

Sampo Kiviniemi

Yksityisteiden lakkaaminen ja kulkuoikeudet asemakaava-alueella

Metropolia Ammattikorkeakoulu

Insinööri (AMK)

Maanmittaustekniikan koulutusohjelma

Insinöörityö

1.4.2014

Tekijä Otsikko Sivumäärä Aika	Sampo Kiviniemi Yksityisteiden lakkaaminen ja kulkuoikeudet asemakaava-alueella 35 sivua 1.4.2014
Tutkinto	insinööri (AMK)
Koulutusohjelma	maanmittaustekniikka
Ohjaajat	DI Riikka Pirinen lehtori Jaakko Sirkjärvi
<p>Tämän insinööriyön aiheena on asemakaava-alueella sijaitsevien vanhojen yksityisteiden lakkaaminen ja tierasitteiden tarpeellisuus niillä kulkemiseen, kun tiet on osoitettu kaduiksi. Työ on tehty Vantaan kaupungin mittausosastolle. Työn tavoitteena oli tutkia, voidaanko kiinteistöllä katsoa olevan laillinen kulkuoikeus ilman tieoikeutta asemakaavan mukaisella lohkottomalla katualueella, joka on lakannutta yhteistä aluetta. Tiehen on syntynyt rasi- tieoikeus osakastiloille niin sanotussa ojalaisissa vuonna 1977. Työn tarkoituksena oli selvittää rasi- tteiden poistamisen mahdollisuuksia ja toimitusmenettelyä Vantaan kaupungille, koska vanhat tieoikeusmerkinnät häiritsevät kiinteistönmuodostusta ja kiinteistörekisterin selvyttä kohdistuessaan satoihin kiinteistöihin.</p> <p>Olennaista oli selvittää, oikeuttaako asemakaava ja muuttuneet olosuhteet kulkemisen tiellä jo ennen katualueen toteuttamista. Olennaista on olosuhteiden muuttuminen niin, että yksityiset tiet voidaan katsoa olevan yleisessä käytössä, kun tienpitovelvollisuus on siirtynyt pois teiosakkailta ja kun kunnan kadunrakentamisvelvollisuus on alkanut. Tällaisessa tilanteessa voidaan tieoikeutta pitää käytännössä tarpeettomana, kun tiet ovat lisäksi asemakaavan mukaisia.</p> <p>Työssä tarkastellaan yksityisteiden lakkaamista asemakaava-alueella, kunnan oikeutta katualueeseen ja sen vaikutuksia kulkuoikeuksiin ja yksityisteiden lakkauttamiseen. Työssä tutkitaan myös rasi- tteiden poistamisesta aiheutuvaa käytännön haittaa.</p> <p>Työn tuloksena voidaan todeta, että vaikka olosuhteet olisivat käytännössä samat kuin lain edellyttämässä tilanteessa, jossa yksityistiet lakkaavat, ei tieoikeuksien poistamiselle ennen kunnan omistusoikeuden saamista katualueeseen voida katsoa olevan edellytyksiä nykyisen lainsäädännön puitteissa. Laissa on selvät säädökset yksityisteiden lakkaamisesta asemakaava-alueella, vaikka ne eivät olisi aina tyydyttäviä kunnan näkökulmasta tai kiinteistörekisterin selvyden kannalta.</p>	
Avainsanat	tieoikeus, yksityistie, lakkaaminen, asemakaava-alue, katualue, ojalaki, rakennuskaavat

Author Title	Sampo Kiviniemi The cessation of private roads and rights of ways in detailed plan area
Number of Pages Date	35 pages 1 April 2014
Degree	Bachelor of Engineering
Degree Programme	Land Surveying
Instructors	Riikka Pirinen, DI Jaakko Sirkjärvi, Senior Lecturer
<p>The purpose of this final year project was to study whether road easements in detailed plan area are necessary as private roads are planned as streets. The aim was to find ways for cessation of easements before roads are formed as public areas. Thus, the cadastre would become clearer and more usable as the hundreds of old easement entries in the cadastre make it difficult to go through land division proceedings.</p> <p>Essential in the study was to establish what kind of changed circumstances would legitimate the abolition of the road easements and the private roads. Since the old private roads are planned as streets and because of the municipality's obligation to maintain roads, it can be concluded that general traffic can be allowed on the roads. In this situation rights of ways become unnecessary.</p> <p>It was established in the thesis that there are no legal prerequisites for a cessation of road easements before the road area is public even though the purpose were solely to clarify the cadastre with no harm to the easement holders. The statutes on the cessation of private roads in detailed plan areas are clear although the current situation is not always satisfactory from the municipality's point of view.</p>	
Keywords	road easement, detailed plan, street, right of way, cessation of private road

Sisällys

Lyhenteet ja määritelmät

1 Johdanto	1
2 Lainsäädäntö ja asemakaava-alueen kulkuyhteydet	2
2.1 Rasite ja rasiteoikeus	2
2.2 Tieoikeus ja yksityistieoikeus	3
2.3 Yksityiset tiet	4
2.4 Tienpito ja tienpitovelvollisuus	4
2.5 Kulkuyhteydet asemakaava-alueella	5
2.5.1 Katu ja katualue	5
2.5.2 Tieoikeudet asemakaava-alueella	5
2.5.3 Katu yleisenä alueena	7
2.5.4 Kunnan oikeus katualueeseen	7
2.5.5 Katualueeseen kohdistuvien oikeuksien raukeaminen	8
2.5.6 Rakennuskaavatien muuttuminen kaduksi	8
2.6 Kunnan tienpitovelvollisuuden alkaminen yksityisellä tiellä	8
3 Tutkimuskohde	11
3.1 Tutkimuskohteen valinta	11
3.2 Rasitteiden syntymisen historia Päiväkummussa	11
3.3 Tierasitteiden syntyminen ojalaissa	13
4 Tutkimusmenetelmät	15
5 Yksityistiet Päiväkummussa ja niiden lakkaaminen	19
5.1 Sovellettavat lait asemakaava-alueella	20
5.2 Toimitusmenettely tarpeettomien tierasitteiden poistamisessa	20
5.3 Yksityisteiden lakkaaminen asemakaava-alueella	22
5.4 Suulliset sopimukset katualueen haltuunotosta	24
6 Pohdinta	26
7 Yhteenveto	33
Lähteet	35

Lyhenteet ja määritelmät

ELY-keskus	Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
HE	Hallituksen esitys eduskunnalle
KML	Kiinteistönmuodostamislaki 554/1995
MicroStation	Bentley Systems Inc:n CAD-sovellus, joka soveltuu erilaisiin suunnittelu-, visualisointi-, dokumentointi-, mallinnus- ja kar-toitustehtäviin
MK	Maakaari 540/1995
MRA	Maankäyttö- ja rakennusasetus 895/1999
MRL	Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999
OjaL	Ojalaki eli laki tilojen yhteisten teiden ja valtaojien sekä nii-hin verrattavien alueiden lakkaamisesta yhteisinä alueina 983/1976
RakL	Rakennuslaki 370/1958
TMK	Toimitusmenettelyn käsikirja
YksTL	Laki yksityisistä teistä 358/1962

1 Johdanto

Asemakaava-alueella voi sijaita vanhoja yksityisteitä, jotka on kaavoitettu kaduiksi. Kaavan toteutuminen katujen osalta saattaa kuitenkin kestää kauan. Yleensä kunta vastaa kaupunkialueilla tällaisten kaavan mukaisten teiden kunnossapidosta. Kun yksityisteiden merkitys on vähentynyt tiekunnan lakattua ja tienpitovelvollisuuden siirryttyä kunnalle, voidaan yksityistiet katsoa tarpeettomiksi. Insinööriyön tavoitteena on tutkia, voidaanko vanhojen, niin sanotussa ojalaissa syntyneiden lakanneisiin yhteisiin teihin kohdistuvien tierasitteiden katsoa myös olevan tarpeettomia, jos riittävät edellytykset täyttyvät niiden poistamiselle.

Tässä työssä tutkimuskohteena olevan Vantaan Päiväkummun alueella noin 350 kiinteistöä on osallisena sekä rasisettuna että oikeutettuna tierasitteessa, joka kohdistuu alueen entisiin yhteisiin teihin. Useiden satojen tarpeettomien alueen kaikkiin tiloihin kohdistuvien rasitemerkintöjen poistaminen kiinteistörekisterioitteilta parantaisi kiinteistörekisterin selvyttä huomattavasti ja helpottaisi alueella tehtäviä kiinteistötoimituksia ja niiden valmistelua. Toimituskäytännössä tilojen vanhoja tieoikeuksia ei ole katsottu tarpeelliseksi siirtää lohkotuille tonteille. Kulkemisen tonteille ja alueen muille kiinteistöille on katsottu perustuvan käytännössä asemakaavan katualueen mukaisiin teihin.

Työssä tarkastellaan yksityisten teiden lakkaamista asemakaava-alueella. Yleensä yksityistiet voidaan lakkauttaa vasta, kun kadut korvaavat ne. Tavoitteena on tutkia, millä edellytyksillä tiet voidaan lakkauttaa ennen kaavan toteutumista ja toteutuvatko edellytykset tutkimuskohteena olevassa Päiväkummussa. Yksityisteiden lakkauttamisen kannalta merkittävää on myös tiealueen mahdollinen siirtyminen kunnan haltuun vanhan rakennuslain ja rakennuskaavan aikana ja siitä seurannut kunnan omistusoikeus uuden maankäyttö- ja rakennuslain myötä. Vanhan rakennuslain aikaiset rakennuskaavateiden haltuunotot ovat kuitenkin tapahtuneet usein suullisesti, jolloin niiden toteaminen voi olla ongelmallista.

Tienpitovelvollisuus on merkittävä osa tieoikeuden sisältöä. Kun kunnan velvollisuus asemakaavan mukaisten katujen rakentamiseen on alkanut, on kunnan otettava yksityisten teiden tienpito hoidettavakseen, jolloin velvollisuus siirtyy pois tiesakkailta. Tällaisessa tilanteessa voidaan tieoikeutta pitää käytännössä tarpeettomana, jos yleisen liikenteen voidaan katsoa olevan niillä sallittua ja kun kulkeminen perustuu kaavan mukaisiin teihin.

2 Lainsäädäntö ja asemakaava-alueen kulkuyhteydet

2.1 Rasite ja rasiteoikeus

Toisen kiinteistön hyväksi perustettua pysyvää tai määräaikaista käyttöoikeutta, jolla pyritään edistämään kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä, kutsutaan rasitteeksi [TMK 2013]. Rasite on osa kiinteistön ulottuvuutta, kuten kiinteistönmuodostuslain (KML) 2.1 §:ssä säädetään: ”Kiinteistö käsittää siihen kuuluvan alueen, osuudet yhteisiin alueisiin ja yhteisiin erityisiin etuuksiin sekä kiinteistölle kuuluvat rasiteoikeudet ja yksityiset erityiset etuudet.” Rasitteen on oltava kiinteistölle tarpeellinen eikä siitä saa aiheutua rasitetulle kiinteistölle huomattavaa haittaa [KML 156.1 §]. Rasitteilla on niin sanottu tyyppipakko eli se voidaan perustaa vain tiettyihin lain määrittämiin tarkoituksiin. Rasite voidaan perustaa pysyväksi tai määräajaiseksi. Kiinteistön omistajanvaihdokset eivät vaikuta rasitteisiin; ne ovat voimassa pysyvästi, ellei niitä lakkauteta.

Rasite on erotettava rasiteoikeudesta. Rasiteoikeudella tarkoitetaan kiinteistöön kuuluvaa oikeutta rasitteen käyttämiseen, kun rasitteella tarkoitetaan maankäyttömääräystä ja oikeusperustetta [Wirilander 1979: 65]. Kiinteistöä, johon rasite kohdistuu, kutsutaan servienssikiinteistöksi, ja kiinteistöä, jonka hyväksi rasiteoikeus on perustettu, dominanssikiinteistöksi. Yleensä niistä käytetään kuitenkin termejä rasitettu ja oikeutettu kiinteistö.

Rasitteet näkyvät kiinteistörekisteriotteella joko merkintöinä kuvan 1 mukaisesti tai käyttöoikeusyksikköinä. Käyttöoikeusyksikkörasitteella tarkoitetaan tunnuksellista rasitetta, jonka sijainti voi olla määritelty kiinteistörekisterikartalle viivana, pisteenä tai alueena (kuva 2). Merkinnällä ei ole sijaintia tai tunnusta.

Rasitteet, käyttöoikeudet ja käyttörajoitukset

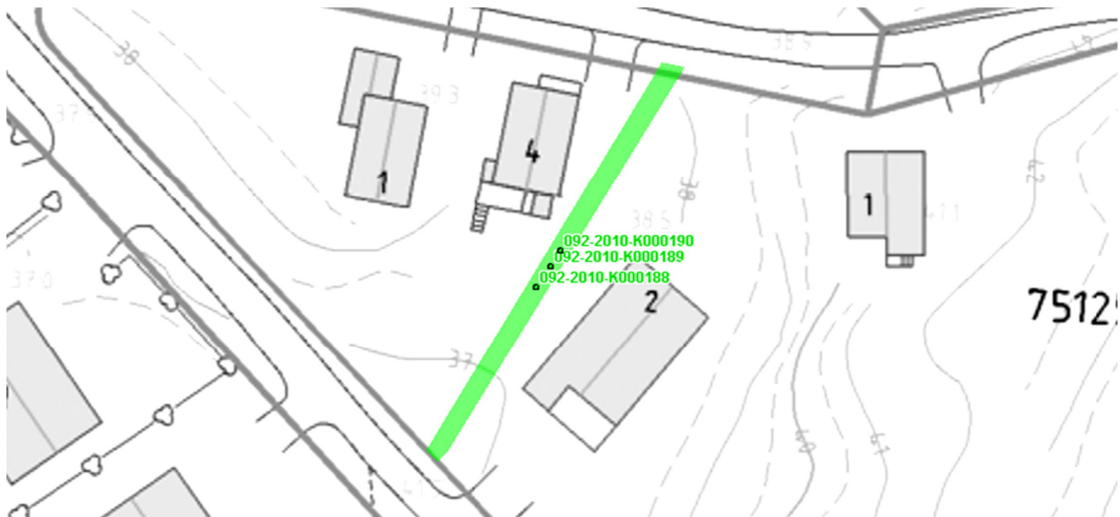
1) Tieoikeus

Oikeutettu: 92-415-3-441 LIESO 3

Rasitetut: 92-415-3-232 (X) YLÄPUDAS 1, 92-415-3-233 (X) YLÄPUDAS 2, 92-415-3-234 YLÄPUDAS 3, 92-415-3-235 YLÄPUDAS 4, 92-415-3-236 YLÄPUDAS 5, 92-415-3-237 (X) YLÄPUDAS 6, 92-415-3-238 (X) YLÄPUDAS 7, 92-415-3-239 YLÄPUDAS 8, 92-415-3-240 YLÄPUDAS 9, 92-415-3-241 YLÄPUDAS 10, 92-415-3-242 (X) ALAPUDAS 1, 92-415-3-243 (X) ALAPUDAS 2, 92-415-3-244 (X) ALAPUDAS 3, 92-415-3-245 (X) ALAPUDAS 4, 92-415-3-246 (X) ALAPUDAS 5, 92-415-3-247 (X) ALAPUDAS 6, 92-415-3-248 (X) ALAPUDAS 7, 92-415-3-249 (X) ALAPUDAS 8, 92-415-3-250 (X) ALAPUDAS 9, 92-415-3-251 (X) ALAPUDAS 10, 92-415-3-252 (X) ALAPUDAS 11, 92-415-3-253 (X) ALAPUDAS 12, 92-415-3-254 RANTALA 1, 92-415-3-255 (X) RANTALA 2, 92-415-3-256 RANTALA 3, 92-415-3-257 (X) RANTALA 4, 92-415-3-258 (X) RANTALA 5, 92-415-3-259 (X) RANTALA 6, 92-415-3-260 (X) RANTALA 7, 92-415-3-261 (X) RANTALA 8, 92-415-3-262 (X) RANTALA 9, 92-415-3-263 (X) MATARI, 92-415-3-264 PENTTILÄ 1,

(X) = lakannut rekisteriyksikkö

Kuva 1. Ote kiinteistörekisteriotteen rasitemerkinnöistä [Kiinteistötietopalvelu 2013].



