteettiperiaate) ja ratkaisun ankaruuden tulee olla oikeassa suhteessa sillä tavoiteltuihin päämääriin nähden. Hallintoratkaisuja tehtäessä on muistettava vielä kansalaisten yhdenvertaisen kohtelun vaatimukset.[28] Hänen käsityksensä mukaan vain sidottu ratkaisutoiminta voi kuulua hallintolainkäytön piiriin, vapaaharkintainen päätöksenteko on luonteeltaan hallintoa.[29] Merikosken jaotuksessa sidotun harkintavallan piiriin jäävät vielä tilanteet, joissa toimintaohje on annettu yleisklausuulilla tai ns. joustavalla normilla, kuten esimerkiksi yleisen tarpeen käsitteen avulla. Vapaa harkinta on kysymyksessä vasta, kun yleislausekekin puuttuu. Käytännön tilanteisiin tämä luokittelu ei anna yksioikoista luokitteluohjetta, sillä vapaan ja sidotun harkinnan perusteet voivat vaikuttaa samassa valitusasiassa kumuloituneina.[30]

Luokittelun merkitys korostuu tilanteissa, joissa valitus on sallittu vain laillisuusperustein, tai tarkoituksenmukaisuusharkintaa koskeva kysymys on ohjattava toiseen viranomaiseen. Edelliseen ryhmään kuuluvista tapauksista tärkein lienee kunnallisvalituksia koskeva järjestely,[32] KunL 139 §. Jälkimmäinen järjestelmä taas johtuu ylimpien valtioelinten tehtäväjaosta, jossa päätösten tarkoituksenmukaisuuden arvosteleminen on jätetty ylimmällä poliittisella tasolla valtioneuvostolle tai sen ministeriöille. Näiden päätöksistä on lupa valittaa vain laillisuusperustein, HValL 4.1 §. Jos muissa valitusasioissa havaitaan, että ratkaisu *pääasiassa* riippuu hallintotoimen tarkoituksenmukaisuudesta, KHO:n on siirrettävä asia hallituksen ratkaistaviksi, KHOL 5.1 §. Säännöstä kirjoitettaessa luokitteluvaikeudet on otettu huomioon. Siirtäminen tulee kysymykseen

---

28 Ks. *Merikoski* s. 52—78 ja *Merikoski* II s. 29—43.

29 Ks. *Merikoski* s. 75 ja *Merikoski* II s. 32.

30 Ks. *Merikoski* s. 218—219 ja *Merikoski* II s. 33—34. Ks. myös *Aura* Lm 1950 s. 6—22 ja *Merikoski* Vapaa harkinta s. 275—277.

32 Ks. *Hannus* s. 477—505 ja *Merikoski* s. 221—225. Kunnallisasioissa erilaisten lautakuntien päätöksistä valitustie voi olla HValL:n mukainen, jossa molemmat perusteet tulevat kysymykseen.

vain, jos muutoksenhakemuksen oikeudelliset edellytykset ovat käsillä. Laillisuuskysymykset tutkitaan ennen tarkoituksenmukaisuuskysymyksiä, mutta tarkoituksenmukaisuusharkinnan käytön edellytysten ja rajojen määrääminen ratkaistaan oikeusharkinnalla KHO:ssa, joka on hallintoasioissa yleisforum.

Vaikka Merikosken kehittämää systematiikkaa ei ole saatettu kysymyksenalaiseksi, sen eräitä kohtia on kirjallisuudessa arvosteltu. Vallitseva käsityskanta ei ole taipuvainen liittämään sidotun harkintavallan käsitettä yhden oikean ratkaisun ideaan. Harkintaeroa pidetään *Vilkkosen* mukaan mieluummin aste-erona kuin laatuerona ja oikeaa ratkaisua vain lopullisena, joka saa lopullisuutensa formaalisten seikkojen perusteella. Myöskään oppi tarkoituksenmukaisuusharkinnan hallintoluonteesta ei ole saanut vastakaikua.[34]

c. TieL:n ja RakL:n vuorovaikutuksesta rakentamisen säätelyssä. RakL ja TieL koskevat maankäytön suunnittelua, mistä johtuen lait ovat funktionaalisesti lähellä toisiaan. Kun TieL 41 §:n säännöksin pyritään suojaamaan tienvarsialueet liikenneturvallisuutta vaarantavalta rakentamiselta, liikenteen vaatimat aluetarpeet on RakL 22 ja 28 §:n mukaan varattava tarkoituksiinsa yleispiirteisen kaavoituksen yhteydessä ja osoitettava myös detaljikaavoissa, RakL 36, 96 ja 123 a §. Kaavoitusjärjestelmä käy ajallisesti TieL:n säätelyjärjestelmän edellä ja on TieL 10.2 §:n mukaan prioritettiasemassa alueen käyttöpäätöksiä tehtäessä. Rakennettaessa yleisten teiden varsille detaljikaava-alueiden ulkopuolella, rakentamisen sallittavuutta joudutaan arvostelemaan molempien valvontajärjestelmien kannalta. Detaljikaava-alueilla TieL:n soveltaminen tienvarsirakentamiseen on rajoitettua, TieL 45 §.

Tienvarsien käytön säätely perustuu TieL:n kannalta käyttörajoituksiin ja niistä myönnettäviin erivapauksiin. RakL:n mukainen valvonta on rakenteeltaan saman kaltainen. Kun järjestelmillä on kiinteitä yhtymäkohtia, RakL:n mukaista menettelyä ei voida TieL:a koskevassa tutkimuksessa sivuuttaa. Kirjallisuudessa erivapautta koskevia oppeja on kehitelty nimenomaan RakL:n erivapauksien pohjalta, ja nämä käsitykset tarjoavat lähtökohdan myös TieL:n mukaisia erivapauksia koskevalle tutkimukselle.

---

34 Ks. *Vilkkonen* Lm 1972 s. 372—396, *Konstari* s. 77—94 ja *Klami* s. 13—14 ja 17 sekä niissä mainittua.

14.4.2. Taaja-asutuspoikkeuslupiin liittyvästä harkinnasta

a. RakL:n erivapausjärjestelmästä. Rakennuslain säätelyjärjestelmä perustuu osaltaan asutuksen erotteluun haja-asutukseen ja taaja-asutukseen, jonka yleisiä tunnusmerkkejä on nimetty RakL 4.1 §:ssä. Taaja-asutuksen muodostuksen ohjausinstrumentteina ovat yksityiskohtaiset kaavat, mutta rakentaminen taaja-asutukseen voidaan sallia myös poikkeusluvalla erityisistä syistä, RakL 5.2 §. Detaljikaava-alueella yleinen taaja-asutuksen muodostamiskielto on korvattu kaavassa annetulla normilla, rakentamisrajoituksella, joka kieltää uudisrakennuksen rakentamisen vastoin kaavaa, mutta samalla ohjaa kaavan mukaiseen rakentamiseen, RakL 42.1, 100.1 §. Kaavasta tai poikkeusluvasta riippumatta uudisrakentamiseen on hankittava viranomaisten lupa, RakL 7 §. Näiden ohella RakL:ssa on muitakin lupa- ja erivapausjärjestelmiä, joiden perusteella viranomaiset ohjaavat rakentamista myöntäen tai eväten poikkeuksia voimaansaatetuista kielloista ja rajoituksista.[35] Poikkeus rakentamisrajoituksesta tai rakennuskiellosta voidaan myöntää, jos sen ei havaita tuottavan huomattavaa haittaa kaavoituksen toteuttamiselle tai asutuksen muullekaan järjestämiselle, RakL 132 §. RakL 132 §:n kohdalla voidaan puhua yleisestä poikkeamisvallasta vastakohtana RakL 5.2 §:n mukaiselle ja eräille muille RakL:ssa oleville erityisille poikkeuslupajärjestelyille.

Rakentamiseen liittyvä poikkeuslupakeskustelu koski AKL:n aikana AKL 60 §:ää, jossa kiellettiin rakentamasta uudisrakennusta rakennuskieltoalueelle ilman maaherran kussakin tapauksessa antamaa lupaa. Asia oli *Merikosken* mukaan ratkaistava punnitsemalla, mitä erilaisimpia näkökohtia eri tapauksissa huomioon ottaen, yleistä ja yksityistä etua vastakkain panemalla pääpaino yleisen edun vaatimuksille. Kun presumtion lienee tällaisissa tapauksissa katsottava käyvän vapaan harkinnan suuntaan, täytyisi poikkeusten myöntämistoimien, jotta niitä voitaisiin pitää sidottuina, olla lainsäädännössä selvästi osoitettuja. Kun osoituksia ei ollut ja lain sanamuotokin viittasi vapaaseen harkintaan, Merikoski katsoi näiden poikkeuslupien kuuluvan vapaaharkintaisiin toimiin, vaikka oikeuskäytäntö tuolloin oli toisella kannalla. Rakennuskiellon antamisen Merikoski katsoi laissa säädettyjen edellytysten osalta kuuluvan oikeudellisin perustein ratkaistaviin kysymyksiin.[36]

---

35 Ks. *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 297—310.

36 Ks. *Merikoski* Vapaa harkinta s. 239—241.

Merikosken ohella kysymystä käsitteli TieL:n valmistelun aikoihin *Aura*. Hän kiinnitti huomiota siihen, ettei KHO:n jäsenten enemmistön käsitykseen perustuvassa käytännössä ole huomattu eroa varsinaisen rakennusluvan ja AKL 60 §:n mukaisen erivapausluontoisen luvan välillä, vaan molemmat kysymykset on ratkaistu tuomioistuimessa siirtämättä niitä miltään osin hallitukselle. Asioilla oli Auran mukaan selvä ero: poikkeusluvan saamiseen rakennuskiellosta kukaan ei voi esittää oikeusvaadetta, mutta AKL 28 §:n mukaista rakennuslupaa ei vain voida antaa, vaan se on annettava, jos rakennus sopeutuu asemakaavaan ja muihin rakentamista koskeviin määräyksiin.[37]

Vallitsevan käsityskannan mukaan rakennuslupaa pidetään nykyisin normatiivisena lupana, joka on myönnettävä, jos sitovissa normeissa säädetyt edellytykset ovat käsillä.[38] Rakentamisen edellytysten arvosteluun saattaa tosin tässäkin menettelyssä liittyä harkinnanvaraista rekvisiittaa ja rakennusluvan suhde poikkeuslupaan on jossain määrin tulkinnanvarainen. Aiheemme puitteissa rajoitamme tarkastelumme käsityskantoihin, joita on esitetty poikkeuslupaharkinnan luonteesta lähinnä RakL 5.2 §:n mukaisen poikkeusluvan osalta.

b. *Erilaisia käsityksiä.* RakL 5.2 §:n alkuperäisen sanamuodon pohjalta *Larma* mainitsi, että poikkeuslupaharkintaan kuuluvat *erityiset syyt* olivat luvan oikeudellisia edellytyksiä, joiden ollessa käsillä lupa oli myönnettävä; laadultaan poikkeuslupaharkinta oli sidottua. Harkinnan laatuun nähden olivat samalla kannalla myöskin *Pietilä* ja *Murén*. Larmalla erityisten syiden arvostelu lähti lain sanamuodosta johdetuista perusteista. Pietilän mukaan ratkaisua tehtäessä oli tarkasteltava RakL 4 §:ssä mainittujen toimenpiteiden laatua ja tarpeellisuutta. Murénin mielestä kysymys oli sekä syiden laatua että aluekokonaisuutta koskevasta yleisarviosta.[39] *Virkkunen* katsoi, että asiaan saattoivat vaikuttaa myöskin *tarkoituksenmukaisuussyyt*, mutta näillä ei saanut olla ainakaan ratkaisevaa merkitystä selvän lain soveltamisen kannalta.[40]

---

37 Ks. *Aura* Lm 1950 s. 17—18.

38 Ks. esim. *Pietilä* Lm 1973 s. 746, *Hyvönen* Maapaketti s. 247—248, *Larma* Lm 1978 s. 938—939 ja *Holopainen* Lm 1979 s. 41.

39 Ks. *Larma* 1963 s. 33—34, *Pietilä* Lm 1962 s. 87—89 ja *Murén* SKL 1965 s. 94—99.

40 Ks. *Virkkunen* SKL 1965 s. 524—525 ja 533.

RakL:iin tehtiin vuosina 1966—1969 merkittäviä muutoksia, joiden johdosta rakennuskaavoitus siirtyi asemakaavoituksen tapaan kunnalliseksi monopoliksi, yleispiirteinen kaavoitus tuli kiinteäksi osaksi rakentamisen säätelyä ja lakiin lisättiin rantakaavasäännökset.[41] Muutosten jälkeen rakennuskieltoalueet laajentuivat. Yhä useammin oli rakentamisessa turvauduttava poikkeuslupamenettelyyn, koska kaavoitusorganisaatio ei pystynyt tuottamaan kaavoitettua maata tai kaavan toteuttamisen tiellä oli maapoliittisia esteitä. Valvontajärjestelmä ulottui nyt alueille, joiden kaavoitus taaja-asutukseen ei ollut ajankohtaista. Monilla paikkakunnilla poikkeusluparakentaminen oli pääsääntönä ja kaava-alueelle rakentaminen poikkeuksena.[42]

Hallintokäytännössä omaksuttiin käsitys, jonka mukaan poikkeusluvan myöntämisen tai epäämiseen vaikuttavat syyt ja vastasyyt olivat osittain vapaaharkintaisia. Vuosikymmenen vaihtuessa 1970-luvuksi sama käsityskanta siirtyi oikeuskäytäntöön. Tosin oikeusharkintaa pidettiin KHOL:n mukaisesti ensisijaisena: tarkoituksenmukaisuussyyt ja siirto hallitukselle voitiin suorittaa, jos oikeudelliset edellytykset olivat käsillä.

Kirjallisuudessa *Jatkola* oli valmis antamaan poikkeuslupien vapaalle harkinnalle yleisen edun suojaamiseksi lisää käyttöalaa,[43] *Larma* ja *Muukkonen* sisällyttivät kokonaisarvioonsa tarkoituksenmukaisuusaineksia vähemmän ja sidotummin.[44] Jatkolan ehdotus merkitsi käytännössä korvauskysymysten lykkäämistä niin, että rakennuskieltojen oikeusvaikutuksia porrastettiin. Erivapaushakemuksia arvosteltiin ja hylättiin kaavoituksen »tähän vaiheeseen» viitaten.[45] Asemansa perusteella Jatkolalla oli mahdollisuus vaikuttaa kannattamansa suuntauksen vakiintumiseen sekä hallintokäytännössä että KHO:n käytännössä.[46]

---

41 Ks. L:t RakL:n muuttamisesta 1966/250, 1968/493 ja 1969/626.

42 Ks. *Jatkola* KHO 1975: 3 s. 44—48 ja siinä mainittuja tilastoja.

43 Ks. *Jatkola* Yhteiskunta kontra maanomistaja s. 6 ja Selvitys I s. 73. *Pietilä* arvosteli yleisen edun suojaamisen oppia luennoillaan nimittäen yleistä etua »ehtymättömäksi kaivoksi». Ks. myös *Pietilä* MT 14. 2. 1974 ja Lm 1973 s. 755—763.

44 Ks. *Larma* Rakentamiskysymyksiä s. 56 ja *Muukkonen, Reijo* s. 51. Muukkosen käsitys erityisistä syistä muistuttaa Larman kasuistista käsityskantaa, ks. *Larma* 1963 s. 51—64.

45 Ks. *Jatkola* Rakentamiskysymyksiä s. 149 ja Selvitys I s. 57. Ks. myös *Wiiala* Maankäyttö ja yhteiskunta s. 142.

46 Ks. *Hyvönen* Maapaketti s. 193, myöhemmin Jatkola oli myös hallintoneuvoksena.

Rakentamisoikeuden oppikirjassaan 1974 *Hyvönen* käsitteli taaja-asutuksen muodostamiskieltoa omistusoikeuden rajoituksena mainiten tämän seikan johtavan tulkinnassa tiukan muodollisen ja säännöksen sanamuotoon pitäytyvän linjan omaksumiseen. Säännöksen joustava sanamuoto on Hyvösen mukaan osaltaan vaikuttanut siihen, että lain soveltamisessa on voitu seurata yhteiskuntasuunnittelun ja yhteiskuntakehityksen asettamia uusia vaatimuksia.[47] Erityiset syyt ovat hänelläkin erivapauden myöntämiseen liittyviä oikeudellisia edellytyksiä, mutta yleistä poikkeamisvaltaa koskevassa teoksensa osassa hän mainitsee, että poikkeuslupa myönnetään, jos oikeudelliset edellytykset ovat käsillä eikä haettua hanketta ole pidettävä epätarkoituksenmukaisena.[48] Uudemmissa kirjoituksissaan Hyvönen on omaksunut sekä erityisten syiden nettoarviointiperiaatteen että oikeuskäytännössä vakiintuneen opin, jonka mukaisesti taaja-asutuserivapautta koskeva hylkäyspäätös voidaan perustaa tarkoituksenmukaisuusharkintaan.[49] Muutoin hän kannattaa laillisuusperiaatetta eikä hyväksy Jatkolan ajatuksia yleisen edun suojaamisesta antamalla kaavaluonnoksille epämääräiseen tulevaisuuteen ulottuvia ja lopullista kaavaa voimakkaampia oikeusvaikutuksia.[50]

Vesioikeutta koskevissa tutkimuksissaan *Pietilä* oli havainnut, että laissa käytettyjen epämääräisten sanontojen ja ratkaistavien kysymysten teknisen laadun johdosta sidotun ja vapaan harkinnan välinen raja yrityslupakysymyksissä tosiasiassa häviää. KHO ratkaisee lopullisesti teknisiä kysymyksiä, joiden hoitamiseen on tarjolla lukuisia erilaisia teknisiä vaihtoehtoja. Kun viranomainen väljänkin säätelyn puitteissa on sidottu HM 92.1 §:stä johtuvaan laillisuusperiaatteeseen ja laista johdettaviin oliotunnusmerkkeihin, hänellä ei ole valtaa samojen edellytysten vallitessa joko hyväksyä tai hylätä anomusta. Pietilä katsoi, ettei vapaata ja sidottua harkintavaltaa koskeva kysymyksenasettelu sovellu käytettäväksi tässä yhteydessä, vaan vastausvaihtoehtoja tulee olla useampia. Laillisuusperiaatteesta johtuu, että harkintavalta vesiprosessissa on aina *sidot-*

47 Ks. *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 41—42.

48 Ks. *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 42—47 ja 302—310 erit. s. 46, 302 sekä 307 mainittua. Teoksen oikeustapausaineisto puoltaa sidotun harkintavallan doktriinia: suunnan kääntymistä enteilevä ratkaisu *KHO 1970 A II 104* puuttuu. Tekijä on selvästi laillisuuslinjalla tarkoituksenmukaisuuskriteerien laajentamista vastaan.

49 Ks. *Hyvönen* Maapaketti s. 258—259.

50 Ks. *Hyvönen* Maapaketti s. 238—302 ja siinä mainittua.

tua.[51] Samanlaisen kritiikin Pietilä kohdisti RakL:n mukaiseen poikkeuslupa- ja rakennuslupamenettelyyn, joita hän piti kokonaan sidotun harkintavallan piiriin kuuluvina.[52] Myöhemmin hän tarkisti kantaansa sijoittaen erivapausharkinnan osittain vapaan harkinnan luokkaan.[53]

Vuonna 1980 julkaisemassaan artikkelissa *Klami* on selvitellyt oikeus- ja tarkoituksenmukaisuusharkinnan teoreettista taustaa argumentaation näkökulmasta. Hän jakaa argumentit auktoriteettiargumentteihin, kuten lakiin, ennakkoratkaisuihin ja auktoriteetiksi mielletyn henkilön lausumiin, ja finalistisiin argumentteihin, jotka viittaavat tavoitteisiin ja niiden saavuttamismahdollisuuksiin jonkin arvo- ja tavoitejärjestelmän avulla. Oikeuskysymyksissä esiin tulevat argumentit ovat auktoriteettiargumentteja tai finalistisia argumentteja. Epäselvissä ratkaisutilanteissa kysymyksiä lähestytään näistä argumenteista käsin. Alentamalla abstraktiotasoa ja muotoilemalla alun perin finalistisiksi tarkoitetut lakikäsitteet säännöiksi, luokittelu oikeuskysymyksiksi on omiaan tekemään säännöstä jäännöksettömästi seurattavan ohjeen. Asioiden luokittelu oikeuskysymyksiin ja tarkoituksenmukaisuuskysymyksiin vaikuttaa edelleen siihen, mihin argumentteihin epävarmuustilanteissa turvaudutaan.[54] Tämän lähtökohdan pohjalta hän arvostelee Hyvösen oikeus- ja tarkoituksenmukaisuuskysymysten luokittelutapaa. Klami kirjoittaa, että Hyvösen pyrkimys kieltää samojen argumenttien käyttö sekä oikeus- että tarkoituksenmukaisuusharkinnassa ja kaavaluonnosten merkityksen arvioiminen vain oikeudellisten edellytysten kohdalla peittää vain poikkeuslupaharkintaan liittyvät tarkoituksenmukaisuusargumentit ratkaisujen perusteluista, mutta ei poista niiden olemassaoloa. Poikkeuslupa ja rakennuslupa ovat yhtenäisiä kysymyksiä, joiden suhteen menettelyä ei tulisi keinotekoisesti pilkkoa, vaan eri argumenttiainesten painotus olisi suoritettava in casu, ja KHO:n tulisi suorittaa tarvittaessa asian siirtäminen hallitukselle, kun siihen olisi tarvetta.[55]

Mainituista tutkijoista Hyvönen on esittänyt johtopäätöstensä tueksi runsaasti julkaistuja ja julkaisemattomia ratkaisuja. Klamin tutkimuk-

---

51 Ks. *Pietilä* Vesioikeus s. 172—174. Ks. myös *Vilkkonen* s. 148—150.

52 Ks. *Pietilä* Lm 1973 s. 745—746 sekä Lm 1974 s. 162—164, vrt. *Pietilä* Rakentamiskysymyksiä s. 71—72.

53 Ks. *Pietilä* Rättskydd vid markplanering, 27. juristmøde Reykjavik, 20—22. august 1975. Ks. US 20. 11. 1975.

54 Ks. *Klami* s. 16—20.

55 Ks. *Klami* s. 21—32, 37 ja 41—43.

set perustuvat pääasiassa Hyvösen julkaisemaan aineistoon ja vuosikirjatapauksiin. *Holopainen* puolestaan kuvaa käytännön muutoksia KHO:n jäsenen näkökulmasta vuosilta 1972—3, 1976 ja 1980. Ensimmäisellä jaksolla kysyttiin Holopaisen mukaan, koskiko hakemus haja-asutus- vaiko taaja-asutusaluetta. Vuonna 1976 poikkeusluvan oikeudellisten edellytysten käsilläolon toteaminen oli noussut keskeiseksi oikeudelliseksi ongelmaksi, mutta edellytysten käsilläolo ei estänyt hakemuksen hylkäämistä tarkoituksenmukaisuusperustein. Oikeudellisten edellytysten ja luvan saamisen mahdollisuuksien välille oli syntynyt syvä kuilu. Samat tosiasiat saattoivat olla puoltamassa lupaa oikeudellisella puolella, mutta epäämässä tarkoituksenmukaisuuspuolella. Kolmannessa jaksossa harkinnan painopiste oli siirtynyt tarkoituksenmukaisuusharkinnan oikeudellisten perusteiden tutkimiseen, mutta poikkeuslupa-asioiden määrä oli edelleen pysynyt suurena.[56] Oikeudellinen kontrolli oli siis vahvistunut.

Arvioidessaan käytännön muutoksia Holopainen toteaa, että RakL 5.2 §:n mukaiset erityiset syyt kattavat poikkeusluvan myöntämisessä huomioon otettavan niin välttämättömän kuin tarpeellisenkin, mutta oikeusharkinnan ja tarkoituksenmukaisuusharkinnan erottelu on vaikeaa; oikeusturvan suhde tarkoituksenmukaisuusharkintaan tulisi tarkemmin selvittää. Holopaisen mukaan oikeudelliset edellytykset suojaavat yleistä etua, mutta niiden eliminoiminen tarkoituksenmukaisuusharkinnalla koskee luvanhakijan asemaa ja mitätöi tuomioistuimen antaman oikeussuojan. Kun oikeuskysymysten ja tarkoituksenmukaisuuskysymysten jakamisen perustana olevan KHOL:n 5.1 §:n merkitys on aikojen kuluessa muuttunut ja yleisen edun suojasta on säännökset laissa, Holopainen kysyy, ovatko poikkeuslupa-asiat ensinkään KHOL 5.1 §:ssä tarkoitettuja asioita. Samalla hän korostaa KHO:n velvollisuutta tutkia valituksenalaisen päätöksen lainmukaisuus ja fakta-aineisto kokonaisuudessaan. Nykyistä menettelyä, jossa KHO tutkii asian myös tarkoituksenmukaisuusharkinnan laillisuuden osalta, hän pitää asianmukaisena, mutta katsoo asian de lege ferenda kuuluvan lainsäätäjälle.[57]

Holopaisen näkemyksen mukaan poikkeusluvalla rakentaminen on RakL:ssa säänneltyä maan käyttämistä. Sen vuoksi poikkeusluvista päätettäessä on noudatettava RakL:n mukaisia kaavoitus- ja muita suunnit-

---

56 Ks. *Holopainen* Lm 1980 s. 518—521 ja 529 sekä *Holopainen* Lm 1978 s. 517.

57 Ks. *Holopainen* Lm 1980 s. 522—530.

teluperiaatteita sekä otettava huomioon muista laeista johtuvat vaikutukset, jotka voivat koskea muun muassa julkisen vallan velvollisuuksia.[58]

Majamaan mukaan RakL:n poikkeuslupajärjestelmän lähtökohtana ja 5.2 §:n mukaisten erityisten syiden rationa oli se seikka, että ilman kaavaa tapahtuva rakentaminen aiheuttaa haittaa kaavan toteuttamiselle ja asutuksen muulle järjestämiselle, mistä johtuen RakL 132.1 §:n säännös huomattavasta haitasta merkitsee poikkeuslupaviranomaisen harkintavallan ylärajaa, mutta huomattavan haitan käsilläolo ilmenee RakL 5.2 §:n mukaisessa poikkeuslupa-asiassa erityisten syiden puuttumisena.[59] Hakemuksen hyväksymisen oikeudelliset edellytykset olisivat hänen mukaansa lähinnä hakemuksen puolesta puhuvia tekijöitä ja tarkoituksenmukaisuusnäkökohdat luvan myöntämistä vastaan puhuvia tekijöitä.[60] Ratkaisutoiminnan kehittäminen ja maanomistajan oikeuksien turvaamistarve eivät hänen käsityksensä mukaan vaadi oikeudellisen harkintasektorin leventämistä, vaan maanomistajan oikeutetut edut voitaneen tyydyttävästi turvata kiinnittämällä riittävästi huomiota tarkoituksenmukaisuusperusteiden tosiasiapuoleen. Mahdollisuus rakentaa poikkeusluvalla on maanomistajalle laissa suotu etu, eikä oikeus, jonka epäämisessä ei voitaisi käyttää tarkoituksenmukaisuusharkintaa.[61]

c. Oikeuskäytännön muutoksesta. Vallitsevan käsityskannan mukaan RakL 5.2 §:ssä mainitut erityiset syyt ovat erivapauden *oikeudellisia* edellytyksiä siinä merkityksessä, että KHO ratkaisee niitä koskevan asian lopullisesti. Tämä seikka ei kuitenkaan estä hylkäämästä hakemuksia tarkoituksenmukaisuusperustein tai liittämästä poikkeuslupiin vapaaharkintaisia ehtoja.[62]

Oikeuskäytännössä 1960-luvulla erivapausrakentamista tarkasteltiin irrallisena, hakemukseen sidottuna ja oikeusvaikutuksiltaan rajoitettuna yrityksenä. Ympäröivä asutus ja sen laatu vaikuttivat lähinnä sen kysymyksen ratkaisuun, oliko erivapaus tarpeen vaiko ei. Kun hakemus taaja-asutuksen vuoksi havaittiin aiheelliseksi, ratkaisuun vaikuttavia eri-

---

58 Ks. *Holopainen* Lm 1980 s. 527.

59 Ks. *Majamaa* s. 201—202.

60 Ks. *Majamaa* s. 182.

61 Ks. *Majamaa* s. 166 ja 255.

62 Ks. esim. *Kalima* Lm 1977 s. 568—582, *Konstari* s. 39—41 sekä *Jatkola* Selvitys II s. 80—88 ja niissä mainittuja ratkaisuja.

tyisiä syitä saattoivat olla esimerkiksi rakennuspaikan sijainti, koko, muoto, käyttö ja rekisteritekninen valmius. Ennestään olevan asuinpaikan laajentaminen saattoi olla perustellumpaa kuin uuden muodostaminen. Kiinteistöksi muodostetulle rakennuspaikalle luvan sai ehkä helpommin kuin määräalalle.[63] Edelleen luvan myöntämiseen vaikuttivat alueen kunnallistekninen palvelutaso, kuten tiestö ja vesihuolto sekä henkilökohtaisena tekijänä hakijan asunnon tarve.[64]

Erivapausrakentamisen tarkoituksenmukaisuutta harkittiin 1970-luvun alkupuolella e.m. erityisten syiden ohella niiden käyttökaavailujen tai suunnitelmien pohjalta, joita viranomaisilla oli kyseisen alueen tai viereisten alueiden kehittämisestä. Erivapausanomuksesta johtuvien oikeudellisten syiden hylkäysperusteiksi hyväksyttiin »tarkoituksenmukaisuudeksi» kutsutut vastasyyt, joilla tähdättiin suunnitteluintressin tai yleisen edun suojaamiseen. Erityiset syyt olivat muutoin *tavanomaista* rakennuspaikan rekvisiittaa, jolla hakija oli pyrkinyt osoittamaan, että hänen ainoa maatilkkunsa soveltui rakentamiseen yhtä hyvin kuin naapurienkin rakennuspaikat. Tarkoituksenmukaisuusarvostelun käyttö hylkäysperusteena merkitsi, että erivapausjärjestelmästä oli tullut osa kaavoitusjärjestelmää — ilman oikeusturvaa.

