



Aalto-yliopisto
Insinööritieteiden
korkeakoulu

Maantielaiturin lakkauttaminen tiesuunnitelmalla

Aalto-yliopiston insinööritieteiden korkeakoulun
maankäyttötieteiden laitoksella tehty diplomityö

Espoo, lokakuu 2013

Tekniikan kandidaatti Juha Tiainen

Valvoja: Professori Arvo Vitikainen

Ohjaaja: Diplomi-insinööri Antti Kärki

AALTO-YLIOPISTO PL 11000, 00076 Aalto http://www.aalto.fi		DIPLOMITYÖN TIIVISTELMÄ	
Tekijä: Juha Tiainen			
Työn nimi: Maantielaiturin lakkauttaminen tiesuunnitelmalla			
Laitos: Maankäyttötieteiden laitos			
Koulutusohjelma: Kiinteistötalous			
Pääaine: Kiinteistötekniikka		Professuurikoodi: Maa-20	
Työn valvoja: Professori Arvo Vitikainen			
Työn ohjaaja: Diplomi-insinööri Antti Kärki			
<p>Liikenneviraston omistamat saaristoliikenteen laiturit eroavat toisistaan niin lain, käyttötarkoituksen kuin myös omistuspohjansa perusteella: Lauttalaiturit on suunniteltu varta vasten lautta- ja lossiliikennettä varten. Maantielaiturit ja yhteysaluslaiturit puolestaan palvelevat valtion yhteysalusliikennettä, mutta ovat muuten vapaassa rantautumiskäytössä. Lauttalaiturit ja maantielaiturit kuuluvat osaksi Liikenneviraston omistamaa maantietä. Yhteysaluslaiturit eivät kuulu maantiehen, vaan sijaitsevat käyttöoikeussopimuksen nojalla yksityisen omistamalla maalla. Yleisen liikenteen kannalta tarpeettomat laiturit aiheuttavat kuitenkin merkittäviä kustannuksia. Tällöin laituri on monissa tapauksissa järkevintä lakkauttaa maantienä ja luovuttaa yksityiselle taholle, joka laituria todellisuudessa tarvitsee, ja kykenee sen ylläpitoon. ELY-keskus paikallisena tienpitoviranomaisena vastaa myös maantielaitureiden hallinnasta ja ylläpidosta.</p> <p>Tässä tutkimuksessa laaditaan selvitys maantielaiturin lakkautusprosessissa havaituista ongelmista ja riskikohteista tienpitoviranomaisen näkökulmasta. Maantielaiturin lakkautusprosessi vastaa käytännössä normaalia maantien suunnitteluprosessia: Tien lakkauttamisesta, tarvittavista purkutoimenpiteistä sekä laiturin tulevasta käyttötarkoituksesta päätetään lainvoimaisessa tiesuunnitelmassa. Tämän jälkeen pidettävässä maantietoimituksessa vahvistetaan teialueen siirtyminen viereisiin kiinteistöihin, käyttöoikeudet sekä laiturin kunnossapidon vastuukysymykset. Tutkimuksessa tarkennetaan tiesuunnitelman ja maantietoimituksen välistä päätäntävaltaa, sekä kerrotaan miltä osin maantietoimitukselle kuuluvia asioita voidaan sopia jo tiesuunnitelman laatimisvaiheessa.</p> <p>Tutkimuksessa havaittiin, että maantielaiturin lakkautusprosessissa laiturin tulevalle käytölle on lukuisia vaihtoehtoja, joita normaalissa maantien lakkauttamissuunnitelmassa ei tarvitse huomioida. Omistuksen lisäksi laiturin käyttöoikeudet ja kunnossapidon vastuu voidaan järjestellä tapauskohtaisesti, eikä yhtä ainoaa ratkaisua aina löydy. Nämä vaihtoehdot on syytä huomioida jo suunnittelun alkuvaiheessa, jotta tiesuunnitelman hyväksyminen ja tulevat käyttöoikeuden sekä kunnossapidon järjestelyt etenevät riidattomasti. Käytettävistä vaihtoehdoista on keskusteltava avoimesti osallistahojen kanssa ja pyrittävä kaikkia tyydyttävään ratkaisuun. Helpoin ratkaisu, eli laiturin purkaminen kokonaan, on usein eniten vastustusta herättävä, sekä myös tienpitoviranomaisen kannalta se kallein.</p>			
Päivämäärä: 31.10.2013		Kieli: suomi, englanninkielinen tiivistelmä	Sivumäärä: 94
Avainsanat: saaristoliikenne, yhteysalus, maantielaituri, tieoikeus, rasite, käyttöoikeus, erityinen oikeus, omistusoikeus, kunnossapitovastuu			

AALTO UNIVERSITY P.O. Box 11000, 00076 Aalto, FINLAND http://www.aalto.fi		ABSTRACT OF MASTER'S THESIS	
Author: Juha Tiainen			
Title of thesis: Closing of highway quay			
Department: Department of Real Estate, Planning and Geoinformatics			
Degree programme: Degree programme in Real Estate Economics			
Major: Real Estate Planning		Code of professorship: Maa-20	
Thesis supervisor: Professor Arvo Vitikainen			
Thesis advisor: Antti Kärki M.Sc.			
<p>Island traffic quays (ferry berths) owned by the State can be divided into groups by law, use and ownership: Road ferry quays are designed for road ferry traffic only. All other traffic to those quays is forbidden. Commuter ferries are using several kinds of quays for traffic, which commuter ferry quays and highway quays are the most common. All other traffic is allowed to those quays, except long time parking. Highways are roads owned by the State. Local ELY Centres are responsible for maintaining roads (Centre for Economic Development, Transport and Environment). Road ferry quays and highway quays are part of the highway by the law. Commuter ferry quays are built to private land with a long-term agreement of usufruct. However, quays unnecessary for general traffic are producing remarkable costs for the State. Therefore, unnecessary quays are reasonable to transfer to private or common ownership.</p> <p>The goal of this research is to find problems and risk points to a process of closing of highway quay. The process follows normal road planning process: Precise location and areas of the closing highway and construction works needed are indicated in the final engineering plan. Furthermore, final engineering plan indicates whether the area is needed as a private road or street and whether the area includes any structures or devices requiring special care. After the approval decision of the final engineering plan, a road survey will be carried out by National Land Survey of Finland. The final decision about title, right of way or an easement, and the maintenance responsibility of the quay are made in the road survey. This survey indicates the precise decision-making power between the final engineering plan and the road survey.</p> <p>There are multiple alternatives of ownership, usufruct and maintenance responsibility, which are not common during normal closing process of highway. These alternatives must be noticed at the beginning of planning, and alternatives must be openly discussed with all persons and communities whose rights or benefits the planning concerns. The easiest solution – demolishing the quay – is not only the most opposed but also the most expensive.</p>			
Date: 31.10.2013	Language: Finnish, abstract in English	Number of pages: 94	
Keywords: island traffic, commuter ferry, highway quay, right of way, easement, usufruct, special right, title, maintenance responsibility			

ALKUSANAT

Tämä tutkimus kuuluu osaksi laajempaa Saaristoliikenteen laitureiden hallinta – selvitystä, joka toteutetaan Varsinais-Suomen ELY-keskuksessa vuoden 2013 aikana. Selvityksessä käsitellään ja kehitetään saaristoliikenteen laitureiden omistus- ja sopimussuhteita kiinteistöteknisestä ja sopimusoikeudellisesta näkökulmasta, sekä parannetaan sähköiset rekisterit laituriomaisuuden ja laiturisopimusten hallintaan. Lisäksi selvityksessä arvioidaan laitureiden merkittävyysluokituksen toimivuutta. Allekirjoittanut toimii selvitystyön projektisihteerinä.

Kiitokset ELY-keskuksen henkilökunnalle, joilta sain kuin sainkin puserrettua riittävän määrän tiedonjyväsiä työn koostamiseen. Erityisesti Antti Kärki, Kari Höglund, Petteri Koskinen ja Kalle Mattila. Työn oikoluvusta ja juridisesti tarpeellisista kommentteista kiitokset Liikenneviraston Seppo Kaasiselle ja Pekka Korhoselle.

Kiitos Essi, kun maltoit odottaa.

Juha Tiainen
Turku 31.10.2013

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

ALKUSANAT

SISÄLLYSLUETTELO..... I

KESKEISIÄ KÄSITTEITÄ..... III

LYHENTEET JA SÄÄDÖKSET V

1	Johdanto	1
1.1	Tutkimuksen tausta.....	1
1.2	Tutkimusongelmat ja tavoitteet	2
1.3	Tutkimusaineisto ja aikaisemmat tutkimukset	3
1.4	Tutkimusmenetelmät, rajaus ja tutkimuksen rakenne	3
1.5	Saaristoliikenne kokonaisuutena	4
2	Saaristoliikenteen laiturit	8
2.1	Saaristopolitiikka ja saariston asutus.....	8
2.2	Laitureiden rakentaminen.....	9
2.3	Valtion organisaatioiden historiaa.....	10
2.4	Laitureiden omistuspohja	11
2.4.1	Maantielaiturit	11
2.4.2	Yhteysaluslaiturit	11
2.4.3	Lauttalaiturit	13
2.4.4	Kuntien laiturit	13
2.4.5	Yksityiset laiturit.....	13
2.5	Laitureiden rahoitus ja vastuunjako.....	14
2.6	Laitureiden rakenteelliset erot	15
2.7	Laitureiden lukumäärät.....	18
2.8	Laitureiden lakkauttamisen tausta	19
2.8.1	Laitureiden merkittävyys	19
2.8.2	Laitureiden kunto	20
2.8.3	Laitureiden kunnostuskustannukset	22
3	Laituriomaisuuden hallintaan vaikuttava lainsäädäntö	23
3.1	Saaristolaki (494/1981)	23
3.2	Maantielaki (503/2005)	24
3.2.1	Laiturin kuuluminen maantiehen	24
3.2.2	Liitännäisalue ja tieoikeus.....	24
3.2.3	Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen.....	25
3.3	Vesilaki (587/2011).....	27
3.3.1	Laiturin rakentaminen vesialueelle	27
3.3.2	Vesilain mukainen lupa.....	28

3.4	Yhteisäluelaki (758/1989)	29
3.5	Yksityistielaki (358/1962)	30
3.5.1	Laiturit yksityistielaisissa	31
3.5.2	Tieoikeus	31
3.5.3	Tienpitovelvollisuus	34
3.6	Ojalaki (983/1976)	37
4	Maantietoimitus laitureiden lakkauttamiseksi	39
4.1	Maantien lakkauttamisen prosessit	39
4.1.1	Maantien suunnittelu yleisesti	39
4.1.2	Tiesuunnitelma	41
4.1.3	Maantietoimitus	46
4.2	Vertailukohteet	48
4.2.1	Rosalan maantielaituri	50
4.2.2	Hiittisten maantielaituri	52
4.2.3	Muut vertailukohteet	56
5	Laiturialueen järjestelyt	59
5.1	Omistusoikeuden siirtyminen	59
5.1.1	Maantielain ensisijaisuus	59
5.1.2	Kaavoituksen vaikutus	60
5.1.3	Tilusjärjestelyt	61
5.1.4	Suosituksot tiesuunnitelman laatijalle	63
5.2	Käyttöoikeuksien perustaminen	66
5.2.1	Tieoikeus	66
5.2.2	Rasiteoikeus	71
5.2.3	Kaavoituksen vaikutus	72
5.2.4	Maakaaren mukainen erityinen oikeus	72
5.3	Kunnossapitovastuun siirtyminen	73
5.3.1	Kunnossapitovastuu lain nojalla	74
5.3.2	Laiturikunta laituria hallinnoivana elimenä	76
5.3.3	Kaavoituksen vaikutus	77
5.3.4	Sopimusmenettelyt	78
5.3.5	Tienpidon valtion- ja kunnanavustukset	81
5.3.6	Suosituksot tiesuunnitelman laatijalle	82
6	Yhteenveto	84
7	Suosituksot	90
	LÄHDELUETTELO	92

KESKEISIÄ KÄSITTEITÄ

Saaristoliikenne	Kiinteää maantieyhteyttä tukeva palvelukokonaisuus. Sisältää lautta- ja yhteysalusliikenteen, raskaskuljetuspalvelut ja laituri-infrastruktuurin ylläpidon. Lisäksi valtio tukee yksityistielautojen toimintaa. (LVM 2009, s. 19 – 22.)
Yhteysalus	Alus, joka kuljettaa matkustajia ennalta suunnitellun reitin ja aikataulun mukaisesti. Useimmiten ilmainen kaikille käyttäjille, aina ilmainen saariston vakituksille asukkaille. (LVM 2009, s. 20.)
Raskaskuljetusalus	Tilauspalvelu saariston väestölle, joilla ei ole käytettävissään kiinteää tie-, lossi- tai lauttayhteyttä. Tyypillisesti kuljettaa rahtia, joita yhteysalukset eivät kykene kuljettamaan. Ilmainen palvelu saaristossa vakituksille asuville, muille kuljetukset maksua vastaan. (Höglund 2013.)
Lautta	Lautta-alus tai lossi. Tarkoitettu ajoneuvojen ja henkilöiden kuljetukseen vesistön ylitse. Kuljetuskapasiteetti aluksesta riippuen 42–290 tonnia. Lautta väylineen kuuluu osaksi maantietä (pl. yksityistielossit). (MTL 6 §.)
Lautta-alus	Vapaasti ohjattava lautta, joka kykenee ylittämään laajoja vesialueita. Liikennöivät pääosin ennalta suunnitellun aikataulun mukaisesti. (MTL 6 §.)
Lossi	Ohjaukkyden tai sitä korvaavan muun laitteiston ohjaama lautta. Liikennöivät pääosin ilman aikataulua. (MTL 6 §.)
Tiesuunnitelma	Maantien rakentaminen edellyttää maantielain mukaista suunnitteluprosessia. Hyväksytty tiesuunnitelma oikeuttaa tienpitoviranomaisen hakemaan tiealueen lunastusta maantietoimituksessa. (MTL 21 §.)
Maantietoimitus	Maanmittauslaitoksen suorittamassa maantietoimituksessa käsitellään tiealueen lunastaminen ja korvaukset, sekä kulkuoikeudet yksityisille teille. Tien rakentaminen voidaan aloittaa maantietoimituksessa suoritettua haltuunoton jälkeen. (MTL 53 §.)

Tässä tutkimuksessa käytetään Varsinais-Suomen ELY-keskuksessa käytössä olevia laitureiden nimityksiä, jotka erottelevat laiturityypit niiden omistuspohjan mukaisesti:

Lauttalaitur	Vain lauttaliikennettä palveleva laitur, jonka käyttö on kiellettyä muilta aluksilta. Maantien osa.
Maantielaituri	Yhteysalusliikennettä, raskaskuljetuksia ja yleistä käyttöä palveleva laitur, joka kuuluu osaksi valtion omistamaa maantietä. Sijaitsee aina rantaan johtavan maantien päässä.
Yhteysaluslaituri	Valtion omistama laitur, joka sijaitsee yksityisellä maa- tai vesialueella. Laiturin maa-alueesta on tehty määräaikainen käyttöoikeussopimus valtion hyväksi. Palvelee yhteysalusliikennettä, raskaskuljetuksia ja yleistä käyttöä.
Yksityinen laitur	Yksityisen maa- tai vesialueen omistajan omille maille rakentama laitur, jota yhteysalukset ja raskaskuljetukset käyttävät rantautumiseen. Muu yleinen käyttö on kiellettyä. Laiturin käytöstä on tehty kirjallinen, tai joskus vain suullinen sopimus maanomistajan kanssa. Tässä tutkimuksessa yksityisiin laitureihin katsotaan kuuluvan myös muiden valtion organisaatioiden omistamat laiturit, joiden käyttö on sallittu vain yhteysalusliikenteelle.
Kunnan laitur	Kunnan omistamilla laitureilla yleinen käyttö on usein sallittua, yhteysalusliikennettä häiritsemättä.