Kuva 2. Rasitteita käyttöoikeusyksikköinä kiinteistörekisterikartalla, joilla on sijainti ja tunnus. Kuvassa vanha ja tarpeettomaksi käynyt polkutierasite sekä vesi- ja viemärijohtorasite. [Kiinteistötietopalvelu 2013.]

2.2 Tieoikeus ja yksityistieoikeus

Tieoikeus tarkoittaa toisen kiinteistön alueen käyttämistä pysyvästi tienä. Tieoikeus määritellään yksityistielaisissa (YksTL): tieoikeuden on oltava tärkeä kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä varten eikä siitä saa aiheutua huomattavaa haittaa millekään kiinteistölle. Tieoikeus voidaan myöntää ennestään olevaan tiehen, jolloin oikeutta kutsutaan *lisätieoikeudeksi*. Kun oikeus kohdistuu alueeseen tai tiehen, johon millään kiinteistöllä ei ole ennestään tieoikeutta, kutsutaan oikeutta *perustieoikeudeksi*. Oikeuksien myöntämisen edellytykset perus- ja lisätieoikeuteen eivät ole täysin samat.

Yksityistieoikeuden sisältö on monipuolinen. Siihen voidaan katsoa sisältyvän seuraavat oikeudet [Hyvönen 2001: 528]:

- oikeus tienpitoon eli tien tekemiseen ja kunnossapitoon
- oikeus pysyvään liikennöimiseen tiellä
- oikeus poistaa tieltä ja tiealueelle ulottuvia luonnonesteitä (puita, pensaita ja oksia).

Siihen voi sisältyä myös oikeus esimerkiksi tienpitoaineen ottamiseen, puutavaran varastoalueeseen sekä autopaikkaa, venevalkamaa tai venelaituria varten tarpeelliseen maa- tai vesialueeseen. Erityisestä syystä voidaan antaa kielto pitämästä tiellä veräjää

tai puomia tai rakentamasta rakennusta tai liikenneturvallisuutta vaarantavaa laitetta tien läheisyyteen [YksTL 18 §]. Tietoimituksessa voidaan myös antaa oikeus laitteen, rakennelman tai rakennuksen siirtämiseen soveliaaseen paikkaan [YksTL 17 §].

2.3 Yksityiset tiet

Tiet voidaan jakaa joko yleisiin tai yksityisiin teihin. Yksityistiet ovat yksityisten kiinteistönomistajien tai muiden tieosakkaiden ylläpitämiä yksityisiä teitä. Yleisiksi teiksi kutsutaan valtion eli ELY-keskusten toimesta ylläpidettäviä teitä, kuten maanteitä. Yksityistie määritellään yleensä negatiivisesti yleisen tien vastakohtana [Hyvönen 2001: 523]. Yksityisteitä voi sijaita myös asemakaava-alueella, joiden kunnossapidosta tiekunta voi vastata. Kunnat kuitenkin yleensä hoitavat asemakaava-alueilla sijaitsevien kaavan mukaisten teiden kunnossapitoa.

Yksityiset tiet voidaan jakaa kiinteistöjen omiin teihin, sopimusteihin ja toimitusteihin. Toimitustiet on yleensä perustettu virallisessa toimituksessa, esimerkiksi yksityistielain mukaisessa yksityistietoimituksessa. Kiinteistön oma tie sijaitsee vain yhden kiinteistön alueella, ja siihen ei ole muilla käyttöoikeutta. Sopimustie on myös kiinteistön oma tie, mutta siihen on annettu käyttöoikeus ulkopuoliselle. Sopimustien käyttöoikeus on erottava rasiteoikeudesta, ja se sitoo kiinteistön uutta omistajaa vain, jos tämä tiesi oikeudesta kauppaa tehtäessä [MK 3. luku 8 §]. Lisäksi kiinteistönomistajan perilliset ovat oikeutettuja tien käyttöön.

2.4 Tienpito ja tienpitovelvollisuus

Tienpidolla tarkoitetaan tien tekemistä ja kunnossapitoa. Tienpitoon liittyy mm. vastuu tien aiheuttamista liikennevahingoista. YksTL 6 §:n mukaan tien kunnossapidoksi katsotaan toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien pysyttämiseksi sen tarkoitusta vastaavassa kunnossa, kuten tien aukipitäminen talvella ja sen puhtaanapito.

Tienpitovelvolliseksi katsotaan jokainen, joka on saanut oikeuden tiehen tai jonka omistama kiinteistö kokonaan tai osaksi on sillä tien vaikutuspiiriksi katsottavalla alueella, jolta tai jolle tapahtuviin kuljetuksiin tietä tarvitaan tai voidaan käyttää [YksTL 22 §]. Tienpitovelvollisuuteen liittyy tieosakkuuden käsite: tieosakkaat ovat velvollisia kunnossapittämään tietä osuutensa mukaan. Tieoikeus ja tienpitovelvollisuus ovat tiiviisti sidoksissa toisiinsa; tieoikeuteen kuuluu velvollisuus tienpitämiseen. Tieosakkaiden tienpitovelvollisuuden voidaan katsoa päättyneen asemakaava-alueella, kun YksTL 3.3 §:n

mukaisesti velvollisuus on siirtynyt kaupungille sen tullessa velvolliseksi rakentamaan kadun. Kadunrakentamisvelvollisuuden ja siten maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 86 §:n mukaista kadunpitovelvollisuuden alkamista käsitellään tarkemmin jäljempänä.

2.5 Kulkuyhteydet asemakaava-alueella

Asemakaava-alueilla liikkumiseen ei yleensä tarvita tieoikeutta, sillä kulku asemakaavan mukaiselle tontille tapahtuu pääsääntöisesti katuja pitkin. Yksityisteitä voi silti sijaita myös asemakaava-alueilla, joilla liikkumiseen ennen kaavan toteuttamista eli katujen rakentamista tarvitaan lähtökohtaisesti tieoikeus, vaikka tiealue kuuluu kaavan mukaiseen katualueeseen.

2.5.1 Katu ja katualue

Katu voidaan määritellä asemakaavassa osoitetuksi liikenneväyläksi, joka palvelee yleensä kaupungin liikennettä [Hyvönen 2001: 523]. Katu on tarkoitettu yleiseen liikenteeseen, ja sillä kuka tahansa saa kulkea ilman tieoikeutta. Maankäyttö- ja rakennuslaissa kadulle ei ole määritelmää, ainoastaan katualueelle:

Katualue käsittää asemakaavassa osoitetun katualueen maanalaisine ja maanpäällisine sekä yläpuolisine johtoineen, laitteineen ja rakenteineen, jollei asemakaavassa ole toisin osoitettu. [MRL 83.2 §.]

Vain katusuunnitelmien mukaisesti rakennetut tiet ovat katuja. MRL 85 §:n mukaan katu on rakennettava kunnan hyväksymän suunnitelman mukaisesti. Katualueella kulkeva tie ei aina ole katu – katualueen käsite ei siis tarkoita katua. Esimerkiksi kuvassa 3 lakanneet yhteiset tiet on osoitettu asemakaavassa kaduiksi, mutta teitä ei ole vielä rakennettu kaduiksi. Yksityinen tie ei muutu asemakaavan vahvistuttua kaduksi, vaan YksTL 3.2 §:n mukaisesti yksityinen tie lakkaa asemakaava-alueella vasta, kun se luovutetaan katuna yleiseen käyttöön MRL 86 §:n mukaisesti. Edellytyksiä yksityistien lakkauttamiselle tätä aikaisemmin käsitellään myöhemmin tarkemmin.

2.5.2 Tieoikeudet asemakaava-alueella

Jokaiselle kiinteistölle on kiinteistötoimituksessa järjestettävä tarpeellinen kulkuyhteys kadulle, maantielle tai sellaiselle yksityiselle tielle pääsemiseksi, mitä varten on perustettu tiekunta. Tällainen oikeus voidaan perustaa KML 154.1,11 §:n mukaisella rasitteella tai perustamalla YksTL:n mukainen pysyvä tai määräaikainen tieoikeus tai muu kulkuyhteyttä varten tarpeellinen oikeus (KML 156.3 §).

Tontti ei voi asemakaava-alueella olla uuden YksTL:n mukaisen tieoikeuden palveleva eli rasiitettu yksikkö, sillä se ei olisi pysyvänä tieoikeutena YksTL:n ja KML:n mukaista [Markkula 2005: 102]. Tontti voi kuitenkin olla tieoikeuden oikeutettuna yksikkönä.



Kuva 3. Asemakaavan katualueeseen sisältyviä yksityisiksi teiksi katsottavia kulkuväyliä, joita ei ole rakennettu kaduiksi. [Vantaan kaupungin mittausosaston aineisto 2014].

Asemakaava-alueella jokaisen tontin on lähtökohtaisesti rajoitettava katualueeseen maankäyttö- ja rakennusasetuksen (MRA) 37 §:n mukaisesti. Tontin kulkuyhteyden katuverkkoon on oltava muista maanomistajista riippumaton, ja sen tarkoitus on turvata kulkuyhteyden ja teknisen huollon järjestäminen tontille suoraan kadulta ilman rasiitejärjestelyä. Kulkuyhteys voidaan järjestää poikkeuksellisesti myös tonttijaossa osoitetulla rasiiteella, jos tontti ei rajoitu katuun.

Jos tontille aletaan rakentaa ennen kadun rakentamista paikassa, jossa katualueella ei kulje ennestään tietä, syntyy kulkuoikeus tontille tarvittavan pääsytien rakentamiseen MRL 88.3 §:n nojalla: "Kunta on velvollinen korvauksetta sallimaan käytettävissään olevan soveltuvan katualueen käyttämisen pääsytien rakentamiseen." Kiinteistön omistajan tai haltijan on tie rakennettava kuitenkin omalla kustannuksellaan.

2.5.3 Katu yleisenä alueena

Asemakaava-alueella voi sijaita erilaisia yleisiksi alueiksi kutsuttavia alueita, joiden toteuttaminen on kunnan, valtion tai muun julkisyhteisön tehtävä. Yleisen alueen toteuttamisella tarkoitetaan alueen rakentamista tai kunnostamista ja sen kunnossapitoa asemakaavan mukaisen käytön edellyttämällä tavalla [MRL 90.3 §]. Yleinen alue määritellään eri tavoin MRL:ssa ja KML:ssa.

Yleinen alue MRL 90 §:n mukaan on asemakaavassa katualueeksi, toriksi, liikennealueeksi, virkistysalueeksi tai näihin verrattavaksi alueeksi *osoitettua* kunnan, valtion tai muun julkisyhteisön *toteutettavaksi tarkoitettua* aluetta. KML 2.4 § puolestaan määrittelee yleisen alueen *kunnan omistamaksi kiinteistöksi, joka on muodostettu* asemakaavassa katualueeksi, toriksi tai katuaukioksi, virkistysalueeksi, liikennealueeksi, loma- ja matkailualueeksi, suojelualueeksi, vaara-alueeksi, erityisalueeksi tai vesialueeksi osoitetusta alueesta tai sen osasta ja joka on merkitty yleisenä alueena kiinteistörekisteriin.

2.5.4 Kunnan oikeus katualueeseen

Kunnalla on oikeus hankkia katualue omistukseensa MRL:n mukaisella menettelyllä. Katualueen siirtyminen kunnan omistukseen ensimmäisen asemakaavan alueella tapahtuu MRL 94 §:n mukaisella katualueen lohkomisella. Asemakaavan muutosalueella kunta voi hankkia alueen omistukseensa normaalien kiinteistösaantojen avulla (yleensä ostamalla tai vaihtamalla) tai lunastamalla, jolloin katualueen ennakkohaltuunottoa ei tarvitse tehdä. Katualueen haltuunotolla tarkoitetaan sitä menettelyä, jolla kunta hankkii käyttöoikeuden katua varten tarvittavaan alueeseen ryhtyäkseen sitä rakentamaan. [Eerolainen, Vuokko ym. 2002: 130–132.]

Kunta saa MRL 94 §:ssä tarkoitetun alueen haltuunsa, kun sitä ryhdytään rakentamaan tai muutoin tarvitaan käytettäväksi ja alueen erottamista koskeva kiinteistötoimitus on pantu vireille tai kun kunta MRL 104 §:n mukaan on suorittanut alueesta korvauksen.

Korvausasioita ei käsitellä lainkaan yleisen alueen lohkomisessa, vaan ne sovitaan erikseen tai käsitellään lunastustoimituksessa, jos maa lunastetaan. Yksityistielain 1 §:n tarkoittamasta yksityistiestä ei maanomistajalla ole oikeutta saada korvausta, kun tie on asemakaavassa osoitettu katualueeksi [MRL 104.4 §].