Kun uusimmassa oikeuskäytännössä tarkoituksenmukaisuussyinä käsitellyt tosiasiat on ratkaisuissa kirjoitettu näkyviin, erivapauksien myöntämiskäytännössä on havaittavissa ryhdistäytymistä. Hylkäysperusteiksi kelpaavat tarkoituksenmukaisuussyyt liittyvät RakL:ssa säädettyyn rakentamisen ohjaukseen. Tämän laatuisten syiden painavuuden harkinta on siirretty hallitukselle.[65] Muunlaisten syiden käyttö on voitu katsoa

---

63 Aiemmin kirjallisuudessa keskusteltiin siitä, mikä merkitys toimitusmiesten haitattomuusharkinnalla tai kaavoittajan lausunnolla on rakennuspaikan erottamisen ja rakentamiserivapauden kannalta. *Hyvönen* arvosteli MMH:n (kk:ssa 79) kaavan laatijan lausunnolle antamaa merkitystä. Myöhemmin asia on kehittynyt siten, että rakentamiskelpoisuus sekä kiinteistönmuodostuksen että rakentamisen kannalta on ratkaistava RakL:n perusteella. KaavJL:n säännökset rakennuspaikan soveltuvuuden arvostelussa vain heijastavat RakL:n voimaa, (kuten kuu auringon). Ks. *Pietilä* Lm 1962 s. 91—97, *Pietilä* Rakentamiskysymyksiä s. 65—82, *Pietilä* DL 1971 s. 309—313, *Hyvönen* Lm 1969 s. 198—202 ja *Hyvönen* Maapaketti s. 367—372. KaavJL:a on 23. 4. 1971/292, 4. 1. 1974/31 ja 9. 7. 1976/612 muutettu »kuunvaloteoriaa» vastaavaan suuntaan ja eräitä muutoksia on vireillä.

64 Ks. *Muukkonen, Reijo* s. 52—60 sekä *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 47—49 mainittuja ratkaisuja.

65 Ks. *Hyvönen* Maapaketti s. 250—257 ja siinä mainittuja ratkaisuja sekä

harkintavallan ylitykseksi.[66] On myös havaittavissa merkkejä, että erivapausarvostelussa oltaisiin palaamassa tilanteeseen, jossa hakijan pyytämä erivapaus merkitsee kohtuullista yksittäisratkaisua eikä koko taajaman tulevaisuuden kaavailuja uhkaavaa tosiasiaa. Syiden kokonaisarvostelun lähtökohdat alkavat lähestyä piiriä, johon päätöksen oikeusvaikutukset kohdistuvat.[67] Kun oikeuskäytäntö 1970-luvun puolivälissä vastasi likipitäen *Jatkolan* ajatuskulkuja, uusin käytäntö on lähempänä oikeudellista kontrollia korostavaa *Hyvösen* näkemystä.

d. Käsityskantojen arviointia. Klamin johtopäätökset oikeuskäytännön osalta perustuivat aineistoon, jonka prejudikaattiarvo 1970-luvun loppupuolella ja 1980-luvun alussa annettujen ratkaisujen valossa on kyseenalainen. Oikeuskäytäntö on kehittynyt ja oikeudellinen kontrolli on vahvistunut. Suositus lupa-asiain kokonaisharkinnasta merkitsisi palaamista 1970-luvun puolivälin tarkoituksenmukaisuusharkinnan »villeihin vuosiin» sekä oikeudellisten edellytysten ja luvansaantimahdollisuuksien syvän kuilun aikakauteen. Siihen ei ole syytä enää palata.

RakL:n erivapausmenettelyyn liittyvä vapaa harkinta on johdettavissa RakL:n yleisistä päämääristä. Tältä osin se perustuu lakiin. Samoja piirteitä sisältyy myös kaavan laatimiseen sekä rakennuslupaharkintaan. Laissa mainittu rekvisiitta rakennuslupien ja kaavojen kohdalla on tosin RakL 5.2 §:ään verrattuna yksityiskohtaisempaa, mutta selvää laaturajaa tuskin voidaan osoittaa. Yksityiskohtaisempi tunnusmerkistö vie rakennuslupa-asiat kuitenkin pääasiassa oikeusharkinnalla ratkaistavien asioiden ryhmään. Laatueron sijasta ratkaisevampia ovat organisatoriset ja

---

esim. *KHO 1976 A II 56.* Erivapauden myöntämisen oikeudelliset edellytykset olivat käsillä. Sen asian harkitseminen, oliko rakentamista ympäristön viihtyvyyden ja maankäytön järjestämisen vuoksi pidettävä tarkoituksenmukaisena, siirrettiin hallituksen ratkaistavaksi. (Äänestys 7—1.)

KHO 1977 A II 41. Kysymys RakL 5.2 §:n mukaiseen poikkeuslupaan liitettävästä vanhan rakennuksen purkamisehdosta siirrettiin hallituksen ratkaistavaksi.

[66] Esim. *KHO 1976 A I 3.* Vähäisen lisärakennushankkeen epäämisen ei katsottu edistävän niitä tavoitteita, joihin rakennuskiellon antamisella pyrittiin.

[67] Esim. *KHO 1978 t. 1476.* LH oli hylännyt erivapaushakemuksen paikan syrjäisen sijainnin, rantakaavan tarpeen ja palvelutason heikkouden vuoksi. KHO:n päätöksen mukaan hakemusta ei ollut ko. perustein hylättävä, koska rakentaminen tapahtui kotitilalle ja erivapaus voitiin rajoittaa koskemaan vain tuota rakennuspaikkaa.

käytännölliset syyt, joiden vuoksi kaavoitus- ja poikkeuslupa-asiat on pidettävä rakennuslupa-asioista erillään. Muutoksenhakutuomioistuin ei sovellu kaavoitusviranomaiseksi tai rakennuslautakunnaksi. Alimmalla soveltamistasolla on ratkaistava valtaosa tapauksista ja ratkaisemista varten tarvitaan harkinta-alaa, jota Klamin suosittelema säännösten abstraktiotason alentaminen kaventaisi. Yksityiskohtaisemman säännöstön vuoksi ratkaisut ilmeisesti siirtyisivät vain entistä enemmän muutoksenhakuportaisiin, joiden ruuhka jo nykyisinkin on tuntuva. Tältäkään osin Klamin ehdotukset eivät toisi parannusta tilanteeseen.

Majamaa osoittaa oikeudellisen kontrollin vahvistumisen runsaan oikeuskäytännön ohella havainnollisella tilastolla, jonka mukaan rakennusasioista siirrettiin KHO:sta hallitukselle vuonna 1976 20 %, mutta vain 2 % vuonna 1979 ja 1980. Majamaa katsoo, että myönteisten päätösten syntymiseen aiemmin evätyissä asioissa vaikuttivat hakemusten ja olosuhteiden muuttuminen sekä kunnan lausuntojen entistä suurempi painoarvo arvosteltaessa erityisten syiden tosiseikastoa tai maankäytön suunnittelulle koituvaa haittaa. Majamaan mukaan kysymyksessä oli eri hanke, kun hakijan rakennuspaikkana oli pidetty vanhempien vuokraaman 5 400 m²:n alueen sijasta koko 3 ha:n tilaa ja lupaa oli haettu vanhempien suostumuksin, *KHO 1977 t. 4570* verrattuna *KHO 1978 t. 5494*, tai kun 50 m²:n sijasta poikkeuslupaa haettiin 30 m²:n rakennukselle, *KHO 1976 t. 3384* verrattuna *KHO 1979 t. 53*. Kunnan lausunnon painoarvon lisääntymisestä Majamaa esittää esimerkkiratkaisuja, joissa tämä seikka on otettu KHO:n päätöksen perusteluihin.[68] Nämä tosiseikat osoittavat muutoksen tapahtuneen, mutta tuskin kertovat sen syistä.

Rakennuskiellot olivat olleet voimassa taajamien lievealueilla 1950-luvulta alkaen, mutta kieltoalueiden ulottuvuus laajentui merkittävästi 1960-luvun lopussa ja 1970-luvun alussa. Poikkeuslupia edellyttävät rakentamisrajoitukset tiukkenivat myös RakL:ssa, RakA:ssa ja RakJ:ssä. Vaikutukset alkoivat kärjistyä 1970-luvun puolivälissä. Korvaukseton rakennuskielto merkitsi eräillä alueilla rakennusoikeuden pakkolunastuksenomaista rajoittamista ja vaikeutti yleisesti rakennuslupien saamista. Kaavoitusbyrokratia ja omakoti- sekä kesämökinrakentajakansa olivat joutuneet napit vastakkain. Tämä lisäsi painetta byrokratian hillitsemiseksi. Tiedotusvälineissä maanomistuskysymykset saivat runsaasti huomiota osakseen valtiosääntöuudistuksen ja ns. maapakettilakien

[68] Ks. *Majamaa* s. 191—194, 220 ja 230—243.

yhteydessä. Tämä keskustelu oli omiaan vain kärjistämään vastakkainasettelua. Poikkeuslupia tarvittiin runsaasti ja mielipiteet alkoivat kypsyä suunnittelubyrokratian rajoittamiselle. Toisaalta yleispiirteinen suunnittelu oli edistynyt niin pitkälle, ettei kaikkea haja-asutus- ja lievealuerakentamista tarvinnut pitää enää turmiollisena ja kaavoitusta vaikeuttavana.

Oikeuskäytäntöä ajatellen selvä sysäys muutokselle oli *Hyvösen* »Maapaketti»-kirja, joka ilmestyi vuonna 1976. Hyvönen osoitti esimerkkien avulla sen hetkisen opin tarkoituksenmukaisuusharkinnasta poikkeuslupaasioissa perusteiltaan heikoksi ja laista poikkeavaksi. Hän vaati laillisuuden palauttamista ja siirtymistä yhtenäiseen lupakäytäntöön huomauttaen, ettei laillisuus tarkoittanut holtitonta poikkeuslupien myöntämistä, vaan harkinnan käyttämistä laissa säädettyjen, maankäyttöön liittyvien kysymysten hallitsemista varten. Harkintaa ei ollut lupa käyttää lain muuttamisen tarkoituksessa.[69]

Vuoden 1976 jälkeen KHO:n poikkeuslupakäytäntö on kehittynyt Hyvösen kirjassa osoitettuun suuntaan, tarkoituksenmukaisuusratkaisut ja siirtopäätökset ovat vähentyneet. Hyvösen kirjalla on katsottava olleen merkitystä ainakin muutoksen vauhdittajana ellei suorastaan muutoksen syynä. Oikeusturvakontrollin ja laillisuusnäkökohtien korostumisen seurauksena on ollut myös päätösten perustelujen täsmentyminen.

Majamaan mukaan maanomistajien edut voidaan riittävästi turvata kiinnittämällä huomiota tarkoituksenmukaisuusperusteiden tosiasiapuoleen, eli hakemusta epääviin seikkoihin. Ratkaisun tosiasiapuoli on tutkittava joka tapauksessa. Yleistä etua korostavien tosiasioiden lisääminen ratkaisurekvisiittaan ei poistaisi pitkäaikaisten rakennuskieltojen ongelmaa eikä tarkoituksenmukaisuusharkintaan toisinaan liittyvää mielivaltaa.

Tosiasioiden ohella on tutkittava tarkoituksenmukaisuusharkinnan oikeudellisia perusteita ja edellytyksiä RakL:n hengessä, sillä laissa pyrittiin sovittamaan maanomistajan ja yhteiskunnan edut tasapainoon. Lain muutosten yhteydessä etujen painotus on muuttunut samoinkuin yhteiskunnan tehtäväkenttä maankäytön suunnittelussa. Suorittamalla oikeusharkintaa muutoksenhakuporras pitää yllä lainsäätäjän asettamaa etusuhdetta. Suhteen muuttaminen on lainsäätäjän asia, tarkoituksenmukaisuusharkinnalla suhdetta muutetaan hallintoteitse.

---

69 Ks. *Hyvönen* Maapaketti s. 289—290.

Poikkeuslupajärjestelmä täydentää kaavoitusta yksittäistapauksissa, mutta erivapausmenettelyn tarve vähentyy sitä mukaa, kuin kaavoitus etenee. Uudessa lainsäädännössä yhteiskunnan edut voidaan kirjata lakiin yksityiskohtaisemmin. Kielto-, rajoitus- ja korvausnormien keskinäiset suhteet kaipaisivat niinikään tarkistuksia. RakL:a uudistettaessa kysymystä pysyvistä rakennuskielloista ei voitane enää sivuuttaa, vaan laissa on otettava kanta siihen, laukaiseeko esimerkiksi 10 vuotta jatkunut kielto lunastusmekanismin, vai siirrytäänkö säätelyssä ns. peilikuvaperiaatteeseen, jossa oikeus rakentamiseen on suljettu pois omistusoikeuden sisällöstä. Rakentamistahdin hiljentyessä taaja-asutuspoikkeuslupien kohdalla päästään tosin ilman uudistuksiakin vähitellen RakL:n mukaiseen normaaliin päiväjärjestykseen, jossa haja-asutusalueiden kyliä voidaan kehittää osayleiskaavojen »kyläkaavojen» avulla, taajamia varsinaisten detaljikaavojen avulla ja poikkeuslupien käyttöala supistuu poikkeusluontoisiin ja yksittäisiin tapauksiin, jollaisina erivapaudet tunnetaan TieL:n piirissä. Kuitenkin RakL:n tulkinnassa kehittyneet ajatukset ovat vaikuttaneet myös TieL:n tulkintaan, kuten seuraavasta ilmenee.

14.4.3. Laitteiden, rakennusten ja kasvillisuuden pitämisestä tienvarsialueilla

a. TieL:n ja RakL:n säätelyjärjestelmien funktioista. Ympäristönkäytön ohjaamisjärjestelmien keinot voidaan sekä RakL:n että TieL:n kannalta jakaa kahteen pääluokkaan, ennalta vaikuttaviin ja korjaaviin keinoihin. RakL:n keskeisenä funktiona on uudisrakentamisen ja siihen verrattavan rakentamisen ohjaaminen ja hyvän rakennustavan edistäminen. Ennalta vaikuttava säätely tähtää sekä maisemallisen että sosiaalisen ympäristön kehityksen ohjaamiseen, jossa torjutaan ne hankkeet, jotka vaikeuttaisivat kaavoitusta ja asutuksen muuta järjestämistä, RakL 34 ja 132 §. Näiden päämäärien hyväksi ei ole tarpeen puuttua välittömästi olemassa olevaan rakennuskantaan, vaan se seikka, ovatko vanhat rakennukset sopusoinnussa viranomaisten laatimien maankäyttösuunnitelmien kanssa, ratkaistaan sitä mukaan, kuin vanhojen rakennusten muuttamista tai kehittämistä koskevat suunnitelmat tulevat rakennusviranomaisten ratkaistaviksi. Ohjausjärjestelmän tehosteina käytetään hallinnollisia pakkokeinoja, kuten uhkasakkoa ja teettämisuhkaa, RakL 144 ja 145 §.

RakL:n ohjauspäämääriin nähden TieL:n säätelyfunktio on rajoittunut. Siinä, missä rakennusvalvontaviranomaiset tarkastelevat rakennuksia ja niiden käyttäjiä sosiaalisen miljöön osina, tienpitäjä havaitsee maaston, rakennusten, laitosten ja kasvillisuuden *silhuetit* näkemäesteinä ja rakennusten sekä varastojen käytön tienpitoesteinä taikka vaarana liikenteelle, joihin lain mukaan voidaan puuttua riippumatta siitä, ovatko ne olleet aiemmin tai syntyneet TieL:n aikana. TieL antaa tienpitäjälle mahdollisuuden välittömiin ja tehokkaisiin toimiin, kun siihen on tärkeitä syitä.

b. Näkemäesteiden poistamisesta tienvarsialueelta. Tienpitäjällä on suorastaan TieL:n nojalla valta poistaa tien vierialueelta luonnonvaraiset näkemäesteet ja näkemäalueelta luonnonvaraiset pensaat ja oksat sekä luonnonesteet, jotka aiheuttavat vaaraa liikenteelle. Tien vieri-, suoja- ja näkemäalueella on voimassa rajoitus, jonka perusteella alueella on kielletty pitämästä varastoa, aitaa tai muuta laitetta, josta tai jonka käytöstä aiheutuu vaaraa liikenteelle tai haittaa tienpidolle, TieL 41.3 §. Rajoituksesta huolimatta näillä alueilla voi olla rakennuksia, laitteita ja istutuksia, jotka ovat olleet niillä ennen rajoitusten voimaantuloa, tai joiden pitämiseen on saatu erivapaus. Laillisesti vieri-, suoja- ja näkemäalueilla sijaitsevien näkemäesteiden ja laitteiden poistamiseksi tienpitäjä tarvitsee erillisen hallintopäätöksen. Poistamisesta johtuvat korvausvaatimukset tulee esittää lääninhallitukselle, elleivät osapuolet ole päässeet asiasta sopimukseen, TieL 68 ja 104 §. Jos tietoimitus on vireillä, asia voidaan siirtää toimitukseen, TieL 77 §.

Tien vieri-, suoja- ja näkemäalueella ennestään olleet istutukset, laitteet ja rakennukset voidaan määrätä poistettavaksi, jos niistä on vaaraa liikenteelle taikka haittaa tienpidolle. Rakennuksia koskevan määräyksen antaa LH, laitteiden istutusten ja varastojen poistamisesta määrää maalla nimismies, kaupungissa maistraatti, TieL 42.2 §. Erivapauksin sallittuja rakennuksia ja laitoksia voidaan määrätä muutettaviksi tai poistettaviksi vain, jos liikenteen turvallisuus sitä välttämättä vaatii, TieL 42.3 §.

Oikeuskäytännössä liikenteellistä vaaraa ja tienpidon haittaa on arvosteltu oikeuskysymyksinä, mutta rajoitussäännöksille ei ole annettu taannehtivia vaikutuksia. Jos rakennus on ollut paikallaan ennen alueen joutumista TieL 41 §:n mukaisten rajoitusten alaiseksi, sen korjaamiseen ja paikallaan pitämiseen ei TieL:n voimaantulon perusteella tarvita TieL 41.4 §:ssä tarkoitettua poikkeuslupaa, *KHO 1968 A II 113.* Ratkaisussa

KHO 1973 A II 134 määrättiin maantien suoja-alueella, ulkokaarteessa, yksityisen tien liittymässä oleva, liikennettä vaarantava kuusiaita raivattavaksi pois.[70]

Jos maanomistaja tai muu on suorittanut tienvarsialueilla kiellettyjä toimenpiteitä, ennalleenpalauttamisessa voidaan käyttää hallintopakkoa. Esimerkiksi ratkaisussa *KHO 1968 A II 119* määrättiin poistettavaksi yleisen tien vieri-, suoja- ja näkemäalueella oleviin valaisinpylväisiin ilman tienpitoviranomaisen lupaa kiinnitetyt mainostaulut. Hallintopakkoa on käytetty myös henkilöitä vastaan, jotka eivät ole tienpitäjän kehotuksista huolimatta siirtyneet tienpitäjän haltuun otetulta alueelta kohtuullisessa ajassa. Esimerkiksi ratkaisussa *KHO 1964 A II 248* häädettiin vuokralaiset tietyön esteenä olevasta rakennuksesta, ja ratkaisussa *KHO 1973 A II 133* vuokramies velvoitettiin siirtämään lautatarhansa tienpitäjän haltuun otetulta tiealueelta uhalla, että tienpitäjä oli oikeutettu suorittamaan työn.

Vaikka TieL 41—44 §:n rakentamista koskevia säännöksiä ei sovelleta asema- ja rakennuskaava-alueilla, näilläkin alueilla ovat voimassa TieL 40 §:n vieri- ja näkemäaluesäännökset sekä liikenneturvallisuutta koskevat muut tienvarsien käyttörajoitukset. Säännöksiä puiden ja pensaiden poistamisesta yleisen tien näkemäalueelta sovelletaan siis myös rakennuskaava-alueilla, *KHO 1970 A II 152.*

c. *TieL:iin perustuvasta rakennuskiellosta.* Tienvarsialueita koskevat rakentamisen *rajoitukset* tulevat TieL 43 §:n mukaan voimaan, kun tiesuunnitelman vahvistamista koskeva päätös on annettu tiedoksi, mutta tiesuunnitelma raukeaa, ellei tietöihin ole ryhdytty viidentenä vuotena suunnitelman vahvistamisesta, TieL 28 §. Tienvarsia koskevat maankäytön rajoitukset ovat alueen haltuunottoon saakka määräaikaisia eli luonteeltaan *käyttökieltoja.* Toinen tiehankkeisiin liittyvä rakennuskieltotilanne on harkinnanvarainen liittyen tien suunnitteluun. LH voi antaa kahden vuoden rakennuskiellon alueelle, jolle laaditaan tiesuunnitelmaa. Pakottavista syistä kieltoa on lupa jatkaa kaksi vuotta kerrallaan TieL 44 §. Oikeuskäytännössä syiden arviointia on pidetty tarkoituksenmukaisuuskysymyksenä,[71] vaikka RakL:n pohjalta muotoutunut uudempi

[70] Ks. myös KM 1952: 5 s. 133—134.

[71] Esim. *KHO 1968 A II 114.* TieL 44 §:n mukainen kieltoasia siirrettiin hallituksen ratkaistavaksi.

RakL:n mukaisen kiellon osalta samoin, ks. *KHO 1960 I 8* ja *KHO 1961 II 328.*

tulkintakäytäntö viittaisi sidotun harkinnan suuntaan.[72] TieL:n mukaiset kiellot ja rajoitukset koskevat myöskin aiemmin myönnettyjä rakennuslupia. Vastaavaa oikeusvaikutusta ei liity RakL:n mukaisiin määräyksiin, RakL 129 ja 147 §. Taannehtivan vaikutuksen vuoksi TieL:n korvausjärjestelmä on kieltotilanteisiin nähden[73] RakL:n järjestelmää laajempi,[74] TieL 65 §. TieL:iin perustuvat rakentamisen rajoitukset eivät tosin ole voimassa detaljikaava-alueella, mutta molempien lakien mukaiset rakennuskiellot voivat olla päällekkäin voimassa.

RakL:n mukainen rakennuskielto saatetaan yleispiirteisen kaavoituksen yhteydessä voimaan eri päätöksin, mutta asema- ja rakennuskaavan yhteydessä kielto tulee voimaan kaavan laatimis- ja muuttamispäätösten myötä, RakL 32, 42 ja 100 §. Molemmat kaavoituslajit ovat edistyneet hitaasti, kielloista on monilla paikkakunnilla tullut pitkäaikaisia. Poikkeuslupia myönnettäessä kaavaluonnoksille on annettu ratkaisevaa merkitystä. *Hyvösen* mukaan vahvistamattomien luonnosten oikeusvaikutukset ovat voineet ylittää ne vaikutukset, jotka liittyvät lopulliseen kaavaan:[75] luonnos estää rakentamisen kokonaan, vaikka vahvistettu tai hyväksytty yleiskaava vain ohjaisi rakentamista. Oikeusvaikutukset ovat näin siirtyneet osittain kontrollijärjestelmän ulottumattomiin, mikä ei vastaa lain tarkoitusta. Poikkeuslupakäytännön tapaan tälläkin sektorilla oikeudellinen kontrolli on vahvistumassa, *KHO 1977 A I 3.*

Tielain puolella vastaavaa siirtymistä ei ole tapahtunut. Oikeuskäytännön valossa *tiesuunnitelmaluonnokset eivät* ole *olleet* RakL:n poikkeuslupajärjestelmän kannalta *poikkeusluvan* myöntämisen *oikeudellisia esteitä.*[76] TieL:n mukainen rakennuskielto ja -rajoitus ovat saaneet oikeusvaikutuksensa vasta sen jälkeen, kun niiden voimaantulosta on kuulutettu, TieL 43 ja 44 §.

---

72 *KHO 1977 A I 3.* Ks. *Hyvönen* Mila 1979: 2 s. 52—53.

73 Ks. KM 1952: 5 s. 153 ja TieL 68.3 §. Säännös on tosin tulkinnanvarainen, minkä johdosta vaatimus voitaneen perustaa myös VahL:iin. Vrt. *Routamo—Hoppu* s. 22—24.

74 Ks. *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 289.

75 Ks. *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 284—310 ja siinä mainittuja ratkaisuja sekä *Hyvönen* Maapaketti s. 194—302.

76 *KHO 1969 A II 112.* Vaikka hanketta varten oli saatu SM:n myöntämä poikkeuslupa, Espoon JO oli hylännyt talousrakennuksen rakentamista koskevan rakennuslupahakemuksen perustellen päätöstään sillä, että alueen kaavoitus oli kesken, rakennuspaikan ohi johtavan tien parantamissuunnitelmista ei ollut selvi-

d. Kysymys suoja-alueen laajentamisesta. Tien suoja-alueen ulottuvuus määrätään tavallisesti tiesuunnitelmassa, mutta erityisistä syistä suoja-aluetta voidaan LH:n päätöksellä laajentaa aina 50 m:iin lähimmän ajoradan keskiviivasta. Vanhemmassa oikeuskäytännössä asia katsottiin tarkoituksenmukaisuuskysymykseksi. Ratkaisussa *KHO 1960 II 471* asia siirrettiin hallitukselle, mutta ratkaisussa *KHO 1970 A I 1* suoja-alueen laajentamisasia ratkaistiin lopullisesti KHO:ssa. Erityisenä syynä pidettiin sitä seikkaa, että valtatie, ottaen huomioon liikenteen vilkkaus sekä se, että sanotun lainkohdan mukaisesta 20 m:n etäisyyteen ajoradan keskiviivasta ulottuvasta alueesta huomattava osa oli tiealueena, oli liikenneturvallisuuden varmistamiseksi suojeltava liian lähelle tietä sijoittuvalta asutukselta. Näihin syihin perustuva suoja-alueen laajentaminen oli oikeusharkinnalla ratkaistava kysymys.

e. TieL 41.4 §:n mukaisista poikkeusluvista. Tienvarsien käyttökieltoja -rajoitusjärjestelmään liittyy poikkeuslupamenettely, jonka mukaan erivapauden rakentamisrajoituksesta myöntää LH ja poikkeusluvan varaston-, laitteen ja näkemäesteen pitämistä koskevasta rajoituksesta tienpitoviranomainen. Rakentamiseen liittyvä erivapausasia koskee tavallisesti myös RakL:n mukaisen poikkeus-, rakennus- tai rakennustöidenluvan edellyttävää asiaa. Rakentaminen ja varastonpito vaativat ehkä uusia tieliittymiä, joiden myöntäminen TieL 52 §:n mukaan kuuluu tienpitoviranomaisten toimivaltaan, mutta siirtyy muutoksenhakuvaiheessa laitteen- ja varastonpitoerivapauden tavoin LH:n ratkaistavaksi, TieL 41.4 ja 52.7 §. TieL:n mukaisen erivapauden tarve saattaa johtua edelleen tienvarsialueille sijoitettavista mainostauluista, joiden sijoittamista koskevat

---

tystä eikä rakentamista tien eristämälle rantasuikaleelle ollut pidettävä tarkoituksenmukaisena. Katsottiin, ettei hakemusta ollut hylättävä näillä perusteilla ja asia palautettiin JO:lle uuteen käsittelyyn.

KHO 1971 t. 125. Valtatien tiesuunnitelmat, jotka olivat vielä luonnosasteella eivät olleet RakL 5.2 §:n mukaisen poikkeusluvan myöntämisen oikeudellisia esteitä.

KHO 1975 t. 1039. JO oli hylännyt rakennuslupahakemuksen ja LO oli pysyttänyt JO:n päätöksen. Yksistään moottoritietä koskevien alustavien suunnitelmien perusteella ei voitu katsoa, etteikö paikka olisi ollut rakentamiseen sovelias, kun alueella ei ollut voimassa TieL 44 §:n mukaista rakennuskieltoa. Kun rakennus voitiin sijoittaa rakennuspaikalle vähintään 8 m:n etäisyyteen naapurin maasta, ei lupahakemusta voitu hylätä päätöksessä mainituin perustein, minkä vuoksi asia palautettiin JO:lle.

lupa-asiat haja-asutusalueilla muutoin kuuluvat LH:n toimivaltaan,[77] LuSL 19 §.

RakL:n säätelyjärjestelmä on vuosien kuluessa jatkuvasti kiristynyt. Nykyisin rakennuslupa- tai toimenpidelupapakko koskee vähäpätöisiä laitteita sekä rakennusten sisäisiä muutostöitä, joilla ei ole vaikutusta rakennusten ulkonäköön.[78] Vastaavaa muuttamistarvetta ei ole esiintynyt TieL:n puolella, koska järjestelmä on alunalkaen ollut riittävän tehokas torjumaan näkemäesteiden rakentamisen teiden varsille ja puuttumisvalta olemassa oleviin esteisiin on ollut laajempaa kuin RakL:n järjestelmässä.[79] Tämän johdosta rakennusten sisäiset muutokset eivät ole TieL:n kannalta uudisrakentamista, vaikka töihin olisi hankittava RakL:n mukainen lupa.[80] Nykyisin rakennusten muutoksia koskevat lupa-asiat on ratkaistu KHO:ssa siirtämättä niitä hallitukselle, kuten aiemmin saattoi tapahtua.[81] *Holopaisen* epäily, etteivät tämän laatuiset asiat ehkä olisikaan KHOL 5.1 §:ssä tarkoitettuja asioita[82] ei ole enää viime vuosina ollut epäilynä vaan myös toimintaohjeena.

Tienvarsilla suoritettavia rakennustoimenpiteitä varten tarvitaan usein RakL 132 tai 5.2 §:n edellyttämät poikkeusluvat sekä vielä erikseen rakennuslupa. Rakennuslupaa myönnettäessä on tarkastettava, että rakennukset sijoitetaan sopivan välimatkan päähän yleisestä tiestä samoinkuin sekin, että rakennuspaikalle on järjestettävissä kelvollinen pääsytie,

---

77 *KHO 1976 t. 1460.* Maantien varressa olevia mainostauluja ei ollut pidettävä RakL 131 §:ssä tarkoitettuina rakennuksina eikä rakennustarkastajalla ollut RakL 145 §:n nojalla oikeutta keskeyttää pystytystyötä, kun alueella ei ollut voimassa RakL:iin perustuvia rakentamisrajoituksia.