LYHENTEET JA SÄÄDÖKSET

	Asetus saaristoasiain neuvottelukunnasta (387/1987)
ELY	Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
HE	Hallituksen esitys Eduskunnalle
	HE 101/1998 vp. rakennuslainsäädännön uudistamiseksi
	HE 17/2004 vp. maantielaksi ja eräksi siihen liittyviksi laiksi
	HE 277/2009 vp. vesilainsäädännön uudistamiseksi
HLL	Hallintolainkäyttölaki (586/1996)
	Kalastuslaki (286/1982)
KML	Kiinteistönmuodostamislaki (554/1995)
KRL	Kiinteistörekisterilaki (392/1985)
	Kuntalaki (365/1995)
	Laki liikennevirastosta (862/2009)
	Laki ELY-keskuksista (laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista, 897/2009)
LunL	Lunastuslaki (laki kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta, 603/1977)
LVM	Liikenne- ja viestintäministeriö
LVMa	Liikenne- ja viestintäministeriön asetus
	LVMa maantielautoista (20/2006)
	Ojalaki (laki yhteisten alueiden ja valtaojien sekä niihin verrattavien alueiden lakkaamisesta yhteisenä alueena, 983/1976)
MK	Maakaari (540/1995)
MRL	Maankäyttö- ja rakennuslaki (132/1999)
MTL	Maantielaki (503/2005)

MTA	Valtioneuvoston asetus maanteistä (924/2005)
MVL	Maanvuokralaki (258/1966) Rakennuslaki (370/1958, kumottu)
SANK	Saaristoasiain neuvottelukunta Saaristolaki (laki saariston kehityksen edistämisestä, 494/1981)
TVL	Tie- ja vesirakennuslaitos
VL	Vesilaki (587/2011)
VNa	Valtioneuvoston asetus VNa saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista (371/2001) VNa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista (906/2012)
YhtAL	Yhteisaluelaki (758/1989)
YksTL	Yksityistielaki (laki yksityisistä teistä, 358/1962)
YksTA	Valtioneuvoston asetus yksityisistä teistä (1267/2000) Yleistielaki (laki yleisistä teistä, 243/1954, kumottu)
YVA-laki	Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (468/1994)

1 Johdanto

1.1 Tutkimuksen tausta

Liikkuminen on osa ihmisen jokapäiväistä elämää. Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta noin 8700 suomalaista asuu vakituisesti saarella, josta ei ole kiinteää tieyhteyttä mantereelle. Lähes puolet heistä asuu Varsinais-Suomessa, Saaristomeren alueella. Arviolta 2900 henkilöä heistä hankkii päivittäisen elantonsa mantereelta. Pendelöinnin todellista suuruusluokkaa on kuitenkin vaikea määrittää, sillä todennäköisesti moni mantereella työskentelevä tekee ainakin osittain etätöitä saaresta käsin. Vakituksia asukkaitakin moninkertaisesti suurempi ryhmä ovat saariston vapaa-ajan asukkaat. (Saaristoasiain neuvottelukunta 2010, s. 8 – 10.) Varsinkin Saaristomerellä, Turun saaristossa, liikennettä kuormittaa merkittävästi myös muut lomamatkaajat, muun muassa Saariston rengastien johdosta. Saaristoliikenteen ruuhkahuippu ajoittuu lomakaudelle keskikesään, mutta mökkiliikenne ruuhkauttaa liikennettä viikonloppuisin pääsiäisestä pitkälle syksyyn saakka.

Saaristoliikenteellä turvataan saariston pitäminen asuttuna. Saaristoliikenne muodostaa toimivan kulkuyhteyden saariston ja mantereen välillä, etenkin vaikeissa sääoloissa. Valtion ylläpitämän saaristoliikenteen muodostavat maantien osaksi kuuluvat lossit ja maantielautat, sekä yhteysalukset, jotka kulkevat saariin joissa ei ole maantietä. Lisäksi valtio avustaa yksityisteillä olevien lossien toimintaa ja vastaa saaristoliikennettä palvelevan infrastruktuurin, kuten laitureiden, ylläpidosta. (LVM 2009, s. 19 – 22.)

Suomen maanteiden omistus kuuluu Liikennevirastolle, joka tienpitäjänä vastaa toiminnan linjaamisesta ja ohjeistuksesta, sekä suurista investoinneista keskitetysti. ELY-keskusten liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueet vastaavat alueidensa maanteiden ylläpidosta, rakennuttamisesta ja kehittämisestä tienpitoviranomaisena.¹ Liikennevirasto ohjaa ELY-keskusten liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueiden toimintaa. Lisäksi rautateiden ja vesiväylien kunnossapito ja kehittäminen on keskitetty Liikenneviraston vastuulle. Liikenneviraston toimintaa ohjaa ja valvoo liikenne- ja viestintäministeriö. (Liikennevirasto 2013a.)

Saaristoliikenteen tuotantoon liittyvät asiat on keskitetty valtakunnallisesti Varsinais-Suomen ELY-keskuksen vastuulle. Se määrittelee palvelutason, kilpailuttaa palveluntuottajat ja hallinnoi saaristoliikennettä käytännössä, Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta. Saaristoliikennettä palvelevan infrastruktuurin ylläpitovastuu kuuluu paikalliselle ELY-keskukselle, yhteysaluslaitureita lukuun ottamatta. (VNa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista 5 §.)

¹ Suomessa toimii 15 alueellista Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta (ELY). Vain yhdeksässä ELY-keskuksessa on liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue. Nämä vastaavat tienpitoviranomaisen tehtävistä koko maassa. Myöhemmin tässä tutkimuksessa puhutaan lyhyesti vain alueellisista ELY-keskuksista.

Tämä tutkimus laaditaan toimeksiantona Varsinais-Suomen ELY-keskukselle. Toteutettava selvitys auttaa saaristoliikenteen parissa työskenteleviä sekä ulkopuolisia ymmärtämään saaristoliikenteen laitureiden maankäytön hallintaa, ja erityisesti maantielaitureiden lakkauttamiseen liittyviä ongelmia.

Tässä tutkimuksessa ei oteta kantaa tiesuunnitelman varsinaiseen sisältöön. Tutkimuksen olennaisimmat kysymykset – omistus- ja käyttöoikeusjärjestelyt, sekä ylläpidon vastuukysymykset – on kuitenkin otettava huomioon jo tiesuunnitelmaa laadittaessa.

1.2 Tutkimusongelmat ja tavoitteet

Saaristoliikenteen laiturit eroavat toisistaan niin lain, käyttötarkoituksen kuin myös omistuspohjansa perusteella: Maantieliikennettä palvelevat lossit ja lautta-alukset laituriineen (lauttalaiturit) kuuluvat maantielain (MTL 6 §) nojalla osaksi valtion omistamaa maantietä. Yhteysalusliikennettä ja yleistä veneilyä palvelevat maantielaiturit kuuluvat myös osaksi maantietä, niiden sijaitessa rantaan johtavan maantien päädyssä. Yhteysaluslaiturit ovat puolestaan valtion rakentamia ja omistamia laitureita, jotka sijaitsevat yksityisen omistamalla maalla. Näiden osalta valtio on tehnyt maanomistajien kanssa pitkiä käyttöoikeussopimuksia, yleensä 30 tai 50 vuoden mittaisia.

Suurin osa maantielaitureista on rakennettu valtion varoin 1970 – 1980-luvuilla. Liikennevirasto omistaa edelleen maantielaiturit osana maantietä. Yleisen liikenteen loppumisen ja yleisen tarpeen päättymisen myötä osa laitureista on tullut valtiolle tarpeettomiksi. Raskasrakenteisten laitureiden korjausvelka kasvaa kuitenkin vuosi vuodelta, ja useimmat laitureista vaatisivat kalliin perusparannuksen jotta niiden nykyistä käyttöä voitaisiin jatkaa. Valtion rahoitusta ei kuitenkaan tarpeettomiksi jääneiden laitureiden perusparannukseen voida ohjata. Toisaalta valtio on omistajana vastuussa maantielaitureiden turvallisuudesta. Mikäli laiturin lakkauttaminen ja luovuttaminen tehdään riittävän aikaisessa vaiheessa, on mahdollista että uusi käyttäjä voi käyttää laituria useamman vuosikymmenen ajan ilman merkittäviä kustannuksia. Osittain tähän vaikuttaa laiturin käyttötarkoituksen muuttuminen ja siten pienemmät laituriin kiinnittyvät alukset.

Maantietä lakkautettaessa teialue laitteineen ja rakenteineen siirtyy korvauksetta viereisten kiinteistöjen omistukseen, tai asemakaava-alueella kunnan omistukseen (MTL 91 §). Valtion rakentamia laitureita ei kuitenkaan niiden suuren arvon vuoksi tulisi luovuttaa ilman että luovutuksessa huomioidaan laiturin mahdollinen yleinen käyttötarve myös tulevaisuudessa. Toisaalta tällaisten laitureiden korjaaminen ja purkaminen on kallista, eikä korjausvastuuta voida siirtää maanomistajalle, joka ei laituria halua ylläpitää. Maantielain mukaan teialue on palautettava ennalleen, mikäli sitä ei tarvita enää maantiekäyttöön, yksityiseksi tieksi tai kaduksi (MTL 90 §).

Tässä tutkimuksessa laaditaan selvitys maantielaitureiden lakkauttamisprosessin tuke-
miseksi. Tutkimuksen tavoitteena on etsiä ja esitellä maantielaitureiden lakkauttamiseen
liittyvät olennaiset tekijät, niin laillisesta, taloudellisesta kuin inhimillisestäkin näkö-
kulmasta. Tutkimuksen lopputuloksena laaditaan suositukset hyvään menettelyyn maan-
tielaitureita lakkautettaessa. Tavoitteeseen pääsemiseksi tutkimuksen tutkimuskysy-
mykset ovat seuraavat:

- Mikä on saaristoliikenteen laitureiden hallinnollinen tausta?
- Millainen on maantien lakkauttamiseen vaikuttava lainsäädäntö ja ongelmat?
- Millaiset käyttöoikeuksien ja kunnossapidon vastuun järjestelyt tarvitaan, valtion luopuessa laiturin omistuksesta?
- Mihin asioihin tiesuunnitelmassa voidaan, ja pitää ottaa kantaa? Tutkimus-
kysymys keskittyy maantielaiturin lakkauttamisprosessiin.

1.3 Tutkimusaineisto ja aikaisemmat tutkimukset

Tutkimuksen lähdeaineistoina käytetään pääosin kiinteistöoikeudellista kirjallisuutta
sekä lakien valmistelumateriaalia. Tutkimuksessa tarkastellaan myös aihetta sivuavia
kiinteistötoimitusten, maa- ja vesioikeuden ja korkeimman oikeuden päätöksiä, sekä vertailu-
kelpoisia tiesuunnitelmia. Valtion laitureiden hallinnon perusteita selvitetään pää-
osin aiheesta tehtyjen selvitysraporttien kautta, sekä haastatteleamalla valtion saaristolii-
kenteen ja maanhankinnan asiantuntijoita.

Maantielaitureiden lakkauttamista ei ole tutkittu aikaisemmin, eikä vertailutapauksia
löydy kuin muutama. Aiheesta ei löydy maa- ja vesioikeuden päätöksiä eikä korkeimman oi-
keuden ennakkopäätöksiä. Laitureiden omistusoikeutta ja käyttöoikeuksia on käsitelty
lakikirjallisuudessa vain yleisesti, mutta yksityistieoikeudesta löytyy runsaasti käyttöoi-
keuksiin vaikuttavia ennakkopäätöksiä. Entisen yhteysaluslaiturin käyttöoikeuksia on
käsitelty maa- ja vesioikeudessa vain yhdessä tapauksessa.

1.4 Tutkimusmenetelmät, rajaus ja tutkimuksen rakenne

Tämä tutkimus on luonteeltaan kvalitatiivinen tutkimus, tarkemmin sanottuna rajattua
ongelmaa tarkasteleva kirjallisuustutkimus. Tutkimus toteutetaan tarkastelemalla lain-
säädäntöä ja kiinteistöoikeudellista kirjallisuutta, joita verrataan käytännön ongelmiin.

Maantielaitureiden lakkauttamisprosessia voidaan vain soveltavin osin hyödyntää yhte-
ysaluslaitureiden hallintoihin, niiden erilaisen omistuspohjan vuoksi. Sen sijaan MTL
6 §:n mukaisten lauttalaitureiden lakkauttamiseen tätä tutkimusta voitaisiin tietyin rajoi-
tuksin soveltaa, sillä myös lauttalaiturit kuuluvat osaksi maantietä. Tutkimuksessa esi-
tellään myös näiden laitureiden historia ja omistuspohja. Ahvenanmaan saaristoliikenne
ja -laiturit rajataan kokonaisuudessaan tämän tutkimuksen ulkopuolelle.

Kaksi seuraavaa lukua sisältävät tutkimuksen taustatiedot: Luvussa 2 selostetaan saaris-
topoliitikan ja saaristolaitureiden historiaa, sekä laitureityyppien olennaiset eroavaisuu-
det. Luvussa 3 kerrotaan lyhyesti mitkä eri lait vaikuttavat laitureiomaisuuden hallintaan.

Luvussa 4 selostetaan yleinen prosessi maantien lakkauttamiseksi, tarkemmin sanottuna tiesuunnitelman ja maantietoimituksen pääpiirteet. Käytännön kohteena tutkimuksessa tarkastellaan vuonna 2013 aloitettua maantielaitureiden lakkautusta Kemiönsaaren kunnassa, Hiittisten saarella (Rosala – Hiittinen maantie nro 12052). Luvussa kuvaillaan esimerkkilaitureiden ominaispiirteet, maanomistussuhteet ja havaitut ongelmat, jotka vaikuttavat kohteiden lakkautukseen.

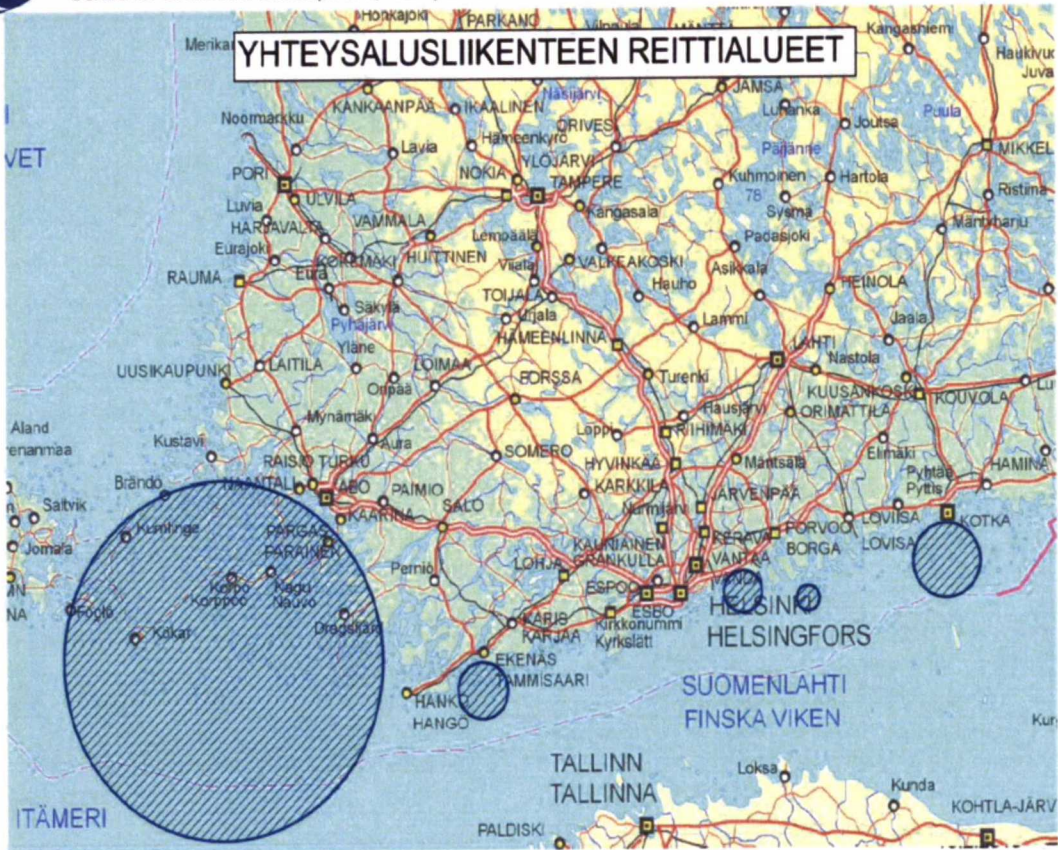
Luvussa 5 tarkastellaan lainsäädännön sallimia erilaisia menetelmiä laitureiden lakkauttamiseen ja laitureiden luovuttamiseen uudelle omistajalle. Lisäksi tarkastellaan, millaiset käyttöoikeuksien ja kunnossapidon vastuun järjestelyt laituralueelle kannattaa perustaa.

Luku 6 sisältää tämän tutkimuksen johtopäätelmät ja yhteenvedon. Luvussa 7 kerrotaan suositukset tiesuunnitelman laatijoille, sekä virkamiehille jotka neuvottelevat maantielaturin tulevien käyttäjien ja maanomistajien kanssa. Tässä vaiheessa korostetaan asiakaslähtöisyyttä ja ennakoivuutta, jotta välttyttäisiin tarpeettomilta riidoilta maantietoimitusvaiheessa ja mahdollisesti myöhemminkin.

1.5 Saaristoliikenne kokonaisuutena

Yhteysaluksella tarkoitetaan alusta, joka kuljettaa matkustajia ennalta suunnitellun reitin ja aikataulun mukaisesti. Yhteysalukset ovat tarkoitettu henkilöiden ja ajoneuvojen kuljettamiseen vakituisesti asuttuun saareen, jonne ei ole kiinteää tie- tai lauttayhteyttä. Yhteysalusliikenne perustuu saaristolakiin (5 §) ja se on olennainen osa saaristoliikennettä. Yhteysalukset käyttävät rantautumiseen valtion, kuntien ja yksityisten omistamia laitureita. Valtion omistamista laitureista yhteysalukset rantautuvat maantielaitureihin ja yhteysaluslaitureihin.