2.5.5 Katualueeseen kohdistuvien oikeuksien raukeaminen

Lohkottaessa katualue yleiseksi alueeksi siihen kohdistuva kiinnitys, panttioikeus, yksityistielain 1 §:ssä tarkoitettuja yksityisiä teitä koskeva oikeus, vuokraoikeus, eläkeoikeus, metsänhakkuuoikeus ja oikeus ottaa maa-aineksia sekä muu näihin verrattava oikeus raukeavat. Vuokraoikeus voidaan katualueen kiinteistöksi muodostamisen yhteydessä määrätä jäämään voimaan, jollei se haittaa alueen käyttämistä katuna. Muu erityinen oikeus tai rasite jää voimaan, jollei sitä poisteta toimituksessa. [MRL 107 §.]

2.5.6 Rakennuskaavatien muuttuminen kaduksi

Kun uusi maankäyttö- ja rakennuslaki tuli voimaan vuonna 2000, vanhan vuonna 1958 voimaan tulleen rakennuslain (RakL) mukaiset rakennuskaavat muuttuivat asemakaavoiksi. Myös jako rakennuskaavateihin ja katuihin poistui. Rakennuskaavatiet eivät kuitenkaan muuttuneet lain voimaantullessa kaduiksi, vaan vasta yleisen alueen lohkomisessa. MRL:n voimaantullessa haltuunotettu rakennuskaavatiealue säilyy aiemman lainsäädännön mukaisena rakennuskaavatienä kunnes se merkitään yleisenä alueena kiinteistörekisteriin. Rakennuslain aikana haltuunotetun rakennuskaavatien alueen kunta sai omistukseensa lain voimaan tullessa. [MRL 218 §.]

2.6 Kunnan tienpitovelvollisuuden alkaminen yksityisellä tiellä

YksTL 3.3 §:n mukaisesti kunnan tienpitovelvollisuus alkaa asemakaava-alueella, kun kunnan kadunrakentamisvelvollisuus alkaa. Tienpitovelvollisuus lisäksi alkaa, jos kunta ryhtyy rakentamaan, huolimatta siitä, onko sillä rakentamisvelvollisuus [Repo 1995: 230]. Saman YksTL 3.3 §:n pykälän mukaisesti tieosakkaalla tai tiekunnalla on oikeus saattaa kysymys kunnan velvollisuudesta ottaa tienpito hoidettavakseen ELY-keskuksen käsiteltäväksi, ja se voi uhkasakolla velvoittaa kunnan täyttämään velvollisuutensa. On huomattava, että kadunrakentamisvelvollisuus voi alkaa, ja usein alkaa-kin ennen kadun rakentamisen aloittamista eli esimerkiksi ennen olemassa olevan yksityistien rakentamista kaduksi.

MRL:ssa tarkoitettu kadunpito tarkoittaa samaa kuin YksTL:n tienpito, vaikka katua ei olisi rakennettukaan: kadunpitoon sisältyy muun muassa kadun suunnitteleminen, rakentaminen ja kunnossa- ja puhtaanapito [MRL 84 §]. Pykälä siis viittaa myös rakentamisvelvollisuuteen suunnitteleminen- ja rakentamismainintojen perusteella. Velvollisuuden alkaminen on tulkittava MRL 86.1 §:n mukaisesti, johon YksTL:n 3.3 § viittaa:

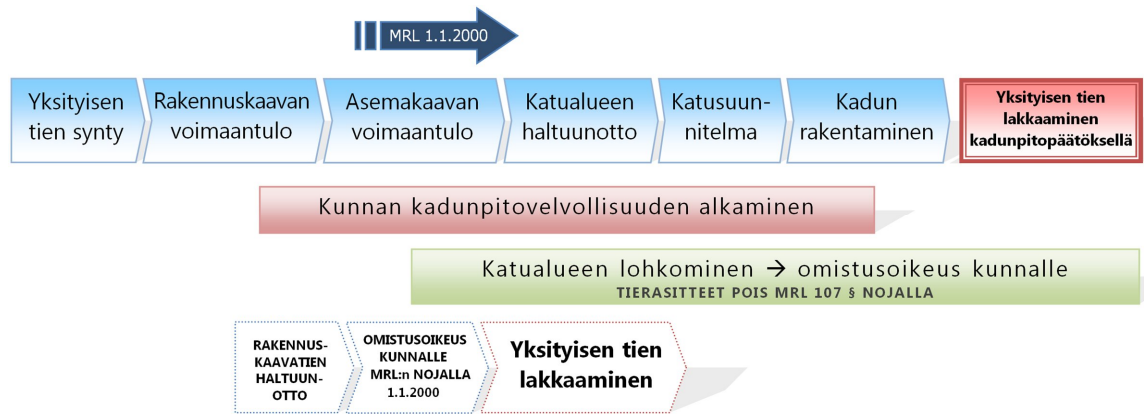
Kadunpitovelvollisuus alkaa, kun asemakaavan mukaisen toteutuneen maankäytön liikennetarve sitä edellyttää eikä kadun rakentamisesta kunnalle aiheutuvia kustannuksia ole pidettävä kohtuuttomina kadun rakentamisella tyydytettävään liikennetarpeeseen verrattuna. [MRL 86.1 §.]

Pykälää voi tulkita niin, että kun asemakaava on rakentamisen osalta toteutunut ja liikennemäärät eivät ole enää vähäisiä, voidaan edellytykset katsoa olevan maankäytön liikennetarpeen tyydyttämiseen katujen rakentamisella. Toisin sanoen kun asuinalueen tonttikapasiteettia lisätään asemakaavalla, myös liikennetarve tulee kasvamaan, jolloin se voi edellyttää liikennettä paremmin palvelevien katujen rakentamista.

Edellä mainittu MRL:n 86.1 § viittaa myös kadun rakentamiskustannuksiin: jos ne ovat kohtuuttomat, ei rakentamisvelvollisuutta ole. Toisaalta voidaan katsoa, että asuinalueilla kunta on käytännössä lähes aina asemakaavan voimaantultua velvollinen rakentamaan kadut vähintäänkin pääkatujen osalta. Jos katu palvelee esimerkiksi vain yksittäistä kiinteistöä, esimerkiksi teollisuuskiinteistöä, voisi kunta velvoittaa kiinteistönomistajaa rakentamaan kadun itse. Tällöin kustannukset saattavat olla kunnalle kohtuuttomat kadun liikennetarpeeseen verrattuna. [Pirinen 2014.] Maanomistajan kunnalle maksamista kunnallistekniikan rakentamisesta johtuvista kehittämiskorvauksista säädetään erikseen MRL:ssa.

Kuvassa 4 on esitetty asemakaavassa katualueeksi osoitetun yksityistien muuttuminen kaduksi, sen lakkaaminen ja siihen liittyvät muut vaiheet. Huomattavaa on, että kadunpitovelvollisuuden alkaminen voi tapahtua monessa eri vaiheessa, joissain tapauksissa jo ennen asemakaavan hyväksymistä [MRL 86.2 §], vaikka alueella ei olisi ollut rakennuskaavaa aikaisemmin. Viimeistään kadunpitovelvollisuus alkaa, kun katua aletaan rakentaa [YksTL 3.3 §]. Katualueen lohkominen yleiseksi alueeksi voi tapahtua ennen haltuunottoa tai vasta kadunpitopäätöksen jälkeen. Lohkomisen yhteydessä muun muassa yksityistieoikeudet raukeavat MRL 107 §:n nojalla.

Rakennuslain aikana haltuunotettu rakennuskaavatie siirtyi MRL:n voimaantullessa kunnan omistukseen. Tällöin voidaan myös katsoa olevan edellytykset yksityisteiden lakkauttamiseen, jos kunnan tienpitovelvollisuus on lisäksi alkanut [Haulos 2013].



Kuva 4. Vaiheet yksityistien muuttumisesta kaduksi ja sen lakkaamisesta normaalisti YksTL:n ja MRL:n mukaisesti. Yksityistien lakkauttaminen voi tapahtua jo ennen kadun rakentamista ja kadunpitöpäätöstä, jos kunta on ottanut tien RakL:n aikana haltuun ja saanut omistusoikeuden siihen MRL 218 §:n nojalla 1.1.2000 tai muulla tavalla sekä käytännössä vastaa tien pitämisestä.

3 Tutkimuskohde

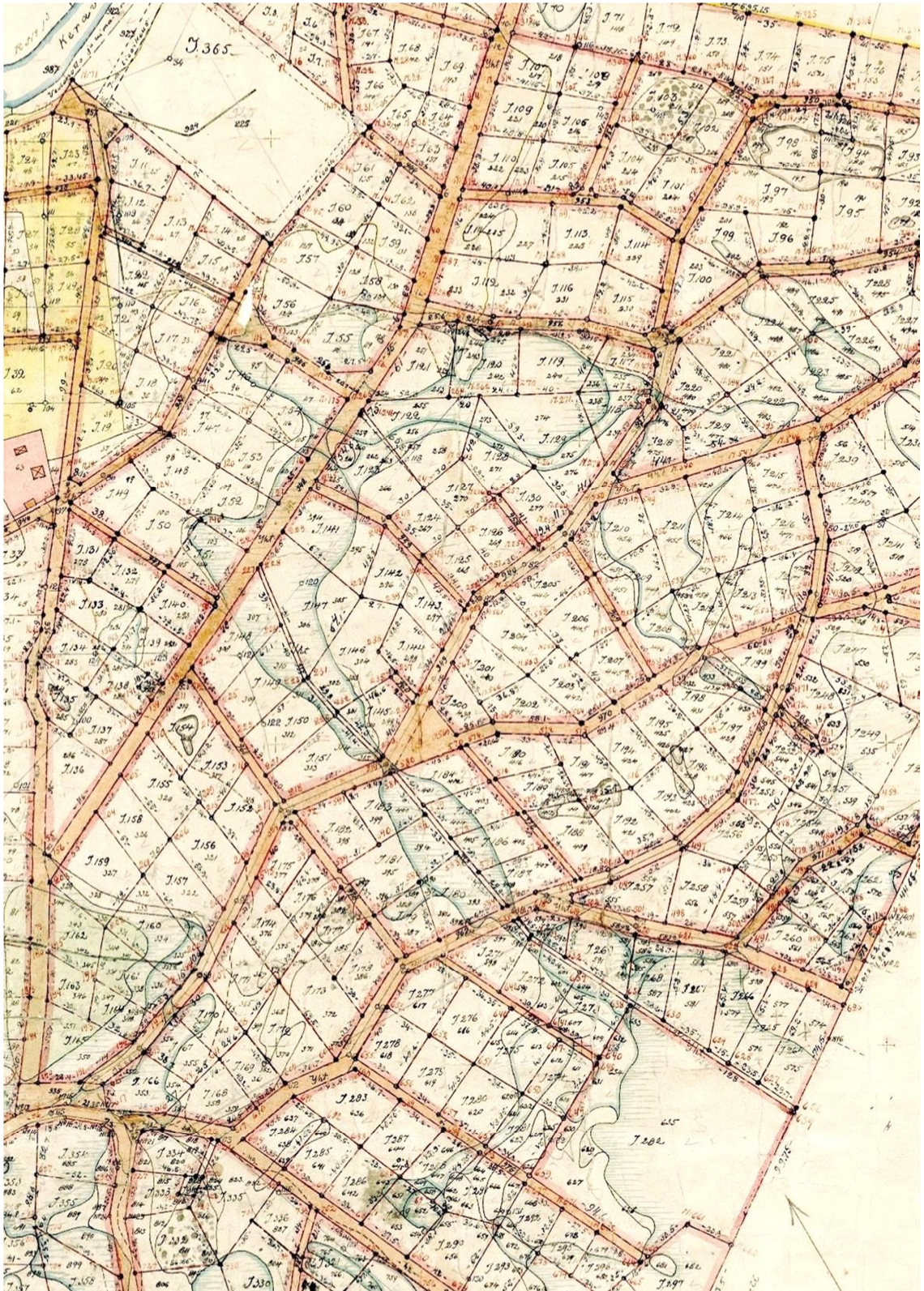
3.1 Tutkimuskohteen valinta

Tutkittavaksi kohteeksi valittiin vanha Päiväkummun kaupunginosa Vantaalla. Satoihin alueen kiinteistöihin kohdistuu vanhoja ja osittain tarpeettomiksi käyneitä rasitteita, jotka on perustettu lohkomistoimituksessa 1930-luvulla. Rasitteet ovat haitanneet kiinteistötoimitusten pitämistä ja kiinteistörekisterin selvyyttä pitkään. Esimerkiksi tonttien lohkomisten yhteydessä vanhojen rasitteiden käsittely vie paljon aikaa ja aiheuttaa työläitä arkistotutkimuksia. Noin kolmensadan kiinteistön monikymmensivuiset kiinteistörekisteriotteet eivät ole kiinteistörekisterin selvyuden kannalta tarkoituksenmukaisia. Lähes kaikkiin alueen kiinteistöihin kohdistuu kolme vanhaa rasitetta: vesijohdon ja viemärijohton pitämisasite sekä tierasite. Lähes kaikki Päiväkummun kiinteistöt on merkitty kiinteistörekisteriotteelle sekä rasitetuiksi että oikeutetuiksi näihin rasitteisiin. Tässä työssä käsitellään vain tierasitteiden tarpeellisuutta asemakaava-alueella ja niiden poistamisen edellytyksiä.

3.2 Rasitteiden syntymisen historia Päiväkummussa

Nykyinen Päiväkumpu-niminen Vantaan kaupunginosa oli vielä 1930-luvulla osa Helsingin maalaiskuntaa. Se sijaitsi vanhan Rekolan kylän läheisyydessä ja kuului Hanabölen kylään. Kansanedustaja Martti Pihkala ja hänen veljensä Lauri ”Tahko” Pihkala ostivat Keravanjoen itäpuolelta Ilosjoki-nimisen, noin 68 hehtaarin kokoisen tilan vuosina 1925–1926. Tästä tilasta muodostettiin vuonna 1938 rekisteröidyssä lohkomistoimituksessa 365 tilaa kasvavan esikaupunkialueen tarpeisiin (kuva 5). Aluetta alettiin rakentaa vasta sotien jälkeen. Suurin osa tonteista saatiin myytyä ja rakennettua vasta 1960- ja 70-luvuilla. [Litzen 1987: 63–65.]