78 Ks. RakL 5, 7, 130—132 § sekä RakA 50 ja 121 §. Ks. *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 49—70 ja siinä esitettyä oikeuskäytäntöä. Oikeuskäytäntö on kirjan ilmestymisen jälkeen kehittynyt kireämpään suuntaan sen johdosta, että RakL:a on muutettu L:lla 2. 7. 1973/588 ja RakA:a A:lla 31. 10. 1973/791.

79 Ks. KM 1952: 5 s. 130—135.

80 Esim. *KHO 1974 t. A II 71.* Uudestaan rakentamisena ei pidetty vanhan hirsirakennuksen korjaustyötä, joka tarkoitti rakennuksen lämpöeristyksen parantamista, kun huonejärjestelyä ei olennaisesti muutettu eikä perustuksia liikuteltu ja savupiippujen korjaus johtui keskuslämmitykseen siirtymisestä. Korjaukseen ei tarvittu TieL 41.4 §:ssä tarkoitettua lupaa.

KHO 1967 A II 116. TieL 41.4 §:ssä tarkoitettu lupa ei ollut tarpeen, kun suunniteltu laajennusosa ei sijainnut tien suoja-alueella.

81 Esim. *KHO 1961 II 330.*

82 Ks. *Holopainen* Lm 1980 s. 525.

RakA 53 ja 125 §. Päällekkäinen säätely herättää kysymyksen, missä järjestyksessä ratkaisut on tehtävä. Myönnetty rakennuslupa saattaa näet merkitä korvausvastuun syntymistä tienpitäjälle, jos erivapaus evätään, TieL 65 §. Tiekysymyksen myönteinen ratkaisu herättää vastaavan ongelman RakL:n puolella ja merkitsee luvan myöntämistä tukevaa erityistä perustetta.

Tielakikomitea osoitti tienvarsirakentamisen valvonnan LH:lle, koska rakentamisen valvonta kuului MRakL:n ja AKL:n mukaan tältä osin muutoinkin LH:lle.[83] RakL:n aikana kaavoitusvalta on siirtynyt kunnalliselle tasolle, mutta LH:lla on valta myöntää erivapauksia RakL 5.2 ja 132 §:n mukaan. Kiinteistöjen rakennuskelpoisuuden valvontaa suoritetaan myös KaavJL 2. luvussa säädetyssä laajuudessa kiinteistötoimituksissa. TieL:n erivapausjärjestelmä on liittymäkysymysten osalta muuttunut niin, että ratkaisuvalta on siirtynyt pääosiltaan tienpitoviranomaisille, TieL 50 ja 52 §.

Hallintokäytännössä mainituista erivapausvaatimuksista on pyrkinyt syntymään ketjuja, joiden ratkaisujärjestys on tuottanut tulkintavaikeuksia. Rakennuspaikan muodostamisen edellytykseksi on eräissä tapauksissa pantu KaavJL 22 §:n perusteella RakL 5.2 §:n mukainen poikkeuslupa tai KaavJL 25a §:n perusteella rakennuslupa ja lisäksi vielä JL 190 §:n perusteella liittymäerivapaus.[84] RakA 53 ja 125 §:n mukaan pääsytien järjestämismahdollisuus on tutkittava rakennusluvan myöntämisen yhteydessä kaava-alueilla, ja samoja oikeusohjeita noudatetaan soveltuvin osin käsiteltäessä haja-asutusalueita koskevia rakennuslupia, RakA 137 §. Viimeksimainittua säännöstä on täsmennetty 5. 2. 1982 siten, että rakennuslupamenettelyn yhteydessä on selvitettävä liittymismahdollisuus yleiseen tiehen ja TieL 52 §:n mukainen liittymälupa on vaadittava aina silloin, kun entinen tieyhteys rakennuspaikalle johtaisi maatalousliittymästä, RakA 137.4 §.

---

83 Ks. KM 1952: 5 s. 133.

84 Ks. TMO kohdat 6.1.6—6.1.8, 6.9 ja 18.

TMO on selvästi ns. kuunvaloteorian kannalla, jonka mukaisesti RakL:n mukaista lupaa pidetään ensisijaisena, TMO 6.1.7. TMO 18.1.9:n mukaan rakennuslupaa ei olisi rakennuslautakunnissa myönnettävä, ennenkuin on saatu varmuus liittymän sallimisesta. Suositus tähtää tarkoituksenmukaiseen asioiden käsittelyyn, mutta se ei vastaa RakA:n 53, 125 ja 137 §:n säännöksiä, joiden mukaan pääsytieyhteysselvitystä pidetään riittävänä. Ks. myös MMH kmä 3/64.

Oikeuskäytännössä tienvarsirakentamista koskevan, TieL:n mukaisen erivapauden vaatimista RakL:n mukaisessa poikkeuslupavaiheessa ei ole hyväksytty. Rakennuspaikan pinta-alaa koskevaan poikkeuslupaan ei ole sallittu liittää liittymän paikkaa koskevaa ehtoa, vaan asia on osoitettu TieL 50 ja 52 §:n mukaiseen käsittelyyn, *KHO 1977 A II 42*. Myöskään rakennuslupamenettelyn kannalta ei ole vaadittu liittymän sijoituspäätöstä, vaan selvitystä pääsytien saamisesta on pidetty riittävänä, *KHO 1966 A II 121*. RakA 137.4 §:n säännökset huomioon ottaen liittymälupa vaaditaan eräissä tapauksissa, minkä johdosta TieL:n mukainen lupa on saatava ennen rakennuslupaa. Tienvarsialueella olevan rakennuspaikan muodostamiseen nähden rakennuslupa- tai poikkeuslupapäätös on prioritettiasemassa ja usein lohkomisen edellytyksenä. Kun lain mukaan lohkominen voidaan toimittaa ennen rakennuslupaa, lohkomisessa ei voitane vaatia liittymäluvalla osoitettua kelpoisuutta rakennuspaikaksi, vaan muutakin selvitystä on pidettävä riittävänä.

Vaikka mainitut TieL:n, RakL:n ja KaavJL:n mukaiset erivapausasiat saattavat liittyä samaan rakennushankkeeseen, niitä käsitellään tietyiltä osin omissa lohkoissaan. Kaavoitus- tai rakennuslupaviranomaisten sekä tieviranomaisten näkemykset tulevat esille toiselta viranomaiselta hankittavien lausuntojen välityksellä.[85] Lausunnot vaikuttavat erivapautta puoltavista tai epäävistä seikoista syntyvään nettoarvioon, mutta yksistään TieL:n puolelle kuuluva seikka, kuten suoran liittymän kieltäminen tai suoja-aluerajoitus eivät voine RakL:n kannalta tulla rakennusluvan tai taaja-asutuserivapauden oikeudellisiksi esteiksi, jos rakennuspaikka näistä huolimatta on rakennuskelpoinen ja tieyhteys on sinne järjestettävissä.

TieL 41.4 §:n mukaisissa erivapausasioissa siirrot hallitukselle ovat julkaistun oikeuskäytännön valossa harventuneet viime vuosina ja oikeudellinen kontrolli on tehostunut.[86] Kehitystä kuvaavat muun muassa seuraavat ratkaisut.

KHO 1967 A II 52. Varastorakennuksen ajosillan pitämistä koskevaa hakemusta ei ollut hylättävä yksistään tienpidolle mahdollisesti aiheutuvan haitan perusteella, vaan oli myös tutkittava, oliko TieL 41.4 §:ssä mainittuja syitä luvan myöntämiseen.

---

[85] Ks. *Köppä* SK 1970 s. 180—181, vrt. *Skogström* Tielehti 1961: 6 s. 9 ja 11—12.

[86] Siirrettiin hallitukselle: *KHO 1959 II 423* ja *KHO 1963 A II 352*.

KHO 1967 A II 120. Opastetaulujen sijoittamislupa oli annettu LH:lle kuuluvan harkintavallan nojalla, minkä johdosta asia siirrettiin hallituksen ratkaistavaksi.[87]

KHO 1970 A II 98. Rakentamisesta aiheutuva vaara liikenteelle käsiteltiin oikeuskysymyksenä, mutta koska asia TieL 41.4 §:n mukaan on LH:n harkinnan varassa ja valitus tältä osin koski päätöksen tarkoituksenmukaisuutta, asia siirrettiin hallituksen ratkaistavaksi.

KHO 1974 t. 3514. Taajaan rakennetun alueen ulkopuolella 16 m:n päässä maantien keskiviivasta ja 30—50 m:n päässä kahvilasta sijaitsevat mainoskilvet, joista ei aiheutunut vaaraa liikenteelle tai haittaa tienpidolle, katsottiin Inarin paikalliset olosuhteet huomioonottaen sijaitsevan liikerakennuksen välittömässä läheisyydessä, eikä niiden sijoittamiseen tarvittu LuSL 19.2 §:ssä tai TieL 41 sekä 60 §:ssä tarkoitettua lupaa.[88]

KHO 1977 A II 97. Kun kahden maantien risteysalueelle aiottu lomarakennuksen rakentaminen olisi ollut näkemäesteenä omiaan aiheuttamaan vaaraa liikenteelle, lupahakemus hylättiin.

Erivapaussäännöstöjen tulkinnassa laillisuusperusteet ovat korostuneet. Liikenteelle aiheutuvan vaaran nimittäminen »näkemäesteeksi» osoittaa, että argumentoinnissa on irtaannuttu erivapausnormista ja siirrytty lain tarkoituksesta johdettuun perustelutapaan, TieL 41.4 verrattuna 41.2 §. Näin erivapauden myöntämiseen vaikuttavat syyt ja vastasyyt ovat yksilöitävissä. Perusteet ovat voittopuolisesti oikeudellisia, mikä on vähentänyt tarvetta siirtää ratkaisua hallitukselle. Edelleen jotkut TieL 41.4 §:ssä tarkoitetuista syistä ovat vapaaharkintaisia. Uudemmassa käytännössä nämä eivät ole nousseet esille sen johdosta, että pääasia on ratkennut oikeusperustein, joihin nähden siirtokysymys on toissijainen. Lupaa ei näet voida myöntää tarkoituksenmukaisuusperustein, elleivät lailliset myöntämisedellytykset ole käsillä. Vertailu aikaisempaan käytäntöön osoittaa vapaan harkinnan alan kaventuneen, mutta näyttöä erivapausharkinnan muuttumisesta kokonaan sidotuksi ei ole saatu.

TieL 42.3 §:n mukaan luvallinen laite tai rakennus voidaan määrätä poistettavaksi, jos liikenteen turvallisuus sitä välttämättä vaatii. Lupa voidaan myös peruuttaa, jos siihen on liitetty peruuttamista koskeva ehto.

---

87 Vrt. *KHO 1963 A II 433.* Ei siirretty hallitukselle.

88 Vastaavia ratkaisuja ks. esim. *KHO 1968 A II 108* sekä LuSL:n kannalta *KHO 1975 A II 107* ja *KHO 1975 t. 3164.* Ks. myös *Rautalahti* Luonnonhoito s. 86—91 mainitsemia ratkaisuja.

Peruuttamisehtoja ja laitteiden poistamista harkittaessa on oikeuskäytännössä otettu huomioon vain *liikenneturvallisuusintressit,* mutta *ei taloudellisia vaikutuksia,* jotka muutoinkin liittyvät suunnitelmien täytäntöönpanovaiheeseen. Niinpä rakennuksen pitämistä tien suoja-alueella koskevaan lupaan ei ole saanut liittää ehtoa, jonka mukaan rakennuksen omistajalle ei ollut tuleva korvausta peruuttamisesta johtuvasta vahingosta, jos lupa liikenneturvallisuussyistä peruutettaisiin, *KHO 1968 A II 132.* Sellaista ehtoa ei ollut lupa liittää myöskään tien vieri- ja näkemäalueelle tapahtuvaa lisärakentamista koskevaan lupaan, *KHO 1969 A II 109.*

f. Kehittämisnäkymiä. Teiden rakentamisella ja liikenteellä on havaittu olleen huomattavasti laajempia ympäristövaikutuksia, kuin TieL:a annettaessa on otaksuttu. Vastikään annettujen suositusten mukaan vihannesten ja marjojen viljelyä on syytä välttää vilkasliikenteisten teiden välittömässä läheisyydessä. Niinikään sienten ja luonnonmarjojen keruuta alle 50 m:n etäisyydeltä näistä teistä on syytä välttää, koska havaitut saastepitoisuudet voivat nousta terveydelle vaarallisiksi.[89] Tällaiset seikat yhdessä maisemanhoidollisten »kulissimetsiköiden» tarpeen kanssa puoltavat entistä laajempien suojavyöhykkeiden varaamista yleisten teiden varsille, mutta samalla ne nostavat esille korvausongelmia. TieL 41.1 §:n säännökset tien suoja-alueista ovat maisemanhoidolliselta ja saasteentorjuntakannalta riittämättömiä, ja myöskin suojavyöhykkeestä johtuvat korvaukset ovat TieL 62.5 ja 65 §:n nykyisten tulkintojen mukaan vaikeasti saatavia ja määriltään vähäisiä. Saastumiskorvaukset olisivat tyypillisiä jälkikorvauksia, joiden määrääminen edellyttäisi TieL 75.2 §:n tulkinnan muuttamista. Kysymys on varsin laajakantoinen ja se saattaisi aiheuttaa uusien tietoimitusten tarpeen pääteittemme varsilla.

Hajanainen ympäristölainsäädäntömme näyttää jättävän runsaasti säätelyn ja oikeusturvan katvealueita, joihin joutuneiden kansalaisten oikeusturva osoittautuu puutteelliseksi. Säätelymekanismit tai korvausjärjestelmät eivät ota huomioon eri toimintojen yhteisvaikutusta. Ympäristökysymyksissä saastuminen on muuttunut jo globaaliseksi ongelmaksi, joka odottaa ratkaisuaan sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla.

---

[89] Ks. Elinkeinohallituksen DN:o 42/51/81, Lääkintöhallituksen DN:o 349/562/81 ja Maatilahallituksen DN:o 315/8380/81 suositus moottoriajoneuvoliikenteestä viljelykasveihin sekä luonnonvaraisiin marjoihin ja sieniin aiheutuvien epäpuhtauksien vähentämiseksi. Annettu 10. 6. 1981.

Kansallisella tasolla ympäristökuormituksen vähentäminen merkitsee valvonta- ja ohjausjärjestelmän tehostamista sekä yhtenäistämistä, ehkä myös ylempien kontrolliportaiden keskittämistä. Erillisalueilla pystytään toki ratkaisemaan joitakin ongelmia, mutta katveiden poistaminen vaatisi yhtenäistä säädöspohjaa, koska erillissäännöstöt pyrkivät luomaan myös erilliset byrokratiansa.

Vaikka yksityisen kansalaisen oikeusturva näyttäytyy sanotun rinnalla vähäisenä, sen turvaaminen on yhteiskuntarauhan ja valtiollisen toiminnan perustana. RakL:sta, TieL:sta, TervL:sta, VL:sta, NaapL:sta, LuSL:sta, Maa-ainesL:sta, YkTieL:sta, KaavJL:sta ja mahdollisesti vielä LunL:stakin johtuvia erillismenettelyjä pitäisi voida jossain määrin yhdistää, jos lupien tarve johtuu samasta hankkeesta. Rakentamislupamenettelystä katselmuksineen voisi kehittyä ympäristötoimitus, johon olisi yhdistetty useampia mainittuja erityislupamenettelyjä.

Oikeusturvaan vaikuttavat myös hankkeiden taloudelliset vaikutukset, joiden aiheuttamat menetykset korvataan nykyisin eri säännöstöjen pohjalta, erilaisen mittapuun mukaan, vaikka taloudellinen vaikutus olisi luovuttajan kannalta sama. Kun ympäristölakien perusteena on yleisen edun suojaaminen, korvaussäännöstöjen tulisi taata kansalaisille riittävä korvaus taloudellisista menetyksistä riippumatta siitä, mihin lakiin menetyksen syy lopulta on johdettavissa. Arvaamattomien seurausten yleistyminen vaatinee myös jälkikorvaus- ja lainvoimaoppien tarkistamista, suojakynnyksen tarkempaa määrittämistä ja korvausasioiden keskittämistä ylimmällä tasolla ylituomioistuimelle.

15 §. Yleisen tien muista vaikutuksista

15.1. Esitysteknisiä seikkoja

Yleisen tien perustamisesta ja käytöstä johtuu tieoikeuden ja tienvarsien käyttörajoitusten lisäksi oikeusseuraamuksia ja vaikutuksia, jotka voivat ilmetä tienpitäjän hallussa olevilla tiluksilla, tienvarsialueilla ja tievyöhykkeiden ulkopuolella. Kun nämä oikeudet tutkimusaiheen kannalta ovat vain liitännäisiä, mutta kuuluvat kuitenkin asiayhteyteen, lyhyt esitys tärkeimmistä oikeustyypeistä on paikallaan. Merkittävimmät näis-

tä oikeuksista tai sietämisvelvoitteista johtuvat yksityisteiden liittymistä koskevista säännöksistä ja yksityisteiden järjestelymääräyksistä, joiden soveltaminen merkitsee uusien yksityisteiden perustamista, rasiteteiden ja omien teiden siirtoja sekä monia muita pakkotoimia tien varsilla; yksityisten teiden ja laskuojien alueet siirtyvät yleensä pois omistajien hallinnasta. Muista pysyvistä oikeuksista tulevat esille rasitteiden perustaminen tietoimituksessa, oikeus johtolinjojen pitämiseen tie- ja liitännäisalueilla sekä TieL 7. luvussa mainitut oikeudet maan tilapäiseen käyttöön, joista eräät liittyvät tien kunnossapitoon, eräät tien suunnitteluun.

15.2. TieL:n liittymäsäännöksistä

a. Liittymisestä yleiseen tiehen. Vanhempien tielakiemme mukaan yleiset tiet palvelivat sekä kauko- että lähiliikennettä. Tien tarvitsijoilla oli oikeus nousta tielle ja poistua tieltä, mutta pysyvät ylikulkulaitteet maantienojien yli oli tehtävä sellaisiksi, että tieviranomainen saattoi ne tarkastuksessa hyväksyä, 1927 TL 30 §. Kun tiheässä olevat liittymät aiheuttivat tielakikomitean käsityksen mukaan vaaraa liikenteelle, lakiin otettiin säännökset, joiden perusteella viranomaisilla oli mahdollisuus puuttua tarvittaessa liittymäkysymyksiin, vaikka liittymävapaus säilytettiinkin.[1] Ruotsissa vastaavat säännökset oli saatettu voimaan vuonna 1947.[2]

TieL:n alkuperäisen liittymäsäännöstön mukaan tiet jaettiin kolmeen ryhmään. Ensimmäiseen ryhmään kuuluivat tiet, joille LH liikenneturvallisuussyistä oli antanut liittymiskiellon. Näillä teillä LH voi kieltää vanhan liittymän käyttämisen; uuden liittymän rakentamiseen oli saatava LH:n lupa, TieL 50 §. Toiseen ryhmään kuuluivat tiet, joille ei ollut annettu erityisiä liittymärajoituksia. Näillä teillä yksityistien liittämiseksi tarpeellisen ylikulkulaitteen rakentamiseen tuli hankkia tienpitoviranomaisen lupa, TieL 52 ja 53 §. Kolmanteen ryhmään kuuluivat detaljikaava-alueilla olevat tiet, joita mainittu säännöstö ei koskenut. Lisäksi TieL:iin otettiin säännökset yksityisten teiden järjestelystä uusien tie-

---

[1] Ks. KM 1952:5 s. 136—137 ja *Skogström* Tielehti 1959:4 s. 12—13, vrt. VTO B IX.

[2] Ks. *Bexelius—Körlof* s. 69—74.

hankkeiden yhteydessä sekä tilanteissa, joissa entinen yksityistie oli katkaistu tai liittymän käyttö oli kielletty.

Säännökset osoittautuivat monissa kohdin puutteellisiksi, mikä antoi aiheen lain tarkistamiseen vuosina 1967, 1971 ja 1981. Asiaan ovat vaikuttaneet myös kaavoitusjärjestelmää koskevat RakL:n muutokset sekä YkTieL:n muutos vuonna 1975, jonka perusteella tienpitäjälle ilmoitetaan liittymiä vaativista yksityistietoimituksista. TieL:n muutoksessa vuonna 1967 moottoritiet ja moottoriliikennetiet saatettiin erikoisasemaan liittymäsäännösten suhteen ja TieL 50 §:n mukainen kieltomenettely jaettiin kahteen osaan. Nykyisin tienpitäjä antaa määräykset ja kiellot yksityisteiden liittämisestä ja liittymien käyttämisestä eli osoittaa liittymien paikat. LH vahvistaa yksityisteiden järjestelysuunnitelman eli kysymyksen siitä, kuinka yksityistiet johdetaan liittymiin, jos olemassaolevien liittymien käyttöä rajoitetaan tai vanhoja teitä katkaistaan.[3] Uusien teiden yhteydessä liittymäsuunnitelmat ja yksityisteiden järjestelysuunnitelmat laaditaan tiesuunnitelman rinnalla, vaikka suunnitelmien jatkokäsittely poikkeaakin toisistaan,[3a] TieA 42 ja 43 §.

Voimassaolevien liittymäsäännösten kannalta voidaan erottaa kuusi erilaista tieryhmää:[4]

1. Moottori- ja moottoriliikennetiet, joille pääsystä yleiseltä tai yksityiseltä tieltä voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa, TieL 52.5 §.[5]

2. Asema- ja rakennuskaava-alueella olevat yleiset tiet, joihin liittyminen määräytyy pääasiassa kaavan perusteella, mutta joihin TieL 52.2 §:ssä mainituin edellytyksin voidaan, huomioon ottaen TieL 10.2 §:n säännökset, antaa erivapaus liittymän tekemiseen.

---

[3] Ks. HE 1967: 12 s. 2—3, *Perko, Kalevi* Tie ja vesi 1967: 5—6 s. 39, *Peltomaa* Maanomistaja 1970: 1—2 s. 19—20 ja *Varjola* Maanomistaja 1971: 6 s. 8—9.

Vuoden 1968 alusta voimaan tulleen uudistuksen vaikutuksista vireillä olleisiin valituksiin ks. esim. *KHO 1968 A II* 121 ja 122.

[3a] Vrt. *KHO 1978 A II 141.* Vahvistaessaan yksityisteiden järjestelysuunnitelman LH ei voinut antaa lausuntoa LM:n vahvistamaa maantien parantamissuunnitelmaa ja TVH:n vahvistamaa liittymäsuunnitelmaa vastaan esitetyistä muistutuksista.

[4] Ks. myös TMO kohta 18.1.

[5] Ks. HE 1967: 12 s. 2—3 ja HE 1970: 65 s. 1. Vrt. *KHO 1962 I 2.* Moottoritien tiesuunnitelman vahvistamisella ei ollut sitovasti ratkaistu, oliko ja miten yksityisteitä rakennettava ja missä kohdin ne oli johdettava yleisen tien poikki.

3. Maantiet, joille ei ole annettu liittymiä koskevia erityisiä määräyksiä. Liittymän rakentamiseen vaaditaan tienpitäjän lupa, joka on myönnettävä, kun laissa säädetyt edellytykset ovat käsillä, TieL 52.2 §. LiikM:n päätöksellä sama menettely voidaan ulottaa myös paikallisteihin.

4. Maantiet, joihin liittymistä TVH on rajoittanut liittymäsuunnitelmalla ja antanut määräyksiä liittymien käytöstä, TieL 50.1 §. Uusien liittymien rakentamiseen on hankittava tienpitoviranomaisen lupa, TieL 52.1 §. Liittymäsuunnitelma vastaa siis vanhempaa liittymäkieltoa.

5. Maantiet, joihin liittymistä rajoittaa yksityisten teiden järjestelysuunnitelma. Kulkuyhteyttä näillä teillä ei saa järjestää LH:n vahvistaman järjestelysuunnitelman vastaisesti, TieL 50.1, 50.2 ja 51 §.

6. Paikallistiet. Liittymät on rakennettava siten, että niistä liikenteelle aiheutuva haitta on mahdollisimman pieni, ja rakentaminen on suoritettava paikallisen tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan, TieL 52.2 §. Erityisistä syistä maanteitä koskevia määräyksiä voidaan LiikM:n päätöksellä soveltaa myös paikallistiehen tai sen osiin.

Pysyvien liittymien ohella TieL 52.6 §:ssä mainitaan ns. maatalousliittymät, joiden rakentaminen maanteiden ja paikallisteiden varsille on sallittu tienpitäjän antamien ohjeiden mukaan.

b. *Liittymien perustamisen edellytyksistä.* TieL:n alkuperäisen sanamuodon pohjalta liittyminen yleiseen tiehen, jolle ei ollut voimassa liittymäkieltoa, oli sallittava kohdissa, missä liikenteelle tuleva vaara oli mahdollisimman vähäinen. Tienpitäjän kielteisen päätöksen varalle ei ollut säädetty muutoksenhakukeinoa.[6] Myöhemmin asia tulkittiin hallintoriidaksi, *KHO 1962 I 3* ja *KHO 1962 II 92.* Tulkinta merkitsi ilmoitusvelvollisuuden muuttumista ennakkoluvaksi.

Vuoden 1967 uudistuksessa lähtökohtainen liittymävapaus vaihtui peilikuvakseen vilkasliikenteisten teiden varsilla, joita varten tuli laadittavaksi liittymäsuunnitelmat. Vaikka HE 1967: 12:ssa puhuttiin normatiivisesta lupajärjestelmästä, normatiivinen osa jäi koskemaan vain teitä,

---

[6] Ks. *Ilvesmäki* Tielehti 1965: 6 s. 25, vrt. *Ilvesmäki* Tie ja vesi 1965: 4 s. 21 ja 1966: 4 s. 23—25. HValL:n nojalla liittymävalituksia kuitenkin tutkittiin, vaikka jutun laatua pidettiin epäselvänä, ks. esim. *KHO 1960 II 509* ja *KHO 1962 II 160,* jossa hakemus hylättiin, kun liittyminen olisi vaarantanut liikenneturvallisuutta.

joita varten ei ole saatettu voimaan erityisiä rajoituksia ja joihin liittyminen on sallittava, jos siitä ei aiheudu vaaraa liikenteelle tai haittaa tienpidolle.[7] Pääteiden varsilla pääsääntönä on liittymärajoitus. Ruotsissa liittymäkieltojärjestelmään siirryttiin vuoden 1971 VägL:ssa, koska jokaisen liittymän katsottiin aiheuttavan vaaraa liikenteelle,[8] VägL 39—43 §. Liittymärajoitukset merkitsevät nykyisin todellista maankäytön ja maankäytön kehittämisen rajoitusta yleisten teiden varsilla.

Tieliikennealueille rakennettuihin yleisiin teihin liittyminen on kaava-alueella mahdollista vain erikseen järjestetyistä liittymäkohdista. Liittyminen muihinkin kaava-alueella oleviin yleisiin teihin määräytyy kaavan perusteella. Asemakaavan pitkällä ollut valmistelu ei ole kuitenkaan estänyt yksityisten teiden liittymäsuunnitelman vahvistamista, kun liittymäsuunnitelmaa on pidetty tarpeellisena liikenneturvallisuuden ja tien välityskyvyn edistämiseksi, *KHO 1973 A II 130.* Ratkaisussa *KHO 1974 A II 114* lausuttiin, ettei maantien parantamissuunnitelman vahvistamisella ratkaistu, saatiinko yksityinen tie liittää yleiseen tiehen, mutta alueen sijaitessa rakennuskaava-alueella kysymys oli ratkaistava rakennuskaavalla, ja jollei liittämistä kaavassa kielletty, tieviranomaisen luvalla TieL 52.2 §:n mukaisessa järjestyksessä.

Normatiivisen liittymäsäätelyn piiriin kuuluvat paikallistiet ja ne maantiet, joille ei ole annettu liittymistä koskevia erityismääräyksiä. Liittymislupa maantiehen on annettava, jos liittymä on tarpeen kiinteistön käyttämiseksi, liittymästä on vapaa näkemä maantien kumpaankin suuntaan ja liittymä sijainniltaan suhteessa muihin risteyksiin tai liittymiin on sellainen, ettei liikenneturvallisuus sen kautta vaarannu, TieL 52.2 §. Liittymälupaan voidaan sisällyttää tarpeellisiksi katsottuja ehtoja. Nämä asiat on yleensä ratkaistu lopullisesti oikeuskysymyksinä. Mainitut määräykset voidaan LM:n päätöksellä ulottaa koskemaan myös määrättyjä paikallisteitä, mutta muutoin paikallisteihin liittyminen on sallittua tienpitoviranomaisten antamien ohjeiden mukaisesti sillä tavoin, että yksityisestä tiestä liikenteelle aiheutuva vaara voidaan mahdollisimman suuressa määrin välttää, TieL 52.2 § ja TieA 45 §. Tieviranomaisen päätös voidaan saattaa määräajasta riippumatta LH:n tutkittavaksi, TieL 52.7 §.

---

7 Vrt. HE 1967: 12 s. 2 ja *Perko, Kalevi* Tie ja vesi 1967: 5—6 s. 42.

8 Ks. SOU 1968: 17 s. 15 ja 117, Prop. 1971: 123 s. 81—95, vrt. *Wahlgren* Tielehti 1963: 1 s. 6—10.

TieL 52.2 §:n tulkinta on ollut vastikään esillä ratkaisussa *KHO 1979 A II 143*. KHO palautti hylätyn liittymälupa-asian LH:lle uuteen käsittelyyn, katsoen liittymän tarpeelliseksi kiinteistön käytölle ja liittymän sijainniltaan suhteessa muihin risteyksiin ja liittymiin sellaiseksi, ettei liikenneturvallisuus sen kautta vaarantuisi.