Yhteysalusliikenne on keskittynyt ainoastaan Saaristomerelle ja Suomenlahdelle: Vuonna 2013 Saaristomerellä liikennöidään 10 yhteysalusreitillä, ja lisäksi kesällä kahdella rengastien reitillä, jotka toteutetaan tuettuna liikenteenä. Suomenlahdella liikennöidään neljällä yhteysalusreitillä, joista kaksi toteutetaan tuettuna. Kuvassa 1 on esitetty kaikkien 16 yhteysalusreitien toiminta-alueet. Yhteysalusliikenne on ollut ilmaista kaikille käyttäjille 1.9.2009 alkaen, lukuun ottamatta tuettua liikennettä. Tarvittaessa saariston vakituisilla asukkailla on etuoikeus alusten käyttöön. (ELY-keskus 2012b, s. 2 – 3.) Yhteysalukset liikennöivät tällä alueella yli 150 laituriin, jonka lisäksi osassa aikataulun mukaisista kohteista rantaudutaan suoraan rantakalliolle (Laiturirekisteri 2013).



Kuva 1. Yhteysalusliikenteen reittialueet 2013.

© Maanmittauslaitos lupa nro 20/MML/13.

Yhteysalususten kapasiteeteissa on suuria eroja: Pienimpään yhteysalukseen (ms Cheri) mahtuu vain 12 matkustajaa eikä lainkaan autoja, kun taas suurimpaan (ms Antonia) voidaan ottaa 200 matkustajaa, 25 henkilöautoa tai 4 linja-autoa (LVM 2009, s. 20). Saariston rengastien osaksi kuuluva yhteysalus ms Antonia (tuettu liikenne), on esimerkki yhteysaluksesta, joka liikennöi lautta-aluksen tavoin kahden maantielaiturin välillä. Viime vuosikymmeninä tällaiset yhteysalusreitit on pyritty korvaamaan virallisella maantielauttayhteydellä, laatimalla tiesuunnitelma väylän, aluksen ja laiturin muuttamisesta osaksi maantietä. (Höglund 2013.)

Raskaskuljetus on tilauspalvelu, joka täydentää saaristoliikennettä yhteysalususten toiminta-alueella. Tyypillisesti raskaskuljetusalus kuljettaa rahtia, jota yhteysalus ei kykene kuljettamaan. Raskaskuljetuspalvelut ovat ilmaisia saariston vakituksille asukkaille, mutta myös muut voivat tilata kuljetuksen maksua vastaan. Tällöin kuljetuspalvelu on rahdinottajan omaa liiketoimintaa. Raskaskuljetusalusukset hyödyntävät samoja laitureita kuin yhteysalusuksetkin, mutta tarvittaessa ne rantautuvat myös muualle. (ELY-keskus 2013a.)

Lautta (maantielautta) on vesikulkuneuvo, joka välittää maantien liikennettä vesistön yli (HE 17/2004, s. 34). Maantielain mukaan lautta voi olla ohjaukskyöden tai sitä korvaavan muun laitteiston ohjaama lautta (lossi) taikka vapaasti ohjailtava lautta (lautta-alus). Lautta väylineen ja laitureineen kuuluu osaksi maantietä. (MTL 6.1 §.) Lossissa ja lautta-aluksessa on oltava ajoneuvokansi (LVMa maantielautoista 20/2006, 3 – 4 §). Saariston vakituksille toimijoille myönnetään etuajo-oikeuksia lauttojen käyttöön. Maantielauttojen käyttö on ilmaista kaikille käyttäjille. (Höglund 2013.)

Lautta-alukset ovat tyypillisesti losseja suurempia ja vaativat liikennöintiinsä useamman hengen suuruisen miehistön. Miehistöön kohdistuu lossia tiukemmat pätevyysvaatimukset. *Lossia* puolestaan pystytään kuljettamaan yhden hengen miehistöllä. (Höglund 2013; MTL 6.2 §.) Lautta-alusten kantavuus on aluksesta riippuen 130 – 290 tonnia, kun lossien kantavuus on vastaavasti 42 – 150 tonnia. (ELY-keskus 2013b.) Lossit kulkevat aina suoraan kahden laiturin välillä, useimmiten kapeiden salmien ylitse. Lautta-alukset taas ylittävät suuriakin vesialueita vapaassa ohjauksessa.

Lauttalaiturit ja laitureiden välinen väylä muodostavat tyypillisesti yhden lauttapaikan, jota liikennöi yksi alus. Ruuhkaisimmilla lauttapaikoilla aluksia ja laitureita on myös enemmän. Vuonna 2013 liikennöidään yhteensä 41 lauttapaikalla (kuva 2): Saaristomereillä on 19 lauttapaikkaa, Järvi-suomessa 14 kpl ja loput lauttapaikat ovat hajallaan ympäri Suomen.

Lautat liikennöivät pääsääntöisesti ilman aikataulua. Tienpitöviranomaisen voi kuitenkin päättää, liikenteellisistä syistä, että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan. (MTL 6.3 §.) Useimmiten lossit liikennöivät ilman aikataulua, mutta lautta-alukset noudattavat aikataulua jo yksin pitkän välimatkan vuoksi.

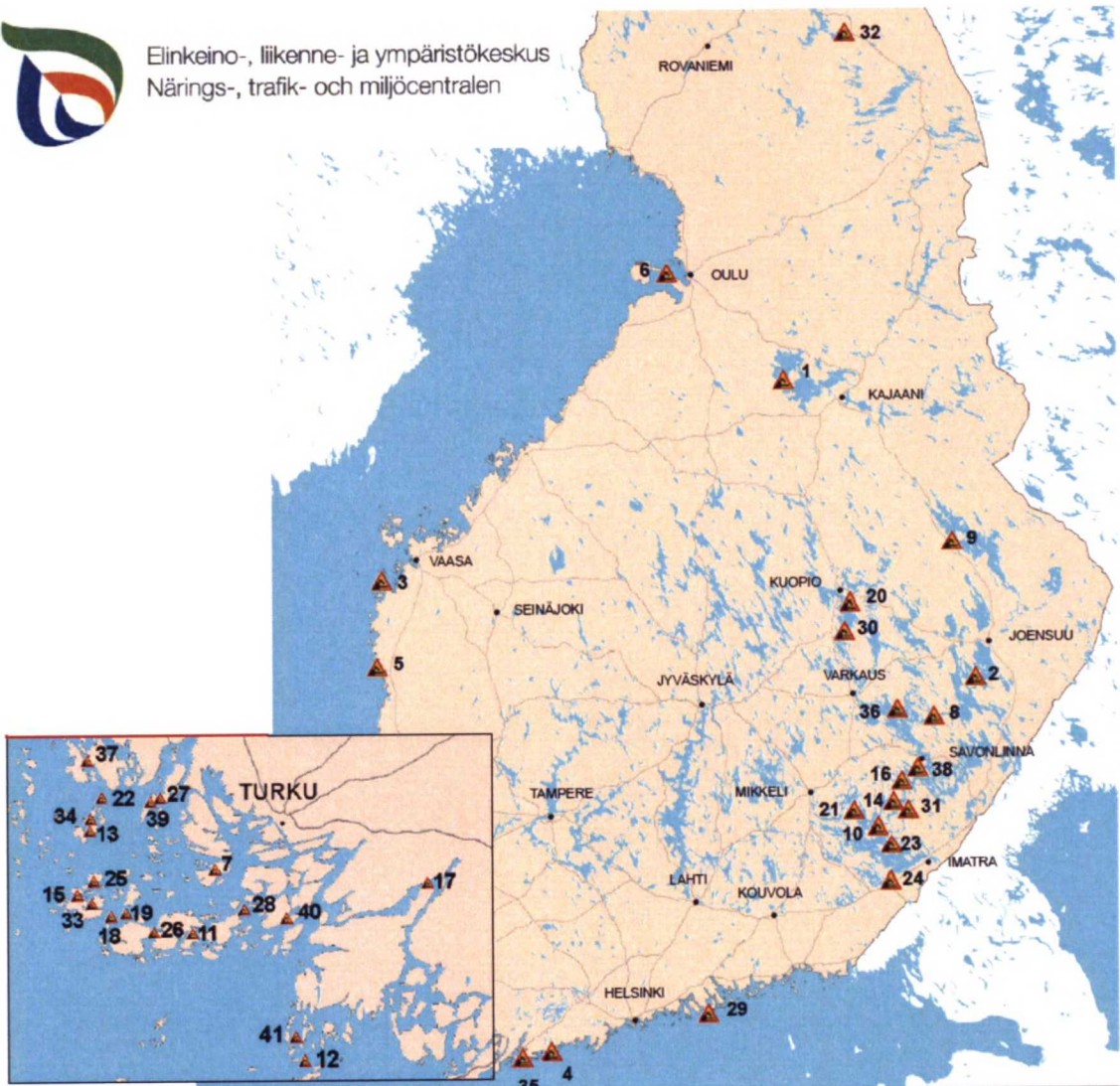
Saaristoliikenteen sopimusmallit: Yhteysalusreitit on vuodesta 2010 lähtien kilpailutettu kokonaispalvelusopimuksin, jossa tilaaja määrittelee hankittavan palvelun tason. Palveluntuottajat (yksityiset varustamot) arvioivat itsenäisesti palvelun tuottamiseksi tarvittavan kaluston. Täten varustamot vastaavat myös kelirikkoajan ja muun poikkeusolosuhteiden vaatimasta kalustosta, sekä korvaavan liikenteen hankinnasta. Varustamot omistavat tarvittavan kaluston², ylläpitävät sitä, sekä vastaavat sopimuksen mukaisen palvelun tuottamisesta sopimuskauden ajan. (Liikennevirasto 2013b, s. 25.)

Varustamot vastaavat myös aikatauluista ja niistä tiedottamisesta. Yhteysalususten kokonaispalvelusopimukseen siirrytään asteittain sitä mukaan kun vanhat ns. aikarahtausso-pimukset umpeutuvat. Vuonna 2013 noin 30 % reiteistä toteutetaan kokonaispalvelusopimuksin. Lauttaliikenne on jo tätä aiemmin toteutettu kokonaispalvelusopimuksin.

² Liikennevirasto omistaa tällä hetkellä itse kaksi lautta-alusta, joiden liikennöinnistä vastaa kuitenkin yksityinen varustamo.



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Närings-, trafik- och miljöcentralen



Kuva 2. Lauttapaikat 2013.

© Maanmittauslaitos lupa nro 20/MML/13.

Erityisesti Suomenlahden yhteysalusliikenne ja Järvi-suomen lossiliikenne on tähän saakka totuttu järjestämään osin tuettuna liikenteenä. Tuettu liikenne käsittää niin avustetun yhteysalusliikenteen, kuin myös tuet yksityistielossien toimintaan. (LVM 2005, s. 3; Höglund 2013.) Avustetussa yhteysalusliikenteessä tukea saava saaristoliikenteen liikennöitsijä perii asiakkailta kuljetusmaksut. Saariston vakituiset asukkaat ovat vapautettuja kuljetusmaksuista. Valtio maksaa liikennöitsijän loput toteutuneet kulut. Yksitystielossit ovat nimensä mukaisesti osa yksityistiekunnan hallinnoimaa yksityistietä, jolloin tuki maksetaan tiekunnalle. Valtio tukee yksityistielossien toimintaa korkeintaan 80 % käyttö- ja kunnossapitokustannuksista. (VNa 371/2001; Liikennevirasto 2010a, s. 58 – 62.) Tällä hetkellä Suomessa on 20 valtion tukemaa yksityistielossia ja lisäksi yhteysalusliikennettä tuetaan 4 reitillä.

2 Saaristoliikenteen laiturit

Jotta maantielaitureiden luonnetta voisi ymmärtää, tulee lukijan hahmottaa saaristopoliitiikan sekä saaristoliikenteen laitureiden historiaa. Lisäksi on ymmärrettävä laiturityyppien olennaiset erot, niin omistuspohjan kuin laitureiden rakenteenkin osalta. Luvun lopussa kerrotaan, miten laitureiden omistus ja ylläpidon rahoitus jakautuvat eri laiturityyppien kesken.

2.1 Saaristopoliitikka ja saariston asutus

Viime sotien jälkeen alkanut kaupungistuminen ja maaltamuutto näkyivät voimakkaasti myös saaristossa, ja ilmeni tarvetta selvittää ratkaisuja saariston tyhjenemisen aiheuttamiin taloudellisiin ongelmiin. Vuoden 1962 saaristoasiain neuvottelukunta (SANK) on jatkoa vuoden 1949 saaristokomitean ja vuoden 1958 saaristotoimikunnan työlle. SANK toimii nykyisin työ- ja elinkeinoministeriön yhteydessä, neuvottelukunnasta annetun asetuksen nojalla (asetus saaristoasiain neuvottelukunnasta 387/1987). SANK on kautta historiansa ajanut voimakkaasti saariston asukkaiden etuja, ja sen merkittävin saavutus lienee vuoden 1981 saaristolaki. (Saaristoasiain neuvottelukunta 2009, s. 19 – 23.)

Saaristopoliitikka on vuosikymmenien kuluessa ollut vahva osa muun muassa eri hallitusohjelmiin kuulunutta aluepolitiikkaa. Myös Euroopan unioni nostaa saaristoalueet erityishuomion arvoisiksi. (Saaristoasiain neuvottelukunta 2012, s. 10 – 11.) Saaristopoliitiikan tuloksena on sähköistetty suurimmat saaristoalueet sekä rakennettu saaristoliikenteen siltayhteydet, lautat ja yhteysalukset. Saaristolle on myönnetty korotettu aluetukiasema elinkeinoelämän kehityksen tukemiseksi sekä kunnille valtionosuuksien saaristolaisä kohtuullisten peruspalveluiden turvaamiseksi. Saaristo- ja vesistöalueille on myös perustettu kansallispuistoja sekä suojelu- ja virkistysalueita, joilla turvataan saaristoluontoa ja kansalaisten virkistymämahdollisuuksia. (Saaristoasiain neuvottelukunta 2010, s. 17.) Saaristopoliitikka on ollut tuloksekasta, sillä saariston vakinaisen väestön on tutkimuksessa havaittu vähentyneen puolet hitaammin kuin haja-asutusalueilla keskimäärin. Lisäksi, vapaa-ajan asutus huomioiden, saaristossa ei ole koskaan asunut näin paljon ihmisiä kuin tänä päivänä. (Saaristoasiain neuvottelukunta 2010, s. 8 – 9.)

Työ- ja elinkeinoministeriön selvityksen mukaan Suomessa on 549 pysyvästi asuttua saarta 112 kunnassa, kun Ahvenanmaan maakuntaa ei huomioida. Näissä saarissa pysyviä asukkaita on noin 8700 ja vapaa-ajan asukkaita noin 60 000. Vapaa-ajan asukkaita on siis yksin vakituisesti asutuilla saarilla seitsenkertaisesti vakituisiin asukkaisiin nähden. Näiden lisäksi pelkästään vapaa-ajan asumiskäytössä olevia saaria arvioidaan olevan Suomessa noin 15 000. Näillä sijaitsevien mökkien käyttäjämäärästä ei ole tehty erillistä selvitystä. (Saaristoasiain neuvottelukunta 2010, s. 7 – 9.)

Arviolta puolet koko maan vakituisista saariasukkaista asuu Varsinais-Suomessa Saaristomerellä, jossa sijaitsee myös noin puolet maantielosseista ja – lautoista. Samoin lähes kaikki yhteysalukset liikennöivät Saaristomerellä. Noin puoleen vakituisesti asutuista saarista saaristoliikenne hoidetaan kuitenkin edelleen asukkaiden omin kuljetuksin, veneillä tai yksityistielosseilla. Pääasiallisena syynä tähän ovat vähäinen asukasmäärä ja lyhyt matka mantereelle, erityisesti Järvi-suomessa. Kolmannes yksityistielosseista sijaitseekin Järvi-suomen alueella. (Saaristoasiain neuvottelukunta 2010, s. 10.)

Saaristoliikenne on tarkoitettu lakisääteisesti tukemaan saariston vakituista asutusta (saaristolaki 5 §), ja saaristoliikenteeseen myönnettyt rahat kohdistetaan pääosin pysyvän asutuksen mukaisiin kohteisiin. Edellä esitetyistä luvuista havaitaan kuitenkin selvästi vapaa-ajan asutuksen merkittävä rooli saariston asukasmäärässä: Vapaa-ajan asutus moninkertaistaa saariston asukasmäärän kesäkuukausina, sekä tuo alueelle työpaikkoja, kulttuuritoimintaa ja henkistä pääomaa. Lisääntynyt etätyöskentely vapaa-ajan asunnolla lisää myös mökkien käyttöastetta. Vapaa-ajan asuminen ja matkailu tuovatkin siten merkittävän tuen saariston kehitykselle.

2.2 Laitureiden rakentaminen

Suomen valtio rakennutti vuosina 1975 – 1997 järjestelmällisesti erilaisia vene- ja laivalaitureita yhteensä noin 600 kohteeseen. Laiturit rakennettiin erilaisia käyttötarkoituksia varten, muun muassa kalastus-, matkailu- ja yhteysliikennelaitureiksi. Lisäksi valtio tuki kuntia venesatamien rakentamisessa. (Merenkulkulaitos & Tiehallinto 2007, s. 3.) Luvuissa eivät ole mukana lauttalaiturit, joiden rakentamisperiaatteet ovat aina olleet sidoksissa tieverkon kehittämiseen.