Vanhan tavan mukaisesti kaikki alueen ulospääsytiät jätettiin tilojen yhteisiksi. Rasiteoikeuksia ulospääsyteihin ei vielä tuolloin perustettu, mutta muita kävely- ja polkupertasitteita perustettiin eri puolille Päiväkumpua. Lohkomistoimituksessa toimituskartalle merkittiin vain yhteisiksi jätetyt viemäri-, ulospääsytie-, vesitorni- ja vedenottoalueet. Sen sijaan toimituspöytäkirjassa annettiin erillisiä, sanallisesti ”pyykistä pyykkiin” määrättyjä oikeuksia rakentaa muita kartalle merkitsemättömiä polku- ja kävelyteitä (kuva 6). Näitä tierasitteita ei myöhemmin yksilöity kiinteistörekisteriin erikseen omiksi tierasitteiksi, vaan kaikki tieoikeudet, myös myöhemmin syntyneet pääteihin kohdistuvat tierasitteet, sisältyvät samaan tieoikeusmerkintään.



Kuva 5. Ote vuonna 1938 rekisteröidyn lohkomistoimituksen toimituskartasta. Kaikki alueen tummankeltaisella merkityt tiet jätettiin tilojen yhteisiksi. [ARKKI 2013.]

Osalle kävely- ja polkuteistä merkittiin niiden käyttämiseen oikeutetut tilat, mutta suurimpaan osaan ei. Näiden teiden ei erikseen mainittu olevan yhteisiä, mutta niin voidaan tulkita, koska muut tiet jätettiin yhteisiksi pöytäkirjan hieman epäselvällä maininnalla "tilojen yhteisiksi on jätetty kaikki kartalle merkityt ja tarvittavat tiet".

10) Perustetaan oikeus 2 metrin levyiseen kävelytiehen tilojen I. 122 ja I. 123 puolella pyykistä 263, 247 kautta pyykkiin 248, jota ovat oikeutettuja käyttämään tilat N^ot I.128, I. 122, I. 127, I. 124 ja I. 123.

11) Perustetaan oikeus 2 metrin levyiseen kävelytiehen tilan I. 306 puolella rajaa pyykistä 771 pyykkiin 769, sekä samoin 2 metrin kävelytie tilojen I. 291, I. 290 puolelle rajaa myöten pyykistä 677 pyykkiin 679.

12) Perustetaan 2 metrin levyinen vesijohto- ja avo-viemäri- ja rasiteoikeus tilojen I. 302, I. 303, I. 299, I. 298 ja I. 297 niiden rajojen puolelle, jotka seuraavat alkaen pyykistä 762 pyykkien 763, 764, 671, 667, 666, 665, 664, 660 ja 661 kautta pyykkiin 662 ja edelleen rajaa myöten pyykkiin 639 saakka.

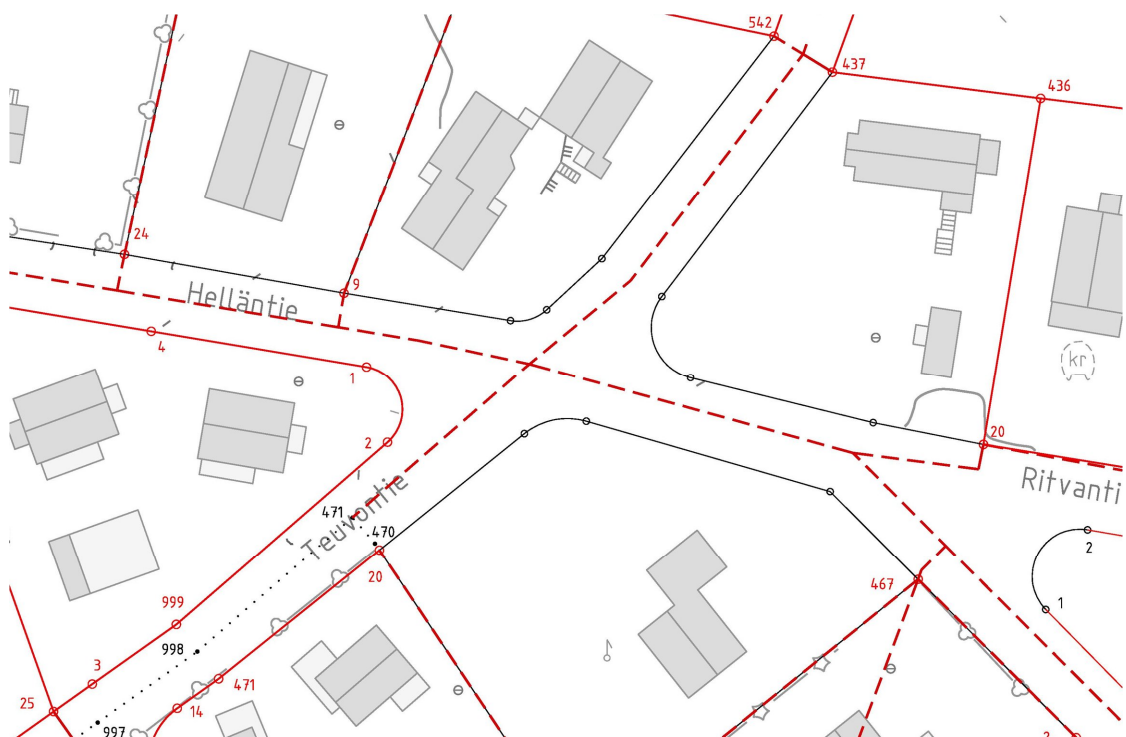
Kuva 6. Lohkomisen toimituspöytäkirjassa vuonna 1938 annettuja rasiteoikeuksia, joiden sijaintia ei merkitty toimituskartalle. [ARKKI 2013.]

3.3 Tierasitteiden syntyminen ojalaissa

Pääasiallisesti tässä työssä tutkimuksen kohteena olevat ja pääteihin kohdistuvat tierasitteet syntyivät niin sanotussa ojalaissa eli laissa tilojen yhteisten teiden ja valtaojien sekä niihin verrattavien alueiden lakkaamisesta yhteisinä alueina (OjaL 983/1976). Laki tuli voimaan 1.3.1977. Tämän myötä yhteiset tiet lakkasivat olemasta yhteisiä, ja niihin syntyi yhteisen tien osakkaille rasiteoikeus, mikäli tie oli lain voimaantullessa alkuperäisessä käytössä. Tiealueet lakkasivat olemasta yhteisiä suoraan lain nojalla, eikä erillistä lakkauttamistoimitusta pidetty. Lakannut yhteinen alue siirtyi siihen rajoittuviin kiinteistöihin yleensä tiealueen keskiviivaa myöten. Ojalain myötä rasiteoikeudet siis syntyivät teihin. Lakanneita yhteisiä alueita ei kuitenkaan liitetty heti lain voimaantullessa viereisiin tiloihin eikä rasiteoikeuksia merkitty kiinteistörekisteriin. Vasta myöhemmin merkintöjä on lisätty kiinteistörekisteriin ja alueet liitetty viereisiin kiinteistöihin (kuva 7).

Yhteisiin teihin kohdistuvien rasitteiden perustaminen oli lähinnä rekisteritekninen toimenpide. Vanhan maarekisterin tietoja siirrettäessä uuteen ATK-järjestelmään ongelmaksi muodostui muun muassa suuri määrä yhteisiksi erotettuja tiealueita ja niiden osakaskiinteistöjä. Yhteisten tiealueiden erottaminen voitiin korvata tierasitteiden perustamisella. Ilman rasitteiden perustamista rekisteriin olisi pitänyt merkitä 500 000 – 1 000 000 tiealueisiin osallista maarekisteriyksikköä. [Markkula 2005: 55.]

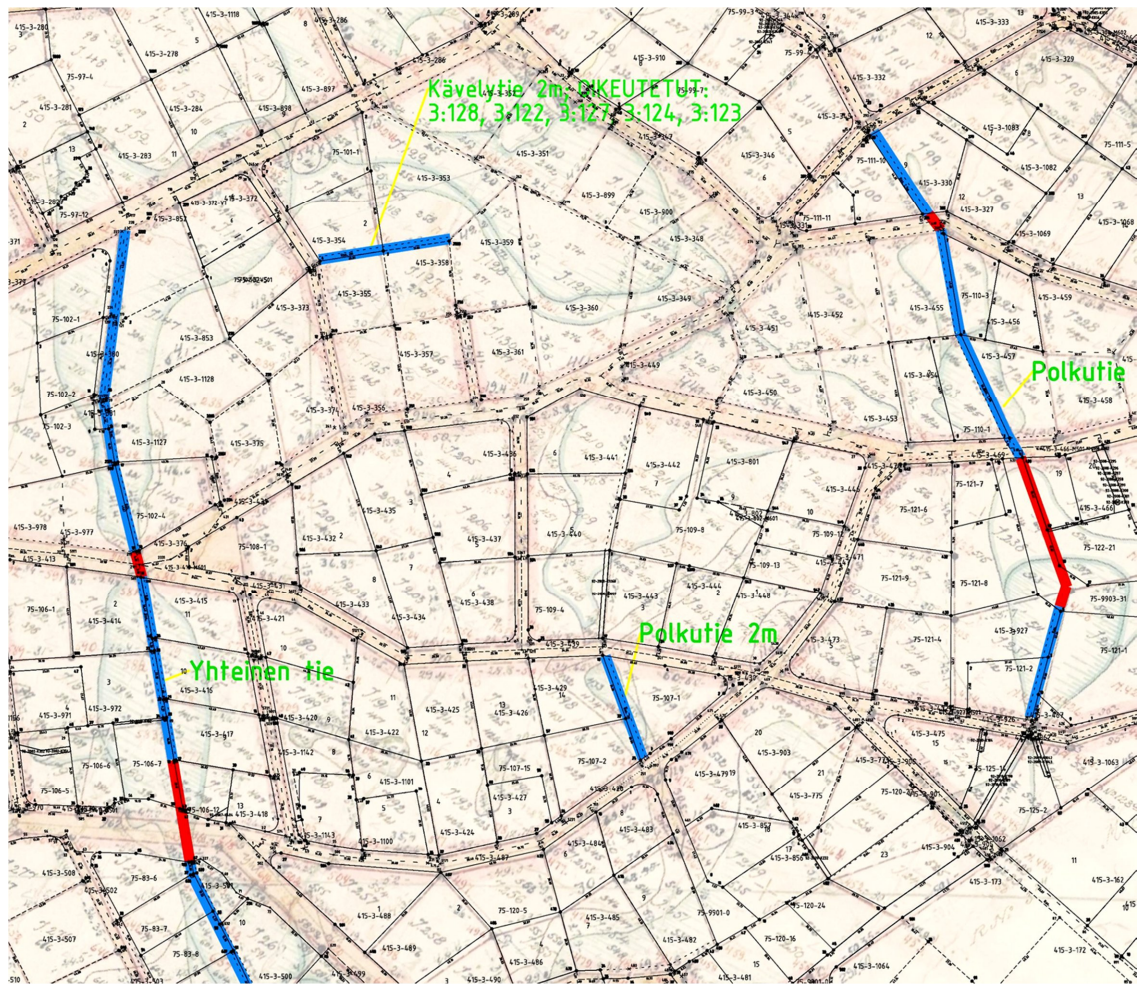
Rasiteoikeuksia lakanneisiin yhteisiin teihin ei kuitenkaan voida katsoa syntyneen tilanteessa, jossa rakennuskaavan tai asemakaavan mukaisten teiden kunnossapito on ollut lain voimaantullessa vuonna 1977 kunnan vastuulla. Tällöin voidaan katsoa, että tiet olivat kunnan haltuunottamia ja että tiet eivät olleet osakkaidensa käytössä eikä rasiteoikeuksia olisi lainkaan syntynyt. Näin voidaan tulkita siitä riippumatta, olivatko tiet korttelialueella vai kaavatietalueella. Kaavatietalueella olleen tien käytön voidaan katsoa perustuneen kaavaan ja kaupungin ylläpitoon eikä yhteisen tien osakkuuteen. [Haulos 2013.]



Kuva 7. Yhteinen tiealue siirtyi viereisiin kiinteistöihin keskiviivaperiaatteella. Punaiset viivat ovat tonttien kiinteistörajoja ja katkoviivat tilojen rajoja. Mustat viivat ovat tonttijakorajoja: lohkottaessa tilasta tontti se on muodostettava tonttijaon mukaisesti. [Vantaan kaupungin mittausosaston aineisto 2014.]

4 Tutkimusmenetelmät

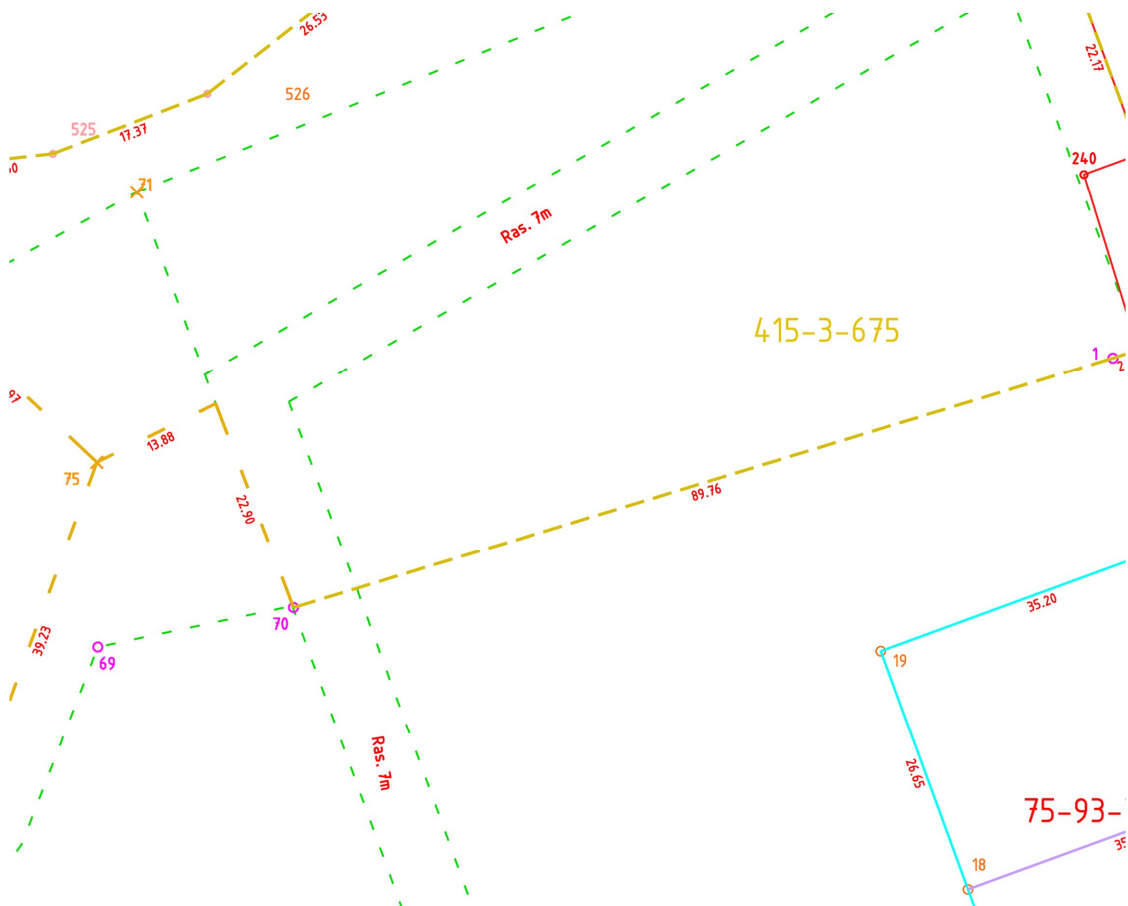
Aluksi tarpeen oli tehdä perusteelliset arkistotutkimukset rasitteiden sijainnin ja asianosaisten kiinteistöjen selvittämiseksi. Kulkuoikeuksia oli yhteisiksi jätettyjen teiden lisäksi annettu kävely- ja polkuteitä varten. Näitä ei ollut merkitty toimituskartalle, vaan ne annettiin toimituspöytäkirjassa sanallisesti kuvan 6 tavoin. Toimitusasiakirjojen avulla selvitettiin tierasitteiden sijainti piirtämällä rasitteiden sijainti kiinteistörekisterikartalle käyttäen apuna skannattua ja taustakartaksi asetettua toimituskarttaa (kuva 8). Näin saatiin myös selville kohdat, joista rasitteet on poistettu aikaisemmin muiden toimitusten yhteydessä; näiltä kohdilta Vantaan kaupungin toimesta kaupungin kiinteistökartalle piirretyt rasiteviivat oli tontin lohkomisen yhteydessä aikaisemmin poistettu. Kiinteistörekisteriotteilta varmistettiin, että merkinnät oli myös näiltä kiinteistöiltä poistettu, koska kiinteistörekisterikartan tiedoissa saattaa olla epätarkkuuksia.