Ensimmäisen asteen liittymärajoitus perustuu TieL 50.1 §:n mukaiseen TVH:n antamaan liittymäkieltoon. Samalla on liittymäsuunnitelmassa osoitettava ne liittymät, joista liikenne sallitaan, TieA 43 §. Liittymäsuunnitelman perusteella kiinteistön alueella olevat liittymät on mahdollista ohjata tarkoituksenmukaisimpiin paikkoihinsa. Ellei liittymistä voida sallia ja entisen liittymän käyttö joudutaan kieltämään, siirrytään toisen asteen liittymäsäätelyyn, jossa tarvitaan yksityisten teiden järjestelysuunnitelma, jonka toimeenpanon yhteydessä perustetaan tarpeelliset yksityistieoikeudet ja rakennetaan tieyhteydet.

Kustannusvaikutuksiltaan yksityisteiden järjestelysuunnitelma on liittymäsuunnitelmaa kalliimpi. Liittymäsuunnitelman voimassa ollessa tienpitäjä *voi* myöntää liittymisen, jos liittymästä liikenneturvallisuudelle aiheutuva haitta havaitaan vähäiseksi, pyyntö perustuu olosuhteiden muuttumiseen tai muihin painaviin syihin ja liittymä on tarpeen kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä varten, TieL 52.1 §. Vaikka edellytykset monissa kohdin vastaavat TieL 52.2 §:ssä mainittuja normatiivisen liittymäluvan edellytyksiä, liittymäsuunnitelmaa täydentävä lupamenettely on vapaaharkintainen. Yksityisteiden järjestelysuunnitelman hyväksyminen ja täytäntöönpano merkitsee pysyvien liittymien lukumäärän vakiinnuttamista johtaen ehkä tietoimituksen suorittamiseen, kokoojatieverkon rakentamiseen ja matkan jatkumisesta tai liittymien sulkemisesta johtuvien korvausten suorittamiseen, kuten esimerkiksi ratkaisussa *KKO 1975 II 65*. Välittömiä kustannusvaikutuksia on kuitenkin vaikeaa verrata liikenneturvallisuuden lisääntymisestä johtuviin mahdollisiin säästöihin.

Oikeuskäytännön mukaan yksittäisten liittymien salliminen liittymäsuunnitelmaa laadittaessa ratkaistaan TieL 50 §:ssä ja 52 §:ssä mainittujen liikenneteknisten ja kiinteistökohtaisten perusteiden pohjalta. Esimerkiksi ratkaisussa *KHO 1979 A II 144* liittymäsuunnitelma kumottiin siltä osin, kuin siinä oli poistettu kiinteistöjen tarkoituksenmukaisen käytön kannalta välttämätön huoltoasemalle johtanut toinen liittymä. Yksityisteiden järjestelysuunnitelman laatimisessa on TieL 50 ja 52 §:n ohella otettava huomioon myös TieL 10 §:ssä säädetyt suunnitteluperiaatteet.

Ratkaisussa *KHO 1967 A II 112* suunnitelma palautettiin LH:lle uudelleen käsiteltäväksi sen seikan selvittämiseksi, oliko kokoojatie rakennettavissa vähemmän tiloille haittaa tuottavan suoremman suuntauksen mukaan.[8a]

c. *Maatalousliittymistä ja tilapäisistä liittymistä.* Vuonna 1967 annetun TieL:n muutoksen yhteydessä lakiin otettiin säännökset maa- ja metsätalousliittymistä. Näillä liittymillä tarkoitetaan erilaisia ylikulkulaitteita, jotka palvelevat tielle nousussa ja poistumisessa maa- ja metsätalousliikennettä, mutta eivät toimi pysyvän asutuksen pääsyteinä. Maatalousliittymän rakentamisella tai käytöllä ei saa aiheuttaa huomattavaa vaaraa liikenneturvallisuudelle ja liittymän saa rakentaa tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan muuhun yleiseen tiehen kuin moottoritiehen tai moottoriliikennetiehen, TieL 52.6 §.

Koska maatalousliittymiä saadaan rakentaa paikallisten tienpitoviranomaisten luvalla sellaisillekin teille, joita varten on vahvistettu yksityisten teiden järjestelysuunnitelma tai liittymäsuunnitelma, säännös saattaa houkutella perustamaan suoria pääsyteitä maatalousliittymän kautta silloin, kun uusi liittymä on evätty tai vanha yhteys on korvattu pitemmällä uudella yhteydellä. Oikeuskäytännössä TieL 52.6 §:n säännöksiä on tulkittu ahtaasti, kuten seuraavat esimerkkiratkaisut osoittavat.

KHO 1977 t. 996. Asianosaiset esittivät LH:ssa, että Salon—Kiskon—Mustion maantien rakentamisen yhteydessä oli katkaistu venevalkamaan johtava yhteinen tilustie sekä erään tilan pääsytie. Kun matka maantielle uuden liittymän kautta tuli 0,6 km entistä yhteyttä pitemmäksi, asianosaiset vaativat, että tienpitäjä velvoitettaisiin rakentamaan heille pyydettyyn paikkaan maatalousliittymä. *LH* hylkäsi hakemuksen; asianosaiset hakivat muutosta.

Koska rakennettavaksi pyydetyn liittymän kautta suunniteltu liikenne ei ole TieL 52.6 §:ssä tarkoitettua yksinomaisesti maatalousliikennettä eikä sitä varten voitu tehdä maatalousliittymää eikä paikalle voitu sallia tehtäväksi myöskään yksityisen tien liittymää, KHO hylkäsi valituksen.

KHO 1979 A II 142. Maanviljelijä C, jonka tilan pellot sijaitsivat talouskeskuksen nähden maantien takana, pyysi TVL:n piiriltä lupaa maatalousliittymän rakentamiseen paikkaan, jossa tien vastakkaisella puolella oli yksityistieliittymä. Anomuksen tultua hylätyksi C saattoi asian LH:n käsiteltäväksi. Antamassaan selityksessä TVL:n piiri lausui,

---

8a Liittymäratkaisuja on annettu joskus tietoimituksissa, jonne asia ei kuulu, ks. *KKO 1975 t. 2175,* Mm 1976: 3—4 s. 37—38 ja *KKO 1970 II 93.*

että liittymästä muodostuisi yksityisen tien liittymä sen johdosta, että tien vaikutuspiirissä oli useita talouksia, jotka tulisivat käyttämään liittymää muihinkin ajoihinsa, eikä yksityisen tien liittymää tällä kohden voitu sallia, kun sellainen oli ennestään 130 m:n päässä ja tämän järjestelyn C:kin oli aikanaan hyväksynyt. Kph lausunnossaan puolsi liittymän sallimista.

Pidettyään paikalla katselmuksen ja todettuaan näkyvyyden molempiin suuntiin hyväksi ja koska liittymästä ei aiheutunut huomattavaa haittaa liikenneturvallisuudelle, *LH* TieL 52.6 §:n nojalla myönsi C:lle luvan yksinomaan maatalousajoon tarkoitetun liittymän rakentamiseen.

KHO hylkäsi äänestyspäätöksin 3—1 TVH:n valituksen asiassa.

Maatalousliittymäsäännökset koskevat pysyvää, mutta laadullisesti rajoitettua liittyvää liikennettä ja tieverkkoa. Tämä seikka on korostunut entisestään, kun 5. 2. 1982 annetulla RakA 137.4 §:n säännöksellä on vaikeutettu maatalousliittymän käyttämistä uuden rakennuspaikan ainoana pääsytienä.

Paitsi maatalousliittymiin, myös muiden liittymien lupiin voidaan sisällyttää liikenneturvallisuutta parantavia ehtoja. Sen sijaan tilapäinen nouseminen ja poistuminen tieltä ei kuulu TieL:n alaan, vaan liikennesäännösten piiriin. Kuitenkin tilapäisiä kulkulaitteita käytettäessä tai muutoin tieltä poistuttaessa ei ole lupa rikkoa tien runkoa liikennettä vaarantavasti, TieL 55 §.

15.3. Yksityisiä teitä koskevista oikeuksista

a. Yksityisistä teistä tietoimituksessa. TieL:n liittymä- ja yksityistiesäännöstö koskee kaiken laatuisia yksityisiä teitä mukaanluettuna kiinteistöjen omat tiet ja sopimustiet, TieL 52.4 ja 52.6 §. Pysyvät, toisen kiinteistön kautta johtavat tieyhteydet perustetaan tosin yksityistieoikeuksin; mutta tarvittaessa voidaan määrätä myös kiinteistöjen omat tiet siirrettäviksi kiinteistön alueella toiseen paikkaan.[9] Tietoimituksen toimitus-

[9] JL 161 ja 239 a §:ssä yksityistieoikeus ja tierasite rinnastetaan toisiinsa. TieL:ssa yksityisteistä puhutaan laajemmassa merkityksessä tarkoittaen myös omia ja sopimusteitä. MMH:n toimitusmenettelyohjeistossa puhutaan yksityistieoikeuksien perustamisesta, MMH kk 3/81 25 ja 26 §. Terminologinen ero olisi syytä tehdä tekstissä mainitulla perusteella, koska silloin rekisteriteknisesti voidaan »rasitteelle» nimetä sekä dominanssi että servienssi. Vrt. TMO kohta 7.7.

miesten toimivalta näiden teiden suhteen on laajempi kuin YkTieL:n mukaan olisi laita.

Korvaus yksityisiä teitä varten lunastetuista alueista määrätään maapohjakorvauksena TieL:ssa säädettyjen perusteiden mukaan, *KKO 1974 II 48*, mutta yksityiseen tiehen mennyttä aluetta ei lueta tiealueeseen eikä näitä tiluksia poisteta tilan tilusaloista.

Jos tienpitäjä on katkaissut tieyhteyden, uuden liittymän rakentaminen kuuluu tienpitäjälle. Tienpitäjä kustantaa myös yleisen tien muusta parantamistyöstä johtuvat liittymätyöt, mutta muutoin liittyvän tien rakentamis- ja kunnossapitokustannukset kuuluvat liittyvän tien pitäjälle, TieL 52 §. Jos tieyhteys joudutaan katkaisemaan tietyön vuoksi, tienpitäjän on huolehdittava yhteyksien järjestämisestä viivytyksettä. Sekä liittymän rakentamiskorvaus että tieyhteyden katkaisemisesta johtuva vahingonkorvausasia voivat tulla tietoimituksessa käsiteltäviksi, TieL 66 §, ks. esim. *KKO 1974 t. 2410,* Mm 1976: 3—4 s. 21—22.

b. *Tienpitäjän hyväksi perustettavista yksityisten teiden käyttöoikeuksista.* Liitännäisalueille, aineenottopaikoille ja tukikohtiin johtavien yksityisten teiden käyttölupa voidaan antaa alueen perustamisluvan yhteydessä, mutta asia voi tulla esille myös tietoimituksessa sopimuksen kirjaamista tai oikeuden perustamista koskevana asiana. Pysyviksi tarkoitetut oikeudet merkitään maarekisteriin yksityistieoikeuteen verrattavina tieoikeuksina, väliaikaiset käyttöoikeudet rekisteröidään vastaavina rasitteina.[10]

Käyttöoikeuskorvaus perustuu TieL 62.3 §:ään, tai 62.5 §:ään, jos tie palvelee TieL 47 §:ssä mainittuja tarkoituksia. Molemmissa tapauksissa asia kuuluu tietoimitukseen. Aineenottopaikalle johtavan tien käyttökorvaus on toisinaan sisällytetty ainesmaakorvauksiin, esimerkiksi ratkaisussa *KKO 1974 t. 1962,* joka koski Lempäälässä suoritettua tietoimitusta TN:o 82 444. Periaatteessa korvauserä on aineskorvauksesta riippumaton ja voi kuulua koron laskemisen suhteen eri luokkaan kuin ainesmaakorvaus.

c. *Yksityisen tien johtamisesta yleisen tien alueella.* Käsitellessään YkTieL:n kannalta servienssikelpoisia rekisteriyksiköitä *Wirilander* kirjoittaa, että yleisen tien tie- ja liitännäisalueet ovat servienssikelvottomia;

[10] Ks. MMH kk 3/81 33 ja 42 § ja malli 11 sekä kk 84 104 §.

yksityistä tietä ei saada johtaa YkTieL:n järjestyksessä yleisen tien alueella, vaan johtamiseen vaaditaan tienpitäjän lupa.[11]

Wirilanderin mainitsemassa merkityksessä servienssikelpoisuus on YkTieL 8 §:n mukaan kiinteistöllä. Kuitenkin YkTieL:n kiinteistökäsite on katsottu laaja-alaiseksi ja servienssikelpoisten yksiköiden joukkoon on luettu maarekisterijärjestelmään kuuluvat tilukset sekä myös valtion metsämaa.[12] Vuoden 1976 kiinteistönimitysten muutos ei vaikuttanut tähän asiantilaan.[13] Vaikka yleiset tiet tultaisiin tilittämään maarekisterissä omina yksiköinään, ne ovat kuuluneet ja kuuluvat senkin jälkeen maarekisterijärjestelmään ja siihen rekisteriyksiköiden luokkaan, jossa kiinteistötoimituksen keinoin on mahdollista perustaa pysyviä tie- ja rasiteoikeuksia.

d. Servienssikelpoisuudesta toimituksenedellytyksenä. Edellä 8.3 §:ssä oli esillä prosessinedellytysten ja prosessitoimien edellytysten välinen erottelu. Vastaava jako voidaan tehdä kiinteistötoimituksenedellytysten ja toimitustoimien edellytysten suhteen. Servienssikelpoisuus kuuluu niihin toimituksen ulkopuolisiin asianhaaroihin, joiden on oltava käsillä, jotta yksityistie- tai rasiteoikeuden perustaminen toimituksessa olisi mahdollista. Kysymys on *toimituksenedellytyksestä.*

Kun verrataan suostumuksen merkitystä servienssikelpoisuuteen, havaitaan, että tienpitäjän suostumus kuuluu samaan edellytysryhmään yksityistieoikeuden perustamiseen liittyvän haitattomuusharkinnan kanssa. Suostumuksen puuttuminen tai sallitun haittatason ylitys estää tieoikeuden perustamisen tiettyyn paikkaan, mutta ei estä perustamasta tieoikeutta tietoimituksessa esimerkiksi muualle tilan alueelle. Suostumus kuuluu siis *toimitustoimien* edellytyksiin, jotka käsittelyjärjestyksessä tulevat toimituksenedellytysten jälkeen.[14] TieL 52 ja 53 §:n säännökset

---

11 Ks. *Wirilander* s. 371.

12 Ks. *Hyvönen* Määräämistoimista s. 240 ja *Pietilä* Kiinteistönmuodostamisoikeus s. 196—197.

13 L JL:n muuttamisesta 17. 12. 1976/984.

14 Rasitteen perustamiseen tiealueelle on saatava tienpitäjän lupa, TieL 50—53 erit. 52.6 §. Tietoimituksessa perustaminen saattaa johtua kuitenkin tiesuunnitelmasta, yksityistiejärjestelysuunnitelmassa annetusta määräyksestä taikka tienpitäjän toimituksessa antamasta suostumuksesta. Tienpitäjä voi antaa suostumuksensa kiinteistö- ja yksityistietoimituksissa siten, että asia käsitellään ratkaisumääräysten yhteydessä, YkTieL 44.1 §. Kysymys saattaa siis toisinaan olla

eivät tee tie- ja liitännäisalueista servienssikelvottomia. Kirjallisuudessa toimituksenedellytysten ja toimitustoimien edellytysten välistä eroa ei ole tutkittu, vaan molempia edellytyslajeja on käsitelty yleensä toimituksen asiallisten edellytysten kohdalla.[15] Kun molempia laatuja olevat puutteellisuudet johtavat JL 59.2 §:n mukaan toimituksen jättämiseen sikseen, erottelulla ei ole suurtakaan merkitystä *toimitusmenettelyn* kannalta, mutta *muutoksenhakuvaiheissa* erottelun merkitys korostuu.

e. Entisen yleisen tien käyttämisestä yksityisenä tienä. Entisen yleisen tien aluetta, jonka omistusoikeus on siirtynyt kunnalle tai viereisten kiinteistöjen omistajille, on lupa käyttää edelleen korvauksetta yksityisenä tienä, mutta tarvitsijan tulee saattaa asia lailliselle kannalle, jos omistaja sitä vaatii. Yksityistietoimitus on pantava vireille kolmen kuukauden kuluessa vaatimuksen esittämisestä uhalla, että maanomistaja saa sulkea tien, ETL 5 §. Säännöstä täydentää YkTieL 38.2 §, jonka mukaan yksityistietoimituksessa käsitellään myös ETL:n 5 §:ssä tarkoitetut kysymykset entisen tiemaan määräämisestä käytettäväksi yksityisenä tienä. Kun YkTieL 52 §:n mukaan ennestään olevia teitä koskevat asiat voidaan ratkaista tietoimituksen lisäksi myös tielautakunnassa ja lautakuntakäsittelyn kustannukset ovat toimituskustannuksia merkittävästi pienemmät, asiasta on syntynyt kirjallisuudessa mielipiteen vaihtoa ja oikeuskäytännössä erilaisia tulkintoja.

Pietilän mukaan entinen maantiealue saavuttaa toimitustien ominaisuuden vasta YkTieL:n mukaisessa tietoimituksessa eikä tielautakunnan toimivaltaa kuulu tällaisen tien tienpitovelvollisuuden ensikertainen jakaminen, joka suoritetaan tietoimituksessa samalla, kun tiehen perustetaan pysyvä tieoikeus.[15a] Ratkaisu *KKO 1972 II 9* vahvisti Pietilän tulkintasuosituksen oikeaksi. Ratkaisussa *KKO 1980 II 51*, jossa osa tielautakunnan käsittelemästä yksityistiestä oli entistä maantiealuetta eikä siihen ollut

---

toimituksenedellytys, toisinaan toimitustoimen edellytys kuten ns. kaavoituspoliittisenkin osittamisrajoituksen arvostelu, KaavJL 17, 22 ja 25 §. Vrt. *Hyvönen* Lm 1969 s. 198—202 ja *Pietilä* DL 1971 s. 309—313 sekä *Hyvönen* Maapaketti s. 267—269.

15 Ks. esim. *Pietilä* Kiinteistönmuodostamisoikeus s. 214—217 sekä *Hyvönen* s. 269—272, *Hyvönen* Mm 1968: 1—2 s. 65—67 ja *Hyvönen* Määräämistoimista s. 84—85 sekä niissä mainittua kirjallisuutta.

15a Ks. *Pietilä* Mila 1969 s. 137—138, vrt. *Aalto-Setälä* s. 170—172 mainittuja ratkaisuja.

perustettu tieoikeutta tietoimituksessa, KKO palautti asian MO:lle lausuen, ettei MO olisi saanut kumota ja poistaa tietä koskevia, jo lainvoiman saaneita päätöksiä, vaan sen olisi tullut valitusasian ratkaistessaan ottaa huomioon, ettei tieosakkailla ollut tienpitovelvollisuutta lakkautetun maantien osalta.

Jos ennestään olevan liittymän käyttö kielletään, katkaistua yhteyttä vastaava uusi tieyhteys on turvattava TieL 50.2 §:n mukaan yksityisten teiden järjestelysuunnitelman avulla, jossa tarpeen mukaan voidaan määrätä tehtäväksi yksityinen tie tai liittymä tai perustettavaksi oikeus ennestään olevaan yksityiseen tiehen. Vuonna 1981 säännökseen lisättiin maininta TieL 33 §:n mukaan lakkautetusta yleisestä tiestä tai yleisen tien osasta, joita siis muutosten jälkeen voidaan käyttää entistä paremmin hyväksi korvaavia tieyhteyksiä rakennettaessa. Yksityisteiden järjestelysuunnitelman johdosta pidettävässä tietoimituksessa yksityisteiden hoito voidaan järjestää YkTieL:n mukaiselle kannalle. TieL 51.2 §.

Uusitut säännökset estävät ehkä järjestelysuunnitelmiin otettujen lakkautettujen tienosien rappeutumisen, mutta muutoin lakkautetut tienosat saattavat jäädä hoidotta, vaikka yksityinen liikenne niillä jatkuisi. Kulkuoikeuden perustaminen kuuluisi ETL 5 § ja YkTieL 38.2 §:n mukaan ensisijaisesti yksityistietoimitukseen. Kuitenkin TieL:n mukainen tietoimitus tulee pian lakkauttamisen jälkeen vireille ja tien varren maanomistajat ovat toimituksessa asianosaisia. Tiehankkeeseen liittyvien yksityisten kulkuyhteyksien käsittely kuuluu TieL 36 §:n, 37.2,2, 38.2 ja 66 §:n nojalla toimituksessa käsiteltäviin asioihin silloinkin, kun käsiteltävänä ei ole varsinainen yksityisten teiden järjestely. Toimitusmiehet voivat perustaa tarpeellisiksi havaitsemiaan, toimituskokonaisuuteen liittyviä rasitteita esim. vahinkojen torjumiseksi, vaikka toimituksen laajentaminen yksityistietoimituksilla ei voikaan tulla kysymykseen. Kulkuoikeuden perustaminen tarvittaessa entisen tien alueelle on katsottava sallituksi TieL:n mukaisessa tietoimituksessakin. Toimenpide mahdollistaa entisen tien alueelle syntyneen oikeuden rekisteröimisen, mihin perustuen *tien hoito voidaan järjestää tielautakunnan avulla.* Näin vältetään tarpeettomia kustannuksia ja estetään käyttöön jäävän tieosuuden rappeutuminen. Oikeuskäytännössä tämän laatuisen rasitteen perustamisedellytykset on ETL 5 §:n pohjalta arvosteltu lievemmiksi kuin JL 116 §:n tai YkTieL 8 §:n pohjalta.

KKO 1975 t. 1918, tietoimitus TN:o 17 737 Rovaniemen mlk. Se seikka, että rasitteen perustamisesta entiselle tiealueelle aiheutui kiinteistölle erittäin huomattavaa haittaa, ei ETL 5 §:n mukaan ollut esteenä rasitteen perustamiselle, koska alue oli ennestäänkin ollut tiekäytössä. Mm 1976: 3—4 s. 35—36.

15.4. Muista rasiteoikeuksista

Tielakikomitean mietinnössä tietoimitus kuvattiin pakkolunastusta vastaavaksi kiinteistötoimitusmuotoiseksi menettelyksi tiehankkeista johtuvien lunastus-, tilusjärjestely-, rajankäynti-, yksityistiejärjestely- ja korvauskysymysten käsittelyä varten. Toimitusta koskevissa menettelyohjeissa käsiteltiin vain näitä kiinteistöteknisiä keinoja korvausten vähentämiseksi,[16] vaikka TieL:n 38.2 §:n säännös olisi voinut antaa aihetta toisenlaiseenkin tulkintaan:

> »Kun on kysymys tilusjärjestelystä, yksityisten teiden järjestelystä ja muista tietoimituksessa suoritettavista toimenpiteistä sekä niiden tarkastamisesta ja merkitsemisestä maarekisteriin, on, mikäli tämän lain säännöksistä ei muuta johdu, soveltuvin osin noudatettava, mitä jakolain mukaan on vastaavasti voimassa.»

Säännöksessä viitattiin yleisesti JL:n jakotoimitusmenettelyyn, jonka puitteissa on mahdollisuus perustaa toimitusmiesten päätöksellä ja sopimuksin muunkinlaisia rasitteita kuin tierasitteita tarkoituksenmukaisen maankäytön edistämiseksi.[17]

Käytännön toimituksissa ei ole orjallisesti seurattu MMH:n ohjeita. Edellisessä kohdassa käsiteltyjen tierasitteiden ja yksityistieoikeuksien ohella toimituksissa on perustettu muun muassa lähde- ja kaivo-rasitteita sekä näille johtavia kulku- ja vesijohto-oikeuksia niissä tapauksissa, joissa kiinteistön vesihuolto on tiehankkeen johdosta vaikeutunut, eikä perus-

---

16 Ks. MMH kk 77 14 ja 26 § sekä mallit 3 ja 7, MMH kk 88 28, 29 ja 41 § sekä malli 8 ja MMH kk 3/81 25—26 §. LunL:ssa rasitteet kuuluvat ns. erityisiin oikeuksiin. LunL 16 ja 28 § sisältävät ehkä vielä laajemman keinoarsenaalin kuin TieL:n viittaussäännökset. Kuitenkin TMO:ssa on rasitteiden perustaminen korvauksien vähentämiseksi jätetty huomiotta. Ahtaan tulkinnan tueksi voidaan tosin esittää prosessiekonomisia ja toimituksen luonteesta johdettavia syitä.

17 Ks. esim. JL 116—118, 138, 186 ja 190 § sekä 30. luku. Ks. *Hyvönen* Määräämistoimista s. 230—245.

tamisesta ole havaittu aiheutuvan servienssikiinteistölle huomattavaa haittaa.[18] Toisinaan nämä rasitteet on perustettu toimitusmiesten päätöksin eli pakkorasitteina. Päätökset ovat pysyneet sijaintikiinteistön omistajan valituksesta huolimatta, jos perustamiseen on ollut tiehankkeesta johtuvia painavia syitä.[19]

Jakotoimituksissa toimitusmiesten toimivalta ulottuu jaon alaisille tiluksille. Tietoimituksessa toimitusaluetta ei voida yhtä selvästi rajoittaa, koska välittömät kiinteistötekniset toimet ulottuvat vain tie- ja liitännäisalueille; rajankäynnit, tilusjärjestelyt ja yksityistiejärjestelyt saattavat kohdistua näiden alueiden ulkopuolelle, mutta toimituksen lunastustekninen alue on vielä paljon laajempi. Rasitteiden perustaminen pakkotoimin on verrattavissa TieL 35 §:n mukaisiin tilusjärjestelyihin ja TieL 36 §:n mukaiseen yksityistiejärjestelyyn. Sen vuoksi perustamisen edellytyksiä tietoimituksessa on, erityissäännösten puuttuessa, arvosteltava JL:n rasitesäännöstön ja mainittujen TieL:n säännösten pohjalta.

Kun rasitteita perustamalla vaikutetaan korvauksiin, rasitteita voitaneen perustaa niiden kiinteistöjen alueille, joiden omistajat ovat asianosaisia *lunastusteknisellä* perusteella, kuten maan luovutuksen, tien varsien käyttörajoitusten tai yksityistie- ja liittymäkysymysten perusteella tai siksi, että rasitteen perustamisesta on pysyvää hyötyä tiestä kärsineen kiinteistön käytölle, eikä perustaminen aiheuta rasitetulle kiinteistölle huomattavaa haittaa. Kaivo-, vesijohto-, linjanpito- ja tierasitteiden ohella tietoimituksessa on TieL 38.2 §:n perusteella katsottava sallituksi perustaa muitakin JL:n mukaisia rasitteita vahinkojen ja haittojen torjumiseksi JL:ssä säädetyin ja mainituin nettohyötyedellytyksin.

Tienpitäjä saa haltuunotto-oikeuden tarpeellisiin alueisiin tiesuunnitelman nojalla. Sen sijaan tilusjärjestelyssä vaihtuvien tilusten tai toimi-

---

[18] Esim. *KKO 1972 t. 2339*, tietoimitus TN:o 36 546, Perniö. Kun tietyön vuoksi saastuneen kaivon tilalle ei ollut kohtuullisin kustannuksin rakennettavissa uutta kaivoa, toimitusmiehet perustivat kaivo- ja johtorasitteen toimitukseen osallisen tilan alueelle. Mm 1975 s. 94—95.

Vastaavia päätöksiä on annettu esim. toimituksissa TN:o 71 214, Espoo *(KKO 1973 t. 615)*, Uudenmaan mkri säil.nro 26: 157 sekä TN:o 74 903/71 052, Espoo säil. nro K 199 *(KKO 1976 t. 236)*. Tapauksissa ei ollut valitettu rasitteista, mutta niitä ei ollut myöskään tarkastuksessa poistettu, mikä osoittaa käytännön vakiintuneen.

[19] Vrt. *TuMO 20. 8. 1971* TN:o 32833, Kankaanpää. *(KKO 1975 t. 103)*. Lähderasite poistettiin, koska vesihuolto oli järjestettävissä tilan omalla alueella olevasta lähteestä.

tuksessa perustettavien rasitteiden haltuunottoajankohta määrätään sopimuksin tai toimitusmiesten päätöksellä, JL 168.2 §. Vaikka alue voidaan määrätä siirtyväksi tiettynä päivänä, perustamispäätös tulee kaikkiin asianosaisiin nähden sitovaksi vasta toimituksen maarekisteriin merkitsemisen myötä,[20] kun toimitus saavuttaa lainvoiman JL 175.1 §.

15.5. Käyttövallasta laskuojiin

Tiealueen kuivana pitämiseksi tarpeelliset sivu- ja niskaojat kuuluvat tiehen, TieL 3.1 §. Näistä tiealueen ulkopuolelle ulottuva ojitus kuului tielakikomitean käsityksen mukaan vesioikeuslain alaan, mutta eduskuntakäsittelyssä ehdotus muuttui siten, että tienpitäjä sai oikeuden viemärin eli laskuojan tekemiseen, TieL 30.3 §. Myös laskuojasta johtuvat korvaukset tulivat ratkaistavaksi tietoimituksessa, ellei niitä ole saatettu VL:n mukaiseen käsittelyyn, TieL 62.4 §. Tarpeelliset laskuojat voidaan tämän johdosta suunnitella, rakentaa ja korvata tienpidon yhteydessä turvautumatta VL:n ojitussäännöksiin,[21] ja erillinen vesiprosessi on tarpeellista vain suurempien hankkeiden yhteydessä.[22]

Laskuojaan käytetty maa tulee tosin pysyvästi hankituksi tietarkoituksiin, mutta nykyisen käytännön mukaan sitä ei oteta tieoikeuksin.[23] Ojan alueeseen ei perusteta rasitetta eikä tienpitäjän käyttövaltaa merkitä ojien kohdalla erikseen maarekisteriin. Laskuojaan menneestä maasta on oikeuskäytännön mukaan määrättävä vahingonkorvaus[24] viran

[20] *Wirilanderin* mukaan rasite tulee rakennusrasitetta lukuunottamatta sitovaksi jo päätöksen antamisesta lukien. Tämä väite pitää paikkansa vain niihin rasitteisiin nähden, jotka asianomainen on toimituksessa hyväksynyt ja sitovuus rajoittuu vain hänen lisäkseen hänen sopijapuoliinsa ja seuraajiinsa, joita edeltäjän tahdonilmaisu yleensä sitoo, JL 67 §, YkTieL 39.3. Sen sijaan toimitusmiesten päätös ei estä päätökseen tyytymätöntä hakemasta siihen muutosta tai päätöksen muuttumista tarkastuksen perusteella, JL 174 §. Lopullinen sitovuus liittyy rekisteröintiin, JL 175 §. Ks. *Wirilander* s. 766—773. Vrt. *Pietilä* s. 429—431 ja av. 96, *Noponen* Rasitteista s. 44—45, *Haataja* s. 348—349 sekä *Hyvönen* Määräämistoimista s. 230—232.