Tässä tutkimuksessa tarkasteltavat maantie- ja yhteysaluslaiturit ovat vain osa kokonaisuutta, noin 30 % kaikista valtion rakentamista laitureista. Perusajatuksena on, ettei näitä laitureita ole tarkoitettu veneiden säilytykseen, mutta muuten laiturit ovat vapaassa käytössä, yhteysalusliikennettä häiritsemättä. Laitureiden rahoitus järjestettiin varsinkin alkuvuosina usein työllisyysvaroin, mutta myös erilaisten satama- ja laiturimomenttien nojalla. Osa laitureista jäi niiden valmistuttua valtion ylläpidettäväksi, osa asianosaisten kuntien ylläpitoon. (Merenkulkulaitos & Tiehallinto 2007, s. 6 – 8.)

Tyypillisesti laiturin rakentamisen osalta noudatettiin kahta erilaista käytäntöä: *Yhteysaluslaiturin* osalta kunta laati alueelle mahdollisesti tarvittavan kaavan ja hankki laiturin vaatimat maa-alueet itselleen. Alueet hankittiin joko pysyvästi kunnan omistukseen tai hallintaan vähintään noin 30 vuoden vuokra-ajalla. Tie- ja vesirakennuslaitoksen vesitietoimiala (TVL, myöhemmin Merenkulkulaitos) vastasi laiturin suunnittelusta, sekä rakentamisesta tai vanhan laiturin peruskunnostamisesta uuden veroiseksi. *Maantietelaitureiden* rakentaminen ja ylläpito rahoitettiin puolestaan Tie- ja vesirakennuslaitoksen tietoimialan varoin (TVL, myöhemmin Tielaitos). TVL vastasi tällöin myös maa-alueiden hankinnasta, sillä maantielaiturit rakennettiin osana yleistä tietä. Vilkkainna laitureiden rakentaminen oli 1980-luvulla. (Merenkulkulaitos & Tiehallinto 2007, s. 5 – 8.)

Vuoden 1997 jälkeen laitureille tarkoitettuja erityisiä rahoitusmomenteja ei enää myönnetty, ja laitureita on rakennettu vain yksittäistapauksina. Toisaalta vastaavaa tarvetta uusien laitureiden rakentamiseen ei enää 1990-luvun puolivälin jälkeen ollut, sillä suunnitellut satamat ja saaristoliikenteen yhteydet oli Suomessa saatu pääosin valmiiksi. Tämän jälkeen rakennetut uudet laiturit ovat perustuneet lähinnä käytännön tarpeeseen. (Höglund 2013.)

2.3 Valtion organisaatioiden historiaa

Valtion tienpidosta ja rakentamisesta vastasi vuosina 1964 – 1990 Tie- ja vesirakennuslaitos (TVL), joka vastasi itsenäisesti vesiväylien ja maanteiden suunnittelusta, rakentamisesta ja kunnossapidosta. Turun tie- ja vesirakennuspiiri vastasi hallinnollisena organisaationa Lounais-Suomen toiminnasta. (Höglund 2013.)

Tie- ja vesirakennuslaitoksen tehtävät hajautettiin 1.3.1990 alkaen kahteen erilliseen organisaatioon: Merenkulkuhallitukseen (myöh. Merenkululaitos) ja uutena valtion organisaationa perustettuun Tielaitokseen. Molemmat organisaatiot toteuttivat itsenäisesti oman sektorinsa suunnittelun, tuotannon, rakentamisen ja kunnossapidon. Vuonna 1998 Tielaitoksen hallinnolliset viranomaistehtävät ja varsinainen tienpito erotettiin toisistaan hallinnoksi ja tuotannoksi. Kaikki Tielaitoksen toimet olivat kuitenkin edelleen osa viranomaistoimintaa, kunnes vuoden 2001 alussa hallinto ja tuotanto eriytettiin lopullisesti kahdeksi erilliseksi organisaatioksi: Tiehallinto otti vastattavakseen valtion tienpitäjän ja tienpidon tilaajan roolin. Tieliikelaitos perustettiin puolestaan itsenäisenä organisaationa kilpailemaan tiealan urakoista – rakentamisesta ja kunnossapidosta – muiden maanrakennusyrittäjien kanssa. Kilpailu avautui asteittain, kunnes vuoden 2005 alusta Tieliikelaitos siirtyi täysin avoimeen kilpailuun. Sitten Tieliikelaitos on ottanut käyttöönsä nykyisen nimensä, Destia Oy, joka on valtion kokonaan omistama osakeyhtiö. (Destia Oy 2013a.)

Vuoden 2010 alusta Tiehallinto ja sen alueelliset tiepiirit lakkautettiin osana valtion aluehallintouudistusta. Tiehallinnolle kuulunut tieomaisuus siirtyi Liikenneviraston hallintaan, joka samalla sai omistukseensa myös Ratahallintokeskukselle kuuluneet rata-alueet ja Merenkululaitoksen vesiväylät. Aiemmin Tiehallinnon tiepiireille kuuluneet tienpitoviranomaisen velvollisuudet siirtyivät vastaavasti yhdeksälle alueelliselle ELY-keskukselle. Ratojen ja vesiväylien kunnossapito jäivät kuitenkin Liikenneviraston alaisuuteen. (Laki Liikennevirastosta, 862/2007; MTL 11.1 §.)

Tie- ja vesirakennuslaitoksen jakautuessa vuonna 1990, jaettiin myös laitureiden omistus ja ylläpidon vastuut: Maantie- ja lauttalaiturit siirtyivät Tielaitokselle ja yhteysaluslaiturit siirtyivät Merenkululaitoksen alaisuuteen. (Merenkululaitos & Tiehallinto, s. 5). Vuonna 2010 perustettu Liikennevirasto sai omistukseensa tie-, rata- ja väyläomaisuuden lisäksi myös Merenkululaitoksen ja Tiehallinnon omistamat laiturit. Maantie- ja lauttalaitureiden ylläpito kuuluu nykyisin paikalliselle ELY-keskukselle, osana tienpitoviranomaisen tehtäviä. Varsinais-Suomen ELY-keskus vastaa yhteysaluslaitureista, osana saaristoliikenteen keskitettyä tehtävää. (Höglund 2013.)

2.4 Laitureiden omistus pohja

Saaristoliikenteen laitureita koskevia termejä ei juuri ole käsitelty kirjallisuudessa. Termit kulkevat virkamiesten suullisena tietona, sekä erilaisten laitureita koskevien rekistereiden osana. Tässä tutkimuksessa käytetään Varsinais-Suomen ELY-keskuksessa käytössä olevia laitureiden nimityksiä, jotka erottelevat laitureityypit niiden omistus pohjan mukaisesti. Pääosin samat nimitykset ovat käytössä Liikennevirastossa ja muissa ELY-keskuksissa, joissa kyseisiä laitureita hallinnoidaan. Termien selitykset perustuvat kirjoittajan työssään havaitsemiin faktoihin, missä saaristoliikenteen asiantuntijat ja alkuperäiset sopimusasiakirjat ovat olleet suureksi avuksi.

2.4.1 Maantielaiturit

Maantielaiturit (puhekielessä usein tielaituri) ovat omistus pohjaltaan selkeimmin ymmärrettävissä. Ne kuuluvat osaksi valtion omistamaa, tiesuunnitelmalla ja maantietoimittuksella perustettua maantietä, jolloin Liikennevirasto hallinnoi myös laiturin aluetta maanomistajana. Noin puolet maantielaitureista sijaitsee Varsinais-Suomessa, ja loput hajallaan ympäri Etelä-Suomen (kuva 3). Maantielaiturit on tarkoitettu yleiseen lyhytaikaiseen rantautumiseen ja lastin purkuun sekä mahdollisesti myös yhteysalusliikenteen rantautumispaikaksi. Yleinen rantautuminen on tehtävä siten, ettei se haittaa yhteysalusliikennettä. Täten maantielaitureiden ensisijainen käyttökohde ovat yhteysalusliikenteen kuljetukset. Raskaskuljetusalukset käyttävät myös maantielaitureita tarvittaessa. Maantielaitureiden omistusoikeutta käsitellään tarkemmin maantielain tarkastelun yhteydessä.

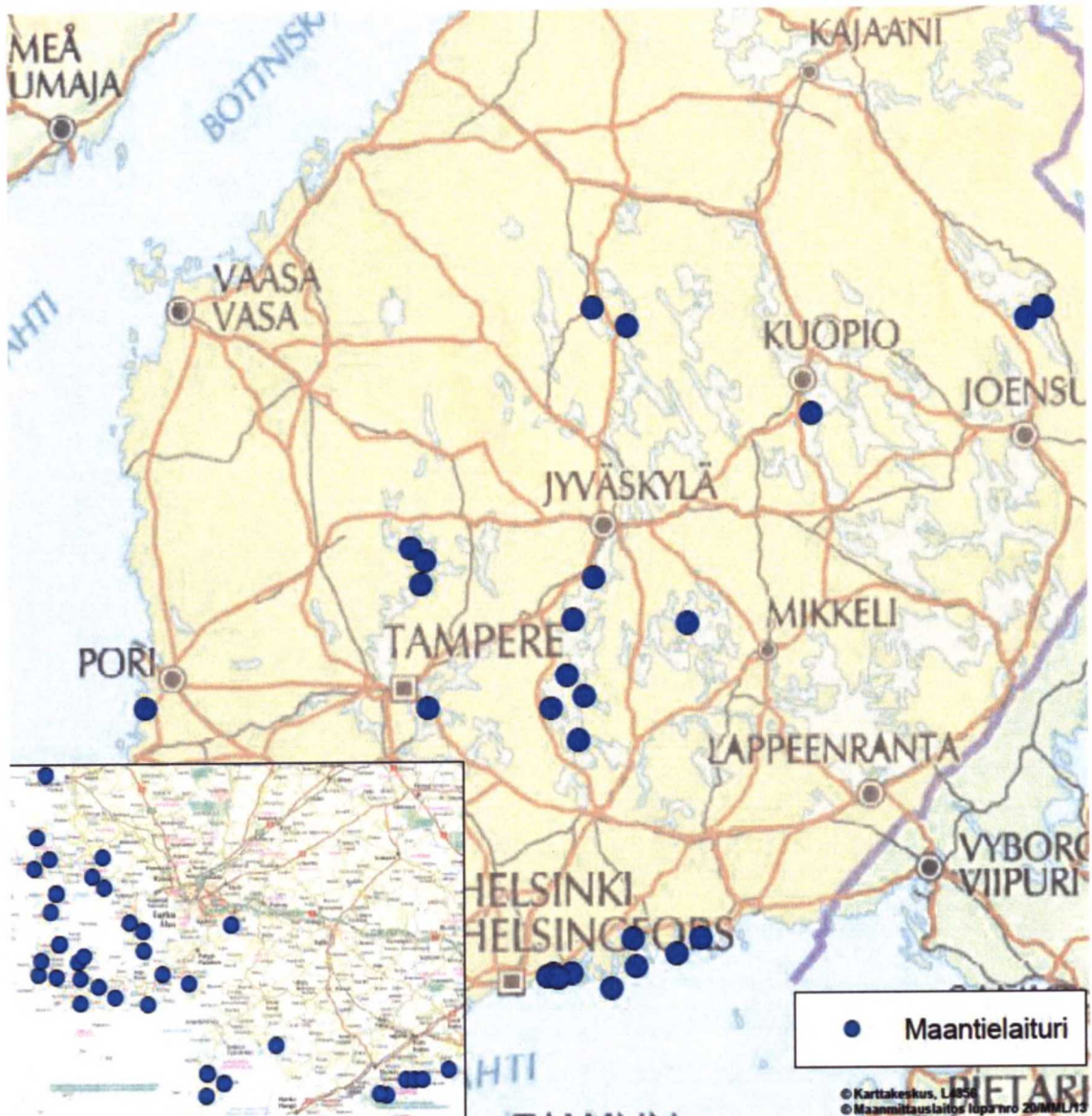
2.4.2 Yhteysaluslaiturit

Yhteysaluslaiturit ovat edellisen tavoin tarkoitettu yleiseen käyttöön, raskasliikenteelle sekä ensisijaisesti yhteysalusten rantautumispaikaksi. Yhteysaluslaiturit ovat valtion rakentamia laitureita, joiden maa- ja vesialueen omistusoikeus kuuluu yksityisille maanomistajille. Laiturialueen käytöstä on tehty määräaikainen käyttöoikeussopimus (tai vuokrasopimus) maa- ja vesialueen omistajien kanssa, useimmiten 30 tai 50 vuoden mittaisena. Tyypillisimmin sopimus on laadittu kunnan ja maanomistajien välisenä sopimuksena ennen laiturin rakentamista. Valtio on toiminut laiturin rakennuttajana. Sopimuksissa on pykälä, jonka mukaisesti kunta saa siirtää laiturialueen käyttöoikeuden valtiolle, kuulematta maanomistajaa. Näin on myös toimittu, joten nykyisin laitureiden käyttöoikeus kuuluu Liikennevirastolle. Sopimuksia hallinnoi kuitenkin Liikenneviraston puolesta Varsinais-Suomen ELY-keskus. Vaikka osa sopimuksista on laadittu vuokrasopimuksena, ei käytöstä ole maksettu korvausta (Höglund 2013).

Kiinteistöteknisesti sopimus on siis luonteeltaan joko maanvuokrasopimus tai määräaikainen käyttöoikeussopimus. Kyse ei kuitenkaan ole maanvuokralain mukaisesta vuokrasopimuksesta, mikäli laiturialue on annettu toisen osapuolen käyttöön vastikkeetta (MVL 258/1966, 1 §). Täten laiturisopimukset ovat ensisijaisesti luonteeltaan käyttöoikeussopimuksia.

Sopimusehtojen mukaisesti laituri luovutetaan takaisin maanomistajalle, mikäli sopimusta ei sen päätyttyä uusita. On huomattava, että useimmiten sopimuksessa mainitaan nimenomaan rantakiinteistön omistaja.³ Laiturialue luovutetaan tällöin siinä kunnossa kuin se sopimuksen päättymishetkellä on, ilman että kummallakaan osapuolella on oikeutta korvauksiin. Laiturin luovutuksesta on ollut tapana laatia erillinen luovutuskirja.

Yhteysaluslaitureiden sopimussuhteisiin liittyviä ongelmia käsitellään tarkemmin Saaristoliiikenteen laitureiden hallinta – selvityksen loppuraportissa, joka valmistuu loppuvuodesta 2013 (Varsinais-Suomen ELY-keskus).



Kuva 3. Maantielaiturit 2013.

© Maanmittauslaitos lupa nro 20/MML/13.

³ Taustalla vaikuttaa rannan omistajan oikeus rakentaa laituri rantansa edustalle. Tästä tarkemmin vesilain käsittelyn yhteydessä.

2.4.3 Lauttalaiturit

Lauttalaiturit, sekä lautta väylineen kuuluvat maantielain (MTL 6 §) nojalla osaksi maantietä. Lain mukaan kyseeseen tulevat kuitenkin vain lossit ja lautta-alukset. Lauttalaiturit on tarkoitettu vain lautta-alusten ja lossien käyttöön. Kaikkien muiden alusten kiinnittyminen lauttalaitureihin on kiellettyä. Täten lauttalaiturit muodostavat täysin oman laiturityyppinsä saaristoliikenteen laitureissa.

Lauttalaitureiden lakkauttamiseen voitaisiin tietyssä määrin soveltaa tämän tutkimuksen tuloksia: laiturin omistus vastaa pääosin maantielaiturin omistussuhdetta, ja lakkauttamiseen sovelletaan samaan lainsäädäntöä. Lauttalaitureita on tyypillisesti lakkautettu lähinnä korvaavan siltayhteyden rakentamisen yhteydessä, jolloin hankkeen vastustus ja sosiaaliset vaikutukset ovat ymmärrettävästi täysin erilaiset maantielaiturin lakkauttamiseen nähden. Usein vanha lauttalaituri on kuitenkin jätetty varalaituriksi erityistilanteiden varalta, jolloin laituri itsessään on jäänyt edelleen valtion omistukseen. Tarvittaessa varalaituri on vuokrattu yksityiseen käyttöön tai kunnalle, joka vastaa laiturin ylläpidosta vuokra-aikana. Lauttalaitureiden omistus pohjan ja lakkauttamisen tarkemmat kysymykset jätetään kuitenkin tämän tutkimuksen ulkopuolelle.

2.4.4 Kuntien laiturit

Osa yhteysaluksista ja raskaskuljetusaluksista käyttävät rantautumiseen myös kuntien omistamia laitureita. Nämä laiturit ovat käytöltään verrattavissa yhteysalus- ja maantielaitureihin, sillä ne ovat tarkoitettu kuntalaisten yleistä käyttöä varten. Mikäli yhteysalus käyttää laituria säännöllisessä reittiliikenteessään, on sillä etuoikeus laiturin käyttöön. Kunta omistaa laiturin maanomistajana ja vastaa laiturin ylläpidosta.