Kuva 8. Pääteiden ulkopuolella sijaitsevia tierasitteita, jotka on piirretty MicroStation-ohjelmalla kiinteistörekisterikartan päälle käyttäen apuna taustakartaksi asetettua toimituskarttaa. Punaisella merkityiltä kohdilta rasitteet on poistettu tontin lohkomisen yhteydessä. [Vantaan kaupungin mittaussosaston aineisto 2014; ARKKI 2013.]

Kiinteistörekisteriin ei ole kuitenkaan yksilöity kävelytie- ja polkuterassiteita omiksi rasitteiksi, vaan kaikki rasitteet ovat saman merkinnän alla, koska tiet oli pääasiassa tarkoitettu yhteisiksi. Tästä syystä kaikki yhteisiin teihin osalliset tilat on merkitty sekä oikeutetuiksi että rasitetuiksi kiinteistörekisteriotteelle, vaikka rasitteet eivät kohdistu fyysisesti kaikkien tilojen alueeseen. Samaan rasitemerkintään kuuluu myös ojalaisa syntynyt entisiin yhteisiin teihin kohdistuva terassite.

Vaikka rasitteita joidenkin polku- tai kävelyteiden osalta poistettaisiin, kiinteistörekisteriotteella tieoikeusmerkinnän alla olevat oikeutettujen ja rasitettujen kiinteistöjen listat eivät lyhene lainkaan, sillä kaikkien kiinteistöjen oikeudet kohdistuvat vielä jäljelle jääviin rasitteisiin ja teihin. Ainoastaan fyysisesti rasitteen sijainnin ilmaisevat rasiteviivat Vantaan kaupungin kiinteistörekisterikartalla poistuisivat kiinteistöjen alueilta (kuva 9), mutta muuten kiinteistöjen määrä kiinteistörekisteriotteilla ei vähenisi ja kiinteistörekisteri selkeytyisi. Kiinteistörekisterin selvyyden kannalta olisi parempi, jos rasitteet olisi merkitty omina merkintöinä ja rasitetuiksi merkittyinä vain todelliset rasitetut.



Kuva 9. Vanhoja Vantaan kaupungin toimesta piirrettyjä terassitealueita Vantaan Päiväkummuksessa (vihreä katkoviiva). [Vantaan kaupungin mittausosaston aineisto 2014.]

Rasitteiden sijainnin määrittämisen ja kartalle piirtämisen tarkoituksena oli selvittää, miltä osin nämä kävely- ja polkutiet olivat vielä käytössä pääteiden ulkopuolella. Käytössä olevien teiden osalta rasitteita ei luonnollisesti voitaisi poistaa. Niiden tarpeettomuus varmistettiin ilmakuvilta ja maastokäynnillä. Pidettävässä toimituskokouksessa asianosaiset voivat myös esittää mielipiteensä teiden käyttämisestä ja tarpeellisuudesta. Nämä rasitteet voitiin todeta helpommin tarpeettomiksi, kun teitä ei ollut enää olemassa. Sen sijaan samaan rasitemerkintään kuuluvien ja entisiin yhteisiin teihin kohdistuvien rasitteiden tarpeettomuuden osoittaminen oli ongelmallisempaa. Näiden pääteiden osalta oli syytä varmistua, että ojalaissa syntyneitä rasiteoikeuksia ei kohdistu asemakaavan katualueen ulkopuolelle tai tonttien sisäisiin kulkuyhteyksiin, jossa ne voisivat olla vielä tarpeellisia. Tämä saatiin selville tutkimalla vanhaa toimituskarttaa ja asemakaavakarttaa päällekkäin.

Pidettävää toimitusta ja siitä tiedottamista varten kaikkien asianosaisten selvittäminen oli myös ongelmallista kiinteistöjen suuren määrän takia. Lohkotuille tonteille on esimerkiksi saatettu siirtää muodostajakiinteistöjen vanhoja rasitteita, joita ei ole erikseen yksilöity lohkokiinteistöille. Tontin kiinteistörekisteriotteella on tällöin merkintä ”aikaisemmin perustetut rasitteet kohdistuvat tähän kiinteistöön”. Tällaisia kiinteistöjä ei näy muiden, esimerkiksi tierasitteessa osallisina olevien kiinteistöjen kiinteistörekisteriotteella. Kiinteistöön kohdistuvat rasitteet selviävät muodostajakiinteistön muodostamistoimituksen asiakirjoista.

Alueen jokaisen kiinteistön läpikäyminen olisi ollut liian työlästä, joten alueen kaikki kiinteistöt valittiin aluerajauksella MicroStation-ohjelmassa, josta osoitetiedot saatiin poimittua. Muussa tapauksessa, jos kaikkien asianosaisten osoitteita ei pystytty selvittämään vaikeuksista, on toimituksesta kuulutettava paikallisessa sanomalehdessä. Yleensä näin joudutaan aina tekemään, kun lakannutta yhteistä aluetta sisältyy esimerkiksi tontin lohkomisessa toimitusalueeseen.

Olennaista oli varmistaa, että kaikille kiinteistöille kaavan katualueeseen sisältyvien teiden kautta on kulkuyhteys. Mikäli vanhoja ojalaissa syntyneitä rasitteita kohdistuisi katualueen ulkopuolisiin teihin yksittäisten kiinteistöjen osalta, niitä varten olisi tarkoituksenmukaisinta perustaa uudet rasitteet. Jos tarpeellisia kohtia vielä esimerkiksi pääteiden ulkopuolella olisi, ei koko tierasite olisi enää tarkoituksenmukainen säilytettäväksi vain muutaman kiinteistön tai tienosan osalta, sillä rasitettuna ja oikeutettuina ovat kaupunginosan lähes kaikki kiinteistöt – myös ne, joita oikeus ja rasite eivät varsinaisesti kosketa.

sesti koske. Tällaisten teiden osalta olisi mahdollista perustaa uusi rasite, jossa asianosaisina olisivat vain ne yksittäiset kiinteistöt, joiden aluetta rasite koskee.

Koska tiet ovat olleet käytössä jo 1960-luvulta lähtien, oli syytä tutkia myös vanhojen lakien, kuten kaavoitusalueiden jakolain (KaavJL) ja rakennuslain säädökset muun muassa rakennuskaavateiden käytöstä ja luovuttamisesta yleiseen liikenteeseen kaava-alueella ja kunnan oikeudesta tiealueeseen. Vaikka lait on kumottu KML:lla ja MRL:lla vuosina 1995 ja 2000, niiden aikana syntyneellä oikeudella voisi olla merkitystä vielä uusien lakien aikana, joissa samoja säädöksiä ei enää ole.

5 Yksityistiet Päiväkummussa ja niiden lakkaaminen

Nykyinen maankäyttö- ja rakennuslaki tuli voimaan 1.1.2000. Tätä edeltäneen rakennuslain aikaan olivat rakennuskaavat vielä voimassa. Rakennuskaavat muuttuivat MRL:n voimaantullessa asemakaavoiksi ja rakennuskaavatiet kaduiksi.

Päiväkumpu on vanhaa omakotitaloaluetta, ja se on rakennettu 1960–70-luvuilla. Päiväkummun alueelle rakennuskaava tuli voimaan vuonna 1964, ja asemakaava korvasi sen vuonna 1997. Tiet ovat lähes koko laajuudessaan vanhoja rakennuskaavateitä ja asemakaavan voimaantultua kuuluvat asemakaavan mukaiseen katualueeseen. Päiväkummun teiden kunnossapidosta aiemmin vastannut tiekunta lakkautettiin vuonna 2003. Kunnossapito siirtyi Vantaan kaupungin vastuulle kunnossapitosopimuksella jo sitä ennen, vuonna 1995.

Vanhassa rakennuslaissa ja KaavJL:ssa ei ollut yksityiskohtaisia säännöksiä rakennuskaavateiden käytöstä tai luovuttamisesta yleiseen liikenteeseen. Samanlaisia säännöksiä ei myöskään ollut kaavatien rakentamisesta ja kunnossapidosta kuin nykyisin MRL:ssa. RakL 96 §:ssä ainoastaan mainitaan, että ”rakennuskaavan tulee osoittaa eri tarkoituksiin aiottujen alueiden kuten rakennusmaan, *yleiseen liikenteeseen käytettävien liikenneväylien* ja muiden yleisten alueiden sijainti ja rajat”.

Tiet voidaan siis katsoa yksityisteiksi ojalaista vuodesta 1977 lähtien, mutta myös rakennuskaavateiksi vuodesta 1964 lähtien, jolloin kaava hyväksyttiin alueelle. Yleisessä käytössä teiden ei kuitenkaan voida katsoa olleen, silloin kun tiekunta on niitä hoitanut. Tosin on tulkinnanvaraista, tekikö kaavan hyväksyminen teistä automaattisesti rakennuskaavateitä toisin kuin MRL:n aikana: katu on rakennettava katusuunnitelman mukaisesti eli kaavan hyväksyminen ei tee esimerkiksi yksityistiestä katua. Tiet on siitä huolimatta tulkittava rakennuskaavateiksi, koska tällaista säädöstä ei ollut RakL:ssa ja rakennuskaava oli alueella voimassa yli 30 vuotta, missä ajassa sen pitäisi toteutua.

Kun teiden kunnossapito siirtyi kunnossapitosopimuksella kaupungille vuonna 1995 ennen asemakaavan voimaantuloa, väheni yksityisteiden merkitys, vaikka tiekuntaa ei vielä silloin lakkautettu. Tämän jälkeen voidaan teiden mahdollisesti katsoa olleen rakennuskaavan tarkoittamia ”yleiseen liikenteeseen käytettäviä liikenneväyliä”. Asemakaavan ja myöhemmin MRL:n voimaantulon ei voi katsoa muuttaneen olosuhteita ja tien käyttämistä niin, että kulkeminen teillä olisi muuttunut.

5.1 Sovellettavat lait asemakaava-alueella

Yksityistielakia on sovellettava myös asemakaava-alueella. Rakennuskortteleiden alueella sitä ei kuitenkaan sovelleta. Siellä kulkuyhteys järjestetään KML 154.1,11 §:n mukaisella rasitteella (kulkuyhteyttä varten tarvittava alue asemakaava-alueella). Tällainen rasite voidaan KML 156 §:n mukaisesti perustaa, mikäli siitä osapuolten kesken soviin ja rasite on toiselle kiinteistölle *tarpeellinen* eikä aiheuta rasitetun rekisteriyksikön haltijalle huomattavaa haittaa. Ilman osapuolten sopimusta kulkuyhteysrasite voidaan perustaa, mikäli se on oikeutetulle kiinteistölle *tärkeä* eikä aiheuta huomattavaa haittaa rasitetulle kiinteistölle. Yksityistielakia ja maankäyttö- ja rakennuslakia on sovellettava rinnakkain asemakaava-alueella niin, että kaavan toteuttaminen ei vaikeudu esimerkiksi yksityistien rakentamisella. [Markkula 2005: 42–44; YksTL 7.2 §.]

5.2 Toimitusmenettely tarpeettomien tierasitteiden poistamisessa

Asemakaava-alueella poistettaessa vanhoja tieoikeuksia ensin on selvitettävä, sovelletaanko poistamiseen kiinteistönmuodostamislakia vai yksityistielakia. Esimerkiksi Päiväkummussa lakanneita yhteisiä teitä on pidettävä yksityistielain 1 §:n mukaisina yksityistieinä eikä kiinteistönmuodostuslain mukaisina rasiteteinä, vaikka tiekunta on Päiväkummun alueella lakannut ja koska rasiteoikeus on syntynyt niihin OjaL:n mukaisesti vuonna 1977 [Haulos 2013]. Siten tieoikeuksien poistamiseen voidaan soveltaa yksityistielain säännöksiä. Yksityistieoikeuden poistaminen voi perustua myös KML:n pykäliin 159.3 ja 165.2, joiden perusteella toimituksessa asemakaava-alueella voidaan poistaa yksityistielain mukainen oikeus:

Toimituksen kohteena olevaa aluetta koskeva rasite tai yksityisistä teistä annetun lain mukainen oikeus, joka on tarpeeton, voidaan poistaa toimituksessa. [KML 159.3 §.]

Asemakaava-alueella suoritettavassa rasitetöimituksessa saadaan käsitellä 156 §:n 3 momentissa tarkoitettu, yksityisistä teistä annetun lain mukaista oikeutta koskeva asia vain, jos kysymys on tällaisen oikeuden siirtämisestä, muuttamisesta tai poistamisesta. [KML 165.2 §.]