[21] Ks. KlV 1953: 45 s. 6 ja *Jaatinen* Tie ja vesi 1962: 3 s. 13—15.

[22] Vrt. *Hollo* s. 223—224.

[23] MMH kk 84 104 §.

[24] *KKO 1972 t. 525* ja *KKO 1975 t. 648*, tietoimitus TN:o 3 854, Eno. Ruostepuron siirtoon menneestä 130 m²:n maa-alasta korvattiin vahingonkorvauksena 130 mk.

puolesta.[25] Korvauksia määrättäessä oja-alueen luovutus rinnastetaan muuhun maan luovutukseen, mutta ojan aiheuttama vettyminen tai ojamaiden kasaamisesta johtuva vahinko ja haitta on korvattu vaatimuksesta. Katsaus osoittaa, että ojitusoikeutta pidetään lakiin perustuvana omaisuuden käytön rajoituksena.[26] Johdonmukaista olisi, että näin selvästi perinteistä rasitetta vastaava oikeus tulisi muiden toimituksessa perustettavien oikeuksien tapaan merkityksi maarekisteriin.

15.6. Johtojen sijoittamisesta tiealueelle ja tienvarsille

a. Sijoittamissäännöksistä. Koska tieoikeuksin otettu tiealue ja tien päällä oleva ilmatila on tienpitäjän yksinomaisessa vallinnassa, johtoihin ja johtolinjoihin kuuluvien laitteiden sijoittaminen tiealueelle on sallittua vain tienpitäjän luvalla, TieL 53 §. Johtopylväiden sijoittamisesta tien viereen on TieL 41.5 §:n mukaan säädetty erikseen, mutta näihinkin toimiin tarvitaan lupa tienpitäjältä, jonka sijoituslupia myöntäessään tulee huolehtia siitä, etteivät laitteet ole ristiriidassa tien vapaita näkemiä, alikulkukorkeutta tai kantavuutta koskevien määräysten kanssa eikä niistä aiheudu vaaraa tai sanottavaa häiriötä liikenteelle taikka haittaa tienpidolle, VTO XI.

b. Sähkölinjoista. Sähkölaitoksista 11. 5. 1928 annetun lain mukaan sähkön tuottamista, siirtoa ja jakelua harjoittavat laitokset tarvitsevat toimintaansa KTM:n antaman toimiluvan. Tiealueelle sattuvat jakeluverkostojen osat saattavat olla sähkön kaukosiirtoon tarkoitettuja korkeajännitelinjoja tai paikalliseen jakeluverkkoon kuuluvia linjoja ja jakelulaitteita. Tiealueelle voidaan asentaa tievalaistus ja tieviranomaisen luvalla sijoittaa uusia siirto- ja jakelulinjoja ilmajohtoina tai maakaapeleina. Tien valaistuksen suunnittelussa ja laitteiden sijoittamisessa on noudatettava tienpitäjän antamia yksityiskohtaisia suunnitteluohjeita[27] riippumatta siitä, kuka rakentaa laitteet tai kustantaa niiden käytön.

---

[25] *KKO 1969 t. 2376*, tietoimitus TN:o 77 635, Lempäälä. Laskuojaan käytetyn alueen korvaus oli määrättävä viran puolesta, vaikkei vaatimusta siitä ollut tehty. Ks. TieL 75.1 ja TieL 76.3 §.

[26] Ks. *Haataja* s. 331—332, *Pietilä* Vesioikeus s. 204—205, *Noponen* Rakennustoimista s. 81—83 ja *Wirilander* s. 78—84.

[27] Ks. TVL SO IX 4.3. s. 13—14 ja 20—21 sekä III 6.

Oikeus jakelujohtojen sijoittamiseen yksityismaille perustuu tavallisesti pitkäaikaisiin sopimuksiin tai laitoksen omistajan hyväksi perustettuihin rasiteoikeuksiin. Suurjännitelinjojen käyttöoikeus on useimmiten perustettu pakkolunastamalla; johtokatu on hankittu käyttöoikeuden supistuksin, pylvästontit ja muuntoasemat omistusoikeuksin.

Laitoksen rakentamisen jälkeen suoritettavia tienrakennustöitä vastaan sähkölaitoksen omistajan varallisuus on suojattu aikaprioriteettisäännön mukaan: jos tien rakentaminen koskettaa sähkölaitosta, laitoksen omistaja on velvollinen suorittamaan tarpeelliset muutostyöt tienrakentajan kustannuksella, SähkölaitosL 17 §.

Lennätin- ja puhelinlinjojen tapaan sähkölinjat aiemmin sijoitettiin yleisten teiden varsille tienpitäjän suostumuksin. Nykyisin johtojen sijoituksessa on noudatettava tienpitäjän ja sähkölaitosten sopimia menettelyohjeita [28] ja niissä mainittuja varoetäisyyksiä. Jakelujännitteiset avojohdot on johdettava yleisen tien yli vähintään 6,5 m:n korkeudessa ja johtopylväät haruksineen ja tukineen on sijoitettava TieL 3.3 §:ssä säädetyn tiealueen ulkopuolelle.[29] Tienpitäjän sijoituslupamallissa on ehto, jonka mukaan sähkölaitoksen on kustannuksellaan siirrettävä johdot toiseen paikkaan, jos se tienpidon, tien leventämisen tai siirtämisen vuoksi on tarpeen.[30]

Vaikka sähkölaitokset olisivat tien rakennus- ja parantamishankkeissa erityisen oikeuden haltijoita, laitosten ja tienpitäjän välisiä korvauskysymyksiä on aniharvoin saatettu KKO:n ratkaistavaksi. Sopimus- ja lakiperusteinen yhteistyö näyttää sujuneen tässä suhteessa hyvin. Sen sijaan tietyöstä johtuneet kiinteistöjen sähköliittymiin ja johtojen siirtoihin liittyvät korvauskysymykset ovat aiheuttaneet toisinaan riitoja.[31] Näihin verrattuna huomattavasti useammin on käsitelty käyttöoikeuden supistuksin lunastetun voimalinja-alueen korvaamista tietoimituksessa. Pylväät, harukset ja linjan omistajan kulkurasite vaikeuttavat linja-alueen käyttämistä maanviljelykseen, vaikka käyttörajoitus ei sinänsä rajoita kasvinviljelyä. Sen vuoksi tiekorvaus peltoalueesta sähkölinjan kohdalla määräytyy likipitäen samojen perusteiden mukaan kuin muuallakin. Jos voimalinja on aineenottoalueella, tienpitäjää ei ole katsottu 1970-

28 Sähköjohdot ja yleiset tiet, TVH:n julkaisu N:o 2.342/1975.

29 Valaisinpylväiden sijoituksesta ks. TVL SO kohta III 6.24.

30 Sähköjohdot ja yleiset tiet liite 7, ehto 3.

31 Esim. *KKO 1979 t. 634*, tietoimitus TN:o 45 029 ym., Naantali.

luvun oikeuskäytännössä velvolliseksi korvaamaan suurjännitejohtopylväiden luiskiin pylväiden tueksi tarvittavaa soraa.[32] Luiska jää maanomistajan vahingoksi, koska pylvästontit on lunastettu aiemmin rajojansa myöten. Voimalinjaa varten perustettu oikeus rajoittaa eniten linja-alueen ja reunavyöhykkeiden metsänkasvatusta sekä johtokadun käyttämistä rakennusmaana. Eräässä ratkaisussa metsän kasvatusrajoituksen korvauksen katsottiin vastanneen 60 % alueen tiekorvausarvosta.[33] Käyttöoikeuden supistuksen on katsottu vähentäneen rakennusmaan odotusarvoa 20—80 % riippuen muista korvausperusteista ja siitä, mitä pakkolunastuksessa on aikanaan korvattu.[34]

c. Sähkölinjojen siirtokorvauksista. Linjan siirtokustannusten osalta SähkölaitosL 17 § on selvä. Tulkintariitoja on syntynyt vain eräiden siirtoihin liittyneiden kustannusten suorittamisesta. Kysymyksiä on ratkottu sekä tietoimituksessa että alioikeudessa, kuten seuraavat ratkaisut osoittavat.

KKO 1969 t. 998, tietoimitus TN:o 64 839, Kajaani. Tienpitäjä oli korvannut sähköyhtiölle tien rakentamisesta johtuneet muuntolaitteiden ja johtojen siirtokustannukset. Tietoimituksessa yhtiö vaati korvausta uuden johtokadun hankinta- ja pakkolunastuskustannuksista. Toimitusmiehet velvoittivat tienpitäjän korvaamaan vuokraoikeuksin hallitun johtokadun, menetyksen jäljellä olevan vuokra-ajan huomioon ottaen, 6 mk:lla neliömetriltä hyläten yhtiön muut vaatimukset. MO ja KKO hylkäsivät yhtiön jatkovalitukset jättäen toimitusmiesten päätöksen pysyväksi.

KKO 1980 II 26. Sähköyhtiö A oli tiepitoviranomaisen kehoituksesta siirtänyt sähkölinjat maantien parannustyön johdosta ja laskuttanut TVL:n piirikonttoria yhteensä 25 966,84 mk:n määräisillä laskuilla, joista TVH oli jättänyt maksamatta yhtiön maanomistajille vahingonkorvauk-

---

[32] *KHO 1972 t. 2654,* ks. edellä 12.4.f §.

[33] Ks. esim. *KKO 1972 II 64* ratkaisuun liittyvää MO:n päätöstä. Vrt. *Välisalmi — Mattila — Asikainen* s. 193—198.

[34] Esim. ratkaisussa *TuMO 23. 2. 1972,* tietoimitus TN:o 74 514 ym., Vantaa, korvaustaso johtoaukiolla määrättiin 4 mk/m², muualla 5 mk/m². *(KKO 1974 t. 2410).*

Johtoalueella vallitsevat rakentamisrajoitukset vaihtelevat pylvästyypistä, johtojen korkeudesta, jännitteestä ja rakentamisen laadusta riippuen. Jos käyttöoikeus johtoa varten on perustettu odotusarvo-alueelle, menetys on saatettu korvata perustamisen yhteydessä sekä johtokadun että reunavyöhykkeen kohdalla, esim. *KKO 1961 II 7.*

sena maksamat 250 mk, pylväspaikan korvauksena maksamat 150 mk ja maanvuokrana maksamat 350 mk eli yhteensä 750 mk, mitä erää korkoineen yhtiö vaati kanteen nojalla *Kuopion RO:ssa*. TVH vastusti kanteen tutkimista katsoen asian kuuluvan tietoimitukseen, joka mainitun tienparannustyön johdosta oli jo aiemmin aloitettu. *RO* hylkäsi TVH:n väitteen katsoen, ettei jutussa ollut kysymys TieL:ssa tarkoitetuista korvauksista. Koska vaadittuja, maanomistajille maksettuja korvauksia oli pidettävä sähkölinjojen siirrosta aiheutuneina välttämättöminä kustannuksina, jotka tien omistaja SähkölaitosL 17 §:n mukaan oli velvollinen korvaamaan, *RO* velvoitti valtion suorittamaan yhtiölle 750 mk korkoineen haastepäivästä ja korvaamaan yhtiön oikeudenkäyntikulut 1 500 mk:lla.

Itä-Suomen HO, jonka tutkittavaksi TVH oli saattanut jutun, katsoi, että jutussa oli kysymys tien siirtämisestä uuteen paikkaan kiinteistöille aiheutuvasta vahingosta ja haitasta tulevien korvausten määräämisestä, jota koskeva asia TieL 37, 61.1, 62.5 ja 75 §:n mukaan ratkaistiin tietoimituksessa, eikä asia siten kuulunut yleiselle tuomioistuimelle. HO kumosi RO:n päätöksen jättäen kanteen tutkimatta. Yhtiö haki muutoksenhakulupaa lain soveltamisperustein, sisällyttäen hakemukseensa myös muutoshakemuksen.

KKO myönsi muutoksenhakuluvan ja tutki asian. Koska A oli kanteessa vaatinut korvausta SähkölaitosL 17 §:ssä tarkoitetusta toimenpiteestä sille aiheutuneista kustannuksista ja tällaista kannetta oli, kuten RO TVH:n oikeudenkäyntiväitteen johdosta antamassaan päätöksessä oli lausunut, ajettava yleisessä tuomioistuimessa, eikä HO:n siis olisi tullut jättää juttua tutkimatta, KKO kumosi HO:n päätöksen. Viivytyksen välttämiseksi KKO otti kanteen välittömästi tutkittavakseen harkiten oikeaksi jättää jutun RO:n julistaman päätöksen varaan kuitenkin siten, että yhtiö jutun laadun vuoksi sai pitää sille jutusta aiheutuneet oikeudenkäyntikulut vahinkonaan.

Eriävän mielipiteen esittänyt oikeusneuvos *Hiltunen* olisi jättänyt HO:n päätöksen asiassa pysyväksi.

Vanhemmassa ratkaisussa *uuden* linja-alueen hankintakustannukset olivat jääneet kokonaan luovuttajan tappioksi, vaikka tienpitäjä oli velvoitettu korvaamaan maan luovutuksesta johtunut vahinko ja valtio oli maksanut muutoin ne siirtokustannukset, jotka SähkölaitosL 17 §:n mukaan oli korvattava.

Ratkaisu perustui kotimaisessa pakkolunastusarvioinnissa yleisesti tehtyyn oletukseen, että kohteen täysimääräinen, kauppa-, tuotto- tai kustannusarvomenetelmällä laskettu korvaussumma ilman muuta kattaa vastaavan kohteen hankinnasta aiheutuneen menetyksen, kun luovuttajalle korvataan kohteenkorvauksen lisäksi lunastuksesta johtuvat muut menetykset. Kauppa-arvomenetelmää käytettäessä ajatustapa jättää huomiotta

vastaavan esineen etsimiseen ja kaupantekoon menneet kustannukset sekä kaupan laillistamiskulut leimaveroineen. Näiltä osin ns. käyvän hinnan mukainen korvaus on alamittainen. Myös tuotto- ja kustannusarvomenetelmiä sovellettaessa nämä erät jäävät huomiotta, joskin oikein perustein diskontatun tuoton pitäisi mahdollistaa yrityksen siirtyminen samalla tavoin kuin toiminnan aikanaan loppuessakin.

Vuoden 1980 ratkaisussa korvaushankinta oli arvioimishetkellä loppuun suoritettu, minkä johdosta *kaikki* kustannukset hankintakuluineen olivat laskussa nähtävinä. Kun hankintakulujen katsottiin kuuluvan SähkölaitosL 17 §:n mukaan korvattaviin siirtokustannuksiin, tämän laatuisten kuluerien *pitäisi kuulua* myöskin *pakkolunastuskorvauksiin* LunL:n tai TieL:n perusteella, koska lähtökohtana on koko menetyksen täysimääräinen korvaaminen. TieL:n kannalta siirtymiskustannukset tulisi korvata TieL 62.5 §:n perusteella. Tässä suhteessa ratkaisua on pidettävä erittäin merkittävänä.

Vuoden 1980 ratkaisun toinen periaatekysymys koski ratkaisupaikkaa, joka SähkölaitosL:n pohjalta on alioikeus. TieL:n kannalta asia on monitahoisesti tulkinnanvarainen. Jutun vireilletulon aikaan, vuoteen 1974 julkaistun oikeuskäytännön perusteella linjanomistajan asianosaisasema tietoimituksessa oli epävarma, sillä asia varmistui vasta ratkaisun *KKO 1975 II 43* julkaisemisen jälkeen. Asian hoitaminen SähkölaitosL 17 §:n säännöksen nojalla oli perusteltua siitäkin huolimatta, että korvausvaatimusta mahdollisesti olisi voitu tietoimituksessa perustella TieL 61.1 ja 62.5 §:n säännöksin. Kun siirto oli perustunut tienpitäjän esittämään pyyntöön ja työt oli suoritettu *ennen* tietoimituksen aloittamista, asian kuulumien tietoimitukseen, TieL 75.2 §:n säännökset huomioon ottaen, olisi voitu asettaa kyseenalaiseksi. Toimituksen aloittamisella sinänsä ei tosin ole lis pendens-vaikutusta toimitukseen kuulumattomiin tai vain vaihtehtoisesti toimitukseen kuuluviin asioihin nähden.

Uusimman oikeuskäytännön valossa linjan omistaja olisi oikeutettu asianosaisena saamaan vaatimuksensa myös tietoimituksessa tutkituksi. Kuitenkin niissä tietoimitusratkaisuissa, joissa vahingonkorvausvaatimuksia on tutkittu maan luovutuksesta tai tiestä johtuvista oikeudellisista rajoituksista riippumatta, tietoimitusta on pidetty *vaihtoehtoisena* ratkaisuforumina. Esillä olevan ratkaisun perusteella korvauksensaajalla näyttäisi olevan valintavalta vaihtoehtoisten ja toimivaltaisten forumien suhteen. Hän saa asiansa ratkaistuksi siinä toimivaltaisessa forumissa, missä hän ensiksi esittää vaatimuksensa ja haluaa asiansa ratkaistavaksi.

d. Puhelinlinjoista. Maamme puhelinlinjoista osa kuuluu valtion puhelinverkkoon, jonka rakentamisesta huolehtii posti- ja telelaitos, osa kuuluu paikallisille puhelinlaitoksille, jotka tarvitsevat toimintaansa varten toimiluvan. Valtio huolehtii valtakunnallisesta televerkosta ja eräiden alueiden puhelinpalveluista. Tiheämmin asuttujen seutujen puhelimet on liitetty yleensä toimilupalaitosten puhelinverkkoon. Lennätinlaitteista 23. 12. 1919 annetun lain mukaan valtion johtoja on lupa korvauksetta sijoittaa yleisten teiden varsille ja tiealueille, LennätinL 15 ja 18 §. Oikeus johtojen sijoittamiseen yksityismaille voidaan hankkia sopimuksin, rasitteena tai pakkolunastamalla.[35] Tiealueella suoritettavia töitä varten linjan pitäjän on hankittava tienpitäjän lupa, ja johtojen sijoituksessa on noudatettava tienpitäjän antamia ohjeita.[36] Laitteet eivät saa aiheuttaa vaaraa liikenteelle tai haittaa tienpidolle. Voimassaolevien ohjeiden mukaan johtopylväitä sallitaan sijoitettavaksi tien vierialueelle sekä leikkaus- ja pengerluiskiin.[37] Jos johtoihin kuuluvia laitteita on liikenneturvallisuus- tai tienpitosyistä muutettava, johtojen omistaja on velvollinen tekemään muutostyöt tienpitäjän kustannuksella.[38] Viranomaisten välinen yhteistyö lienee näissä asioissa sujunut kitkatta. Tietoimituksessa nämä kysymykset eivät tule esille sen johdosta, ettei valtiolla ole oikeutta TieL:n mukaisiin korvauksiin, TieL 67.2 §.

Puhelinlaitoksia koskeva toimilupalainsäädäntö perustuu 23. 12. 1886 annettuun telefoonijulistukseen ja sitä täydentäviin VNp:iin.[39] Alkuaan telefoonitolppia ei saanut sijoittaa yleisille paikoille ilman hallituksen lupaa, mutta 26. 6. 1919 annetun VNp:n mukaan johtojen sijoittaminen yleisten teiden varsille sallittiin siten, ettei pylväistä aiheudu vaaraa lii-

---

35 NaapL 16 §, RakL 133 §, JL 116 §, KaavJL 9 § sekä LennätinL 7 ja 14 §. Mainittakoon, että Suomen Sähkölaitosyhdistys on 1. 10. 1975 tehnyt johtoalueiden korvausperusteista pienjännitelinjoilla sopimuksen maataloustuottajajärjestöjen kanssa ja vastaava sopimus on tiettävästi valmisteltu myös telelaitoksen ja puhelinlaitosten sekä tuottajajärjestöjen välillä.

36 Sijoittamislupakysymyksessä sovellettiin aiemmin analogisesti toimilupayhtiöitä koskevia määräyksiä, ks. *Hernberg* s. 39 ja *von Bonsdorff* s. 62. TieL:n kannalta sijoituslupavelvoite johtuu suorastaan TieL 53 §:stä ja VTO XI luvun säännöksistä.

37 Ks. puhelinjohdot ja yleiset tiet, TVH:n julkaisu N:o 2.346/1974 s. 7—20.

38 LM:n päätös 10. 5. 1973 856/42/72.

39 Julistus niistä ehdoista, joilla telefoonijohtoja saadaan maahan asettaa ja käyttää, annettu 23. 12. 1886.

kenteelle taikka vaikeutta tien pitämiselle.[40] Osaltaan päätöksen seurauksena ilmestyivät teiden varsille suomalaiseen tiemaisemaan kuuluvat pylväsrivistöt lankoineen.

e. Kysymys puhelinlinjasiirtojen korvaamisesta. Linjojen rakentaminen ja huolto teiden varsilla oli ehkä helpompaa kuin metsissä ja soilla, mutta tien mutkat lisäsivät linjojen pituutta ja posliinieristeet vaativat teiden varsilla enemmän huoltoa. Tien varrelle pystytetyn linjan sijoitusoikeus oli väistyvä. Jos johdosta tai laitteista oli haittaa liikenteelle, valtion sähköjohdoille tai laitoksille, linjan omistaja oli velvollinen omalla kustannuksellaan siirtämään ne toiseen paikkaan.[41] Linjat oli joka tapauksessa aika ajoin uusittava pylväiden lahoamisen ja tekniikan kehittymisen vuoksi. Jos tietä parannettiin, linja voitiin samalla siirtää riittävän suojaetäisyyden päähän tiestä. Kehittynyt puunsuojaustekniikka lisäsi pylväiden ikää, mutta kasvavan liikenteen vaatimukset lyhensivät tienparannusvälejä. Toistuvien siirtojen vuoksi linjojen pitäminen »ilmaisilla» tienvarsialueilla alkoi 1950- ja 1960-luvuilla tulla puhelinlaitoksille kohtuuttoman kalliiksi. Sen vuoksi toimilupayhtiöt tulivat tietoimituksiin esittämään vaatimuksia tien levittämisestä johtuvien siirtotöiden korvaamisesta. Johtojen omistajina yhtiöt olivat vahingonkärsijöitä ja laajentuneen asianosaiskäsitteen mukaisia asianosaisia. Toimituskäytännössä vaatimuksia alettiin tutkia 1970-luvun alussa, ja käytäntö vakiintui sen jälkeen, kun ensimmäinen ratkaisu oli julkaistu vuosikirjassa.

KKO 1974 t. 2467 ja 1975 II 43 t. 622, jotka koskivat Uusikaupunki—Unaja -maantien parantamista, edellinen Kalannin kunnassa, tietoimitus

---

40 VNp sisältävä yleisiä määräyksiä niiden puhelinjohtojen asettamisesta ja käyttämisestä, joihin myönnetään toimilupa, annettu 26. 6. 1919/88. Päätöstä on muutettu vuonna 1949.

41 »Jos telefoonijohto on tai tulee esteeksi keskusliikenteelle tahi haitaksi valtionlaitoksille, niin olkoon omistaja velvollinen ilman oikeutta vahingonkorvaukseen johdon pois toimittamaan tahi hävittämään. Jos johto siihen kuuluvine laitteineen havaitaan rumentavaksi, pitää tämän asianomaisen paikkakunnalla olevan viranomaisen osoituksesta korjattaman», TelefooniJ 5.2 §.

Sama sääntö otettiin 1919 VNp:n 7 §:ään: »Jos johdosta on tai tulee estettä yhdysliikenteelle taikka haittaa valtion sähköjohdoille tai muille laitoksille, on, ellei katsota olevan sovellettava niitä säännöksiä, jotka sisältyvät 23. 12. 1886 julistuksen 5.2 §:ään, sellainen este tai haitta asianomaisen viranomaisen käskystä viipymättä poistettava.»

TN:o 51 685/51 885 ja jälkimmäinen Pyhämaan kunnassa TN:o 51 686/51 886.

Toimituksissa *toimitusmiehet* olivat velvoittaneet tienpitäjän korvaamaan Vakka-Suomen Puhelin Oy:lle edellisessä toimituksessa 13 pylvään siirtämiskustannuksina 2 200 mk ja jälkimmäisessä toimituksessa johtolinjan ja 8 pylvään siirtokustannuksina 1 200 mk.

Valituksissaan MO:lle TVH vaati korvausten poistamista TelefooniJ 5.2:n ja VNp 1919 7 §:n perusteella, joiden mukaan toimiluvan haltija on velvollinen korvauksetta siirtämään valtion laitoksia haittaavat laitteet.

MO ratkaisi edellistä toimitusta koskevan valituksen 5. 4. 1973 ja jälkimmäisen 6. 4. 1973 jättäen toimitusmiesten päätökset asiassa pysyviksi ja perustellen päätöksiään seuraavaan tapaan:

Koska yleisistä teistä annetun lain 61 §:n mukaan vahingosta ja haitasta, joka aiheutuu sanottuun lakiin perustuvasta toimenpiteestä samoinkuin tällaisesta toimenpiteestä johtuvasta kustannuksestakin, on suoritettava korvausta, ja valituksenalaisessa tietoimituksessa käsitelty puhelinlinjojen ja puhelinpylväiden siirtäminen on aiheutunut tässä tietoimituksessa käsitellyn tien parantamisesta, ja kun sanotun lain 118 §:n oli katsottava tehneen merkityksettömäksi tuon lain kanssa ristiriidassa olevan puhelinjulistuksen 5.2 §:ssä olevan määräyksen siitä, että puhelinlinjan omistaja olisi velvollinen korvauksetta suorittamaan sanotunlaiset tietyöstä johtuvat muutostyöt, niin MO, joka katsoi, ettei TieL 41.5 §:n tarkoittamalla säännöksellä ollut merkitystä harkittaessa nyt esillä olevaa korvauskysymystä, hyläten valituksen, pysytti toimituksen puhelinpylväiden ja linjojen siirtämisen osalta sellaisenaan.

Tienpitäjä haki muutosta, mutta valituksen myöhästymisen vuoksi edellistä toimitusta koskeva valitus jäi tutkimatta *(KKO 1974 t. 2467)*. Jälkimmäisen jutun osalta KKO:n ratkaisussa lausuttiin seuraavaa:

Koska yhtiön puhelinlinjan siirto ei ollut johtunut siitä, että linjasta olisi ollut estettä tiellä harjoitetulle liikenteelle tai muutoin haittaa valtion laitoksille, vaan tien siirtämisestä uuteen paikkaan, eikä ollut näytetty toimilupaa johdon rakentamiseen annettaessa tai muutoinkaan sovitun taikka edellytetyn, että johdon omistaja olisi velvollinen rakennettavan tien alueelta korvauksetta siirtämään johdon myöhemmin uuteen paikkaan, ja kun tienpitäjän oli sen vuoksi TieL 61 ja 71 §:n mukaan suoritettava korvaus po. tiesuunnitelman johdosta yhtiölle aiheutuneista MO:n päätöksessä mainituista kustannuksista, KKO katsoi, ettei ollut syytä muuttaa MO:n päätöksen lopputulosta, jonka varaan asia siis jäi. Mm 1976: 3—4 s. 27—29.

Maaoikeus perusti päätöksensä TieL 118 §:n mainintaan, että TieL:lla kumottiin kaikki lain kanssa ristiriidassa olevat säännökset. Tämän laatuinen tulkinta voidaan muodollisesti perustaa HM 92.2 §:ssä lausuttuun periaatteeseen, ettei lain kanssa ristiriidassa olevaa asetuksen säännöstä

ole lupa soveltaa käytäntöön. TieL:n valmisteluasiakirjat eivät kuitenkaan viittaa TelefooniJ:n säännösten kumoamistarkoitukseen.[42] Tulkinta johti kohtuulliseen lopputulokseen, mutta asetuksen selittäminen kumotuksi 18 vuotta voimassa olleen ja toisin tulkitun TieL:n säännöksen perusteella vaikuttaa arveluttavalta.

Korkein oikeus ei hyväksynyt MO:n selitystä. Sen sijaan TelefooniJ:n ylimalkaisesta sanamuodosta saatiin esille aikaprioriteettisääntö, jonka mukaan säännökset eivät rajoittaneet omistajan oikeutta korvaukseen, jos siirto johtuu tien *siirtämisestä*. On selvää, että julistuksen sanamuodolla oli tsaarin aikaisessa Suomessa tarkoitettu kaikkia valtion laitoksia, sekä uusia, laajennettavia että siirrettäviäkin, koska yksistään johtojen ruma ulkonäkökin riitti perusteeksi niiden korjauttamiseen. Tältä kannalta KKO:nkaan perustelu ei vaikuta elegantilta, vaikka lopputulos on sopusoinnussa yleisen omaisuudensuojaperiaatteen ja oikeustajun kanssa. Tulkinnan muuttuminen on syytä ottaa huomioon, kun puhelinlainsäädäntöä korjataan.

Mainittujen perusteiden ohella kysymys on toisinaan pyritty ratkaisemaan prosessuaalisilla perusteilla tai suhtautumalla linjan omistajaan »käenpoikana», kuten seuraava ratkaisu osoittaa.

KKO 1976 t. 1093, tietoimitus TN:o 100 850, Liminka—Ruukki. *Toimitusmiehet* olivat velvoittaneet tienpitäjän TieL:n nojalla korvaamaan puhelinosuuskunnalle tien parantamisesta johtuvat linjansiirtokustannukset 9 800 mk:lla.