2.4.5 Yksityiset laiturit

Osa yhteysaluksista ja raskaskuljetuksista käyttävät säännölliseen reittiliikenteeseen myös täysin yksityisen maanomistajan rakentamia ja omistamia laitureita. Nämä laiturit eivät ole yleisessä käytössä, vaan yhteysalusliikenteen ulkopuolella yksityisiä laitureita. Laiturin käytöstä on tehty kirjallinen tai joskus vain suullinen sopimus maanomistajan kanssa. Kuten muissakin laitureissa, sopimuksen syntymiseen on vahvasti vaikuttanut valtion suunnitelma aloittaa tai jatkaa yhteysalusliikennettä kyseiseen saareen. Saaren asukasmäärä on kuitenkin usein niin pieni, ettei sinne ole rakennettu laituria valtion puolesta. Yksityisten laitureiden lukumäärä eroaa merkittävästi eri alueilla. Esimerkiksi Saaristomerellä on aikanaan rakennettu huomattava määrä laitureita valtion varoin, ja vain harvassa kohteessa liikennöidään yksityiseen laituriin. Suomenlahdella puolestaan tilanne on päinvastainen, ja suurin osa yhteysalusliikenteestä kohdistuu yksityisiin laitureihin.

Laituri kuuluu siis kokonaisuudessaan maanomistajalle, eikä laituria tarvitse erikseen luovuttaa yhteysalusliikenteen mahdollisesti päätyttyä. Laiturin kunnossapitokysymykset ovat kuitenkin monimutkaisemmat: periaatteena on ollut, että laituri korjataan lähinnä laiturin rikkoutuessa esimerkiksi törmäyksessä. Ongelman muodostaa laiturin luontainen kuluminen, mikä voi aiheuttaa riitatapauksia maanomistajan ja valtion välillä.

Erillistä kunnossapidon rahoitusta ei valtio ole näihin laitureihin myöntänyt, eikä laitureiden kunnossapito siten kuulu ELY-keskuksen normaalin kunnossapidon piiriin.

Lisäksi yhteysalukset ja raskaskuljetusalukset käyttävät yksittäisissä tapauksissa myös *muiden valtion organisaatioiden*, kuin Liikenneviraston, omistamia laitureita. Tähän kuuluvat muun muassa puolustusvoimien ja merivartioston omistamat laiturit. Vaikka nämä laiturit ovatkin valtion omistuksessa, voidaan ne omistusoikeutensa puolesta rinnastaa yksityisiin laitureihin: Sopimussuhde ja kunnossapidon vastuut muistuttavat toisiaan, eikä laiturin käyttö ole yhteysalusliikennettä lukuun ottamatta yleistä.

2.5 Laitureiden rahoitus ja vastuunjako

Aiemmin Merenkulkulaitokselle kuuluneista laitureista yhteysaluslaitureilla on ollut rahoituksen suhteen erityisasema: Saaristolaki turvaa saariston elinvoimaisuutta ja yrittäjyyttä, muun muassa valtion tarjoaman ilmaisen yhteysalusliikenteen keinoin. Yhteysaluslaitureiden rakentaminen ja kunnossapito onkin viimeisen 15 vuoden ajan pystytty toteuttamaan saaristolakiin perustuvan saaristoliikenteen rahoituksen turvin. Maantielaiturit ovat puolestaan kuuluneet osaksi Suomen maantieverkkoa (aik. yleiset tiet). Näiden kunnossapito on järjestetty osana tienpidon rahoitusta, perusväylänpidon momentilla. Suurempiin korjaustöihin on lisäksi haettu useimmiten erillistä rahoitusta (Höglund 2013.)

Saaristoliikenteen tuotantoon ja palvelutasoon liittyvät asiat on keskitetty valtakunnallisesti Varsinais-Suomen ELY-keskuksen vastuulle. Tähän kuuluvat maantielautta- sekä yhteysalusliikenteen hankintaan, avustuksiin ja palvelutason määrittelyyn liittyvät tehtävät, sekä lauttojen ja yhteysalusten etuajo-oikeuteen liittyvät tehtävät. (VNa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista 5 §.) *Yhteysaluslaitureiden* rakentaminen kuuluu osaksi tätä tehtävää. Poikkeuksen muodostaa Ahvenanmaan maakunta, joka toteuttaa itsenäisesti saaristoliikenteensä tuotannon. *Maantie- ja lauttalaitureiden* maanhankinnasta, rakentamisesta ja kunnossapidosta, sekä laitureihin liittyvistä muista sopimuksista (sähkö, vesi yms.) vastaavat kuitenkin alueelliset ELY-keskukset osana tienpidon rahoitusta. (Höglund 2013.)

Yhteysalusliikenteen kokonaispalvelusopimukseen kuuluu myös yhteysaluslaitureiden kunnan jatkuva tarkkailu sekä pienet kunnossapitotyöt. Maantielaitureiden tarkkailu ja kunnossapitotyöt kuuluvat maantietä ylläpitävän urakoitsijan tehtäviin (maanteiden alueurakat). Varustamot ja alueurakoitsijat laskuttavat ELY-keskusta toteutuneista kunnossapitotyöistä. Raskaampien perusparannusten toteutus kuuluu laituria hallinnoivan ELY-keskuksen vastuulle. Varsinais-Suomen ELY-keskus vastaa kaikkien yhteysaluslaitureiden ylläpidosta, mutta maantielaitureiden ylläpidon vastuu kuuluu paikalliselle ELY-keskukselle. (Höglund 2013.)

Lauttalaiturit ja lautta väylineen kuuluvat maantielain (MTL 6 §) nojalla osaksi maantietä. Lauttapaikkojen omistus ja ylläpidon vastuunjako on kuitenkin edellistä monimutkaisempi: Yhteysalusten tavoin myös lauttaliikenne on kilpailutettu ulkopuoliselle toimijalle kokonaispalvelusopimuksin. Liikennöintiä hoitava varustamo omistaa sekä lauttan että laiturin kelluvat rakenteet (kalturi), ja vastaa näiden kunnosta. Alueellinen ELY-keskus vastaa tiealueesta laiturin maatuki mukaan lukien. Vastuunjako laiturin irrallisten varusteiden osalta kuitenkin vaihtelee varustamoiden kanssa tehtyjen sopimusten mukaan. Koska Varsinais-Suomen ELY-keskus vastaa myös maantielauttaliikenteen hankinnasta, on tämä myös karkealla tasolla eri ELY-keskusten välisen vastuun raja.

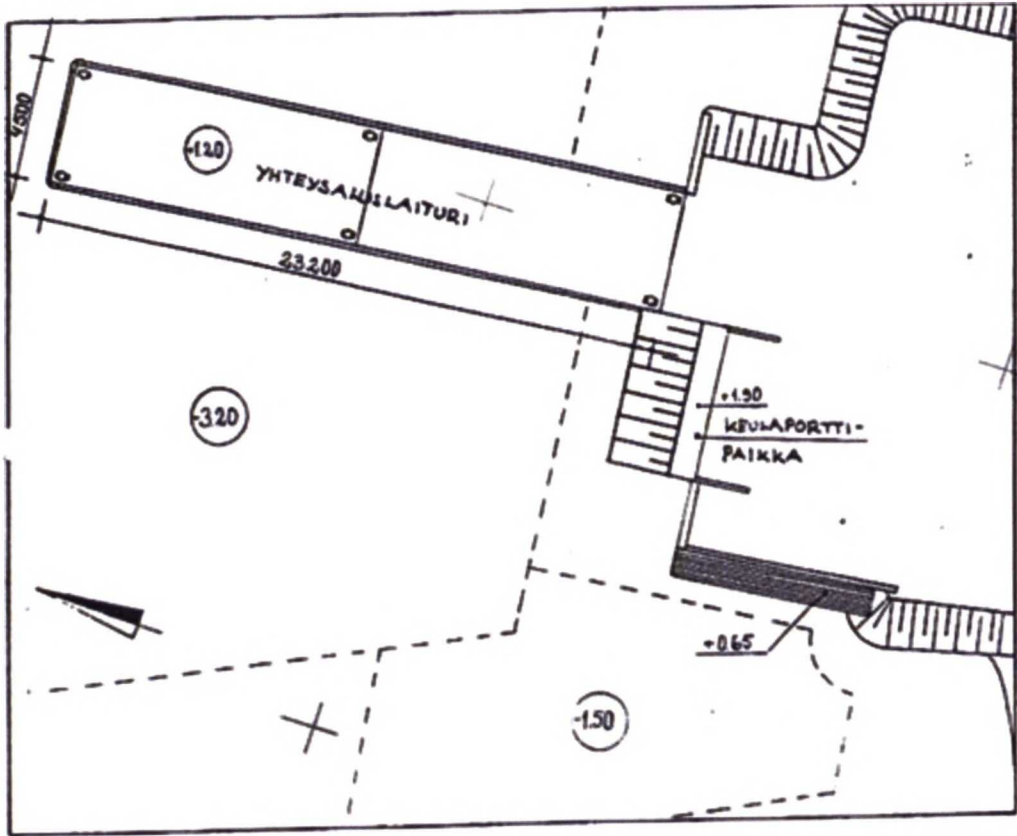
2.6 Laitureiden rakenteelliset erot

Tässä tutkimuksessa käsiteltävät Liikenneviraston maantie- ja yhteysaluslaiturit ovat tyypillisesti isokokoisia betonilaitureita, joihin voidaan kiinnittyä isollakin aluksella. Laituri on usein varustettu myös ajoneuvorampilla (keulaporttipaikka), mikä mahdollistaa ajoneuvojen lastaamisen. Ajoneuvoramppi sijaitsee tavallisesti noin 15 – 20 metriä pitkän pistolaiturin sivulla, jolloin alus voidaan kiinnittää kyljestään laiturin pitkälle sivulle ajoneuvojen lastaamista varten. Osassa kohteista laiturin koostuu ainoastaan ajoneuvorampista tai reunamuurista rannassa. Lisäksi laiturin liittyy olennaisesti pengertie joka tarvittaessa yhdistää laiturin rantaan. Pengertien pituus voi olla jopa 50 metriä. Kuvissa 4 – 8 on esitelty erityyppisiä laitureita.

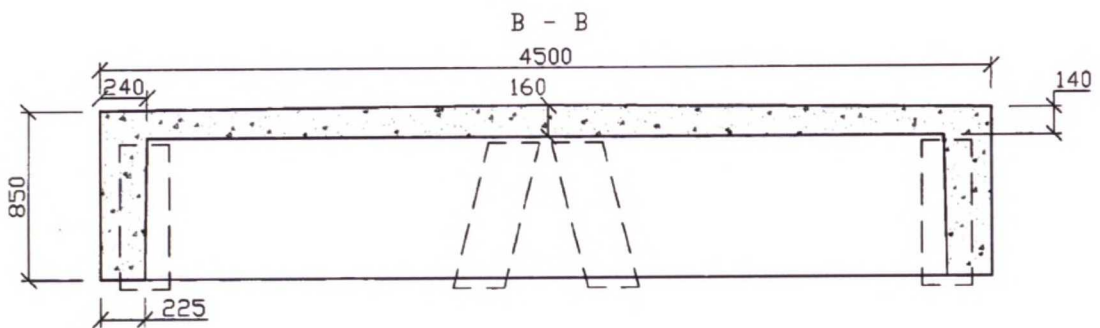
Itse laiturin koostuu tyypillisesti pysty- ja vinopaalujen varaan asennetuista suurelementeistä. Suurelementtejä voi laiturikohteessa olla yksi tai useampia. Laiturin pystypaalujen ja vinopalkistojen materiaalina on tyypillisimmin teräsputki- tai teräsbetonipaalu, mutta vanhimmissa laitureissa jopa puupaalutus. Toinen laiturityyppi on betonitäytteinen kasuunilaituri, jossa kasuunirakenne on rakennettu edellisen tavoin veteen. Kasuunilaituri kestää suuren betonimassansa ansiosta kulutusta huomattavasti edellistä paremmin. Kolmanneksi, laiturin on voitu rakentaa betonisena massiivilaiturina suoraan kalliolle tai rantapengermaalle. Neljäs laiturityyppi on ponttiseinä, missä teräspontit muodostavat laiturin tukirakenneseinämän ja yläpuolelle on rakennettu betoninen reunamuuri. Viidenneksi, pienimmät laiturit on voitu rakentaa myös kelluvana ponttonilaiturina. Kaikissa tapauksissa laiturin ja aluksen törmäystä vaimentamaan on sivulle sijoitettu myös kumirenkaat (rengasfenderit), sekä puuverhoilut. (JT Service 2009, s. 5 – 6.) Saaristoliikenteen laitureiden yleisin laiturityyppi on pystypaalujen varaan rakennettu suurelementtilaituri. Valitettavasti tämä laiturityyppi on myös heikoiten kulutusta kestävä.

Suurimmat syyt laiturin luontaiselle kulumiselle ovat meriveden ja jäiden aiheuttama korrosio, sekä alusten potkurivirtojen aiheuttama eroosio. Nämä vaikuttavat ennen kaikkea laiturin tukirakenteisiin, kuluttaen paaluja ja laiturin maapengermaa vesirajasta tai veden pinnan alapuolelta. Lisäksi laiturin normaaliin kulumiseen kuuluu aluksen ja laiturin törmäyksissä syntyneet puuverhoiluiden vauriot sekä rengasfendereiden irtoamiset. Vakavammat kulumisen aiheuttamat vauriot kohdistuvat laiturin tukipaaluihin, erityisesti vesirajan kohdalla. Selvästi heikoiten kulutusta ovat kestäneet puupaalut sekä

teräsbetonipaalut: Rakentamisen yhteydessä liian lähelle betonin pintaa jääneet raudotukset ovat osassa kohteista tulleet kokonaan näkyviin betonin irrottua paalujen pinnasta. Vanhimpien puupaalujen kestävyys vesirajassa on myös merkittävä turvallisuusriski. Myös teräsbetonipaalujen suojakuoret ovat kärsineet vesirajan kohdalla. Useimmissa tapauksista laiturin betonikansi on kärsinyt vain lievistä halkeamista. (JT Service 2009, s. 7.) Laitureiden vaurioita esitellään tarkemmin kohdelaitureiden esittelyn yhteydessä.



Kuva 4. Kahdesta suurelementistä koostuva pistolaituri ja ajoneuvoramppi, tekninen piirustus (Rosalan maantielaituri, Kemiönsaari).



Kuva 5. Suurelementtilaiturin leikkauspiirustus. Katkoviivoilla on kuvattu laiturin pysty- ja vinopaalujen sijoitus laiturin päädyissä (vrt. kuva 7).



Kuva 6. Teräs- ja teräsbetonisten pystypaalujen päälle rakennettu suurelementtilaituri. Yhteysalus ms Falkö kiinnittyneenä laituriin (Nauvon kirkonkylän laituri).



Kuva 7. Keulaporttipaikka vasemmalla on rakennettu teräsponttiseinän varaan, laiturin tukirakenteena ovat teräsputkipaalut (Kasnäsin maantielaituri, Kemiönsaari).



Kuva 8. Betoniset massiivilaiturit voivat olla rakenteeltaan huomattavasti kevyempiä (Utön laiturin keulaporttipaikka).

2.7 Laitureiden lukumäärät

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ylläpitämä Laiturirekisteri sisältää laajan tietokannan Saaristoliikenteen laitureista. Viimeisimmän Laiturirekisteristä saadun tiedon mukaan Liikenneviraston omistuksessa on yli 244 edellisissä luvuissa kuvattua laituria. Tätä kirjoittaessa kaikki yhteysaluslaiturit, 89 kappaletta, sijaitsevat Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueella Saaristomerellä. Maantien osaksi kuuluvista maantietielaitureista 34 kappaletta sijaitsee Varsinais-Suomessa ja 35 muualla Suomessa. Näiden lisäksi vuonna 2013 rakennetaan yksi yhteysaluslaituri Suomenlahdelle, Pyhtäälle. Maantielautojen ja –lossien laitureita on koko Suomen alueella yhteensä 85 kappaletta, joista 40 Varsinais-Suomessa. Yhteysalukset liikennöivät lukuisiin yksityisten, kunnan tai valtion muiden organisaatioiden laitureihin, joiden kunnossapito ei kuulu Liikennevirastolle. Näitä laitureita on yhteensä 48 kappaletta, joiden lisäksi yhteysalukset rantautuvat joissain kohteissa myös suoraan rantakalliolle. Lisäksi yksityistielautojen laiturit (40 kpl) ovat yksityistien oman kunnossapidon alaisia. (Laiturirekisteri 2013.) Laitureiden tarkan lukumäärän ilmoittaminen ei kuitenkaan ole täysin aukotonta, sillä lopputulos riippuu paljolti käytetyistä laskentaperiaatteista.⁴

⁴ Lisäksi laitureita kirjataan alueellisesti hyvin eri periaatteilla siltarekisteriin: Siltarekisteri on Liikenneviraston ylläpitämä taitorakennerekisteri, joka pitää sisällään tiedot Liikenneviraston hallinnoimista silloista sekä laitureista. Rekisterin päivitysvastuu kuuluu ELY-keskusten siltainsinööreille.