Tieoikeuksiin liittyvät epäselvyydet on käsiteltävä lähtökohtaisesti yksityistietoimituksessa, kun epäselvyys koskee ennestään olevan tien asemaa, leveyttä tai sitä, että onko jollakin oikeus tiehen tai vastaava muuhun lakiin perustuva käyttöoikeus tiehen [YksTL 38.1,4 §]. Tarpeettomaksi käynyt yksityistie voidaan lakkauttaa ja siten tierasitteet poistaa yksityistietoimituksessa.

Myös rasitetoimituksessa tai kiinteistönmääritystoimituksessa voidaan poistaa tarpeettomia yksityistieoikeuksia KML 159.3 §:n perusteella. Rasitetoimituksen hakijana ei voi kuitenkaan olla kunta, ellei kysymys ole kuntaa varten perustettavasta tai perustetusta rasitteesta [KML 166 §] tai ellei kunta omista kiinteistöä, johon rasite kohdistuu eli ole itse asianosaisena.

Kiinteistönmääritystoimituksessa voidaan ratkaista rasitteisiin liittyviä epäselvyyksiä. Toimitus suoritetaan, kun on epäselvyys rekisteriyksikön ulottuvuudesta tai kiinteistöjaotuksesta. Tällaisessa toimituksessa ratkaistaan epäselvyys siitä, missä kiinteistönmuodostamislain pykälien 154 tai 154 a mukainen rasite tai rasitteisiin rinnastettava kiinteistötoimitukseen verrattavassa toimituksessa perustettu käyttöoikeus tai rajoitus sijaitsee, sekä tarvittaessa ratkaistaan, minkä kiinteistöjen haltijoilla on rasitteen käyttöoikeus. Jos kiinteistönmääritystoimituksen tarkoituksena on selvittää koko kiinteistön ulottuvuus, voidaan tarkoituksenmukaisuusperustein ratkaista tieoikeuksiin liittyvät kysymykset samassa kiinteistönmääritystoimituksessa kuin muutkin ratkaistavat kysymykset. [TMK 2014.]

Kunta voi hakea toimitusta, jos epäselvyyden tai riidan ratkaiseminen on tarpeellinen kaavan laatimista tai toteuttamista varten (KML 103.2 §). Kiinteistörekisterin pitäjä voi laittaa toimituksen vireille myös ilman hakemusta, jos toimituksella voidaan poistaa kiinteistörekisterissä tai kiinteistöjaotuksessa oleva puutteellisuus tai edistää kiinteistöjaotuksen luotettavuutta ja selvyyttä (KML 283 §).

Kiinteistönmääritystoimituksen yhteydessä voidaan poistaa KML 159.3 §:n mukaisesti tarpeettomat rasitteet. Tämä pykälä ei liity erityisesti kiinteistönmääritystoimitukseen, vaan pykälän perusteella voidaan missä tahansa kiinteistötoimituksessa poistaa tarpeettomia rasitteita. Pykälä siis velvoittaa poistamaan tarpeettoman rasitteen kokonaisuudessaan. Toimituskäytäntönä on silti usein ollut, että usean kiinteistön alueelle kohdistuva rasite poistetaan vain toimituksen kohteena olevalta alueelta, eikä muiden kiinteistöjen alueilta. Tämä johtaa siihen, että esimerkiksi tie- tai johtorasite muuttuu käytökelvottomaksi, kun se katkeaa lohkotun tontin kohdalta, mutta jää muodollisesti voimaan ja rasittamaan muita kiinteistöjä. Tarpeeton rasite pitäisi lakkauttaa kokonaan, jos se voidaan poistaa yhden kiinteistön alueelta. Poistamisella laajemmalta alueelta on kuitenkin vaikutusta toimituksesta tiedottamiseen, joka saattaa lisääntyä joissain tapauksissa merkittävästi. Esimerkiksi lakanneen yhteisen alueen sisältyessä toimitusalueeseen on toimituksesta tiedotettava myös lehtikuulutuksella.

Edellä mainittu rasiitteen käyminen käyttökelvottomaksi voidaan havaita esimerkiksi kuvasta 8 (s. 15), jossa polkutie on ”katkennut pätkiin”, eli rasiitetta on muutamien kiinteistöjen alueelta poistettu, mutta muilta osin rasiite on muodollisesti voimassa. Tietä ei voi enää käyttää sen alkuperäiseen tarkoitukseen.

Kunnan kannalta on hankalaa, että se ei voi hakea rasiitetoimitusta, kun tarkoituksena on kiinteistörekisterin perusparantaminen tarpeettomien rasiitteiden poistamisessa. Kiinteistönmääritystoimitusta kunta sen sijaan voi hakea tässä tarkoituksessa. Tosin kovin tarkoituksenmukaista ei ole, että kiinteistönmääritystoimituksen menettelyn mukaisesti ensin olisi selvitettävä tarpeettoman rasiitteen sijainti ja sen käyttöön oikeudet, minkä jälkeen rasiite poistettaisiin toisen ”yleispykälän” nojalla. Samaan lopputulokseen kyllä näinkin päästään kuin rasiitetoimituksessa, mutta tämä ei ole kunnan näkökulmasta välttämättä kaikkein paras ja tehokkain toimintatapa, kun rasiitteiden poistaminen joudutaan ”kiertämään” kiinteistönmääritystoimituksen kautta. Yksinkertaisempaa voisi olla, jos olisi alueellisen tietöimituksen kaltainen rasiitetoimitus, jossa kunnalla olisi paremmat mahdollisuudet järjestellä tarpeettomia rasiitteita.

5.3 Yksityisteiden lakkaaminen asemakaava-alueella

Asemakaava-alueella kulkuyhteydet on järjestettävä kaavan mukaisia katuja pitkin. Usein kaava-alueilla olevat yksityiset tiet on osoitettu kaavassa kaduiksi rakennusteknisistä syistä. Yksityiset tiet lakkaavat yleensä silloin, kun ne korvataan kaavan mukaisilla kaduilla. Kaavan toteuttaminen voi kuitenkin kestää kauan, jolloin on tarpeen, että YksTL:n §:n mukaiset säännökset tienpidosta ovat voimassa kaavan vahvistumisen ja toteutumisen välisenä aikana, jotta tiet eivät pääse rappeutumaan. [Markkula 2005: 44.]

Yksityinen tie voi käydä tarpeettomaksi myös muuttuneiden olosuhteiden vuoksi, esimerkiksi uuden yleisen tien rakentamisen johdosta. Asemakaavan mukaista tonttia rasiittava YksTL:n mukainen yksityistie voidaan lakkauttaa kaavan toteuttamista vaikeuttavana [Markkula 2005: 185]. Tällaista edellytystä tie- tai rasiiteoikeuden katsomiseksi tarpeettomaksi johtuen olosuhteiden muutoksesta kutsutaan oikeuskirjallisuudessa *permutatioedellytykseksi*.

Jos tietä ei enää tarvita kiinteistöä varten sen johdosta, että kiinteistölle on saatu muu kulkuyhteys tai olosuhteissa muutoin on tapahtunut olennainen muutos, voi tieosakas vaatia, että hänen kiinteistölleen kuuluva tieoikeus lakkautetaan ja hänet vapautetaan tienpitovelvollisuudesta (YksTL 28.2 §). Yleisesti perusteiden yksityistien lakkauttamiselle voidaan katsoa olevan olemassa, jos uutta tieoikeutta ei voitaisi tiehen perustaa esimerkiksi muuttuneiden olosuhteiden takia.

Wirilander [1979: 720–721] ja Markkula [2005: 45] kuvaavat yksityisteiden ja YksTL:n soveltamisen lakkaamisen asemakaava-alueella kolmivaiheiseksi tapahtumasarjaksi. Tilannetta on tarkasteltu siitä lähtökohdasta, että tiekuntaa ei ole lakkautettu ja se hoi-
taa teiden kunnossapitoa.

Ensimmäisenä lakkaa osakkaiden tienpitovelvollisuus, jolloin velvollisuus siirtyy kunnalle katujen rakentamisvelvollisuuden alkaessa. Tässä vaiheessa tieosakkaiden tieoikeudet eivät vielä lakkaa, vaan toisessa vaiheessa, jolloin kadun rakentamisen ja kadunpitopäätöksen myötä katu luovutetaan yleiseen liikenteeseen. Tällöin myös YksTL:n soveltaminen lakkaa sekä katualueeseen sisältyvän yksityisen tien alueen osalta että myös sen yksityisen tienosan osalta, jonka katualue korvaa kulkuyhteytenä. Kolmatta vaihetta Wirilander kutsuu YksTL:n soveltamisen lakkaamisesta aiheutuviksi jälkijärjestelyiksi. Näihin järjestelyihin kuuluvat tiekunnan purkaminen, sen velkojen maksu ja katuun kuulumattoman tiealueen hallinnan järjestely.

Toisaalta katualue yleensä lohkotaan ennen kadun rakentamisen aloittamista. Tällöin myös katualueeseen kohdistuvat rasitteet raukeavat MRL 107 § mukaisesti ennen kadun luovuttamista yleiseen käyttöön kadunpitopäätöksellä. On kyseenalaista, onko tarvetta ja tarkoituksenmukaista enää lohkomisen jälkeen soveltaa yksityistielakia, kun tieoikeudet on poistettu? Toisaalta katu voi myös olla rakennettu ja luovutettu yleiseen käyttöön ennen kuin se on lohkottu, jolloin tieoikeudet ovat käyneet merkityksettömiksi, vaikka niitä ei ole poistettu tiealueella olevilta kiinteistöiltä. Vaikka tässä tilanteessa kunta ei ole saanut myöhemmin lohkomistoimituksessa syntyvää omistusoikeutta, on kadun oltava otettu kunnan haltuun, jotta rakentaminen voidaan aloittaa. Tierasitteita ei siis voisi vielä tässä vaiheessa poistaa, vaikka YksTL:n soveltaminen lakkaa. Yleensä katualueen lohkomisen pyritään kuitenkin tekemään mahdollisimman pian kadun rakentamisen jälkeen.

Edellä kuvatussa yksityisteiden lakkaamisessa Wirilander tarkasteli siis tilannetta, jossa tiekunta on olemassa ja yksityiset tiet vielä perustellusti tarpeellisia. Yksityiset tiet ovat voineet kuitenkin käydä tarpeettomiksi jo ennen kadun rakentamista tiekunnan lakates-
sa. Tällainen tilanne on esimerkiksi Päiväkummussa, jossa tiekunta on lakkautettu ja kunnossapito on kaupungin vastuulla. Myös rakentamisvelvollisuuden ja tienpitovelvol-
lisuuden voidaan katsoa siirtyneen kunnalle.

Haulos [2013] tulkitsee, että kun tiet ovat asemakaavan katuverkkoa vastaavat ja kau-
pungin kunnossapidossa, voidaan ennestään olevia yksityisiä teitä pitää selvästi tar-
peettomina huolimatta siitä, että katuja tai niitä vastaavia aiempia rakennuskaavateitä
ei ole luovutettu virallisella kunnan päätöksellä yleiseen käyttöön. Kun yksityisteiden
voidaan katsoa muuttuneen tarpeettomiksi, voidaan myös tieoikeuksien katsoa menet-
täneen tarkoitustaan. Myös YksTL:n 96 § viittaa tienkäytön sallimiseen kaikille, kun
kunta vastaa kunnossapidosta, vaikka pykälää ei voida välttämättä tähän tilanteeseen
ja rasitteiden poistamiseen varsinaisesti soveltaakaan:

Jos valtio tai kunta tämän tai muun lain perusteella avustaa tiekuntaa tai tieosak-
kaita yhteisesti tien kunnossapidossa, tien käyttämistä muuhun kuin tieosakkai-
den hyväksi tapahtuvaan liikenteeseen ei saa kieltää sinä ajanjaksona, jota avus-
tus koskee. *Sama on voimassa tiestä, jonka kunnossapidosta kunta vastaa kus-
tannuksellaan.* [YksTL 96 §.]

Myös Revon [1995: 244.] tulkinnan mukaan tienpitovelvollisuuden kunnalle siirtymisen
jälkeen kuka tahansa saa kulkea tietä pitkin, koska tienpitovelvollisuus puuttuu tieosak-
kailta, kun se on siirtynyt kunnalle. Tässä vaiheessa tieoikeus ei Revon mukaan kui-
tenkaan vielä lakkaisi, sillä yksityistie lakkaa vasta myöhemmin luovutettaessa se ylei-
seen käyttöön kadunpitu päätöksellä. Erityisesti asemakaava-alueella tätä ennen van-
hat yhteiset tiet, jotka on YksTL:n 1 §:n tarkoittamiksi yksityisiksi teiksi katsottava, voi-
daan kuitenkin katsoa tarpeettomiksi, jolloin myös voidaan arvioida tieoikeuksien tar-
peellisuutta ja yksityisteiden lakkauttamismahdollisuuksia uudelleen.

5.4 Suulliset sopimukset katualueen haltuunotosta

Vanhan rakennuslain aikana rakennuskaavateiden haltuunotot ovat saattaneet tapah-
tua pelkän suullisen sopimuksen perusteella. Haltuunottosopimuksilta ei edellytetty
määrämuotoa. Uuden maankäyttö- ja rakennuslain voimaan tullessa 1.1.2000 kunnan
RakL:n aikana haltuunottama katualue siirtyi suoraan lain nojalla kunnan omistukseen.

Suullisista sopimuksista ja dokumenttien puutteesta johtuen usein on tulkinnanvaraista, onko vanhoja rakennuskaavateitä rakennuslain aikana haltuunotettu ja missä laajuudessa. Hauloksen [2013] mukaan yleensä on syytä tulkita kaavatien alueen olevan otettu kunnan haltuun kaavan osoittamassa laajuudessa, jos kaavatien paikalla on tie-rakenne, kunta vastaa tien kunnossapidosta ja rakennuspaikkojen piha-alueen aidat sijaitsevat korttelialueen rajalla. Ongelmallisia ovat tilanteet, joissa kaavaa on muutettu tai joissa rakennuspaikat ovat kaavaa vanhempia. Tällöin kaavatiealueella voi sijaita rakennuspaikkojen aitoja, pihakasvillisuutta tai rakennuksia. Tällaisessa tilanteessa voidaan tulkita, että kaavatie on haltuunotettu vain näihin rakennelmiin tai kasvillisuuteen saakka. Esimerkiksi Päiväkummussa suuri osa kaavan mukaisista teistä saattaa olla otettu rakennuskaavan aikana kunnan haltuun. Siten ne olisivat nykyisin myös kunnan omistuksessa, vaikka kunta ei tiealueen kiinteistöjä virallisesti omistaisikaan. Tämän toteaminen on kuitenkin vaikeaa, kuten edellä todettiin, koska haltuunottodokumentteja ei ole. Haulos myös tulkitsee, että kun tien omistusoikeuden voidaan katsoa olevan kunnalla ja se vastaa tienpidosta, voisivat edellytykset olla olemassa yksityistien lakkauttamiselle. [Haulos 2013.]