Tienpitäjän valituksen johdosta *MO 5. 5. 1975* lausui, ettei TieL:lla ollut tarkoitettu kumota 1886 J:n 5.2 §:ää enempää kuin 1919 VNp:n 7 §:ääkään, jotka olennaisesti liittyvät noiden säädösten johtopylväiden asettamista koskeviin muihin oikeusohjeisiin, ja ovat TieL 41.5 §:n perusteella pysyneet voimassa TieL:n niitä muuttamatta. Osuuskunta ei myöskään ole maksanut pylväidenpito-oikeudesta korvausta tienpitäjälle, eikä osuuskunnalla ole edes TieL 71 §:ssä tarkoitettua erityistä oikeutta kiinteistöön vaatimustensa perusteeksi, sillä johdon pitäminen perustuu tienpitäjällä vanhastaan olleisiin ja sen lunastamiin oikeuksiin. Koska korvaus ei perustunut lakiin, MO vapautti tienpitäjän sen suorittamisesta.

Osuuskunnan valitettua asiasta *KKO* lausui, ettei ollut näytetty, että linja ennen tien levittämistä olisi sijainnut tiealueella tai tien vieressä siten, että se olisi estänyt tieliikennettä tai haitannut valtion laitoksia eikä näytetty sovitun tai edellytetyn, että johdon omistaja olisi velvollinen siir-

[42] Ks. KM 1952:5 s. 184—185, KlV 1953:45 s. 13—14. TelefooniJ:n muutos 1949/315 annettiin asetuksella.

tämään johtoaan rakennettavan tien alueelta korvauksetta. Sen vuoksi tienpitäjä on TieL 61 ja 71 §:n mukaan velvollinen suorittamaan korvauksen tiesuunnitelman johdosta osuuskunnalle aiheutuneista kustannuksista.

Nyttemmin vakiintuneen oikeuskäytännön[43] mukaan linjan omistajalla on oikeus saada tienpitäjältä korvausta, jos

— linjan muuttaminen johtuu tien rakentamisesta, parantamisesta tai levittämisestä,
— linjat on sijoitettu paikalleen tienpitäjän suostumuksella, eivätkä ne ole estäneet tieliikennettä tai haitanneet valtion laitoksia eikä
— linjoja koskevista korvauksista ole sovittu tai sijoittamisehdoissa edellytetty, ettei korvausta makseta.

Samoja sääntöjä sovelletaan sekä ilmajohtoihin että maakaapeleihin. Puhelinjohtojen omistajan oikeus korvaukseen on edelleen huomattavasti suppeampi kuin sähköjohtojen omistajalle SähkölaitosL 17 §:n mukaan kuuluva oikeus. Käytännössä tienpitäjä ja puhelinlaitokset sopivat nykyisin siirtotöistä ja niiden korvaamisesta eikä asiaa tarvitse saattaa tietoimituksessa käsiteltäväksi.

15.7. Oikeudesta maan tilapäiseen käyttöön

a. TieL 7. luvun säätämistä käyttövaltuuksista. Tielaissa on säädetty lukuisia tilanteita, joissa tienpitäjällä on oikeus ottaa tilapäisesti tai määräajaksi käyttöönsä toisen omistamia tiluksia joko pakolla tai sopimuksin. Kirjallisuudessa *Hollo* on nimittänyt näitä oikeutuksia eräiden muiden pakkotoimioikeuksien ohella toimenpideoikeuksiksi, jotka ovat sen verran erikoisia, ettei niitä voida pitää rasite- tai nautintaoikeuden rekvisiittojen mukaisina, mutta joita voidaan luonnehtia omistusoikeuden

[43] *KKO 1976 t. 2436,* tietoimitus TN:o 51 687, Uusikaupunki. Kysymys oli osaksi maakaapelin siirrosta, osaksi pylväiden siirrosta samalla tienosalla kuin edellä ratkaisuissa av. 36:ssa.

KKO 1977 t. 2908, tietoimitus TN:o 91 135, Kangasala. Risteysalueelta siirretyn puhelinlinjan siirtokustannus 10 490 mk oli korvattava laskun mukaan.

Samanlainen ratkaisu oli myös *KKO 1980 t. 280.*

elastisuuden heijasteiksi.[44] Tässä yhteydessä emme kuitenkaan ota käyttöön Hollon esittämää nimitystä, vaan käytämme eri oikeutuksista niiden TieL:ssa mainitun tunnusmerkistön mukaisia nimityksiä, ja erotamme neljä tilapäisen käytön päätyyppiä, nimittäin

— tukikohtaoikeus, TieL 47 §,
— hätäoikeuteen perustuva käyttövalta, TieL 48 §,
— talvikauden käyttövalta, TieL 49 § ja
— tutkimustentekovalta, TieL 46 §.

b. Tukikohtaoikeudesta. Tukikohtaoikeudesta säädetään TieL 47 §:ssä seuraavaa:

> »Jos tietyötä suoritettaessa on tarpeen voima- tai puhelinjohtojen vetämistä, majoituspaikan perustamista, liikenteen väliaikaista järjestämistä, aineiden varastoimista tai kuljettamista varten tahi muuhun sellaiseen tarkoitukseen käyttää tietarkoitukseen otetun maan ulkopuolella olevaa toiselle kuuluvaa aluetta, tienpitäjällä on oikeus ottaa alue käyttöönsä enintään tietyön ajaksi, mikäli siitä ei aiheudu kiinteistölle sanottavaa haittaa».

Vanhempiin tielakeihin verrattuna säännös oli uusi. Tielakikomitea piti pakkoperustamista tarpeellisena, koska sopimusten aikaansaamisessa tukikohtia varten saattoi esiintyä vaikeuksia. Kuitenkin käyttöönoton edellytykseksi tuli, ettei toimenpiteestä aiheudu kiinteistölle sanottavaa haittaa, ja haittojen ja vahinkojen esiintyessä niistä olisi maksettava korvaus. Kun säännöksen alaa laajennettiin vuonna 1963, hallitus mainitsi esityksessään, että tukikohtien alueista yleensä pyritään sopimaan maanomistajien kanssa, joten säännös tulisi sovellettavaksi harvoissa tapauksissa.[45]

Säännöksen perustelujen valossa sanottavan haitan rajaa pakko-oton edellytyksenä käsiteltiin pelkästään taloudellisena menetyksenä, joka aina olisi korvattavissa rahalla. Tämän laatuinen asetelma poikkeaa yleisestä oikeussuojajärjestelmästä, jossa kansalaisten henki ja terveys nauttivat samanlaista suojaa kuin omaisuuden edustama taloudellinen etuus. Tukikohtaa ei voida vastoin omistajan suostumusta perustaa ainakaan

---

44 Ks. *Hollo* s. 21—23 ja 222.

45 Ks. KM 1952: 5 s. 135 ja HE 1963: 44 s. 3.

pihapiiriin tai viljelyksille. Säännöksen perusteluissa pakko-oton edellytyksenä olevat tosiseikat on virheellisesti rinnastettu yksinomaan korvauksiin. Korvauksen maksaminen lunastuksen *seurauksena* tosin hyvittää taloudellisen menetyksen, mutta ei voi tehdä tyhjäksi tosiasiaa, että haltuunotto silloin, kun on aiheutettu sanottavan haitan tason ylittävää haittaa ja vahinkoa, on tapahtunut vastoin laissa säädettyä kieltoa, ja viranomaiset olisivat olleet velvollisia antamaan maanomistajalle UL 7: 14:ssä säädettyä virka-apua tienpitäjää vastaan, jos maanomistaja olisi sitä haltuunottovaiheessa pyytänyt.

TieL 47 §:n säännöksen käyttöala rajoittuu siis vain niihin tapauksiin, joissa haitat selvästi jäävät vähäisiksi eikä maanomistaja haittoihin vedoten suoranaisesti vastusta tukikohdan perustamista. Jos maanomistaja vastustaa, tukikohta on perustettavissa tiesuunnitelmalla, tiesuunnitelman täydennyksellä tai pakkolunastuksella, missä yhteydessä maanomistajan oikeusturva on paremmin järjestetty, eikä pakko-oton edellytysten harkintaa ole jätetty yksistään tienpitäjälle kuten TieL 47 §:ssä. Tukikohdan perustamisesta johtuvat menetykset on korvattava maanomistajalle, ja asia voidaan käsitellä tietoimituksessa, TieL 62.5 §.

c. *Hätäoikeuteen perustuen* tienpitäjällä on valta ottaa toisen maata käyttöön tilapäisen kulkutien järjestämiseksi, jos liikenne on estynyt ylivoimaisen luonnonesteen, kuten maanvieremän, sillansortuman tai muun syyn vuoksi, tai jää- ja lumiesteiden vuoksi tien kulkukelpoisena pitäminen tuottaa erityisiä vaikeuksia tai suhteettoman suuria kustannuksia, TieL 48 §.[46] Tilapäinen kulkutie on järjestettävä niin, ettei kiinteistölle aiheuteta tarpeetonta haittaa. Kiinteistönomistajalla on oikeus korvaukseen TieL 69 §:n mukaan.

d. *Talvikauden käyttövaltaan* kuuluu oikeus tilapäisten lumiaitojen pystyttämiseen ja lumen poistamiseen tiealueen ulkopuolelle, kun se on tarpeen, TieL 49 §. Pysyviä lumiaitoja saadaan asettaa kiinteistönomistajan suostumuksin tai LH:n luvalla. Näistä johtuvat korvauskysymykset ratkaisee LH, TieL 69 §.

e. *Tutkimuksentekovallasta.* Vaikka kulkeminen takamailla on ns. jokamiehenoikeudella vapaata, RL 33. luvussa on säädetty rangaistus tai

[46] Aiemmista säännöksistä ja TieL:n tuomista uudistuksista ks. KM 1952: 5 s. 136.

vahingonkorvausvelvollisuus sille, joka luvatta ottaa polkunsa yli toisen pihamaan ja viljelyksen tai haaskaa toisen maalta marjoja ja sieniä lukuunottamatta muuta luonnontuotetta. Kielto ei koske viranomaisia, jotka lain mukaan saavat suorittaa tutkimuksia myöskin pihapiirissä ja rakennuksissa. Kulkemisvalta on muun muassa kiinteistötoimituksen toimitusmiehillä ja kaavoittajalla. Liikkumisvaltuus liittyy toimitusmääräykseen ja toimituksen aloittamiseen, kaavan kohdalla päätökseen kaavan laatimisesta tai kartoituksesta.[47] Tiehankkeisiin kuuluviin tutkimuksiin oli aiemmin hankittava erikseen lääninhallituksen tutkimuslupa, PlL 64 §. TieL:n mukaan tutkimuksia voitiin ryhtyä suorittamaan, kun tiealoite oli tehty,[48] kunhan asiasta ensin ilmoitettiin maanomistajille.[49] Myöhemmin tutkimusvaltuuksia laajennettiin koskemaan myös liitännäisalueita ja tienpitäjän hyväksi säädetty tutkimusvaltuus muutettiin lähettämisvaltuudeksi; tutkimukset suoritetaan viranomaisen toimesta tai toimeksiannosta.[50] Muutosten jälkeen TieL:n tutkimusvaltuudet poikkeavat kiinteistötoimitusten valtuuksista kahdessa merkittävässä suhteessa:

1) Kiinteistötoimituksessa liikkuvat virkamiehet, mutta tietutkimuksissa usein konsultit tai heidän apulaisensa.
2) Kiinteistötoimituksissa ei ole lupa ilman muuta käyttää kiinteistöltä otettavaa puustoa. Tietutkijoilla on oikeus ottaa paalu- ja seiväspuut kiinteistöltä.

Sekä virkamiesten että muiden tutkimuksia suorittavien on vältettävä tarpeetonta vahingontekoa, ja vahingonkärsijöillä on oikeus korvaukseen.[51] Tutkimuksista johtuvat vahingot ovat olleet vähäisiä, eikä niitä usein ole tullut tuomioistuinten ratkaistavaksi. Korvausasiat kuuluisivat tienpitäjän suoraan sovittaviin tai LH:n käsiteltäviin, mutta prosessieko-

47 JL 69 §, YkTieL 46 §, KaavJL 57 §, RakL 134 §, LunL 84—86 § ja TieL 46 §, vrt. KaivosL 1 §.

48 Ks. KM 1939:1 s. 66 ja KM 1952:5 s. 135.

49 TieA 13 §. Kun tienpitäjällä on oikeus tehdä tiealoite ja aloittaa tutkimukset, tutkimusvaltuudet tulevat voimaan tiedottamisesta, minkä jälkeen tutkimusryhmä saadaan lähettää.

50 L 12. 6. 1964/323 ja HE 1964: 47. Ks. myös HE 1963: 44 ja L 1963/404.

51 Esim. LunL 86 §, TieL 69 ja 75.2 §.

nomiset syyt puoltavat niiden ottamista tietoimituksessa käsiteltäväksi,[52] ellei asiasta siihen mennessä ole sovittu. Korvausmahdollisuudesta huolimatta vaikuttaisi siltä, etteivät näin laajat tutkimusvaltuudet aina olisi olleet sopusoinnussa tutkimustarpeisiin, työn laatuun ja tekijöiden kompetenssiin nähden.[53]

---

52 TieL 69 ja 75.2 §. *KKO 1972 t. 1228*, tietoimitus TN:o 78 957, Lammi. Suunnitteluvaiheen vahingoista ei voitu määrätä korvausta tietoimituksessa. Kysymys oli kiinteistöltä otetuista linjaseipäistä, joiden arvo oli 75 mk.

53 Esimerkiksi Ruotsissa toimitusmiehillä on vain oikeus liikkua, VägL 34 §, ja pakkolunastuksissa näitäkin valtuuksia varten on haettava erillinen lupa, ks. ExpL 7:6 ja *Bouvin — Hedman — Stark* s. 270—271.

DAS WEGERECHT AM ÖFFENTLICHEN WEG

nach geltendem finnischen Recht

ZUSAMMENFASSUNG

I GRUNDLEGENDE FRAGEN

§ 1. Die Anschaffung von Weggrund. Nach dem im Jahre 1734 erlassenen Gesetz des schwedischen Reiches unterstand der Bau und die Unterhaltung von öffentlichen Wegen als öffentliche Last der grundbesitzenden Bevölkerung, welche Sachlage der gemeineuropäischen Gesetzgebungspraxis entsprach. Die frühere Gesetzgebung blieb in Kraft, obwohl Finnland im Jahre 1809 dem russischen Reich angeschlossen wurde. In der Wegegesetzgebung wurden geringe Revisionen im Jahre 1883 durchgeführt, aber allgemein nahm die Belastung derart zu, dass man Ende des 19. Jahrhunderts der Meinung war, dass sie beinahe der übrigen Steuerlast entsprach. Der Autoverkehr begann Anfang des 20. Jahrhunderts die Landstrassen als Verkehrswege mit den Eisenbahnen gleichzustellen, was eine Reform der Gesetzgebung voraussetzte. Die Reformen wurden bald danach durchgeführt, nachdem Finnland seine staatlich Unabhängigkeit im Jahre 1917 erhalten hatte. Mittels des im Jahre 1918 erlassenen Wegegesetzes fiel die Unterhaltung der Wege zu Lasten des Staates, aber das übrige lokale Wegnetz unterstand weiterhin der Unterhaltung Einzelner oder der Gemeinden. Der Anteil der Gesellschaft an der Unterhaltung der allgemeinen Wege wurde während des im Jahre 1927 erneuerten Wegegesetzes vergrössert und nach einem am 21. 5. 1954 erlassenen Wegegesetz ist der Staat der Erhalter von öffentlichen Wegen bzw. Landstrassen und Ortsstrassen, aber die Gemeinden beteiligen sich an den Kosten für die Ortsstrassen für örtlichen Verkehr. Das WegeG trat am 1. 1. 1958 in Kraft.

Nach dem Gesetz des Jahres 1734 wurden Landstrassen auf Machtbefehl des Herrschers errichtet und gleichzeitig wurden die erforderlichen Gebiete für Wegezwecke genommen. Als die Dorffluren bei der grossen Flurbereinigung aufgeteilt wurden, wurden die Wegflächen für allgemeine Zwecke abgetrennt. Bei dem Bau von neuen Wegen nach der grossen Flurbereinigung war man gezwungen im Privateigentum befindlichen Boden und auch Allmende, die früher in anderem Wegegebrauch gestanden hatten, heranzuziehen. Gemäss der Wegegesetze der Jahre 1918 und 1927 wurde der Grund durch Enteignungen oder Vereinbarung angeschafft. Der grösste Teil der Gebiete wurde durch Verträge erworben, aber diese wurden oft im Grundstücksregister nicht von den Flächen der Abtreter abgetrennt. Es bestand ausserdem Ungewissheit darüber, ob die Übereignung eine Überlassung des Eigentumsrechts oder des Nutzungsrechts bezweckte.

Im WegeG wurde das Recht des Wegebaupflichtigen zu den Wege- und Anschlusszonen für dauerndes Nutzungsrecht oder *Wegerecht,* auf Grund dessen der Grund für Strassenzwecke verwendet werden darf, erklärt. In der Reform wurde das vielstufige Enteignungsverfahren durch ein Verfahren ersetzt, in dem das Besitzergreifungsrecht des Weggrundes auf einen bestätigten Strassenbau gründet und die Vollstreckung der Enteignung auf Grund des Strassenunternehmens beim *Wegebauverfahren* erfolgt. Im Zusammenhang mit dem Wegebauverfahren ist es auch möglich, Flurbereinigungen vorzunehmen, um Schäden vorzubeugen, was nach dem früheren Gesetz nicht möglich war.

Das WegeG ermöglichte einen effektiven Strassenbau, aber verursachte auch manche Probleme. Die von Beschwerden unabhängige Vollstreckung von Strassenbauplänen und die unmittelbare Übernahme der Gebiete setzten die Wirksamkeit von repressiven Rechtsschutzmassnahmen gegenüber Strassenbauplänen herab. Die Bestimmung von Entschädigungen beim Wegebauverfahren schob die Zahlung auf 5—10 Jahre vom Verlust des Besitzrechts an gerechnet hinaus, welcher Sachverhalt Anlass dazu gab, dass die Bestimmungen über Entschädigungsvorschüsse im Jahre 1971 überprüft wurden. Die Abschreibung von mit Wegerecht genommenen Gebieten an der Stelle der Liegenschaften im Grundstückregister ohne Bildung von neuen Einheiten minderte die Zuverlässigkeit des Grundstückregisters und das Wegerecht, das ein totales Nutzungsrecht enthielt, entsprach schlecht dem Tatbestand eines Nutzungsrechts. Schädliche Umwelteinwirkungen infolge öffentlicher Strassen haben sich bei

immer lebhafterem Verkehr fortlaufend gemehrt, aber dieser Sachverhalt ist im WegeG nicht in Betracht gezogen worden.

Bisher wurden im Wegebauverfahren über die Hälfte der öffentlichen Wege in Finnland, zu denen 40 000 Km Landstrasse und 35 000 Km Ortsstrassen für öffentlichen Verkehr gehören, behandelt. Boden wurde für Strassenzwecke zusätzlich ca. 600 Km^2 von 200 000 Grundeigentümern angeschafft. Wegebaupläne, Wege betreffende Verwaltungsgenehmigungen und Wegebauverfahren haben zahlreiche Beschwerden veranlasst; sowohl der oberste Verwaltungsgerichtshof als das Oberste Gericht haben getrennt ungefähr 1000 Fälle zum WegeG entschieden. Im Hintergrund der Beschwerden stehende Rechtsschutzfragen sind in der Literatur nicht analysiert worden.

In der finnischen Enteignungsgesetzgebung machte das WegeG einen speziellen Regelungssektor aus, aber das allgemeine Enteignungsgesetz wurde im Jahre 1977 in vieler Hinsicht an das WegeG anpassend erneuert. Seit Beginn des Jahres 1980 wurden Rechtsmitteleinschränkungen, die das Oberste Gericht betreffen, eingeführt. Aus diesen Gründen ist die auf das WegeG gestützte Rechtspraxis bei der Klarlegung von grundlegenden Fragen des Enteignungs- und Umweltrechts zu einer hervorgehobenen Stellung gelangt: Einwirkungen der Enteignung auf das Eigentumsrecht und Auswirkungen des Einlösungsunternehmens auf die Benutzung der Umwelt. Als Forschungsthema ist die Wegegesetzgebung in der finnischen Literatur ein äusserst wenig erforschtes Teilgebiet gewesen, dessen Untersuchung jetzt aktuell geworden ist.

§ 2. Zum Forschungsauftrag. In dieser Untersuchung werden die Gründung des Rechts des Wegebaupflichtigen und die daraus sich ergebenden Rechtswirkungen klargelegt. Als vorausgehende Frage schliessen sich dem Thema eine Analyse der Begriffe des öffentlichen Weges und des Wegerechts auf Grund des in Finnland geltenden Rechts, und als Anwendung eine Klarlegung der Beschaffenheit und des Umfangs der von der Errichtung eines öffentlichen Weges herrührenden Rechtswirkungen vom Standpunkt des Wegebaupflichtigen und der Grundstückbesitzer, an. Die Ergebnisse können grösstenteils auch in anderen Teilbereichen der Zwangsrechte angewandt werden.

Nach dem einleitenden Kapitel teilt sich die Untersuchung in drei Hauptkapitel auf, Kapitel II—IV. Im zweiten Kapitel wird der Begriff des öffentlichen Weges erläutert, im dritten Kapitel setzt man sich mit

dem Entstehen des Wegerechts, verschiedenen Entstehungsweisen und dem Umfang des entstehenden Rechts auseinander und im Kapitel IV werden Rechts- und Folgewirkungen, die sich vom Errichten eines öffentlichen Weges ausserhalb des Wegegrundes erstrecken, analysiert.

II DIE BEGRIFFE DES ÖFFENTLICHEN WEGES UND DES WEGERECHTS

§ 3. Der Begriff des öffentlichen Weges. Nach § 1 WegeG sind öffentliche Wege Wege, die zur allgemeinen Benutzung übergeben worden sind und für deren Unterhaltung als öffentliche Aufgabe, wie im WegeG vorgeschrieben, gesorgt wird. Die Bestimmung definiert das Anwendungsgebiet des WegeG, aber sie ist sowohl im Stadium des Gesetzentwurfs als in der Literatur als Definition des öffentlichen Weges verwendet worden. Im Hintergrund der Bestimmung ist die Vorstellung des öffentlichen Weges als öffentliches Objekt, das durch den Willensausdruck der öffentlichen Gewalt entsteht, ausserhalb des Handelsverkehrs steht und zur allgemeinen Benutzung überlassen worden ist.

In der finnischen Rechtsordnung hat der Begriff der öffentlichen Sache keinen befestigten Inhalt und der öffentliche Weg gemäss dem WegeG entspricht nicht der Bildung einer öffentlichen Sache so wie sie in der Literatur gebildet worden ist. Die Merkmale gemäss dem WegeG § 1.1 treffen nur auf diejenigen Teile öffentlicher Wege zu, die zur allgemeinen Benutzung übergeben werden, und für fertige Wege, obwohl sich der öffentliche Weg in der vom WegeG vorgesehenen Form als Ergebnis der Wegplanung entwickelt und vom Standpunkt des Grundeigentums aus gesehen seine wichtigsten Eigenschaften dann erreicht, wenn der Grund vom Wegebaupflichtigen übernommen wird und das Wegerecht in Kraft tritt. Da man im finnischen Rechtssystem auch andere mit öffentlichen Mitteln unterhaltene Verkehrsstrassen des Landverkehrs kennt, ist die Definition des öffentlichen Weges mit materiellrechtlichen Merkmalen nicht möglich.

Vom verwaltungsrechtlichen Standpunkt aus betrachtet kann der Begriff des öffentlichen Weges nur mit formellen Gründen entwickelt werden: öffentliche Wege sind Wege, deren Unterhaltung auf die vorgeschriebene Weise im WegeG geregelt worden ist. Das Netz der öffent-

lichen Wege wird ergänzt, verändert sich und verringert sich durch Verwaltungsentscheidungen und die fertigen öffentlichen Wege können im Verzeichnis über öffentliche Wege, das von den Strassenbehörden geführt wird, angegeben werden. Ein derart bezeichneter verwaltungsrechtlicher Tatbestand der öffentlichen Wege ist unabhängig von auf öffentliche Wege bezogene sachenrechtliche und grundstücktechnische Tatsachen, die wir im weiteren Text getrennt betrachten werden.

§ 4. Das Wegerecht als Zwangsrecht. Nach der alten finnischen Gesetzgebung über die Enteignung war die übertragung des Besitzes des Einlösungsobjekts nach Bezahlung oder Hinterlegung des Ersatzes erlaubt. Während der weltumfassenden wirtschaftlichen Krise war die vorzeitige Übernahme der Objekte der Beschäftigung auf Grund einer Spezialgesetzgebung gestattet. Da Wegarbeiten gewöhnliche Beschäftigungsobjekte waren, wurde eine vorausgehende Übernahme im WegeG als regelrechte Form der Vollstreckung der Wegplanung verordnet. Die Bezahlung von Schadenersatz wurde eine Folge der Einlösung. Die Möglichkeit einer vorausgehenden Übernahme verleiht der Gründung des Wegegesetzes den Charakter einer äusserst starken Zwangsmassnahme. Die Übernahme braucht nur dem Grundstückbesitzer mitgeteilt zu werden, aber bei anderen Einlösungen erfordert eine vorausgehende Übernahme eine Sondererlaubnis.

Die Möglichkeit einer vorausgehenden Übernahme schliesst sich dem wichtigsten Entstehungsgrund des Wegerechts, dem Wegplan, an, aber nicht unbedingt an gewisse andere Entstehungsweisen des Wegerechts, von denen in der Untersuchung acht verschiedene Fälle unterschieden wurden.

Mit Wegerecht erworbenes Gebiet kann nach dem WegeG ständig für Strassenzweck verwendet werden, aber wenn der Gebrauch des Weges aufgehört hat, soll das Gebiet an die Grundstücke am Wegrand mit einigen Ausnahmen zurückerstattet werden. Im Zusammenhang mit der Übergabe des Gebiets verliert der Grundeigentümer jedoch sowohl den Besitz des Objekts als sein gesetzliches Verfügungsrecht dazu. Die Gebiete werden im Grundstückregister von den Flächenbeständen der Grundstücke abgeschrieben. Da das Strassennetz auf lange Zeit gebaut worden ist und die Rückerstattungspflicht der Flächen nicht die Wege der Planungsgebiete betrifft, ist die Möglichkeit der Rückgabe der Gebiete an die Grundstücke selten, entfernt und unsicher geworden. Gemäss dem WegeG

hat ein Grundstückbesitzer nicht die Möglichkeit, die Verwendung des von ihm übergebenen Gebiets für Wegzwecke zu überwachen oder bei einer Änderung der Benutzung den Grund zurückzuverlangen. Die Übertragung des Wegerechts bedeutet die Auslieferung sämtlicher zum Eigentumsrecht des Grundstückbesitzes gehöriger Entitäten zugunsten der Wegunterhalter (Wegebaupflichtigen).

§ 5. Das Wegerecht und die Dienstbarkeitsberechtigung. In der finnischen Gesetzgebung kennt man zwei Arten von Wegerecht: das Wegerecht nach dem WegeG und das Privatwegerecht, das in der Gesetzgebung und in der Literatur mit dem Grunddienstbarkeitsrecht gleichgestellt worden ist. Ein Wegerecht nach dem WegeG ist von privatrechtlichen Servitutsrechten auf Grund davon getrennt worden, dass der öffentliche Weg für allgemeinen Bedarf gestiftet worden ist und dass seine Dominanz die grosse Öffentlichkeit ist, welche nicht die Dominanz eines Servituts sein kann. Gemäss der neuesten Gesetzgebung können diese Ausschliessungsgründe in Frage gestellt werden, weil man mehrere Dienstbarkeitsberechtigungen kennt, die den Bedürfnissen der Öffentlichkeit dienen. In der Literatur war man gezwungen, die Dienstbarkeitsberechtigungen nach formellen Merkmalen zu definieren indem man die Dienstbarkeitsnormgruppen, auf die sie sich gründen, angibt.

Wenn das Wegerecht gemäss dem WegeG für ein ständiges Nutzungsrecht angesehen wird, kann man es auf Grund von materiellrechtlichen Merkmalen mit Dienstbarkeitsberechtigungen gleichstellen. Da die Gründung eines Wegerechts die Erschöpfung des Eigentumsrechts bedeutet, kann man Parallelen auch in Richtung Eigentumsrecht ziehen. Dies wirft die Frage auf, ob ein öffentlicher Weg eine »Sache» ist, die als Objekt des Eigentums tauglich ist.

§ 6. Öffentliche Wege als Sachen. In der finnischen Literatur ist über Grundstücke in zwei Hauptbedeutungen gesprochen worden: in weiterem Sinne versteht man unter Grundstück einen gebietsmässig begrenzten Teil der Bodenfläche, in engerem Sinne hat man mit Grundstück eine Registereinheit verstanden. Gemäss einer Bestimmung, die im Jahre 1976 in den § 282 des Gesetzes über Bodenteilung aufgenommen wurde, versteht man unter Grundstück eine selbständige Einheit des Grundeigentums und unter anderer Bodenregistereinheit eine Einheit, die in das Bodenregister

einzutragen ist. Öffentliche Wege gehören zur letzteren Kategorie und sie sollen nach der Änderung auch registriert werden.

Nach der Untersuchung erscheinen öffentliche Wege im Grundstückregister als eine Reihe von Enteignungseinheiten, zum Grundstück gehörige Flächen sowie Eintragungen, anhand welcher mittels Wegerecht übernommene Gebiete von den Flächeninhalten der Grundstücke abgeschrieben worden sind, ohne dass diese jedoch anderswo im Grundstückregister eingetragen worden sind. Die Eintragung der Weggrundflächen in der Weise, wie in der Änderung des Gesetzes über Bodenteilung vorausgesetzt wird, ist deshalb eine äusserst mühsame Aufgabe, für deren Durchführung verschiedene Rechte normiert werden müssten. Da auf Grund von Wegerecht genommenen Gebieten den Besitzern voller Schadenersatz erstattet worden ist und der Wegebaupflichtige in der Tat der Eigentümer dieser Gebiete ist, wäre es angebracht, ein Wegerecht gesetzlich als Eigentumsrecht zu erklären. Auf diese Weise würde die Eintragung der Weggrundflächen erleichtert und die Zuverlässlichkeit des Grundstückregisters verbessert werden.