2.8 Laitureiden lakkauttamisen tausta

Tiehallinto asetti vuonna 2007 tavoitteen, jossa liikenteellisesti vähäisimmät maantiet pyritään lakkauttamaan ja muuttamaan yksityisteiksi. Säästyneet rahat voitaisiin tällöin käyttää muun väyläverkoston ylläpitoon. Toisaalta, syntyneet säästöt voidaan käyttää liikenteeltään vilkkaiden yksityisteiden ottamiseksi maantiekiksi. Lakkautustarkastelun piiriin kuuluvat vuorokausiliikenteeltään alle 200 auton maantiet, jotka luonteeltaan muistuttavat yksityisteitä. Varsinais-Suomessa maanteiden lakkauttamiset on aloitettu liikenteeltään vähäisimmistä, vuorokausiliikenteeltään alle sadan auton yhdysteistä, joilla on vain muutamia, tai ei lainkaan vakituisesti asuttuja talouksia. Lakkautuskohteet pyritään valikoimaan tasaisesti eri kuntien alueilta. Tällaisten sorapäällysteisten teiden vuosittaiset kunnossapitokustannukset ovat noin 1200 euroa kilometriä kohden. (ELY-keskus 2012a.)

Maantien lakkauttaminen perustuu maantielakiin (MTL 89 §), jonka mukaisesti maantie, jota ei enää käytetä yleiseen liikenteeseen, voidaan lakkauttaa. Maantielaiturin lakkauttaminen noudattaa käytännössä näitä samoja periaatteita, jolloin tärkeimpänä tarkastellaan laiturin tarpeellisuutta yhteysalusliikenteen kannalta tai yleisesti käytettynä rantautumispaikkana, esimerkiksi kylän rannassa. Myös vakituisen asutuksen tai matkailun aiheuttama liikenne tulee huomioida laitureiden yleistä käyttöä arvioitaessa. Maantielaiturilla ei ole normaalin tien kaltaista maantiekäyttöä, joten sen yleistä tarvetta täytyy aina tarkastella tapauskohtaisesti, laiturin merkittävyyden kautta. Tämän lisäksi arvioidaan laiturin yleiskuntoa ja käyttökelpoisuutta uuden omistajan hallinnassa.

2.8.1 Laitureiden merkittävyys

Laitureiden merkittävyysluokitus on olennainen työkalu yhteysalus-, maantie- ja lauttalaitureiden yleisen käytön ja tarpeellisuuden arviointiin. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen hallinnoimille laitureille on tehty laaja merkittävyys-selvitys viimeksi vuonna 2009 (Turun yliopisto/MKK) ja tämän selvityksen periaatteet ovat edelleen käyttökelpoiset. Selvityksessä laiturit jaettiin neljään merkittävyysluokkaan:

1. Säännöllisesti liikennöidyt laiturit
2. Tilauksesta / kutsusta liikennöidyt laiturit
3. Muut yleisen liikenteen edellyttämät laiturit
4. Yleisen liikenteen tai yhteysalusliikenteen kannalta tarpeettomat laiturit

Käytännössä kaikki lauttojen ja yhteysalususten käyttämät laiturit löytyvät luokista 1 ja 2. Luokassa 3 ovat säännöllisesti muiden valtion alusten, elinkeinoelämän ja matkailun tarvitsemat laiturit. Lisäksi luokkaan 3 kuuluvat laiturit, jotka ovat tarpeelliset saariston vakituiselle asutukselle, tai laajasti kesäasutuksen ja yleisen veneilyn käytössä.

Selvityksessä laskettiin laitureille pisteytys kolmella erillisellä painotuksella, jotta laitureiden merkitys ja tarpeellisuus tulisi huomioitua mahdollisimman monesta näkökulmasta:

- A. Vakituisen ja vapaa-ajan asumisen painotus
- B. Viranomaiskäytön painotus
- C. Elinkeinoelämän painotus (matkailu ja tuotantolaitokset)

Selvityksessä pidettiin tärkeänä erityisesti elinkeinoelämän painotusta. Mikäli yhteysalusliikenne laiturille on päättynyt, eikä mikään painotuksista osoita laiturin olevan tarpeellinen muulle yleiselle liikenteelle, laituri sijoitetaan luokkaan 4. Vuoden 2009 selvityksessä huomioitiin yhteensä 160 yhteysalus-, maantie- ja lauttalaituria Varsinais-Suomen alueella, joista vain 3 laituria todettiin tarpeettomiksi kaikkien painotusten näkökulmasta (luokka 4). Lisäksi tärkeysluokassa 3 oli vain 11 laituria.

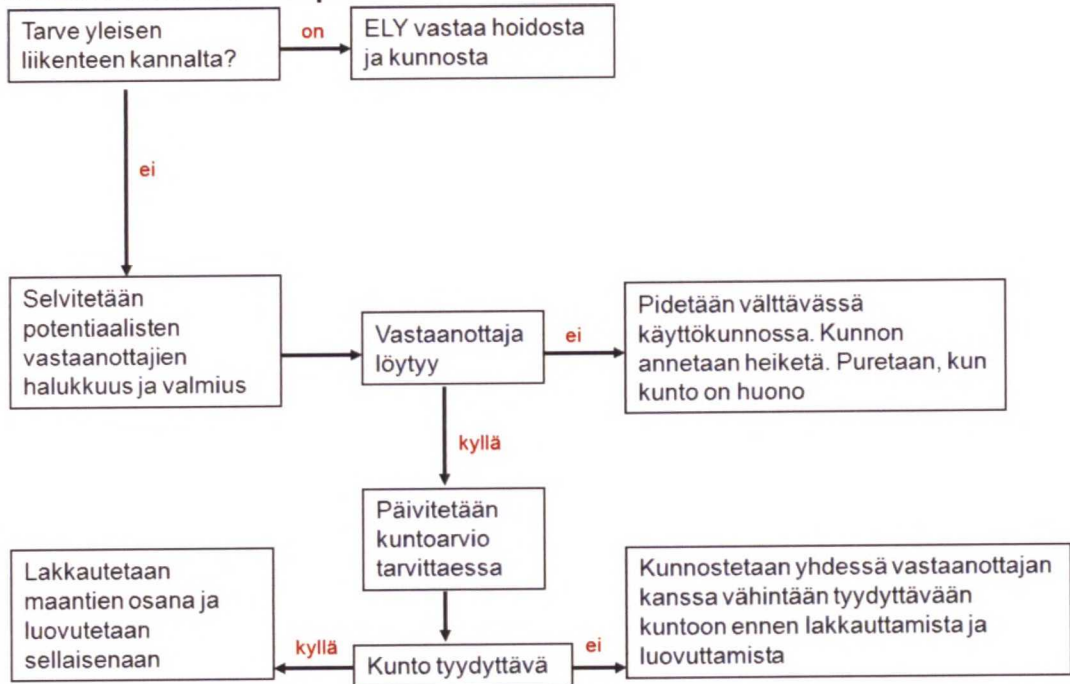
2.8.2 Laitureiden kunto

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueella olevien yhteysalus- ja maantielaitureiden keski-ikä on noin 30 vuotta. Näistä suurin osa on rakenteeltaan puoliavoimia teräspaalulaitureita, ja toisen merkittävän ryhmän muodostavat betoniset massiivilaiturit. Kaikkien 2000-luvulla toteutettujen laitureiden kuntotarkastusraporttien mukaan (mm. Vahanen Oy 2008, s 2) yli 30-vuotiaat teräspaalulaiturit alkavat useimmiten olla jo niin huonossa kunnossa, ettei niitä kannata enää suuremmin kunnostaa: laitureiden rungossa ja tukipaaluissa esiintyy merkittäviä vaurioita, jotka vaatisivat laiturin paalujen uusimisen.

Laiturin rakenteesta johtuen, tämä tarkoittaisi koko laiturin uusimista. Pienemmät kunnostustyöt eivät näissä laitureissa tuottaisi enää haluttua tulosta. Sen sijaan niiden kuntoa täytyy tarkkailla tehostetusti, siihen asti kunnes ne poistetaan käytöstä. Tätä ELY-keskuksen tekemää periaatepäätöstä tarpeettomille laitureille esitellään tarkemmin kuvassa 9. Vahanen Oy:n arvion mukaan massiivilaiturit ovat edellistä huomattavasti pitkäikäisempiä, eikä laiturin kulumisen johda yhtä merkittäviin vaurioihin kuin paalulaitureissa.

Vuoden 2008 tielaitureiden yleistarkastukset toteuttanut Vahanen Oy arvioi, että pienempien peruskorjauksen lisäksi yksin ”Turun tiepiirissä on syytä varautua keskimäärin yhden laiturin uusimiseen tai laajamittaiseen peruskorjaukseen kerran vuodessa” (Vahanen Oy 2008, s. 2). Tämän lisäksi Varsinais-Suomen ELY-keskuksen hallinnassa on todennäköisesti maantielaitureitakin suurempi määrä uusintaa odottavia yhteysaluslaitureita. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen hallinnoimien maantie- ja yhteysaluslaitureiden kunnan laaja yleisselvitys toteutetaan talven 2013 -2014 aikana.

Maantielaiturin tarpeen arvioiminen



Kuva 9. ELY-keskuksen periaatepäätös tarpeettomien maantielaitureiden osalta.

Iältään 20 – 30 vuotta vanhat laiturit sen sijaan ovat kunnoltaan sellaisia, että niiden kunnostustyöt ovat ajankohtaisia ja tarpeellisia. Oikein ajoitetuilla ja kohdistetuilla kunnostustyöillä näiden laitureiden käyttöä voidaan pidentää merkittävästi, sillä laiturin kulutuspintojen korjaaminen vaikuttaa myös tukirakenteisiin kohdistuvaan rasitukseen. Ylläpitoluonteisia töitä, kuten maatukien ja rengasfendereiden uusimisia sekä valupaikkakorjauksia, onkin kaikkiin valtion laitureihin toteutettu aina tarpeen mukaan. Kuitenkin vähäistä suurempia perusparannuksia on kyetty toteuttamaan vain yksittäisiin kohteisiin. Rahoituksen ennusmerkit näyttävät, ettei määrätietoista laitureiden perusparantamista voida jatkossakaan aloittaa. (Höglund 2013.)

Laitureiden kuntotarkastukset jaotellaan säännöllisiin yleistarkastuksiin ja tarpeen mukaan tehtäviin erikoistarkastuksiin. Kullekin laiturille tehdään yleistarkastus muutaman vuoden välein. Vuosittain yleistarkastus tehdään 20 – 40 laiturille Varsinais-Suomessa. Tarkastus noudattaa Liikenneviraston julkaiseman Laituritarkastuskäsikirjan mukaista menettelyä (Liikennevirasto 2010c). Tutkituille laitureille määritellään tällöin lyhyen ja pitkän aikavälin korjausennusteet, sekä seuraavan tarkastuksen laatu ja ajankohta. Mikäli tarkastuksessa havaitaan laiturin olevan laajan peruskorjauksen tarpeessa, lisätään laiturei erikoistarkastettavien laitureiden listaan. Erittäin huonokuntoisia laitureita seurataan lisäksi vuosittaisilla tehostetuilla tarkastuksilla, kunnes ne uusitaan tai puretaan kokonaan. Tehostettua tarkastusta sovelletaan usein laitureihin, jotka on päätetty kuluttaa lopun kuvan 9 mukaisella menettelyllä. (Liikennevirasto 2010c, s. 13 – 15.)

Lisäksi paikallinen alueurakoitsija sekä liikennettä hoitava varustamo tarkkailevat säännöllisesti laitureiden kuntoa. Kaikki laitureiden tarkastustiedot ja toteutetut kunnossapitotyöt kirjataan Liikenneviraston ylläpitämään siltarekisteriin, josta kunkin laiturin kunnottietoja voidaan seurata.

2.8.3 Laitureiden kunnostuskustannukset

Laitureiden rakentamis- ja peruskunnostuskustannukset ovat huomattavat, verrattuna pienempiin kunnostustöihin. Toteutettujen kuntoarvioiden mukaan laitureiden pienet kunnostustyöt kustantavat muutamasta tuhannesta eurosta muutama kymmeniin tuhansiin (JT Service 2009). Sen sijaan huonokuntoisen betonipaalulaiturin täydellisen peruskunnostuksen kustannuksiksi arvioidaan karkeasti 250 000 – 300 000 euroa. Täysin uuden laiturin rakentaminen maksaa puolestaan keskimäärin 500 000 euroa. Rakennusolosuhteista riippuen, kunnostus- ja rakentamiskustannukset voivat olla huomattavasti pienemmät tai suuremmat: esimerkiksi kalliorantaan rakennettava täysbetoninen uusi keulaportti maksaa murto-osan betonipaalulaiturin kustannuksista. Mikäli laituri päädytään purkamaan, arvioidaan tämän maksavan 25 000 – 35 000 euroa, sisältäen rannan ennallistamisen ja betoniaineksen ja soran pois kuljetukset. Kustannusarviot on laadittu vastaavissa kohteissa toteutuneiden kustannusten perusteella. (Destia 2013b, Höglund 2013.)

Mikäli laiturin lakkauttaminen tehdään riittävän aikaisessa vaiheessa, ennen kuin laiturin kunto rapistuu merkittävästi, ovat mahdollisuudet laiturin vastaanottajan löytämiseksi huomattavasti suuremmat. Yhteisön tai elinkeinoelämän omistamana laiturille saattaisi löytyä jopa parempi kunnossapidon rahoitus, kuin nykyisellään valtion käytössä. Toisaalta valtion ei kannattane luopua omistamistaan laitureista liian pikaisesti, huomioiden mahdollisia muutoksia laitureiden käyttötarpeessa. Yksi huomionarvoinen seikka on, että myös kunta tai yksityinen taho voi osallistua tienpidon kustannuksiin, mikäli maantietä halutaan ylläpitää korkeampitasoisena, kuin yleisen liikenteen taso vaatisi (MTL 10 §). Joissain tapauksissa valtion ei tarvitsisi lakkauttaa maantietä tai maantielaituria, tai lakkauttamiselle saataisiin ainakin harkinta-aikaa, mikäli maantielaiturin kunnostuskustannukset sovittaisiin jaettavaksi kunnan tai yksityisen tahon kanssa.

3 Laituriomaisuuden hallintaan vaikuttava lainsäädäntö

Saaristoliikenne perustuu suoraan saaristolakiin sekä maantielakiin. Saaristolain keskeisin sisältö on saariston vakituisen asutuksen turvaaminen ja saariston elinvoimaisuuden säilyttäminen. Maantielaki velvoittaa valtiota rakentamaan ja ylläpitämään maanteitä ja maantielautoja, sekä määrittää myös maantien lakkauttamisen periaatteita. Sen lisäksi laitureiden maankäyttöä säätelevät yhteisaluelaki, sekä vuoden 2012 alussa voimaantullut uusi vesilaki. Yksityistielakia, sekä ojalakia on tulkittava tarkoin käyttöoikeuksien perustamisessa laiturille, jolleivät osapuolet kykene sopimaan käytöstä. Näiden lisäksi laitureiden lakkautuksessa ja käyttöoikeusjärjestelyissä sovelletaan mahdollisesti myös kalastuslain (286/1982), maankäyttö- ja rakennuslain (MRL 132/1999), kiinteistönmuodostamislain (KML 554/1995), maakaaren (MK 540/1995) sekä lunastuslain (LunL 603/1977) säädöksiä. Näihin viitataan tarkemmin luvussa 5.

3.1 Saaristolaki (494/1981)

Laki saariston kehityksen edistämisestä määrää, että valtion ja kuntien on pyrittävä turvaamaan saariston kiinteä asutus luomalla väestölle riittävät mahdollisuudet toimeentuloon, liikkumiseen ja peruspalvelujen saantiin (2 §). Laki asettaa saariston erityisasemaan muun muassa ohjattaessa yhteiskunnan tukia elinkeinotoiminnan, liikenne- ja kuljetuspalveluiden sekä muiden peruspalveluiden tukemiseksi. Liikenne- ja kuljetuspalvelut on pyrittävä järjestämään saariston asukkaille mahdollisimman joustavasti ja ilmaiseksi, tai hinnaltaan kohtuullisesti. (4 – 6 §.) Tavoitteena on nimenomaan saariston vakituisen väestön aseman parantaminen.

Saaristolain olennaisimpana tavoitteena on tasata maan vesistöisyydestä ja saaristoisuudesta aiheutuvia alueellisia eroavaisuuksia sekä hyödyntää saaristoa, vesistöä, merta ja rantavyöhykettä alueiden vahvuustekijöinä. Lain nojalla on myös pyrittävä suojaamaan saariston maisemakuvaa ja luontoa ympäristöhaitoilta (12 §). Saaristolain mukainen saariston käsite pitää sisällään paitsi ilman kiinteää tieyhteyttä olevat pysyvästi asutut saaret, myös olosuhteiltaan niihin verrattavia kiinteän tieyhteyden saaria ja alueita (3 §). Saaristolaki ei koske Ahvenanmaata.