Tällaisessa tilanteessa, jossa kunnalla olisi hallintaoikeus ja mahdollisesti myös omistusoikeus tiehen, olisi tierasitteiden merkitys entistäkin vähäisempi. Tiealueen ollessa kunnan hallinnassa ei sillä kulkemista voisi maanomistaja estää. Vaikka tiealuetta ei olisi haltuunotettu, vähintäänkin kunnalla on oikeus ottaa katualue hallintaansa, jos sen käytöstä syntyy epäselvyyksiä kiinteistönomistajien kesken.

6 Pohdinta

Laissa on selvät säädökset yksityisten teiden lakkaamisesta asemakaava-alueella. Tätä ennen yksityistie voidaan kuitenkin katsoa tarpeettomaksi. Tulkinnanvaraista on, voidaanko silloin myös tierasitteiden katsoa muuttuneen tarpeettomiksi ja edellytykset olevan olemassa yksityisteiden lakkauttamiseksi. Päiväkummun olosuhteet asettavat vielä omat erityispiirteensä arvioitaessa rasitteiden poistamisen edellytyksiä. Tilanne olisi erilainen, jos tiekunta vielä vastaisi tien kunnossapidosta, tienpitovelvollisuus ei olisi siirtynyt kunnalle ja yksityistiet eivät olisi kaavan katualueen mukaisia.

Tienpitovelvollisuus ja tieoikeus liittyvät läheisesti toisiinsa. Tieoikeuteen kuuluu velvollisuus tienpitämiseen. Jokainen, joka tietä käyttää, on velvollinen myös osallistumaan tienpitoon. Kun tienpitovelvollisuus on siirtynyt YksTL 3.3 §:n mukaisesti kiinteistönomistajilta kunnalle, voidaan myös tieoikeuden katsoa menettäneen merkitystään ja tarkoitustaan. Kun tienpitoon ei tarvitse osallistua ja tämä velvollisuus puuttuu tieosakkailta, ei myöskään tieoikeus vastaa enää kokonaisuudessaan sen alkuperäistä määritelmää; osa sen sisällöstä on poistunut. Tämän vuoksi myös sellainen asemakaavan mukaisella katualueella oleva tie, joka on vielä yksityiseksi tieksi YksTL 1 §:n mukaan katsottava ja jota ei ole kaduksi rakennettu ja josta kadunpitopäätöstä ei ole tehty, voidaan katsoa tarpeettomaksi. Revon [1995: 231; 244] mukaan tällainen tie voidaan katsoa väliaikaiseksi liikenneväyläksi, ja sitä pitkin saa kuka tahansa kulkea, vaikka yksityistietä ei ole virallisesti lakkautettukaan YksTL 3.2 §:n ja MRL 86.3 §:n nojalla. Näin ollen kiinteistörekisterissä olevien tieoikeusmerkintöjen tarpeellisuus on kyseenalainen, jos kuka tahansa saa kulkea tietä pitkin.

Kadunpitopäätös, jonka yhteydessä katu luovutetaan yleiseen käyttöön, on yleensä tehty vasta sitten, kun katu on rakennettu valmiiksi. Katualueeksi osoitetun yksityistien lakkaaminen vasta kadunpitopäätöksellä YksTL 3.2 §:n mukaisesti on todennäköisesti perustunut siihen ajatukseen, että teiden kunnossapidosta ei aiheutuisi ongelmia kaavan vahvistumisen ja kunnan rakentamisvelvollisuuden alkamisen tai katujen rakentamisen välisenä aikana ja että sille olisi jokin yksiselitteinen ajankohta. Toisaalta kadunpitopäätös rakennetun kadun osalta voidaan tehdä – ja usein tehdäänkin – yksityistielain tarkoittaman tienpitovelvollisuuden eli MRL 86 §:n tarkoittaman kadunpitovelvollisuuden alkamisen jälkeen. Tällaisessa tilanteessa on kyseenalaista, mikä käytännön merkitys tällä päätöksellä on kulkuoikeuksiin samalla kaavan mukaisella yksityistiellä, jos sama velvollisuus tien pitämiseen on alkanut jo päätöstä aikaisemmin rakentamis-

velvollisuuden alkaessa? Tien voisi siis katsoa olevan yleisessä käytössä jo silloin, kun kadunpitovelvollisuus alkaa. Ainoastaan virallista päätöstä siis ei ole tehty, mutta kadunpidosta päättäminen vasta sen todellisen alkamisen jälkeen on ristiriidassa saman pykälän ensimmäisen momentin kanssa (s. 21). Toisaalta MRL 86.3 §:ssä saatetaan viitata lähinnä kiinteistönomistajan kunnossa- ja puhtaanapidovelvollisuuksien alkamiseen, eikä varsinaisesti kunnan kadunpitovelvollisuuteen, vaikka sanamuoto ei ole yksiselitteinen:

Kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetussa laissa tarkoitetut velvollisuudet alkavat, kun *katu tai kadun osa tyydyttää asemakaavan mukaisen toteutuneen maankäytön tarpeen* ja sitä koskeva kunnan päätös (kadunpitopäätös) on tehty. Samasta ajankohdasta katsotaan katu luovutetuksi yleiseen käyttöön. [MRL 86.3 §.]

Kyseisen pykälän maininta ”kun katu tai kadun osa tyydyttää asemakaavan mukaisen toteutuneen maankäytön tarpeen” on ymmärrettävissä niin, että katu on liikennöitävässä kunnossa eli esimerkiksi päällystetty ja sitä pitkin voidaan kulkea.

Tierasitteen poistamisesta aiheutuva haitta

Tienpitovelvollisuuden lakkaaminen ei välttämättä oikeuta koko tierasitteen poistoa, vaikka se osittain tarpeettomaksi sitä tekeekin. Toisaalta voidaan tarkastella, millaisia haittoja poistamisesta esimerkiksi Päiväkummussa voisi aiheutua tieoikeuden haltijoille.

Yleisesti toisen maalla kulkemisesta voi tienpidosta vastaavalle yhdelle tai useammalle kiinteistönomistajalle aiheutua haittaa lisääntyvistä tien kunnossapidon kustannuksista tai erilaisina immissioina (pöly, melu, tärinä). Siksi tien käyttöä voidaan rajoittaa tieoikeuksilla, mikä estää ulkopuolisten käyttämästä tietä säännölliseen liikenteeseen. Jos tieoikeuksia ei olisi olemassa ja kuka tahansa saisi kulkea tiellä, edellä mainitut haitat voisivat lisääntyä. Tällaisten haittojen ei voida katsoa lisääntyvän Päiväkummussa tieoikeuksien poistamisesta: Tierasitteiden poistaminen ei tulisi muuttamaan esimerkiksi liikennemääriä, kulkureittejä tai muita olosuhteita. Samoja teitä tullaan kuitenkin tulevaisuudessa käyttämään katuina, joten kulkeminen tulee tapahtumaan samoja kulkuväyliä pitkin. Myöskään läpiajoliikenne ei voi lisääntyä, sillä alue sijaitsee muista kaupunginosista erillään ja tiet palvelevat vain alueen kiinteistöjen liikennettä. Lisäksi minäkään muun säännöllisen liikenteen ei voida katsoa lisääntyvän alueella tieoikeuksien poistamisen jälkeen, mistä voisi aiheutua haittaa. Ennen kaikkea tienpito- ja kunnossa-

pitovastuu on kaupungilla, joten käytännössä minkäänlaista haittaa ei voi katsoa aiheutuvan kiinteistönomistajille tierasitteiden poistamisesta.

Kulkemisesta kaavan mukaisella lakanneella yhteisellä tiealueella, joka on pitkään toiminut yhteisenä kulkuväylänä niin rakennuskaavan kuin asemakaavan aikana, ei voi katsoa aiheutuvan huomattavaa haittaa tiealueella oleville ja viereisille kiinteistöille. Eri tilanne olisi, jos tie kohdistuisi rasittavana vain yhteen tai muutamaaan tilaan, joiden läpi tie kulkisi. Silloin kun tiet olivat vielä yhteisiä ennen rasiitteiden voimaantuloa, ei liikkumista rajoitettu mitenkään alueen sisällä tiettyihin teihin kiinteistökohtaisesti eikä myös ojalain jälkeenkään, kun rasiitteet kohdistuivat koko tieverkostoon. Kulkureitit kiinteistöille eivät siis tulisi muuttumaan, jos rasiitteita ei olisi.

Asemakaavan saadessa lainvoiman yksityisen tien alueelle tiealueen kiinteistönomistajien on hyväksyttävä, että tietä tullaan käyttämään yleisenä kulkuväylänä. Asemakaavan kiinteistönomistaja on voinut vaikuttaa. Maanomistajan on luovutettava tiealue kunnan haltuun, kun sitä aletaan rakentaa ja sallittava kiinteistönsä alueella sijaitsevan tien käyttö viimeistään, kun katu luovutetaan yleiseen käyttöön. Tätäkään ennen kiinteistö ei käytännössä voisi estää liikennettä tiealueella sijaitsevalla maallaan; kunta voisi tällaisessa tapauksessa ottaa katualueen haltuunsa.

Periaatteellinen ongelma on silti olemassa, koska laki ei tunne käsitettä ”kaavan mukainen tie” ja oikeutusta sillä kulkemiseen ilman rasiitetta. Käytännössä kuitenkin ongelma on lähinnä teoreettinen, kuten edellä todettiin. Silti lain mukaisesti säännölliseen kulkemiseen toisen maalla tarvitaan aina tieoikeus, se voi perustua lohkottuun katualueeseen, jolloin tieoikeudet raukeavat tai sitä ennen kadunpitopäätökseen, jolloin rakennettu katu luovutetaan yleiseen käyttöön. Yleiset tiet ja sopimustiet ovat oma lukunsa. Tierasitteen poistamisesta ennen kadun lohkamista tai kadunpitopäätöstä kiinteistöille syntyisi sellainen oikeudeton tila, jolloin liikkumiseen tiellä ei olisi periaatteessa laillista perustetta. Rasiitteita ei voida siis pitää välttämättä täysin tarpeettomina, koska lain mukaisia ja velvoittamia virallisia päätöksiä kadun lohkomisesta ja kadunpidosta ei ole tehty.

Kadunpitovelvollisuuden alkaminen

Kunnan tien- eli kadunpitovelvollisuuden alkamista voidaan tarkastella tilanteessa, jossa vanhat yksityistiet on osoitettu asemakaavassa kaduiksi. Eri tilanne kunnan kadun-

pitovelvollisuuden alkamisessa voi olla alueella, jossa ei ennestään kulje vanhoja teitä. Markkula [2005: 44] mainitsee, että asemakaavan vahvistumisen ja toteutumisen välisenä aikana YksTL:n mukaisten säännösten tienpidosta on tarpeen olla voimassa, *jotta tiet eivät pääse rappeutumaan*. Todellisuudessa kunta tulee tienpitovelvolliseksi jo ennen katujen rakentamista – silloin kun se tulee rakentamisvelvolliseksi [YksTL 3.3 §]. On eri asia, milloin kunta alkaa toteuttaa tätä velvollisuuttaan. Rakentamisvelvollisuuden alkaminen voi olla joissain tapauksissa tulkinnanvaraista.

Kadut on suunniteltava ja rakennettava niin, että ne kestävät periaatteessa rajoittamattoman määrän liikennettä. Yksityisteitä ei sen sijaan ole rakennettu palvelemaan kuin rajoitetun käyttäjämäärän liikennetarpeita. Kun asemakaavan maankäyttö toteutuu uusien rakennettujen rakennuspaikkojen myötä, lisääntyy luonnollisesti myös liikenne, mitä vanhat ja päällystämättömät yksityistiet eivät välttämättä kestä. Myös onnettomuusriski voi lisääntyä, kun mahdollisesti rakennettavia jalkakäytäviä ei ole rakennettu ja katu on liian kapea vilkkaampaan liikenteeseen. Tällöin voidaan katsoa, että liikennetarve edellyttää liikennettä paremmin palvelevien katujen rakentamista MRL 86 §:n mukaisesti. Esimerkiksi Päiväkummussa vanhat yksityistiet on osoitettu kaduiksi, ja maankäytön voidaan katsoa toteutuneen jo kymmeniä vuosia sitten. Rakentamiskapasiteettia tyhjen tonttien muodossa tai vapaan maa-alueen muodossa ei ole paljon jäljellä, jolloin liikenne ei voi enää juurikaan lisääntyä. Tiet ovat myös melko huonossa kunnossa, jolloin ne eivät välttämättä tyydytä liikennetarvetta täysin.

Kun kaava on hyväksytty alueelle ja maankäyttö suurimmalta osin toteutunut muiden kuin katujen osalta, on kunnan aloitettava kadunpito, ellei se palvele vain yksittäistä kiinteistöä. Oleellista siis rasitteiden merkityksellisyyttä ja tarpeellisuutta arvioitaessa on, milloin rakentamisvelvollisuuden voidaan katsoa alkaneen kaavan mukaisella yksityistien alueella, mistä seuraa tienpitovelvollisuuden eli maankäyttö- ja rakennuslain tarkoittaman kadunpitovelvollisuuden alkaminen. Tällöin kiinteistönomistajalta velvollisuus tienpitämiseen on poistunut ja myös tieoikeuden oleellinen sisältö ja tarkoitus poistunut. Silloin siis tien voidaan myös katsoa olevan yleisessä käytössä.