§ 7. Das System der infolge von Gründung öffentlicher Wege entstehenden Rechte. Die Gründung eines öffentlichen Weges verursacht neben dem Wegerecht rechtliche Einschränkungen in den Gebieten am Wegrand sowie tatsächliche Folgen, die auf den Gebrauch von Flächen am Wegrand einwirken. Bei ihrer Klassifizierung kann man als systematischen Ausgangspunkt eine Klassifizierung der Intensität der rechtlichen Wirkungen sowie eine Unterscheidung zwischen rechtlichen und faktischen Wirkungen verwenden. Eine derart entwickelte Systematik kann man sich sowohl in einer Untersuchung über Rechtswirkungen von öffentlichen Wegen als in einer Untersuchung über Wegeersatz zugute machen.

Von rechtlichen Einschränkungen, die von öffentlichen Wegen verursacht werden, sind die deutlichsten zugungsten des Wegebaupflichtigen zu stiftendes Eigentumsrecht, Wegerecht sowie Privatweg- und Servitutrechte infolge des Wegprojekts, welche *ständige* Rechte infolge des Weges bedeuten und auf dem betroffenen Gebiet entweder das *totale* oder *begrenzte* Benutzungsrecht umfassen. Das totale Benutzungsrecht des Wegebaupflichtigen zum Gebiet kann auch *vorübergehend* sein, beispielsweise für Wegebaustützpunkte oder *zufällig,* beispielsewise bei Bedarf eines Notumwegs. An Intensität vergleichbar mit dem Wegerecht ist auch das Grabenziehungsrecht, das aus dem WegeG abgeleitet wird.

Auf Grund des öffentlichen Weges gibt es ferner ständige Einschränkungen in den Gegenden am Wegrand, nämlich die Rand-, Schutz- und Sichtsgebieteinschränkungen. Im Stadium der Planung verursacht das Wegprojekt ein vorübergehendes Bauverbot, das nach Verwirklichung der Pläne in eine Baueinschränkung betreffs der Wegzone umgewandelt wird. Ausserhalb der rechtlichen Einschränkungsgebiete kann ein Weg ständige oder vorübergehende Nachteile und Schäden verursachen, wie eine Herabsetzung der Produktionskapazität des Bodens, Gemüseerzeugungseinschränkungen infolge Verschmutzung sowie Lärm-, Staub-, Schüttern- und Verschmutzungsimmissionen infolge des Verkehrs. Diese werden im WegeG nur in den Ersatzbestimmungen erwähnt.

III DER ERWERB DES WEGERECHTS

§ 8. Über das Erwerbsverfahren des Wegerechts. Als Gründungserlaubnisse des Wegerechts kann man Verwaltungsentscheidungen, die die Rechte des Wegebaupflichtigen zutage bringen, bezeichnen; von diesen sind die Wegbaupläne die wichtigsten. Gründungserlaubnisse werden im administrativen Verfahren erteilt, in welchem Zusammenhang sowohl Grundstückeigentümer als Interessenten in verschiedenen Phasen gehört werden, nämlich bei der Bereitung von Plänen und im Zusammenhang mit der Auslegung des Plans im Beanstandungsverfahren. Gegen einen bestätigten Plan ist es erlaubt in der vorgeschriebenen Ordnung des Verwaltungsbeschwerdegesetzes Beschwerde zu machen. Im Zusammenhang mit der Bewerkstelligung der Gründungsgenehmigung bzw. im Wegebauverfahren werden Grundstückverfahren, die sich auf Vernehmungsregeln beziehen, angewandt.

Aus der Untersuchung ging hervor, dass das Vernehmungsverfahren im Stadium der Behandlung der Gründungserlaubnis Mängel aufweist, die es verursachen, dass die Auskunft nicht weitergeleitet wird oder Vernehmungsmöglichkeiten unbenutzt gelassen werden. Ein beträchtlicher Mangel rührt vom Gebrauch des Vernehmungsverfahrens anstatt Sondermitteilungen her. Jedoch hat die automatische Datenverarbeitung Möglichkeiten die Information zu effektivieren und diese Möglichkeiten sollte man wahrnehmen. Gemäss den Statistiken haben gegen Wegeplanung gerichtete Beschwerden keinen Erfolg gehabt, was darauf

zurückzuführen ist, dass der Schwerpunkt des Rechtsschutzes auf der Seite der vorbeugenden Rechtschutzmittel liegt. Den Beteiligten sollte man effektive Einflussmöglichkeiten im Anfangsstadium der Planung bieten, bevor Kosten- und Autoritätsgründe die Möglichkeit einer Durchführung von Änderungen ausschliessen.

Die Gründungserlaubnis wird im Wegebauverfahren vollstreckt, in dem das Einlösungsobjekt präziser abgegrenzt wird und die Wegentschädigungen nebst Schadenabwehr bestimmt werden. In der finnischen Verwaltungspraxis sind Wegebauverfahren in erster Linie als Grundstückverfahren betrachtet worden, aus welchem Grunde im Stadium des Verfahrens als Interessenwahrer und Beteiligte nur die Grundeigentümer und Inhaber im betreffenden Gebiet gutgeheissen worden sind. Der Kreis der zu Vernehmenden ist aus diesem Grunde kleiner gewesen als im Stadium der Planung. In der Verfahrenspraxis ist der Kreis der Beteiligten in den siebziger Jahren des Jahrhunderts etwas erweitert worden, aber er ist nach wie vor kleiner als der Kreis der Beteiligten im administrativen Stadium der Planung.

In der Untersuchung wurde der grundstücktechnische und der entschädigungsrechtliche Gegenstand des Wegebauverfahrens getrennt untersucht. Es wurde festgestellt, dass die dazugehörigen Personengruppen nicht identisch sind und dass auch die erwähnten Gegenstände nicht dieselben sind. *Grundstücktechnische* Massnahmen richten sich in Wegebauverfahren auf *Registereinheiten,* aber durch Einlösung verursachte *Wirkungen von Schaden* sind auf *Vermögenseinheiten* gerichtet, die unabhängig von der Grundstückaufteilung sind. Das Prozessführungsrecht im Verfahren sollte auf grundstücktechnischer Grundlage den Eigentümern und Inhabern der betreffenden Grundstücke bewilligt werden, aber auf Grund der schädlichen Wirkungen denen, deren Vermögen auf eine gesetzlich bestimmte entschädigungspflichtige Weise infolge des Wegeprojekts verringert worden ist. Auch wenn die Einlösung im Grundstückverfahren bewerkstelligt wird, sollte dieses Charakteristikum des Einlösungsverfahrens in Betracht gezogen werden.

Bei der Untersuchung der Verwendung der Beschwerdebefugnis gegen die Gründungserlaubnis wurde festgestellt, dass sich besonders die Verwendungsmöglichkeiten der Behördenbefugnis in den letzten Jahren erweitert haben. So hat sich auch die Beschwerdebefugnis der Nachbarn und der Träger von besonderen Rechten erweitert.

§ 9. Die Voraussetzungen der Bewilligung einer Gründungserlaubnis. Bei einer Untersuchung von Entscheidungen des Obersten Verwaltungsgerichts über Gründdungserlaubnisse wurde festgestellt, dass die Mittel der nachträglich veranstalteten Kontrolle in bezug auf gesamte Wegepläne unwirksam gewesen sind. Die Änderungen betrafen geringe Einzelheiten; meistens wurden die Beschwerden abgewiesen. Der Rechtsschutz des Übertragenden war besonders schwach in den Fällen, wo die Wegrichtung ihre Bestätigung in Stück für Stück angefertigten Stadt- oder Bauleitplänen erhalten hatte und der Weg auf diese Reservierung gestützt gebaut wurde. Anmerkungen über die Lage des Weges waren im Stadium der Planung verfrüht, aber im Stadium der Wegplanung verwies man auf bestätigte Planentscheidungen. Die Planungskumulation eliminiert den nachträglichen Rechtsschutz, was teilweise auf die Mängel der Gesetzgebung zurückzuführen ist.

Das WegeG ist seinem Ausgangpunkt nach ein Nachkriegsneubaugesetz, das einen effektiven Wegebau garantiert hat. Da das Wegnetz grösstenteils fertiggestellt worden ist und auch die übrige Umgebung gebaut worden ist, wäre es angebracht, die Effektivität des Gesetzes zu mindern und Augenmerk auf das Vermeiden von Schäden sowie auf eine Verbesserung des Rechtsschutzes der Umwelt zu richten. Es wäre an der Zeit, vorausgehende Übernahme und unmittelbare Vollstreckung der Pläne zugunsten eines effektiveren Umweltschutzes aufzugeben.

§ 10. Über Enteignung von Gebieten für Wegzwecke. Im WegeG wurde die Möglichkeit der Enteignung der Gebiete dem Wegebaupflichtigen mit Eigentumsrecht erhalten, obwohl als regelrechtes Erwerbsmittel der Gebiete die Beschaffung eines Wegrechts verordnet wurde. Da das Verzeichnis in § 3 des WegeG für Gebiete, die zu Wegzwecken zu reservieren sind, auf dem Laufenden gehalten worden ist, sind die Weggebiete in der vom WegeG vorgeschriebenen Ordnung erworben worden und es sind keine besonderen Gründe für die Verwendung von Enteignung vorgekommen. Wenn die Flächen infolge Wegeinlösung zerstückelt werden und dadurch ausserordentlicher Schaden verursacht wird, den man nicht beheben oder mit Hilfe der Flurregelung verringern kann, ist es möglich, das Weggebiet und die zerstückelten Fluren nach dem WegeG an den Wegebaupflichtigen mit Eigentumsrecht für den Wegebaupflichtigen einzulösen. Da die Voraussetzungen der Flurregel-

ungen milder als die Voraussetzungen der Erweiterung der Einlösung sind, sind die Einlösungen selten geblieben.

§ 11. Über vertragliches Recht und über das Gründen von Wegerecht beim Wegebauverfahren. Nach § 25 WegeG kann das Wegerecht auf geringe Gebietsausdehnungen auf Grund einer schriftlichen Einwilligung des Grundeigentümers gestiftet werden. In der Literatur sind Einwilligungen über Wege mit Gründungsverträgen von Servituten gleichgestellt worden, aber bei Zwangseinlösungen sind nur in Form von Grundstückskauf abgeschlossene Verträge als bindend betrachtet worden.

Nach der Untersuchung bedeutet die schriftliche Formerfordernis vom Standpunkt des WegeG eine sog. Beweisform. Die schriftliche Form ist erforderlich, wenn die Gründung des Wegerechts auf dem Vertrag beruhen bleibt, welcher Vertragsschluss das Gründungsverfahren vereinfacht. Wenn für den Gegenstand ein Wegplan angefertigt wird, wird der Vertrag nur als ein auf die Entschädigungen einwirkender Umstand beurteilt. In bezug auf Entschädigungen sind auch mündliche Verabredungen als bindend betrachtet worden. Im Wegebauverfahren sind alte Wegzustimmungen im Hinblick der Entschädigungen eng ausgelegt worden. Die Zustimmungen wurden als nur für die Gebiete geltend betrachtet, die zur Zeit der Abgabe der Zustimmung für den betreffenden Weg erforderlich waren. Wenn sich in der Veräusserungskompetenz der Einwilliger später Mängel gezeigt haben, ist die Zustimmung nur für diejenigen als bindend betrachtet worden, die sie erteilt haben. Wenn sich die Wege im Zusammenhang mit der Instandhaltung des Weges auf die Nachbarfluren ausgedehnt haben, hat man für diese Ausbreitungsgebiete ein Wegerecht im Wegebauverfahren gründen können.

§ 12. Der Umfang des Wegerechts. In älteren Weggesetzen gab es über die Breite des Weggebiets genaue Vorschriften, aber in den Weggesetzen des 20. Jahrhunderts ist die Verfügung über technische Einzelheiten des Weges auf administrative Instruktionen verlegt worden. Im § 3 WegeG ist aufgezählt, welche Gebiete und Teile zum Weg gehören, aber sonst bestimmt man über den Umfang des Weggebietes im Wegplan. Nach den Instruktionen schreibt der Wegplan bindend die Lage der Mittellinie des Weges vor, aber der Umfang des Weggebietes wird detaillierter in Auslegungsgrenzen von 2—5 Meter im Wegebauverfahren nach den Angaben des Wegebaupflichtigen bestimmt. In den Plange-

bieten wird der Umfang des öffentlichen Weges teils auf Grund des Planes und teils auf Grund des Wegplans bestimmt. Doppelte Planung und Bestimmung des Umfangs des Gebiets verursacht hier viele Sonderprobleme.

In der Literatur sind die Grundstückgrenzen als vertikale Flächen, die die Grenzlinie durchqueren, beschrieben worden. Nach einer neueren Verwaltungs- und Entschädigungspraxis ist man der Ansicht, dass das Weggebiet auf den Gebieten der Baustoffentnahme eine Schutzzone mit Schutzrainen benötigt, und dass innerhalb dieser Zone sowie innerhalb der Raine das zum Verkauf taugliche Bodenmaterial den Grundeigentümern ersetzt wird. Auf Grund der Entschädigung ist eine Einschränkung des Nutzungsrechts zugunsten des Wegebaupflichtigen gegründet worden, aber an alte Wege und Weggebiete kann man eine solche Einschränkung wegen früherem Gründungsverfahren nicht knüpfen.

§ 13. Über den Umfang der Wege, die dem WegeG unterstellt worden sind. Das Weggebiet erstreckt sich auf eine Entfernung von 1 Meter vom Aussenrand des Grabens oder der Böschung, falls das Weggebiet beim Landmessungsverfahren nicht festgesetzt worden ist, WegeG § 3. Nach einer in der Literatur ausgesprochenen Meinung bedeutete das Inkrafttreten des WegeG eine Erweiterung alter Weggebiete in einer in der Bestimmung genannten Breite. Der Gedanke fand Stütze in der Verwaltungspraxis, aber in der Rechtspraxis ist er nicht angenommen worden. Bei der Behandlung von alten Weggebieten sind zu diesen auf Grund von Übergangsbestimmungen nur die Flächen gezählt worden, die beim Übergang des Wegunterhaltes auf den Staat zum Wege gehörig angesehen worden sind oder die nach den Gründungsurkunden des Weges für den Weg reserviert worden sind.

Bei den Wegebauverfahren ist die Frage des Umfangs alter Wege oft als Grenzziehungsfrage betrachtet worden. Da die Festsetzung des Umfangs eines alten Weges, der unter einem neuen Weg bleibt, nur auf die Wegentschädigungen einwirkt und der Zweck der Ermittlung die Beschaffung eines Nachweises über die Verhältnisse der Übergangszeit des Wegunterhalts ist, ist der in den Kartierungen entstandene Nachweis in bezug auf Entschädigungen als hinreichend anzusehen, auch wenn ein solcher bei der Grenzziehung nicht gültig sein sollte. Die »natürlichen« Grenzen alter Wege wurden früher nicht oft gezogen, weshalb das Grenzziehungsmaterial auslegungsbedürftig ist.

IV DIE RECHTLICHEN WIRKUNGEN DES ÖFFENTLICHEN WEGES

§ 14. Benutzungseinschränkungen des Wegrandes. Unter Benutzungseinschränkungen des Wegrandes versteht man im WegeG Einschränkungen infolge von Rand-, Schutz- und Sichtgebietbestimmungen. Das Randgebiet erstreckt sich auf eine Entfernung von zwei Meter ausserhalb des Grabens und wird oft zum Weggebiet gerechnet, das Sichtgebiet wird nach der Kategorie des Weges und den Verkehrsverhältnissen bestimmt und das Schutzgebiet erstreckt sich je nach der Beschaffenheit des Weges auf eine Entfernung von 12—50 Meter von der Mittellinie der am nächsten gelegenen Fahrbahn. Für Wegrandgebiete gilt eine Baubeschränkung sowie einige sonstige Beschränkungen und von jenen kann man unter einigen Voraussetzungen Anlagen entfernen, die dem Wegunterhalt hinderlich sind oder eine Gefahr für den Verkehr bilden. Nach der gegenwärtigen Auffassung sind die Benutzungseinschränkungen an den Wegrandgebieten direkt vom Gesetz abzuleiten, aber auf Grund davon kann man Entschädigungen zahlen, falls die Einschränkungen sehr grossen Nachteil verursachen.

Der Wegebaupflichtige hat die Macht, einen Dispens von der Benutzungseinschränkung zu erteilen, falls das Gebäude oder eine ähnliche Anlage nachweislich dem Wegunterhalt keinen Schaden verursacht oder eine Gefahr für den Verkehr bildet. In der Rechtspraxis hat man beide Voraussetzungen für Sachgruppen erachtet, die zum Bereich des rechtlichen Ermessens gehören und die das Oberste Verwaltungsgericht als höchste Instanz entschieden hat, ohne den Fall an die Regierung zu verweisen. Wenn in den Gebieten am Wegrand ausser Wegrandeinschränkungen auch auf Grund des Baugesetzes erteilte Bauverbote in Kraft gewesen sind, hat das Bauen am Wegrand einen Sonderdispens verlangt, sowohl auf Grund des WegeG als der Baugesetzgebung. Baudispensgenehmigungen sind oft als Fälle freien Ermessens angesehen worden.

Nach der vorliegenden Untersuchung sind das von der Wegplanung herrührende Bauverbot und die Baueinschränkungen infolge vom WegeG eng verstanden worden. Wenn auf einem Gebiet Einschränkungen sowohl auf Grund des WegeG als der Baugesetzgebung in Kraft gewesen sind, mussten die Dispense im verschiedenen Verfahren angesucht werden und die Voraussetzungen der Bewilligung wurden für jede Gesetzgebung

getrennt erwogen, auch wenn sich das Unternehmen auf dieselbe Sache bezog. Eine getrennte Behandlung führt zur Verzögerung der Angelegenheit im Begutachtungsverfahren zwischen den Behörden in dem der Rechtsschutz des Betreffenden gefährdet werden kann.

§ 15. Über andere Einwirkungen des öffentlichen Weges. Von der Gründung eines öffentlichen Weges rühren, ausser Benutzungseinschränkungen des Wegrandes, auch noch andere rechtliche Folgen, die auf die Benutzungsmöglichkeiten des Grundeigentümers ausserhalb des Weggrundes einwirken, her. In der Untersuchung wurden von diesen die Einwirkungen der Bestimmungen über Anschlussstellen sowie Einwirkungen durch vorübergehenden Gebrauch des Gebiets behandelt. Immissionswirkungen wurden nicht behandelt.

Nach den älteren Weggesetzen stand ein Anschluss an öffentliche Wege frei. In bezug auf heutige Hauptverkehrsstrassen und wichtigste Landstrassen sind Anschlusseinschränkungen verschiedenen Grades in Kraft getreten, aber in bezug auf Ortswege und kleinere Landstrassen wird ein normatives Anschlusserlaubnisverfahren angewandt. Die Vorschriften bedeuten eine effektive Möglichkeit der Regelung der Anschlüsse. Wenn eine bereits vorhandene Wegverbindung infolge von Anschlusseinschränkungen unterbrochen werden muss, ist der Wegebaupflichtige verpflichtet als Ersatz eine andere Wegverbindung zu schaffen. Bei Bedarf wird dies mit Hilfe von einem Regelungsplan für Privatwege und dessen an das Wegebauverfahren anknüpfende Vollstreckung geordnet.

Ausser Privatwegrechten infolge von Anschlussbestimmungen war es im Zusammenhang mit Wegprojekten nötig, ständige oder vorübergehende Nutzungsrechte an Privatwegen auch für die Zwecke des Wegebaupflichtigen zu gründen. Ausserdem hat man im Wegebauverfahren auch Brunnen- und Wasserleitungsservitute gründen können, um beschädigte Wasserversorgungsanlagen zu ersetzen.

Als Sonderfrage wurde in der vorliegenden Untersuchung die Installierung von Telefon- und elektrischen Leitungen am Wegrand behandelt. Nach einer früheren Praxis durften Telefonleitungen ohne Gebühr in Wegrandgebieten installiert werden, aber sie mussten verlegt werden, falls sie staatlichen Anlagen Schaden zufügten. Nach der neuesten Praxis ist den Besitzern von Telefonlinien Verlegungsersatz gezahlt

worden, falls die Verlegung auf Grund von Wegebau vollzogen und in den Anlagebedingungen eine Ersatzmöglichkeit nicht ausgeschlossen worden ist. Auch in dieser Hinsicht ist der Rechtsschutz des Inhabers eines besonderen Rechts in den siebziger Jahren dieses Jahrhunderts bedeutender geworden.

OIKEUSTAPAUSHAKEMISTO

Kuninkaan tuomioita

27. 5. 1807 41

Korkein oikeus

KKO 1919 II 23 121
KKO 1936 II 439 245
KKO 1937 II 597 288
KKO 1939 II 163 121
KKO 1941 II 123 243
KKO 1950 II 474 288
KKO 1959 II 86 288
KKO 1960 II 58 243
KKO 1960 II 107 139
KKO 1961 II 7 362
KKO 1961 II 8 302
KKO 1961 II 124 259
KKO 1961 II 156a 59
KKO 1962 II 114 245
KKO 1962 t. 1152 *Pekkala* 285 302
KKO 1962 t. 2440 *Pekkala* 286 302
KKO 1963 t. 2518 256
KKO 1964 t. 789 Mm 1965: 1—2 s. 88—89 291
KKO 1964 t. 790 291
KKO 1964 t. 1115 Mm 1965: 1—2 s. 87—88 288
KKO 1964 t. 1879 291
KKO 1964 t. 1880 291
KKO 1965 II 71 271
KKO 1965 II 76 288
KKO 1965 II 91 103
KKO 1965 t. 429 Mm 1966: 1—2 s. 67 300
KKO 1965 t. 999a 291
KKO 1965 t. 1421 Mm 1968: 3—4 s. 43—44 288
KKO 1965 t. 1856 292
KKO 1965 t. 1857 Mm 1968: 3—4 s. 44—45 292
KKO 1965 t. 2289 104
KKO 1966 II 18 7, 247
KKO 1966 t. 493 Mm 1966: 3—4 s. 48—49 287
KKO 1966 t. 1872 240
KKO 1966 t. 1953 Mm 1968: 3—4 s. 42—43 292
KKO 1967 II 2 252
KKO 1967 II 55 59
KKO 1967 t. 288 252
KKO 1967 t. 585 Mm 1969: 1—2 s. 78—79 294
KKO 1967 t. 610 102, 173
KKO 1967 t. 611 171
KKO 1967 t. 1529 252
KKO 1967 t. 2459 104
KKO 1967 t. 2961 Mm 1968: 3—4 s. 46 117, 165
KKO 1968 II 12 256, 295, 298
KKO 1968 II 26 116
KKO 1968 t. 710 104
KKO 1968 t. 732 Mm 1968: 3—4 s. 45—46 294
KKO 1968 II 39 Mm 1969: 1—2 s. 74—75 211
KKO 1968 t. 2352 Mm 1969: 1—2 s. 76—77 259
KKO 1969 II 23 18, 19
KKO 1969 t. 998 362
KKO 1969 t. 1189 Mm 1970: 1—2 s. 88 288
KKO 1969 t. 1695 237
KKO 1969 t. 1956 104
KKO 1969 t. 2226 240
KKO 1969 t. 2289 175
KKO 1969 t. 2376 360
KKO 1969 t. 2413 18
KKO 1969 t. 2414 Mm 1970: 1—2 s. 87 224
KKO 1970 II 84 107, 261, 296—298
KKO 1970 II 93 351
KKO 1970 t. 1062 233
KKO 1970 t. 1079 MMH kmä 4/71 17
KKO 1970 t. 1080 233

KKO 1970 t. 1291 Mm 1971: 1—2 s. 54—55 256, 257, 295
KKO 1970 t. 1919 Mm 1971: 1—2 s. 55—56 62
KKO 1971 II 100 257
KKO 1971 t. 290 300
KKO 1971 t. 455 Mm 1971: 3—4 s. 77—78 296
KKO 1971 t. 528 Mm 1971: 3—4 s. 71—72 301
KKO 1971 t. 649 Mm 1971: 3—4 s. 78—79 253, 257
KKO 1971 t. 1134 224
KKO 1971 t. 1449 115
KKO 1971 t. 1918 281
KKO 1971 t. 2417 194
KKO 1971 t. 2600 297
KKO 1972 II 9 355
KKO 1972 II 11 71, 104, 236, 276
KKO 1972 II 45 17, 18
KKO 1972 II 64 362
KKO 1972 t. 102 174
KKO 1972 t. 525 359
KKO 1972 t. 1228 373
KKO 1972 t. 1303 Mm 1974 s. 76—77 301
KKO 1972 t. 1407 237
KKO 1972 t. 2196 Mm 1975 s. 95—96 172
KKO 1972 t. 2211 281
KKO 1972 t. 2212 171
KKO 1972 t. 2339 Mm 1975 s. 94—95 358
KKO 1972 t. 2436 231
KKO 1972 t. 2451 Mm 1975 s. 96—97 258
KKO 1972 t. 2654 281, 362
KKO 1972 t. 2898 159, 235
KKO 1973 II 42 115
KKO 1973 II 77 18, 281
KKO 1973 II 83 301
KKO 1973 t. 60 172
KKO 1973 t. 615 172, 358
KKO 1973 t. 670 Mm 1975 s. 101—102 235
KKO 1973 t. 868 296
KKO 1973 t. 1751 232
KKO 1973 t. 1831 257, 258
KKO 1973 t. 2298 233
KKO 1973 t. 2531 252
KKO 1973 t. 2653 271
KKO 1974 II 48 353
KKO 1974 II 65 280
KKO 1974 t. 323 251
KKO 1974 t. 540 251
KKO 1974 t. 554 238
KKO 1974 t. 1400 *Karvinen* s. 24 301
KKO 1974 t. 1493 240
KKO 1974 t. 1640 115
KKO 1974 t. 1962 353
KKO 1974 t. 2121 Mm 1975 s. 113—114 300
KKO 1974 t. 2410 Mm 1976: 3—4 s. 21—22 171, 172, 353, 362
KKO 1974 t. 2467 366
KKO 1974 t. 2691 282
KKO 1975 II 43 175, 364, 366, 367
KKO 1975 II 65 175, 197, 235, 350
KKO 1975 t. 103 358
KKO 1975 t. 261 175
KKO 1975 t. 621 175
KKO 1975 t. 645 257
KKO 1975 t. 648 359
KKO 1975 t. 745 232
KKO 1975 t. 909 Mm 1976: 3—4 s. 29—31 357
KKO 1975 t. 1918 Mm 1976: 3—4 s. 33—36 357
KKO 1975 t. 2175 Mm 1976: 3—4 s. 37—38 351
KKO 1975 t. 2176 276
KKO 1975 t. 2349 Mm 1976: 3—4 s. 38—39 117
KKO 1975 t. 2708 296, 297, 299
KKO 1976 t. 225 234
KKO 1976 t. 236 233, 358
KKO 1976 t. 1093 368
KKO 1976 t. 1423 Mm 1977 s. 117 233
KKO 1976 t. 2390 104
KKO 1976 t. 2436 369
KKO 1976 t. 2605 175
KKO 1976 t. 2667 236
KKO 1976 t. 2678 233
KKO 1977 II 46 172, 174, 238
KKO 1977 II 95 114
KKO 1977 t. 1571 261
KKO 1977 t. 1573 228
KKO 1977 t. 1806a 234
KKO 1977 t. 2655 261
KKO 1977 t. 2706 232
KKO 1977 t. 2908 369
KKO 1978 II 69 165, 173, 174
KKO 1978 II 107 172, 174
KKO 1978 t. 326 232, 233
KKO 1978 t. 581 Mm 1978: 3—4 s. 95 240
KKO 1978 t. 1323 228
KKO 1979 II 24 179, 234, 238
KKO 1979 II 25 174
KKO 1979 II 28 87, 88
KKO 1979 t. 634 361

KKO 1979 t. 3326 304
KKO 1980 II 12 175
KKO 1980 II 26 362, 363
KKO 1980 II 37 103, 258
KKO 1980 II 43 272, 302
KKO 1980 II 51 355
KKO 1980 II 132 259
KKO 1980 t. 280 369
KKO 1980 t. 3095 172
KKO 1980 t. 3486 150

Korkein hallinto-oikeus

KHO 1933 II 516 303
KHO 1933 II 3569 271
KHO 1935 II 1748—1750 266
KHO 1938 II 1235 271, 303
KHO 1938 II 1415 303
KHO 1955 II 542 193
KHO 1956 II 146 192, 208
KHO 1956 II 211 193
KHO 1958 I 2 95
KHO 1959 I 1 221
KHO 1959 II 297 193
KHO 1959 II 423 342
KHO 1960 I 8 337
KHO 1960 II 471 339
KHO 1960 II 509 348
KHO 1961 I 12 62
KHO 1961 I 13 62
KHO 1961 II 142 158, 207
KHO 1961 II 278 62
KHO 1961 II 328 337
KHO 1961 II 330 340
KHO 1961 II 339 62
KHO 1961 II 340 62
KHO 1961 II 547 204
KHO 1962 I 2 206, 347
KHO 1962 I 3 348
KHO 1962 I 21 88
KHO 1962 II 92 348
KHO 1962 II 151 110
KHO 1962 II 160 348
KHO 1962 II 541 206
KHO 1963 A I 3 310
KHO 1963 A I 8—9 191
KHO 1963 A II 5 206
KHO 1963 A II 59 221
KHO 1963 A II 166 199
KHO 1963 A II 230 214
KHO 1963 A II 261 207
KHO 1963 A II 352 342
KHO 1963 A II 379 297
KHO 1963 A II 433 343
KHO 1964 A II 139 199
KHO 1964 A II 248 337
KHO 1965 A II 125 191
KHO 1966 A I 4 103, 245
KHO 1966 A II 93 62
KHO 1966 A II 120 194, 212, 214
KHO 1966 A II 121 342
KHO 1966 t. 3129 212
KHO 1967 A I 4 195, 221
KHO 1967 A II 52 342
KHO 1967 A II 97 62
KHO 1967 A II 106 212
KHO 1967 A II 107 103
KHO 1967 A II 112 216, 351
KHO 1967 A II 116 340
KHO 1967 A II 120 191, 343
KHO 1967 A II 125 62
KHO 1967 A II 133 246, 297
KHO 1968 A II 74 193, 206
KHO 1968 A II 82 199
KHO 1968 A II 108 343
KHO 1968 A II 113 336
KHO 1968 A II 114 337
KHO 1968 A II 116 103
KHO 1968 A II 117 207
KHO 1968 A II 119 191, 337
KHO 1968 A II 121 347
KHO 1968 A II 122 347
KHO 1968 A II 125 103, 245
KHO 1968 A II 132 344
KHO 1968 A II 133 204
KHO 1968 A II 150 208
KHO 1968 A II 151 213, 215
KHO 1969 A II 109 344
KHO 1969 A II 112 338
KHO 1969 A II 167 214
KHO 1969 t. 23 156
KHO 1969 t. 4760 *Hyvönen* Rakentamisoikeus s. 318 199
KHO 1970 A I 1 196
KHO 1970 A II 97 212
KHO 1970 A II 98 343
KHO 1970 A II 104 327
KHO 1970 A II 105 199
KHO 1970 A II 152 337
KHO 1970 A II 153 62
KHO 1971 A II 62 110
KHO 1971 A II 76 209
KHO 1971 A II 79 199
KHO 1971 A II 80 200
KHO 1971 A II 82 125
KHO 1971 t. 125 339
KHO 1972 A II 80 200
KHO 1972 A II 85 199
KHO 1972 A II 99 199