Valtioneuvosto määrää saaristokunniksi kunnat, joissa saaristo-olot ovat olennaisena esteenä kunnan kehitykselle. Myös vain tietty osa kunnasta voidaan määrätä saaristoalueeksi, mikäli koko kunnan olot eivät riitä saaristokunnan määritelmään. Määritelmään vaikuttaa liikenneolot, peruspalveluiden saatavuus, saaristossa asuvan vakituisen väestön määrä sekä sen osuus koko kunnan väestöstä. Kuntien taloudellinen asema vaikuttaa saaristokunnille myönnettävien tukien lopulliseen suuruuteen. (9 – 10 §.)

3.2 Maantielaki (503/2005)

Maantielaki (MTL) on laaja yleislaki, joka määrittää niin maantien ulottuvuuden ja maantiehen kuuluvat alueet, kuin myös maantien suunnitteluprosessin, rakentamisen ja kunnossapidon menettelyt. Maantielaki määrää myös maantietoimituksen prosessista alueiden lunastamiseksi, sekä maantien lakkauttamisesta. Maantielaiturin kuuluminen osaksi maantietä, laiturin omistusoikeuden luonne, sekä maantien lakkauttamisen lailliset perusteet käsitellään tässä luvussa. Maantien suunnitteluprosessista ja maantietoimituksesta kerrotaan luvussa 4. Tiealueen ja tien erityisten rakenteiden omistusoikeuden siirtymisestä, kunnossapidon vastuun järjestelyistä, sekä kulkuoikeuksista kerrotaan tarkemmin luvussa 5.

3.2.1 Laiturin kuuluminen maantiehen

Maantielaisissa määritellään tarkasti liikenteen käyttöön tarkoitettut alueet, jotka voivat kuulua osaksi maantietä: Maantiehen kuuluvat ajoradan ja pientareen lisäksi muun muassa kevyenliikenteen väylät, erikoistiet, pysäköintialueet, joukkoliikennettä ja sen käyttöä palvelevat alueet, sekä varasto- ja kuormausalueet. Lisäksi tiehen kuuluu edellä mainittujen alueiden käyttämistä varten pysyvästi tarvittavat rakenteet, rakennelmat ja laitteet. (MTL 5 §.)

Maantiehen kuuluu myös lautta väylineen ja laituri (MTL 6 §). Sananmukaisesti tarkastellen, laituri kuuluu tiehen myös silloin, kun se ei ole osa lauttaväylää. Myöskään maantielain esitöissä⁵ ei sanota, etteikö laituri voisi kuulua maantiehen myös irrallisena. Huomionarvoista on, että maantielakia edeltäneen yleistielain 3 §:ssä (laki yleisistä teistä, 243/1954, kumottu) tiehen kuuluivat muun muassa *lautta laitureineen ja väylineen, sekä laivalaituri*. Erillinen laivalaiturin termi poistettiin laista maantielain voimaantullessa.

3.2.2 Liitännäisalue ja tieoikeus

Liitännäisalueet ovat tiealueen ulkopuolisia alueita, jotka ovat tarkoitettu tienpitoaineen ottoon maantien rakentamista tai kunnossapitoa varten (sorakuopat, louhokset). Lisäksi liitännäisalueita voivat olla maantietä tai tienpitoa varten tarpeelliset teknisen huollon alueet. (MTL 7 §).

Maantielain mukaisesti lunastetut tiealueet kuuluvat tienpitäjälle *omistusoikeudella*. Tämä eroaa aikaisemmasta menettelystä siinä, että yleistielain aikaan maantiet kuuluivat tienpitäjälle pysyvällä käyttöoikeudella, jota kutsuttiin tieoikeudeksi. Tieoikeus vastasi tällöin pitkälti nykyistä omistusoikeutta: Maanomistaja oli saanut tiealueesta täyden korvauksen, ja tiealue oli vähennetty kiinteistön pinta-alasta. Lisäksi tieoikeuden lakkaamisesta ja alueen palauttamisesta säädettiin pitkälti samoin, kuin nykyisen maantien lakkaamisesta. (MTL 57 §; HE 17/2004, s. 17.)

⁵ Hallituksen esitys Eduskunnalle (HE 17/2004), liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö (LiVM 9/2005), perustuslakivaliokunnan lausunto (PeVL 3/2005).

Maantielain mukainen tieoikeus on kiinteistöön kohdistuva pysyvä tie- tai liitännäisalueen käyttämiseen nähden rajoittamaton oikeus. Tieoikeus kohdistuu tällöin usein maanpinnan ylä- tai alapuoliseen alueeseen (sillat, tunnelit, kansirakenteet), ja maanomistaja pystyy tiestä huolimatta hyödyntämään omaisuuttaan. Maantien aluetta ei enää myöskään vähennetä luovuttavan kiinteistön pinta-alasta. (MTL 58 §; HE 17/2004, s. 58.)

Edellisestä poiketen, maantielain mukainen tieoikeus voidaan perustaa myös kunnan omistamalle kiinteistölle. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan olemassa olevan maantien alue siirtyy korvauksetta kunnan omistukseen heti alueen asemakaavan tullessa voimaan. Tällöin tienpitäjälle syntyy tiealueeseen tieoikeus. (MRL 93 §.) Tämä menettely ei toki muuta sanottavasti kunnan ja tienpitäjän välistä suhdetta, sillä tieoikeus vastaa luonteeltaan pitkälti omistusoikeutta. Lisäksi maantietä lakkautettaessa tiealue siirtyy molemmissa tapauksissa kunnan omistukseen (kts. luku 5). Kaikissa kunnissa ja kaupungeissa ei toki näin ole toimittu, jolloin maantien alue kuuluu tienpitäjälle omistusoikeudella myös asemakaava-alueilla.

Tässä tutkimuksessa käsiteltävät maantielaiturit on rakennettu yleistielain voimassa ollessa, jolloin laivalaituri kuului osaksi tietä. Maantielain voimaan tullessa tielaiturit (laivalaiturit) olivat kiinteä osa tietä, joten laitureiden alue siirtyi muun maantien ohella tienpitäjän omistukseen. (MTL 112 §.) Laiturin ei voida tulkita olevan MTL 58 §:n mukainen tieoikeudella hallittava erikoistapaus. Tätä tukee myös edellä esitetty MTL 6 §:n tulkinta.

3.2.3 Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen

Maantien *lakkaaminen* tarkoittaa maantielain mukaisesti tien osan jäämistä syrjään maantienä, kun maantietä parannettaessa tie siirretään kulkemaan uuteen paikkaan. Kun maantietä parannettaessa tie siirretään uuteen paikkaan, tulee tiesuunnitelmassa huomioida syrjään jääneen tieosan käyttötarkoitus. Tiesuunnitelmassa voidaan alue jättää edelleen valtion omistukseen tai tieoikeusalueeksi muihin tietarkoituksiin. Jollei tällaista määräystä tiesuunnitelmassa ole annettu, alueen käyttö maantietarkoituksiin ja siihen kohdistuva tieoikeus lakkaa suoraan lain nojalla, parannetun maantien tultua luovutetuksi yleiseen liikenteeseen. (MTL 88 §.) Tällainen tien lakkaaminen käsitellään rakentamista koskevan tiesuunnitelman yhteydessä. Vaikka syrjään jäänyt maantie lakkaisikin maantienä, voidaan tiesuunnitelmassa määrätä, että entistä tiealuetta käytetään muihin tietarkoituksiin kuten varasto- tai kuormausalueena taikka säilyttää tienpitäjän oikeus siihen vastaisen varalle. Tie voidaan jättää myös rinnakkaistienä kulkeväksi maantieksi. (HE 17/2004, s. 66.)

Maantien *lakkauttaminen* tarkoittaa maantielain mukaisesti maantien erillistä lakkauttamista, ilman että hankkeeseen liittyy uuden maantien rakentamista. Lain mukaisesti maantie voidaan lakkauttaa, mikäli sitä ei enää käytetä yleiseen liikenteeseen (MTL 89 §). Yleisen liikenteen määrää arvioidaan ennen kaikkea tien vaikutusalueella olevien, ympärivuotisesti käytettyjen asuntojen, tien vuorokausiliikenteen, sekä läpikulkuliikenteen määrällä. Maantielakia koskevan hallituksen esityksen mukaan ”yleiselle liikenteen

teelle on tunnusomaista liikennettä harjoittavan henkilöpiirin laajuus ja rajoittamattomuus”. Tien käyttö täytyy siten olla sallittu jokaiselle, eikä vain jollekin rajoitetulle henkilöpiirille. Käänteisesti tarkastellen, tiellä ei ole yleistä tarvetta, mikäli sitä käyttävät enää vain tien vaikutuspiirin kiinteistöt omana pääsytienään. Kaukoliikennettä, seudullista liikennettä, sekä läpikulkuliikennettä liikennejärjestelmän solmukohtiin pidetään kuitenkin yleisenä liikenteenä. (HE 17/2004, s. 20 – 21.) Tiesuunnitelma tulee laatia erillisenä, kun maantie lakkautetaan muutoin kuin maantien rakentamisen yhteydessä (MTL 25 §). Tätä suunnitelmaa kutsutaan usein hallinnolliseksi tiesuunnitelmaksi.

Termit eroavat toisistaan erityisesti käsiteltäessä kysymystä, mikä viranomaistaho on päättävältainen hyväksymään maantien lakkaamista koskevan tiesuunnitelman: Liikennevirasto hyväksyy useimmat tiesuunnitelmat. Tiesuunnitelmat, jotka koskevat maantien lakkauttamista muulloin kuin maantien rakentamisen yhteydessä, hyväksyy liikenne- ja viestintäministeriö. Asia on siirrettävä liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi, mikäli kunta, maakunnan liitto tai ELY-keskus on suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä Liikenneviraston kanssa. Liikennevirasto voi erityisistä syistä muutenkin siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi. (MTL 99 §.)

Päättävältä asiassa säilyy Liikennevirastolla, kunhan rakentamistoimenpiteet ovat tavanomaista hallinnollisen lakkautuksen prosessia merkittävämmät. Kun maantien jokin osa lakkautetaan kokonaan, on harvoin tarvetta pintasorastuksen korjausta suuremmalle tien parannukselle, ennen kuin se luovutetaan yksityisen tien haltuun. Tällöin on kyse enemmänkin tien hallinnollisesta lakkauttamisesta. Laitureiden tapauksessa edellytykset täyttyvät, sillä suunnitelmaan sisältyy erityisesti osoitettuja rakentamiskohteita, laitureiden heikon tai jopa vaarallisen kunnan korjaamiseksi. Viime kädessä Liikennevirastolla on kuitenkin harkintavalta siirtää tiesuunnitelma ministeriön päätettäväksi. (Ryynänen 2013.)

Maantie- ja ratalakien uudistusta pohtinut työryhmä kuitenkin ehdottaa tuoreessa selonteossaan, että säädöstä muutettaisiin tältä osin: Liikennevirastolla olisi jatkossa toimivalta päättää kaikista yleis- ja tiesuunnitelmista, maantien lakkauttamisia koskevat tiesuunnitelmat mukaan lukien. Liikenneviraston itsenäistä vastuuta maantieverkosta ja suunnitelmapäätösten tekemisessä korostettaisiin poistamalla viraston velvollisuus siirtää suunnitelmaratkaisu liikenne- ja viestintäministeriölle. Maantie- ja ratalakien uudistamista koskeva luonnos on tätä kirjoitettaessa lähetetty liikenne- ja viestintäministeriön harkittavaksi. (Liikennevirasto 2013c, s. 19.)

Maantien lakkaamispäivämäärä osoitetaan tiesuunnitelmassa. Mikäli tiesuunnitelman hyväksyminen viivästyy, maantie lakkaa tiesuunnitelman tultua lainvoimaiseksi. Kun maantie lakkaa uuden tien rakentamisen johdosta, tienpitäjän oikeus päättyy parannetun maantien tultua luovutetuksi yleiseen liikenteeseen. (MTL 88 - 89 §.) Maantien muuttuessa kaduksi tai yksityistieksi, tien kunnossapitovastuu uudelle tienpitäjälle ei siirry välittömästi: Valtion vastuu tienpidosta jatkuu 1.10. saakka maantien lakkaamista seu-

raavaan kalenterivuoteen (MTA, 8 §). Vastuun siirtyminen on kytketty tienpitoviranomaisen tilaamien tienhoitourakoiden voimassaoloaikaan, jotka päättyvät syyskuun lopulla (HE 17/2004, s. 68).

On kuitenkin erityisesti huomattava, että *vastuu tiehen kuuluvista erityisistä rakenteista* siirtyy yksityisen tien tai kadun pitäjälle välittömästi maantien lakatessa (MTL 90 §). Mikäli vastuu tiehen kuuluvista erityisistä rakenteista (kuten laiturista) osoitetaan tiesuunnitelmassa yksityiselle maanomistajalle, tiekunnalle tai kunnalle, siirtyy vastuu tällöin tien lakkaamishetkellä. On kuitenkin huomattava, että vasta tiesuunnitelman hyväksymispäätöksen jälkeen pidettävä maantietoimitus vahvistaa omistusoikeuden ja vastuun siirtymisen. Tienpitäjän vastuu kaikista rakenteista jatkuu käytännössä maantietoimitukseen saakka: kunnossapidon vastuuta tuskin voidaan siirtää uudelle maanomistajalle tai tienpitäjälle, ennen kuin maantietoimitus on päättänyt omistuksesta ja tieoikeuksista.

Mikäli erityisen rakenteen kunnossapidosta laaditaan erillinen sopimus, siirtyy vastuu tällöin sopimuksen mukaisesti: vastuusopimukset ovat yksityisoikeudellisia sopimuksia, joka käytännössä velvoittaa uutta kunnossapitajaa jo ennen maantietoimitusta (kts. luku 5).

3.3 Vesilaki (587/2011)

Vesilaki (VL) ohjeistaa ja rajoittaa vesien käyttöä, sekä ja rakentamista vesialueelle. Tässä tutkimuksessa ei käsitellä laitureiden rakentamista, mutta vesilain säädökset voivat joissain tapauksissa ohjata laiturin omistuksen käsittelyä. Maantielaki menee kuitenkin vesilain edelle maantien lakkauttamisen yhteydessä, sillä alueiden siirtymisestä uudelle maanomistajalle määrätään suoraan lailla. Rannan omistajan oikeudet liittyvät kuitenkin olennaisesti myös tämän tutkimuksen piiriin.

3.3.1 Laiturin rakentaminen vesialueelle

Kuka tahansa saa rakentaa rantansa edustalle vesialueelle ulottuvan laiturin (VL 2:5 §). Laki edellyttää muun muassa, että laiturit tulevat yksityiseen käyttöön, eikä sijaitse erityiseen käyttöön otetulla vesialueella (uimarannat, satamat, nuottapaikat yms.).⁶ Tämä koskee kaikkia rannan omistajia, vaikka hän ei olisikaan vesialueen omistaja tai osakas. ”Kysymys ei kuitenkaan ole kirjaamiskelpoisesta rasiitteesta tai käyttöoikeudesta eikä liioin jokamiehenoikeudesta, vaan lakiin perustuvasta, vain rannan omistajaa tai haltijaa koskevasta oikeudesta” (Markkula 2005, s. 201).

Tällainen rajoitettu käyttöoikeus koskee hallituksen esityksen mukaisesti vain rannan omistajaa tai haltijaa, ei rasiitteenhaltijaa. Täten tieoikeuden ja venevalkamarasiitteen haltijalla ei ole vesilain mukaista oikeutta rakentaa laituria, mikäli rasiitteessa ei erikseen

⁶ Ennakkopäätöksessä KHO:1991-A-85 rannan edustalla oleva nuottapaikka esti venelaiturin ja poijun rakentamisen yhteiselle vesialueelle.

ole määrätty laiturin tarvitsemaa aluetta.⁷ Huomattavaa on, että yhteisaluelaki määrittää erikseen vesialueen osakkaan oikeuksista rakentaa vesialueelle, joskin rannan omistajan oikeudet ovat tässä kysymyksessä yhtenevät. Pelkkä oikeus yhteiseen vesialueeseen ei kuitenkaan oikeuta laiturin rakentamiseen, mikäli kiinteistö ei samanaikaisesti omista tai hallinnoi rantaa. (YhtAL 28 a §; HE 277/2009, s. 48 – 49.)

Valtion omistamia yhteysaluslaitureita ei voida rakentaa suoraan vesilain nojalla: laiturin käyttö ei ole luonteeltaan yksityistä. Tästä syystä lupa rakentamiseen täytyy pyytää sekä vesialueen että rannan omistajalta. Maantie- ja lauttalaiturit on kuitenkin rakennettu hyväksytyin tiesuunnitelman nojalla, jolloin laiturin koko alue on otettu omistusoikeudella haltuun maantietoimituksessa. Tämän lisäksi laiturin rakentaminen vaatii useimmiten vesilain mukaisen rakentamisluvan.