Tontit ilman kulkuoikeutta asemakaava-alueella

Päiväkummussa ja muuallakin Vantaan kaupungissa toimituskäytäntönä on, että tonteille ei siirretä lohkomisissa vanhoja muodostajakiinteistöjen katualueeseen kohdistuvia tieoikeusmerkintöjä. Vanhoja tieoikeuksia ei ole siirretty muodostajajaloilta tonteille

kiinteistörekisterin selvyiden ja käytännön syiden vuoksi. Tierasitteita on yleisesti pidetty tarpeettomina teiden ollessa asemakaavan mukaisia ja tonttien rajoittuessa katualueeseen. Siirtäminen tonteille ja myöhemmin niiden poistaminen kadun tullessa lohkokuiksi olisi työlästä, kun esimerkiksi Päiväkummussa tieoikeuteen rasi- ja oikeuteiksi on merkitty useita satoja kiinteistöjä. Kiinteistörekisterin selkeyden kannalta ei olisi tarkoituksenmukaista jättää käytännössä tarpeettomia tieoikeusmerkintöjä tonttien kiinteistörekisteriotteille. [Pirinen 2014.] Tarkemmin kulkuoikeuksia tarkastellessa voidaan kuitenkin todeta tonttien olevan ilman laillista kulkuyhteyttä teiden vielä ollessa lohkomattomia ja katujen rakentamattomia. Kovin merkittävänä tällaisen oikeuden puuttumista ei ole kuitenkaan nähty, ja tietävästi kulkuoikeuksista vanhoilla entisillä yhteisillä teillä ja kaupungissa yleensä ei ole syntynyt epäselvyyksiä.

Määräaikainen tieoikeus tonteille kaavan toteutumiseen asti

YksTL:n 9b § sisältää säännöksen määräaikaisen tieoikeuden perustamisesta. Tällainen mahdollisuus määräaikaisen kulkuoikeuden perustamisesta lisättiin lakiin vuonna 1997. KML:n 154.2 § sisältää muita rasiitteita koskevan vastaavan säännöksen. Markkula [2005: 161] toteaa, että määräaikaisen tieoikeuden perustaminen voi tulla aiheelliseksi silloin, kun kiinteistölle on järjestettävä tieyhteys, vaikka on tiedossa, että kiinteistölle tullaan rakentamaan yleinen tie tai katu lähitulevaisuudessa. Pysyvän tieoikeuden perustaminen olisi tarpeetonta. Määräaikainen tieoikeuden päättyminen olisi kytketty esimerkiksi kadun rakentamiseen ja sen luovuttamiseen yleiseen käyttöön [HE 227/1994 vp].

Tonteille voisi siis lohkomistoimituksissa perustaa määräaikaiset tieoikeudet kadun lohkomiseen tai kadun rakentamiseen asti, jos vanhoja rasiitteita ei siirretä tonteille. Käytännössä määräaikaisen tieoikeuden perustaminen esimerkiksi lakanneeseen yhteiseen tiehen olisi hankalaa, koska tiedottaminen lisääntyy huomattavasti. Myös teknisesti rasiitteen perustaminen tai siirtäminen tontille olisi erittäin työlästä, sillä kiinteistömäärät asemakaava-alueella ovat suuria – jo Päiväkummun alueella niitä on satoja. Jokaiselle kiinteistölle olisi erikseen määriteltävä tiet ja niiden osat, joihin rasite kohdistuisi, lähimmälle yleiseen käyttöön luovutetulle kadulle pääsemiseksi. Yksityiskohtaisesti olisi määrättävä tiealueella sijaitsevat kiinteistöt ”ulospääsyreitillä”, joihin tieoikeus rasittavana kohdistuisi. Esimerkiksi kuvasta 10 voidaan havaita, että lakanneella yhteisellä tiealueella sijaitsee useita kiinteistöjä jo lyhyelläkin tienosalla. Päiväkummussa ojalaisissa yhteisiin teihin syntynyt tieoikeus kohdistuu koko tieverkostoon. Määräaikai-

sen rasiitteen perustamista kohdistuen koko tieverkostoon ei olisi tarkoituksenmukaista, jos sitä ei voitaisi tehdä jollain yleismaininnalla.



Kuva 10. Lakaneella yhteisellä tiealueella sijaitsevia kiinteistöjä Vantaan Päiväkummussa [Vantaan kaupungin mittausosaston aineisto 2014].

Yleisesti kulkemisen on katsottu olevan oikeutettua kaavan mukaisella tiellä, ja aina ei välttämättä ole edes selvää, onko kaavan mukaista tietä rakennettu kaupungissa kaduksi ja luovutettu yleiseen käyttöön vai ei.

Edellä esitettyjen käytännön näkökohtien vuoksi voisi laissa olla selvemmat säädökset tieoikeuden lakkaamisesta jo tienpitovelvollisuuden poistuessa tieosakkailta, jolloin tieoikeus käytännössä jo menettää merkityksensä kaavan mukaisella katualueella ennen yleiseen käyttöön luovuttamista ja katualueen lohkomista. Tällä hetkellä tieoikeuksia olisi siirrettävä tarpeettomiksi käyneillä yksityisteiden alueilla lohkomistoimituksissa tonteille laillisten kulkuoikeuksien säilyttämiseksi, ellei määräaikaista rasiitetta perusteta. Merkintöjen siirtäminen ja myöhemmin niiden poistaminen tonteilta katujen tullessa rakennetuksi olisi hyvin työlästä. Myös määräaikaisen rasiitteen perustamisessa, kuten Markkula [2005: 157] mainitsee, sekä myöhemmin poistamisessa, on rekisteriteknisesti suuri työ, ja senkään ei voi katsoa olevan kiinteistörekisterin selvyuden kannalta kovin

tarkoituksenmukainen, silloin kun sellainen koskisi asuinalueilla satoja kiinteistöjä. Todennäköisesti merkintöjä ei aina pystyttäisi poistamaan niiden käydessä virallisesti kadunpito päätöksellä tarpeettomiksi.

Jotta ei syntyisi tällaista epäselvää tilaa kulkuoikeuksien tarpeellisuudesta tienpito velvollisuuden ja teiden virallisen lakkauttamisen välisenä aikana, voisi vanhoja lakanneeseen yhteiseen alueeseen kohdistuvia tierasitteita saada poistaa jo aikaisemmin, kun tiet ovat asemakaavan mukaisia. Tämä antaisi paremmat edellytykset kiinteistörekisterin selvyyden parantamiselle. Käytännössä yksiselitteisen hetken määrittäminen voisi kuitenkin olla vaikeaa, jolloin velvollisuus tienpitoon eli kadunpitoon alkaa. Joissain tapauksissa se voi olla hyvinkin tulkinnanvaraista.

Riittäisi, jos laissa olisi maininta kulkemisen sallimisesta asemakaavan katualueen mukaisilla teillä, joiden tienpidosta kunta on velvollinen vastaamaan. Tällä perusteella vanhat tarpeettomiksi käyneet tierasitteet voisi saada poistaa ilman raskasta tiedotusmenettelyä esimerkiksi kiinteistörekisterin pitäjän päätöksellä. Tämänhetkinen lainsäädäntö ei kuitenkaan anna tällaisia mahdollisuuksia tierasitteiden poistolle; asemakaava ja sen voimaantulo ei luo kulkuoikeuksia teille ennen kuin kadut on rakennettu.

Nykyinen tilanne on joka tapauksessa ristiriitainen ja tulkinnanvarainen, koska osalla kiinteistöistä Päiväkummussa on tieoikeus ja osalta se puuttuu – tekeekö se koko rasiitteesta käyttökelpottoman? Vaikka tierasitteen voidaan katsoa muuttuneen osin tarpeettomaksi, ei rasiitteiden puuttumisen osalta kiinteistöistä voida katsoa oikeuttavan muiden kiinteistöjen kulkuoikeuksien poistamista. Päinvastoin olisi jopa tarve perustaa uudet tieoikeudet tonteille, joilta se puuttuu. Käytännössä se ei kuitenkaan olisi mahdollista. Huolimatta siitä, että tierasitteiden poistamisen tavoitteena olisi yksinomaan kiinteistörekisterin perusparantaminen ja sen selkeyttäminen, ei sitä voida kuitenkaan tehdä kiinteistön lain nojalla syntyneiden ja edelleen periaatteessa vielä tarpeellisten oikeuksien kustannuksella.

7 Yhteenveto

Työn tavoitteena oli tutkia, voiko kiinteistöllä katsoa olevan laillinen kulkuoikeus ilman tierasitetta yksityistieksi katsottavalla asemakaavan mukaisella lohkomattomalla katualueella. Tiealue on vanhaa yhteistä aluetta, johon on syntynyt rasiteoikeus osakastiloille vuonna 1977. Toimituskäytännössä Vantaan kaupungissa tieoikeuksille ei ole nähty käytännön tarvetta muun muassa tonttien lohkomistoimituksissa. Olennaista oli tutkia, voidaanko yksityistiet lakkauttaa ja luoko kaava kulkemisen oikeuttavan oikeusvaikutuksen jo ennen katualueen toteuttamista, jos riittävät edellytykset täyttyvät ennen sitä.

Olennaista on olosuhteiden muuttuminen niin, että yksityiset tiet voidaan katsoa tarpeettomiksi ja tienpitovelvollisuuden siirtyneen pois tieosakkailta, kun kunnan kadunrakentamisvelvollisuus on alkanut. Tällaisessa tilanteessa voidaan tieoikeutta ja yksityisteitä pitää käytännössä tarpeettomina, kun tiet ovat lisäksi asemakaavan mukaisia. Tilanteeseen liittyi myös oleellisesti kysymys siitä, voiko toisen maalla, erityisesti lakanneella yhteisellä tiealueella kulkea pelkästään kaavaan perustuen, vaikka sitä ei olisi otettu kunnan haltuun tai lohkottu?

Työn tuloksena voidaan todeta, että vaikka olosuhteet olisivat käytännössä samat kuin lain edellyttämässä tilanteessa, jossa yksityistiet lakkaavat, ei yksityisteiden ja tieoikeuksien ”ennenaikaiselle” lakkauttamiselle voida katsoa olevan edellytyksiä ennen kuin kunta saa omistusoikeuden katualueeseen. Kunta saa omistusoikeuden yleensä yleisen alueen lohkomisessa tai kunta on voinut saada sen myös rakennuslain aikaisen rakennuskaavatien haltuunoton seurauksena, kun MRL tuli voimaan 1.1.2000. Asemakaavan voimaantulo ei luo kulkuoikeuksia katualueeksi osoitetulla yksityistiellä – vasta sen toteuttaminen.

Asemakaava-alueilla kunnan tullessa tienpitovelvolliseksi vanhojen tierasitteiden ja yksityisteiden merkitys vähenee. Kaavan toteuttaminen katujen osalta voi kestää pitkään, ja voi olla mahdollista, että asemakaava ei välttämättä koskaan toteudu sellaisenaan. Nykyiset säädökset yksityisteiden ja tierasitteiden lakkaamisesta asemakaava-alueella johtavat kiinteistörekisterin selvytyksen kannalta epätarkoituksenmukaiseen tilanteeseen: Tällä hetkellä tieoikeuksia olisi siirrettävä tarpeettomiksi käyneillä yksityisteiden alueilla lohkomistoimituksissa tonteille laillisten kulkuoikeuksien säilyttämiseksi, ellei määräaikaista tieoikeutta perusteta tontin hyväksi kadun rakentamiseen asti. Kiinteistöllä on ol-

tava laillinen kulkuoikeus toisen maalla, vaikka se olisi tiealuetta, perustuen joko tieoikeuteen, lohkottuun katualueeseen tai yleiseen käyttöön luovutettuun katuun. Laissa on selvät säädökset yksityisteiden lakkaamisesta asemakaava-alueella, vaikka ne eivät olisi aina tyydyttäviä kunnan näkökulmasta tai kiinteistörekisterin selvyiden kannalta. Tällaisessa tilanteessa, jolloin tieoikeus käytännössä jo menettää merkityksensä ennen yksityisteiden virallista lakkaamista, voisi laki mahdollistaa vanhojen tierasitteiden poistamisen, kun kunta tulee tienpitovelvolliseksi teiden ollessa asemakaavan mukaisia. Tämä antaisi paremmat edellytykset kiinteistörekisterin perusparantamiselle ja helpotaisi kiinteistönmuodostusta. Oikeuden poistamisesta ei saisi aiheutua haittaa rasiteoikeuden haltijoille. Kun kulkeminen tulee tapahtumaan samoja kulkuväyliä pitkin asemakaavan toteutuessa, ei haittaa voi katsoa käytännössä syntyvän.

Lähteet

ARKKI. Maanmittauslaitoksen sähköinen arkistojärjestelmä. 2013.

Eerolainen, Vuokko ym. 2002. Asemakaava-alueen kiinteistötekniikka. Porvoo: Suomen kuntatekniikan yhdistys ry.

HE 227/1994 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle kiinteistönmuodostamista koskevan lainsäädännön uudistamisesta. Verkkodokumentti. Luettu 23.1.2014.<<http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/akxhref.sh?{KEY}=HE+227/1994+PERUSTELUT+II/III>>

Haulos, Sakari. 2013. Maa- ja metsätalouden ministeriö, Vantaan käräjäoikeus. Sähköpostivastaus 24.11.2013.

Hyvönen, Veikko O. 2001. Kiinteistömuodostamisoikeus II, Kiinteistötoimitukset. Espoo: Ky Veikko O. Hyvönen & Co.

KML = Kiinteistönmuodostamislaki 554/1995.

Kiinteistötietopalvelu. Maanmittauslaitos. 2014.

Markkula, Markku. 2005. Yksityiset tiet. Helsinki: Edita Prima Oy.

MK = Maakaari 540/1995.

MRA = Maankäyttö- ja rakennusasetus 895/1999.

MRL = Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999.

Litzen, Aulikki. 1987. Vapaa kasvu Helsingin esikaupunkialueella 1900–1970. Helsinki: Suomen historiallinen seura.

OjaL = Laki tilojen yhteisten teiden ja valtaojien sekä niihin verrattavien alueiden lakkaamisesta yhteisinä alueina 983/1976.

Pirinen, Riikka. Kiinteistöinsinööri, Vantaan kaupunki. Keskustelu 20.1.2014.

RakL = Rakennuslaki 370/1958.

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

TMK = Toimitusmenettelyn käsikirja. 2014. Kiinteistönmääritystoimitukset. Maanmittauslaitos. Verkkodokumentti. <http://www.maanmittauslaitos.fi/sites/default/files/12_Kiinteistonmaaritystoimitukset.pdf>. Luettu 8.1.2014.

Vantaan kaupungin mittausosaston aineisto. 2014.

Wirilander, Juhani. 1979. Rasitteista maankäyttömääräyksenä. Tutkimus rasiitteen käsitteestä, kehityksestä, voimaansaattamisedellytyksistä ja voimassaolon perusteista Suomen oikeuden mukaan. Väitöskirja. Vammala: Suomalaisen lakimiesyhdistyksen julkaisuja, A-sarja N:o 132.

YksTL = Laki yksityisistä teistä 358/1962.