KHO 1972 A II 158 297
KHO 1973 A II 80 199
KHO 1973 A II 130 194, 207, 349
KHO 1973 A II 132 62
KHO 1973 A II 133 337
KHO 1973 A II 134 337
KHO 1973 t. 175 158
KHO 1973 t. 2650 *Hyvönen* Maapaketti s. 182 212
KHO 1974 A II 64 272, 303
KHO 1974 A II 67 212
KHO 1974 A II 71 340
KHO 1974 A II 74 200
KHO 1974 A II 113 62
KHO 1974 A II 114 206, 349
KHO 1974 A II 135 281
KHO 1974 t. 3514 343
KHO 1974 t. 4906 125
KHO 1975 A II 44 281
KHO 1975 A II 53 212
KHO 1975 A II 94 281
KHO 1975 A II 107 343
KHO 1975 t. 201 *Vihervuori* s. 155 163
KHO 1975 t. 729 *Hyvönen* Maapaketti s. 157 212
KHO 1975 t. 896 200
KHO 1975 t. 1039 339
KHO 1975 t. 1208 196, 206
KHO 1975 t. 3164 343
KHO 1975 t. 3755 196, 206
KHO 1975 t. 4348 Mm 1976: 3—4 s. 36—37 215
KHO 1976 A I 2 156
KHO 1976 A I 3 332
KHO 1976 A II 47 200
KHO 1976 A II 56 332
KHO 1976 A II 68 193, 206
KHO 1976 t. 1460 340
KHO 1976 t. 2437 199
KHO 1976 t. 2774 125
KHO 1976 t. 3384 *Majamaa* s. 192 333
KHO 1976 t. 3391 76
KHO 1976 t. 3639 200
KHO 1976 t. 3643 200
KHO 1976 t. 4556 156
KHO 1977 A I 3 338
KHO 1977 A II 41 332
KHO 1977 A II 42 342
KHO 1977 A II 51 156
KHO 1977 A II 94 194, 206, 214
KHO 1977 A II 95 215
KHO 1977 A II 97 343
KHO 1977 t. 996 351
KHO 1977 t. 1410 200
KHO 1977 t. 1472 200
KHO 1977 t. 4570 *Majamaa* s. 191 333
KHO 1977 t. 4742 201
KHO 1978 A II 73 200
KHO 1978 A II 74 200
KHO 1978 A II 76 207
KHO 1978 A II 127 281
KHO 1978 A II 141 347
KHO 1978 t. 1476 *Konstari* s. 41 332
KHO 1978 t. 5406 *Majamaa* s. 109—110 201
KHO 1978 t. 5494 *Majamaa* s. 191 333
KHO 1979 A II 62 199, 200
KHO 1979 A II 73 156
KHO 1979 A II 141 157, 213, 214, 221
KHO 1979 A II 142 351
KHO 1979 A II 143 350
KHO 1979 A II 144 197, 350
KHO 1979 t. 53 *Majamaa* s. 192 333
KHO 1979 t. 2315 275, 276
KHO 1979 t. 2578 156
KHO 1979 t. 3625 275
KHO 1981 t. 1204 191, 207, 208

Maaoikeuksista

VMO 6. 10. 1961 291
TuMO 8. 12. 1965 252
VMO 12. 1. 1966 171
TuMO 23. 2. 1966 102, 173
TuMO 21. 2. 1969 237
TuMO 13. 3. 1970 252
PSMO 18. 11. 1970 171
TuMO 20. 8. 1971 358
TuMO 23. 2. 1972 362
PSMO 15. 5. 1972 240
TuMO 6. 10. 1972 276
PSMO 4. 10. 1973 115
TuMO 15. 5. 1974 261

Alioikeuksista

Ulvilan KO 11. 11. 1963 173

ASIAHAKEMISTO

Aiheuttamisperiaate 239
Aikaprioriteetti 368
Aineenotto-oikeus
— määräaikainen 210—211
— rajamääräinen 147, 210—215
— yleensä 263—265, 279—284, 287
Aineenottopaikka 147, 214, 215, 233, 248, 269, 280—282, 288, 291, 353
Aineenottopaikkojen reunat ks. Luiskanvaara
Ainesosa 47, 50, 57, 58, 269
Aita 337
Alikulkutunneli 158, 159, 235
Arvon alentumiskorvaus 237—240
— ks. myös Haitankorvaus
Arvonleikkaussäännös 83, 97
Asemakaava 61, 62, 94, 95, 192, 271, 273, 274, 337, 338, 349
Asemakaava-alueen tiet 52, 94, 95, 219, 274—278, 347
Asialegitimaatio 161
Asianosainen
— asianomistaja 190, 194
— funktionaallinen 168
— kiinteistöteknisin perustein 175
— kiinteistötoimituksessa 166, 181, 253
— lunastusteknisin perustein 175
— luonnollinen 168
— materiaalinen 167, 168
— pakkolunastuksessa 169, 170
— siviiliprosessissa 168
— tiensuunnittelussa 154, 155
— tietoimituksessa 171—187
— vesiprosessissa 163
— yleensä 161—197, 356
Asutuslainsäädäntö 15, 21, 81, 82, 113, 293
Asutustie 65, 122, 284, 293
Aviopuolison suostumus 252—256

Dominanssi
— bulvaanidominanssi 127
— käyttödominanssi 126, 127, 130
— perustajadominanssi 126, 127
— yleensä 66, 118, 121, 125—130

Edellytetty luovutus 257—260
Ennakkohaltuunotto
— ilmoituksenvarainen 96, 98, 128
— luvanvarainen 92, 98, 106, 128
— perustuslainmukaisuus 96, 97
— päätöksenvarainen 128
— rakentamislainsäädännössä 94, 95
— TieL:ssa 95, 96
— vesiasioissa 93, 94
— yleensä 87, 100, 101, 106, 218
Ennakkokorvaus 11, 92, 95—97, 106, 217, 252
Ennakkokuuleminen 152—160
Ennakkomaksu 12
Ennakollinen oikeusturva 160, 217
Entinen tiealue 115—117, 141, 251, 355, 357
Erityinen kiinteistöyksikkö 139, 140
Erityisen oikeuden haltija 174—176, 183
Erityistiedonanto 203
Erivapaus 320, 323—325, 327, 332
— ks. myös Poikkeuslupa
Erivapausmenettelyiden kumuloituminen 35, 323, 340—345
Erottaminen yleisiin tarpeisiin ks. Isojako
Esinevahinkoteoria 169, 171

Facerekielto 118

Haamutila 230
Haitta
— erittäin huomattava 224—227, 232, 233
— huomattava ks. Huomattava haitta
— korvattava 234
— selvitysvelvollisuus 89
— tilusjärjestelyn edellytyksenä 224
— välttämisvelvollisuus 89, 216, 217
Haitankorvaus
— käsite 144, 145, 185, 186
— suhde jälkikorvaukseen 237, 238
— suhde laajentamiseen 231—234
— suhde tilusjärjestelyyn 224

— taloudellinen yläraja 227
— yleensä 144—146, 185, 224, 237—240, 252, 276, 282, 310
Haitattomuusedellytys 232
Hakija-asianosainen 190
Hallintoriita-asia 103, 104, 245—247
Haltuunotto
— ennakollinen ks. Ennakkohaltuunotto
— haltuunottokatselmus 130
— säännönmukainen 101, 102, 106, 107
— tieoikeuden voimaantulossa 109, 110
— tiesuunnitelman täytäntöönpanossa 103—105
— vaikutukset 100—108
Hukkakiilat 18, 87, 232, 241, 242, 273
Huomattava haitta
— liitännäisalueen perustamisessa 213, 214
— poikkeuslupamenettelyssä 330
— rasitteen perustamisessa 357, 358
— tilusjärjestelyissä 225—228, 232, 233
— ks. myös Haitta ja Haitankorvaus
Huomautus 154
Huoneenvuokra 175, 236
Hyötymisperiaate 40, 41
Häätö 337

Ilmaisluovutus 51, 52, 66, 94, 95, 219, 220, 257—260
Immisio
— korvaus 179
— käsite 198—201
— liikenneimmisio 8, 237—239, 309
— sietokynnys 34, 187, 238, 239
Imperatiiviteoria 313
Intressiperiaate 40, 42, 198
Isojako
— maan erottaminen tietarkoituksiin 6, 7, 37, 264, 285—288, 291
— maan erottaminen yleiseen tarkoitukseen 285—294
— vaikutus maanomistusoikeuteen 46
— vaikutus tienpitoon 40, 293
— tiealueiden käsittely 50, 264, 285—288, 293
Itävalta 45, 47

Jaettu omistusoikeus 45, 46, 49
Jokamiehenoikeus 68
Joutomaa 227, 260, 261, 284
Julkinen esine
— laajassa merkityksessä 132
— suppeassa merkityksessä 132—135
— tie julkisena esineenä 47—50, 55, 269
Julkisoikeudellinen sopimus 243—246
Jälkikorvaus 174, 237, 238, 345
Jälkiperäinen korvausjärjestelmä 93, 97
Järkevä omaisuuden käyttö 83—86

Kaavaliikenneväylä 5, 59, 61, 70, 71
Kaavaluonnos 338
Kaavoituspoliittinen osittamisrajoitus 354, 355
Kaivo 111, 171, 357
Kallein käypä hinta 15—17
Kartoitus- ja paalutustoimitus 169, 271—273, 302
Katumaksu 44, 61, 64
Kauppa-arvomenetelmä 15, 17, 363
Kauttakulkuliikenteelle tärkeä katu 63
Kehittyvä tiekäsite 268
Kevyt liikenne 76, 242, 275, 277
Kiinnityksenhaltija 218, 220, 258, 266
Kiinteistö
— käsite 133, 135—141
— laajemmassa merkityksessä 135, 184
— omistusyksikkönä 137
— rajat 278, 295
— rekisteriyksikkönä 135, 184
— servienssinä 353—355
— TieL:ssa 184—186
Kiinteistökaava 270—278
Kiinteistörekisteri 37, 38, 127, 130, 134—141, 284, 303—304, 310, 319, 359
Kiinteistötoimitus 9, 12, 89, 90, 180, 181
Kiinteä esine 133
Kirkkotie 40, 41
Kirkkopalsta 286—289
Kohtuullinen omaisuuden käyttö 83—86
Kompensaatio ks. Korvausten sovitteleminen
Kompetenssivirhe 253, 254
Korko ks. Tiekorvaus
Korvattu rajoitusvaikutus 146, 283
Korvausalkio 182
Korvauskohde 185, 303
Korvaussopimus 249, 250, 255
Korvausten sovitteleminen 117, 258
Korvausten tallettaminen 8, 145, 185, 186, 218, 220, 266
Korvaustoimitus 170, 177, 178

Korvausvaatimus 174, 177, 251, 257
Korvausvastuun kanavointi 242
Kunnantie 41—43, 65, 69, 104, 243
Kunta
— asianosaisena 181, 182, 193, 194
— tienpitoaineen luovuttajana 211
Kustannuksenkorvaus 144, 145, 234
Kustannusarvomenetelmä 15, 363, 364
Kuulemisperiaate 14, 152, 161
Kuunvaloteoria 331, 341
Kylätie
— siirtyminen TieL:n alaiseksi 104
— sitoumus 254—257
— syntyminen 40—42, 50, 51
— yksityinen 40—42
— yleensä 61, 65, 153, 284, 307
— yleinen kylätie 40—43
Käypä hinta 15—19, 259, 276, 364
Käyttöoikeuden rajoitus 288
Käyttöoikeuden supistus 230, 265, 308, 311

Laajentamisperiaate ks. Lunastuksen laajentaminen
Laillisuusperiaate 152
Lainvoima 11, 102, 145—146, 241, 345
Lakiin perustuva oikeus 119
Lakkautettu tie ks. Entinen tiealue
Laskuoja 147, 359, 360
Libertas dominii 121
Liikamaa 286, 287
Liikennealue 87, 240, 241, 275—277
Liikenneministeriö 56, 76, 77, 96, 109, 114, 157, 206, 270, 348, 349
Lisätieoikeus 66, 122, 130
Liittymä 60, 150, 206, 346—356
Liittymälupa 342, 349, 350
Liittymäsuunnitelma 196, 197, 348—351
Liitännäisalue 115, 134, 137, 210—220, 263—266, 269, 291, 372
Lossipalsta 292
Luiskanvara 279—284
Lunastuksen laajentaminen 222—242
Lunastus
— arviointimonopoli 13, 14
— kiinteistötekninen osa 170, 171, 175, 303
— tarkoitusperät 80
Luonnonsuojelualue 56, 191, 208, 209
Luottoperiaate 93, 98, 102
Luovutuksenkorvaus ks. Tiekorvaus
Luovutuskompetenssi 252—256
Luovutussopimus (-sitoumus, -suostumus) 107, 108, 243—258, 295
Lähistönaapurit 198—201
Lääninhallitus 41, 43, 77, 99, 105, 129, 145, 153, 158, 173, 188, 210, 213, 215, 221, 247, 261, 310, 317, 336, 337, 339, 341, 346

Maa-aineslaki 242, 284, 316
Maa- ja vesiasioiden ylituomioistuin 216, 345
Maan varastoimiskielto 113, 116
Maankäyttömääräys 30, 55—57, 125—130
Maanmittaushallitus 13, 17, 18, 22, 102, 134, 171, 174, 175, 224, 230, 231, 270, 274, 295, 298, 357
Maantie 39—43, 50, 51, 60—62, 71, 99, 104, 105, 114, 153, 204—206, 243, 254, 256, 263, 284, 294—305, 348, 355
Maantien jatko 43, 44, 61, 99, 104
Maantien päätekohta 62
Maarekisteri ks. Kiinteistörekisteri
Maatalousliittymä 348, 351, 352
Mainostaulu 191, 340, 343
Majatalosääntö 45, 307
Marjojen viljely 344
Mestauspaikka 289
Moottoriliikennetie 60, 71, 196, 207, 347, 351
Moottoritie 60, 71, 206, 220, 347, 351
Muistutus 154, 156, 158, 203
Muu maarekisteriyksikkö 23, 133—136
Myyntivoitto 248
Määräala 27—29, 136, 138, 291
Määräämisperiaate 89, 259
Määräämistoimet 250

Naapuri 169, 170, 174, 176, 198—202, 239, 300
Norja 80, 81, 222, 223
Normaali omaisuuden käyttö 83—86
Normaali omistajanasema 27—29
Näkemäalue
— haltuunotto 108, 317—319
— korvaukset 146, 233, 234, 239, 240
— määräykset 307—310, 336—344
— rekisteröinti 141, 283, 284
— yleensä 270, 273, 282, 283, 311, 316
— ks. myös Tienvarsialueet
Näkemäeste 336, 337, 339, 340, 343
Näyttö 103, 173, 260, 299—305

Oikeusjärjestys 25—29, 56, 79—91, 312—316, 368
Oikeus korvaukseen 159, 171—178, 232—242, 251—254, 359—373
Oikeusvoima 34, 293, 300

Ojitusoikeus 147, 360
Oma tie ks. Yksityinen tie
Omaisuudensuoja 2, 12, 15—21, 79—84
Omistajan hallintaoikeus 25, 111, 140, 291, 293
Omistajan kompetenssi 25—28, 111
Omistajan käyttövapaus 147, 312—316
Omistajan vertainen haltija 254—255
Omistuksen sidonnaisuus 26, 28, 79, 311—313
Omistusoikeus 23—29, 51, 55, 79, 116, 118, 131, 134, 137, 141, 147, 200—202, 219, 221, 265, 290, 302, 312—315
Opastetaulu 343
Osaomistaja 253—255

Paalutus 140, 269, 271—273, 303—305
— ks. myös Kartoitus- ja paalutustoimitus
Paikallistie 42, 43, 60, 61, 66, 69, 71, 104, 114, 204, 205, 257, 284, 307, 348, 349
Paikallisväylästö 60, 63, 64, 221, 277
Pakkolunastus
— edellytysteoria 86, 87, 90, 91
— joutuisampi menettely 91
— korvaus 3, 16, 252, 363, 364
— käteisperiaate 91, 95—98
— perustuslaeissa 79—88
— samanaikaisuusvaatimus 86—87, 91, 97, 98
— seurausteoria 86, 87, 90, 91
— tietä varten 6, 7, 51, 218—222
— vaiheittaisuus 8, 153
— yleensä 7, 8, 78—97, 112, 113, 169, 184, 245, 258, 259, 271, 286, 363
Pakkolunastuslupa 2, 99, 112, 221, 302
Pakkolunastuslautakunta 12, 153
Pakkolunastusyksikkö 134, 135, 138, 229, 230, 303
Pakko-otto 6, 7, 39, 40, 264
Pakkotilusjärjestely 90, 97, 227—229
Pakkotoimi
— korvaus 80
— käsite 78—80, 143, 284
— oikeudet 142—147
Peilikuvaperiaate 314—316, 335
Perustamislupa 9, 76—78, 105, 128, 220, 251, 257, 261, 262, 269, 273
Peruuttamisehto 343, 344
Pikahaltuunotto 8, 11, 12, 96, 106, 160, 215
Pitäjäntie 39
Pohjavesipinta 280—282
Poikkeuslaki 15, 81—86, 97
Poikkeuslupa 35, 193, 324—343
— ks. myös Erivapaus
Prioritettiperiaate 201
Prosessinedellytykset 163, 164, 355
Prosessitoimien edellytykset 164, 355
Prosessuaalinen hallintomenettely 152
Puhelinjohto 175, 365—369
Puhevalta
— kiinteistöteknisellä perusteella 180—183
— lunastusteknisellä perusteella 175, 176, 183—186, 303, 305, 358
— valituspuhevalta 187—210
— ks. myös Asianosainen ja Tietoimitus
Pullataikinateoria 7
— ks. myös Valtausmenettely
Pääsuuntavaihtoehto 73, 191, 207, 208
Pääsytie 150, 240, 340, 341, 353

Rajankäynti 299—304
Rajoitetut esineoikeudet 23, 55, 111, 131, 142
Rakennuksen poistaminen 234, 235, 241
Rakennuskaava 60, 64, 66, 95, 193, 239—242, 274, 337, 338, 349
Rakennuskaavatie 64, 95, 193, 274, 347
Rakennuskielto 104, 108, 147, 281, 324, 337, 338
Rakennuslupa 198—202, 325, 332, 338—340, 342, 345
Rakennuspaikka 234—240, 275, 333—345
Rakennussuunnitelma 76, 77, 273
Rakentamisrajoitus 233—240, 324
Rantakaava 61, 62, 64, 274
Rautatie 4, 112, 116, 132, 272, 307
Rasite
— dominanssi ks. Dominanssi
— ero tieoikeuteen 130—132
— henkilörasite 120, 126
— julkisoikeudellinen rasite 123—127
— kiinteistörasite 120, 128, 318
— kiinteistörekisterirasite 130
— maanjakorasite 121—127
— maankäyttömääräyksenä ks. Maankäyttömääräys
— maanviljelysrasite 120
— pakkorasite 122, 128, 358
— perustaminen 127—129, 357—359
— positiivinen 120, 316
— rakennuslakirasite 124—126, 130
— rakennusrasite 120, 125

— rekisteröinti 127, 129—131
— sopimusrasite 122
— servienssi 66, 118, 126, 127, 353—355
— toimitusrasite 130
— tunnusmerkistö 118, 119, 123
— yksityisoikeudellinen rasite 119—123
— yleensä 30, 46, 50, 51, 118—132, 265, 357, 358
Rasitetie 65, 118, 352—359
Rasitteen tapainen oikeus 52, 121, 123, 265
Reaalikorvaus 9
Repressiiviset oikeusturvakeinot 33, 158, 159, 217, 277
Ruotsi 29, 41, 53, 54, 57, 80, 87, 99, 134, 148, 170, 184, 187, 222, 223, 258, 259, 266—278, 320, 346, 349
Rutiinikorvaus 165

Saksa 29, 45—49, 86, 87, 222
Sietämisvelvollisuus 148, 283, 346
Siirtokorvaus 231, 232
Sopimustie ks. Yksityinen tie
Sora ks. Aineenotto-oikeus, Aineenottopaikka
Subjektiivinen oikeus
— rakentamiseen 315
— yleiseen tiehen 117
Suhteellisuusperiaate 89, 211, 215, 322
Suoja-alue
— laajentaminen 339
— laitteiden poistaminen 336, 337
— lunastusta laajennettaessa 233, 234, 239
— rekisteröinti 141
— tiesuunnitelmassa 273
— yleensä 147, 308—310, 317—319, 344
— ks. myös Tienvarsialueet
Suojantarveperiaate 189
Suojaperiaate 170
Suojavyöhyke 282, 344
Suunnittelukumulaatio 34—36, 193, 206—210, 214—217, 274—277
Sveitsi 86
Syy-yhteys 169, 173, 186, 187
Syy-yhteyden katkeaminen 235—237
Sähkölinja 114, 125, 360—364
— ks. myös Voimajohto

Taaja-asutuksen muodostamiskielto 324, 327
Takaisinlunastus 113, 114, 269
Tallettaminen ks. Korvaus
Talvikauden käyttövalta 371
Talvitie 60, 71, 117
Tanska 80, 81, 87 223
Tarkoitemääräys 287, 288, 293
Tarkoituksenmukaisuusharkinta 116, 188, 206—209, 321—344
Tarkoitussidonnaisuus 111—116, 118, 212—215, 322
Tarpeisto 57, 58, 118, 265, 269
Tie
— esineenä 47, 50, 52, 58, 132—141, 269
— puhekielessä 59
— syntyminen 52
Tiealoite 204
Tiealue
— ilmaisluovutus 94, 95, 219, 257—261
— lunastuskustannukset 8, 103, 104, 245, 265
— luovutussopimus 8, 243—258, 295
— pyykitys 134, 271, 297
— rajat 228, 262—284, 294—305
— rekisteröinti 37, 38, 51, 137, 140, 141, 284, 303, 304
Tie- ja vesirakennushallitus 43, 72, 76—78, 107, 109, 157, 188, 191, 192, 196, 197, 204—208, 213, 270, 348, 352, 361—368
— ks. myös Tienpitäjä
Tie- ja vesirakennuslaitos 73, 74, 76—78, 157, 191, 208, 270, 273, 274, 310, 351, 360—362
Tiekorvaus
— arviointimenetelmät 15
— lajit 144
— koron laskeminen 11, 105, 106, 145, 211, 212
— luovutuksenkorvaus 15—19, 144, 145, 211, 276, 296, 353, 362
— päätöksen lainvoima 11, 102
— vaatimuksesta määrättävä 145
— viipyminen 11—12, 90, 217
— viran puolesta määrättävä 145, 146, 258—260, 360
— yleensä 15—19, 101, 102, 105, 117, 310
— ks. myös Täysi korvaus
Tiekunta 65—68, 122
Tielautakunta 66, 202, 356
Tieliikennealue 61, 62, 275—277
Tieluettelo 72
Tien kunnossapito 40—44, 64—66, 74, 148—150, 353
Tien lakkauttaminen 116—117
Tienpito
— kustannukset 6
— tienpitorasitus 3, 4, 7, 37—45

Tienpitoaineen otto ks. Aineenottopaikka
Tienpitäjä
— käyttövalta 23, 30, 32, 50, 51, 54, 55, 101, 110—112, 119, 131, 140, 147, 148, 267, 278—284, 303
— oikeudet 147, 148
— valituspuhevalta 190—193, 207—210
Tienvarsialueet
— haittojen lisääntyminen ks. Immisio
— käyttörajoitukset 79, 101, 108, 143—146, 185, 233, 239, 276, 306—334
— linjojen sijoittaminen 361, 366
Tieoikeus
— historia 50—55
— laajentaminen tietoimituksessa 261, 262
— lakkauttaminen 114—117
— omistusoikeuteen verrattuna 127—134, 141
— perustaminen 78, 110, 111, 128, 261, 262
— rasiteoikeuteen verrattuna 118, 119, 130—132
— syntyperusteet 108—110, 247
— tarkoitussidonnaisuus 110—117
— tunnusmerkit 110, 117, 118, 129
— voimaantulo 103—110
— yleensä 9, 23, 30, 31, 36—38, 54—58, 76—79, 90, 91, 94, 98—117, 285, 317
Tiepäätös 72—76, 95
Tieregaali 45—46
Tiesuunnitelma
— hallinnollinen käsittely 74, 75
— kiinteistökaavana 271—278
— luonnos 338, 339
— yleensä 72—77, 95, 98, 100, 101, 103, 105, 106, 112, 114, 119, 193, 202, 204, 210, 214, 215, 243, 249, 263, 267, 269
Tietoimitus
— asianosainen ks. Asianosainen ja Puhevalta
— funktiot 180
— kiinteistötekninen osa 183, 184, 186, 303
— korvausforumina 7, 89—90, 173, 174, 187, 231, 241, 249, 250, 364
— käsite 8, 9, 165, 218, 231, 357
— käsittelyaika 14
— lunastustekninen osa 183, 184, 186, 303
— ohjeisto 13, 17, 18
— oikeusvaikutukset 101, 102, 109, 114, 261, 262
— rasitteiden perustaminen 357, 358
— tarkastaminen 101, 102, 145, 146, 359, 360
— vireilletulotavat 179
Tievaraus detaljikaavassa 63, 206, 207
Tilapäinen liittymä 351, 352
Tilikorvaus 229
Tilusjärjestely 185, 223—228, 232—234, 240
— ks. myös Pakkotilusjärjestely
Todistusmuoto 252
Todistustaakka 260
Toimenpideoikeus 143
Toimituksenedellytykset 354, 355
Toimitusalkiot 182
Toimituskorvaukset 145, 146
Toimitusmenettelyn luonne 166—169
Toimitusmiesten kapasiteetti 14, 187
Toimitustie ks. Yksityinen tie
Toimitustoimien edellytykset 354, 355
Toimivallan (harkintavallan) ylitys 157, 213, 331, 332
Tonttirasite 121, 124—127
Tukikohtaoikeus 147, 370, 371
Tuottoarvomenetelmä 15, 363, 364
Tutkimatta jättäminen 164—167, 171—173, 188, 195, 197, 363
Tutkimuksenteko-oikeus 147, 371—373
Täysi korvaus 15—17, 19, 22, 55, 82, 90, 97, 115, 144—146, 182—187, 201, 202, 221, 226, 227, 239, 249, 258, 259, 310, 364

Ulkoilureitti 122, 125, 128, 130
Uudisrakentaminen 201, 234, 310, 332—345

Vahingonkorvaus
— eri tilanteissa 174, 234, 276, 359
— henkilökohtainen 145, 227
— käsite 144, 145
— tiesuunnittelun aikaisesta vahingosta 373
— vuokraoikeuden menetyksestä 175, 236, 237
Vahinkotoimi 80, 147
Valituspuhevalta ks. Puhevalta
Valitustiheys (-paine) 10—15
Valmis yleinen tie 72
Valtausmenettely 7, 107, 140
Vanhentuminen 297
Varalaskupaikka 210, 267

Vastikeperiaate 169
Vierialue 147, 307, 308, 310
— ks. myös Tienvarsialueet
Virallisperiaate 89, 101, 102, 146, 195, 258—260
Viranomaisasianosaiset 166
Virka-apu 191, 297, 337
Voimajohto 278, 361
Vuokra-alueen lunastus 288, 291—293
Vuokramies 175, 236, 237
Vähäinen tienrakennus- (-parannus-) hanke 74, 156
Väliaikainen oikeus 147, 371
Väliintulija 162, 163, 166, 176—181, 197
Välimiesmenettely 51, 107, 265, 266

Yhdyskuntarakentaminen 221
Yhteiseksi erottaminen 264, 285—287
Yhteiskäyttöalue 65
Yksityinen tie
— käyttö 67, 68
— luiskanvara 283, 284
— oma tie 60, 65—70, 352
— sopimustie 65—69, 352, 353
— toimitustie 65—70, 352
— yleensä 65—70, 347—359
— ks. myös Liittymä
Yksityisten teiden järjestely 74, 224, 348—351
Yksityisten teiden liittymäsuunnitelma 75, 196
Yksityistieoikeus 117, 119, 127—130, 264
Yleinen alue 135, 271
Yleinen tie
— esineenä, ks. Tie
— hallinnollinen luokittelu 60
— käsite 38, 47—59, 71, 72
— käyttöyksikkönä 57—59
— lakkauttaminen 116, 117, 355
— maankäyttömääräyksenä ks. Maankäyttömääräys
— määrä 5, 6
— rekisteröiminen ks. Kiinteistörekisteri
— ks. myös Tie-alkuiset hakusanat
Yleinen tarve 7, 79—82, 90, 112, 129, 204—214, 264
Yleissuunnitelma 73
Yleistiedoksianto 203, 300
Yleisväylästö 60
Ympäristötoimitus 187, 345
Yritysvahinko 169, 170, 239