Vesilain mukaista oikeutta ei voida myöskään soveltaa maantielaiturin lakkauttamiseen. Lakkautettavan maantien alue siirtyy lain nojalla viereisten kiinteistöjen omistukseen, eli useimmiten vesialueen omistajan omistukseen (MTL 91 §). Vesilain mukainen rannan omistajan oikeus ei siten päde maantielaiturin lakkauttamisen yhteydessä. Laiturialueen tuleva käyttö saattaa silti vaatia vesilain mukaisen luvan, mikäli laiturin käyttö muuttuu naapureita häiritseväksi, laiturin siirryttyä yksityiseen tai yhteiseen omistukseen. Vesilain mukainen lupakynnys voi ylittyä myös, mikäli uusi omistaja haluaa ruopata laiturin edustan vesialuetta. Laiturin tulevien käyttäjien oikeus on myös syytä vahvistaa jollain luvussa 5 esiteltävällä tavalla: maantielaiturin lakkauttamisessa tärkeimmät menetelmät ovat yksityistielain mukainen tieoikeus sekä kiinteistönmuodostamislain mukainen rasiteoikeus.

3.3.2 Vesilain mukainen lupa

Yhteysalus- ja maantielaiturit ovat tyypillisimmin suuria betonilaitureita tai maapengeriä. Vesilaki ja yhteisaluelaki, tai niitä koskevat hallituksen esitykset eivät kuitenkaan määrittele suurinta sallittua laiturin kokoa, jonka voi rakentaa edellä mainitulla tavoin. Laituri itsessään voi olla suurikokoinen, mikäli sen rakentaminen tai käyttö ei aiheuta muutosta vesistöön, ympäristöön tai maisemaan, eikä tuota haittaa vesialueen tai naapurikiinteistöjen omistajille. Oikeuden edellytyksenä on, ettei rakennelman tekeminen tai käyttäminen edellytä VL 3. luvun 2 – 3 §:n vaatimaa lupaa, eikä tuota vesialueen omistajalle vahinkoa tai huomattavaa haittaa. On huomattava, että ennen vuotta 2011 voimassa ollut vesilaki (264/1961, kumottu) puhui vain laiturin rakentamisen ja olemassaolon aiheuttamista haitoista. Nykyisin vesilain mukainen kynnys voi ylittyä myös, mikäli pelkkä laiturin käyttö häiritsee vesialueen tai naapurikiinteistöjen asukkaita (VL 3:2 §). Vesilain mukaiset luvat käsitellään aluehallintovirastossa.

Laiturin rakentaminen voi joissain tapauksissa edellyttää myös maankäyttö- ja rakennuslain mukaista toimenpidelupaa (MRL 126 §). Laituria ei rinnasteta rakennukseen,

⁷ Ennakkopäätöksissä KHO 1971:A-II-93 ja KHO:1993-A-53 rasiteoikeuteen perustuvat tie- ja venevalkamaoikeudet eivät oikeuttaneet laiturin rakentamiseen yhteiselle vesialueelle.

joten laiturille ei vaadita varsinaista rakennuslupaa. Kunnan rakennusjärjestyksessä voidaan kuitenkin vaatia, että tietyn kokoiset (tyypillisesti yli 10–12 metriä pitkät) laiturit vaativat toimenpideluvan. Toimenpideluvan tarpeen ja itse lupakysymyksen käsittelee kunnan rakennustarkastaja. Vesilain mukainen lupa ei koskaan syrjäytä maankäyttö- ja rakennuslain mukaista lupaa, vaan luvantarve molemmissa tapauksissa käsitellään erikseen (HE 277/2009, s. 49). Lisäksi laiturin rakentaminen ja rannan muokkaaminen voi olla kiellettyä rakennuskieltoalueella ja asemakaava-alueella (MRL 53 §, 55 §; Ekroos & Majamaa 2005, s. 283).

3.4 Yhteisaluelaki (758/1989)

Yhteisaluelaki (YhtAL) säätelee kiinteistöille yhteisesti kuuluvien yhteisten alueiden ja yhteisten erityisten etuuksien hallinnosta ja käytöstä. Yhteisellä alueella tarkoitetaan kahdelle tai useammalle kiinteistölle yhteisesti kuuluvaa aluetta. Yhteinen erityinen etuus voi koskea muun muassa kalastusoikeutta tai vastaavaa käyttöoikeutta toisen kiinteistön alueella. (YhtAL 1 – 2 §.)

Yhteisen alueen osakkaita voivat olla vain osakaskiinteistöjen omistajat, eivät yksittäiset henkilöt. Osakkaat muodostavat osakaskunnan. Osakaskunta toimii samalla kalastuslaissa (286/1982) tarkoitettuna kalastuskuntana. Milloin osakaskunnalle on toimintaa varten hyväksytty säännöt, on kyseessä järjestäytynyt osakaskunta. Osakaskunnan säännöt on kuitenkin vahvistettava aluehallintovirastossa ja ote säännöistä on lisäksi lähetettävä maanmittaustoimistolle. Myös järjestäytymätön osakaskunta on yhteisesti vastuussa sille kuuluvista velvoitteista, eivät osakkaat henkilökohtaisesti. Osakaskunta voi saada nimiinsä oikeuksia sekä tehdä sopimuksia laissa tarkoitettujen tehtäviensä toteuttamiseksi. (YhtAL 3 – 6 §, 18 §, 33 §.)

Järjestäytyneellä osakaskunnalla on oltava hoitokunta, joka vastaa osakaskunnan käytännön toiminnasta. Hoitokunta käyttää osakaskunnan puhevaltaa tuomioistuimessa ja edustaa muutoin osakaskuntaa. Osakaskunnan säännöissä voidaan määrätä, että hoitokunta voi osakaskunnan kokouksen sijaista käyttää päätösvaltaa säännöissä määrättyissä merkitykseltään vähäisessä asiassa. (YhtAL 18 – 19 §.)

Myös järjestäytyneen osakaskunnan päätösvaltaa käyttää osakaskunnan kokous. Osakaskunnan säännöissä voidaan kuitenkin määrätä, että päätösvaltaa käyttää osakkaiden valitsema edustajisto. Edustajiston lukumäärä ja toimikausi on osakaskunnan vapaasti valittavissa. Osakaskunnan kokouksessa kullakin osakkaalla on pääsääntöisesti osuut-taan vastaava äänioikeus, ellei säännöissä toisin määrätä. Osakaskunnan kokouksissa voidaan päättää vain niistä asioista, jotka on kokouskutsussa mainittu. (YhtAL 7 – 8 §, 12 §, 14 §, 18 §.)

Kokouksessa asiat ratkaistaan yksinkertaisella äänenemmistöllä, tarvittaessa pääluvun mukaisella äänenemmistöllä tai viime kädessä puheenjohtajana toimivan osakkaan äänellä. Kuitenkin äänestystulokseksi tarvitaan kaksi kolmannesta äänestyskseen osaa otta-neista ja yksi kolmannes äänestäneistä osakkaista, mikäli kokouksessa päätetään muun

muassa yhteisen alueen myymisestä tai pitkäaikaisesta vuokraamisesta, alueen käyttötarkoituksen muuttamisesta, sääntöjen muuttamisesta, yhteisten alueiden yhdistämisestä tai kiinteistöön kuuluvan alueen liittämisestä yhteiseen alueeseen (osakkuutta vastaan). Mikäli päätös koskee yhteisen alueen myymistä tai vuokraamista, taikka alueiden yhdistämistä, on kokouksessa läsnä ollut osakas oikeutettu hakemaan tuomioistuimen vahvistusta tehdylle päätökselle. Tuomioistuimen on vahvistettava päätös, jos se on tehty lain mukaisesti eikä aiheuta taloudellista vahinkoa kyseiselle osakkaalle. (YhtAL 15 – 16 §.) Lisäksi osakas voi nostaa käräjäoikeudessa kanteen, mikäli hänen mielestään hoitokunnan, edustajiston tai osakaskunnan kokouksen tekemä päätös on tehty laittomassa järjestyksessä tai sääntöjä vastaan (YhtAL 23 §).

Yhteisen alueen myymisen ja vuokraamisen ohella myös yhteisen alueen osittainenkin luovuttaminen on todennäköisesti päätettävä edellä mainitulla vahvalla enemmistöllä. Tällainen tilanne voi tulla kyseeseen, jos maantietoimituksen yhteydessä tarvitaan yhteisen alueen suostumus tilusjärjestelyiden tekemiselle. Hoitokunnan päätäntävalta ei ulotu edellä kerrottuihin merkittäviin päätöksiin, ellei osakaskunnan säännöissä erikseen tästä mainita. Samoin erityisten rakenteiden, kuten laiturin kunnossapitoa koskevat sopimukset pitää todennäköisimmin vahvistaa osakaskunnan tai edustajiston kokouksessa, vaikka hoitokunta laatisikin sopimuksen käytännössä.

Yhteisen alueen säännöissä voidaan kuitenkin varsin vapaasti päättää osakkaiden valitsemaman edustajiston päätäntävallasta. Suurien yhteisten vesialueiden tapauksessa (sadoista jopa tuhansiin osakkaisiin) määräajoin vaihtuva edustajisto lienee välttämätön, jotta osakaskuntaa koskevia päätöksiä voidaan tehdä joustavasti. Kuitenkaan kaikki suuretkaan yhteiset alueet eivät ole järjestäytyneet, jolloin päätökset täytyy tehdä osakaskunnan kokouksessa. Tämä on otettava huomioon maantielaitureiden lakkautusprosessissa, mikäli yhteisen alueen kanssa halutaan laatia sopimuksia.

3.5 Yksityistielaki (358/1962)

Laki yksityisistä teistä (YksTL) ohjaa ennen kaikkea yksityisteiden yhteistä käyttöä ja tienpidon yhteisvastuun jakamista. Yksityisteitä ovat lähtökohtaisesti kaikki sellaiset tiet, jotka eivät kuulu maantielainsäädännön alaan. Yksityistielakia ei kuitenkaan sovelleta niihin teihin, joihin vain omistajallaan on käyttöoikeus (oma tie). Yksityistielakia sovelletaan myös kaikkiin muun lainsäädännön nojalla myönnettyihin, kulkuoikeutta koskeviin rasitteisiin ja käyttöoikeuksiin. (YksTL 1 §.) Myös ranta-asemakaavan mukaiseen rantakuntaan sovelletaan yksityistielainsäädäntöä, kuten luvussa 5 osoitetaan. Tarvittaessa yksityistielakia sovelletaan myös vanhoihin tieoikeuksiin, kuten ojalain mukaisiin oikeuksiin.

Maantien lakkautusprosessissa tien uusi ylläpitäjä on usein yksityistiekunta. Myös lakkautettava maantielaituri voidaan tiesuunnitelmassa osoittaa yksityistiekäyttöön. Tällöin laiturin käyttöoikeuksiin ja kunnossapidon vastuisiin sovelletaan yksityistielainsäädäntöä.

3.5.1 Laiturit yksityistielaisissa

Aivan kuten maantielaisissa, myös yksityistiehen voi kuulua lautta laitureineen ja väylyneen (YksTL 5 §). Yksityistielaki ei kuitenkaan sisällä suoraa mainintaa laivalaiturista, kuten yleistielaki aikanaan sisälsi, vaikka molemmat lait on säädetty samanaikaisesti. Tarkalleen ottaen, laiturit sisältyvät automaattisesti yksityistiehen vain sen kuuluessa osaksi yksityistielossa. Tämän johtunee siitä, että yksityistieoikeudessa laiturin tai venevalkaman kuulumista tiehen käsitellään huomattavasti varovaisemmin: Tieoikeuteen ei automaattisesti kuulu oikeutta laiturisiin tai venevalkamaan, vaikka yksityistie johtaisi rantaan (YksTL 13.2 §; VL 2:5 §).

Siten laiturin liittäminen pakkorasitteena yksityistiehen ei kaikissa tapauksissa ole mahdollista. Sopimusrasitteena laiturit kuitenkin voidaan liittää yksityistiehen: Vaikka YksTL 5 §:n mukainen laiturit sananmukaisesti kuuluu osaksi yksityistielauttaa, ei liene väärin perustaa tieoikeus laituria varten, mikäli asianosaiset tästä sopivat. Oikeus laiturisiin voidaan perustaa myös erityisenä YksTL 13.2 §:n mukaisena oikeutena, jolloin laiturit kuuluu osaksi yksityistietä. Tästä tarkemmin luvussa 5.

3.5.2 Tieoikeus

Objekti ja subjekti

Tieoikeus perustetaan rasittamaan toisen kiinteistön⁸ aluetta (YksTL 8 §). Yksityistielaisissa kuitenkin tarkennetaan, että tieoikeus voidaan perustaa rasittamaan myös kiinteistöjen yhteistä aluetta tai jopa maantietä (YksTL 8 §, 107 a §).

Tieoikeus voidaan perustaa vain kiinteistöä, määräalaa, yhteismetsää, kaivosta tai toisen maalla olevaa pysyvää rakennusta tai laitosta varten. Tieoikeutta ei siten voida perustaa suoraan henkilöä, yritystä tai yhteisöä, eikä myöskään yhteistä aluetta taikka toista yksityistietä varten. (YksTL 2 §.) Yhteisten alueiden kohdalla tieoikeus voidaan perustaa vain yhteisen alueen osakaskiinteistöä varten (Markkula 2005, s. 104 – 106).⁹ Poikkeuksena ovat määräaikaisena perustettavat elinkeinotieoikeudet, jotka perustetaan elinkeinoharjoittajaa varten (YksTL 10 §). Yksityistielain mukaista tieoikeutta ei voida perustaa kuntaa varten, ellei se ole tietä tarvitsevan kiinteistön omistaja. Kuitenkin asema-kaava-alueella voidaan perustaa kulkuyhteyttä varten tarvittava rasite myös kunnan hyväksi (KML 155 §). Omistajan veroiseksi katsotaan myös kiinteistön haltija, jolla on pysyvä, elinaikainen tai muuten määräämättömän ajan jatkuva oikeus hallita kiinteistöä (ns. syytinkioikeus). Tieoikeus voidaan erityisessä tapauksessa perustaa myös kalastus-oikeuden haltijakiinteistöä tai vesijätön taikka vesialueen osakaskiinteistöä varten.

⁸ Kiinteistörekisterilaki 2 §:n (KRL 392/1985) mukaisesti kiinteistörekisteriin merkitään kiinteistöinä tilat, tontit, yleiset alueet, valtion metsämaat, suojelualueet, lunastusyksiköt, yleisiin tarpeisiin erotetut alueet, erilliset vesijätöt, sekä yleiset vesialueet. Yhteiset alueet ja maantielain mukaiset liitännäisalueet merkitään kiinteistörekisteriin muina rekisteriyksiköinä.

⁹ Ennakkopäätöksessä KKO:2007:92 yhteisen vesialueen osakaskunnalle ei voitu perustaa yksityistielain mukaista tieoikeutta, vaan oikeudet olisi pitänyt perustaa tietä tarvitseville osakkaille erikseen.

Tieoikeuden eri muodot

Tieoikeus voidaan perustaa oikeutena uuteen tiehen, tai tiehen johon omistajaa lukuun ottamatta ei kenellekään ole aiemmin perustettu tieoikeutta. (*perustieoikeus*, YksTL 8 §). Vaihtoehtoisesti tieoikeus voidaan perustaa oikeutena ennestään olevaan tiehen (*lisätieoikeus*, YksTL 9 §). Ennestään oleva tie tarkoittaa käytännössä vain viranomaisen toimituksessa vahvistamaa tie- tai kulkuoikeutta (*toimitustiet*): Pelkästään maanomistajien väliseen sopimukseen perustuvat tiet (*sopimustiet*) eivät kuulu yksityistielain piiriin, vaan nämä rinnastetaan lainsäädännössä omiin teihin. Poikkeuksen muodostavat kuitenkin ennen yksityistielain voimaantuloa (1.1.1963) syntyneet toimitusteihin rinnastettavat sopimustiet sekä ojalain mukaiset tieoikeudet. (YksTL 21 §, 107 §.)

Toimitustiehen kohdistuva tieoikeus on pysyvä käyttöoikeus, joka on voimassa muun kiinteistöön kohdistuvan oikeuden estämättä. Oikeus ei riipu rasitetun tai oikeutetun kiinteistön omistuksesta. (YksTL 16 §.)

Tieoikeus voidaan tarvittaessa perustaa myös määräaikaisena olemassa olevaan tiehen: *Elinkeinotieoikeus* perustetaan tyypillisesti määräaikaisena henkilölle tai yhteisölle siksi ajaksi, kun tietä tarvitaan elinkeinotoiminnan tarpeisiin (YksTL 9 b §, 10 §). Tieoikeus voidaan perustaa myös *väliaikaisena kulkuoikeutena* olemassa olevaan tiehen, sille joka hallitsee määrättyä aluetta sitä omistamatta, esimerkiksi pellon vuokralaiselle (YksTL 82 §). Pelkkä vuokraoikeus ilman rakennuksia tai laitosta oikeuttaa vain väliaikaisen kulkuoikeuden saamiseen (Markkula 2005, s. 104 – 106). Edellistä epävirallisempi menettely on myöntää *tilapäinen käyttö lupa*, jota luvan saaja tarvitsee vain toistaiseksi, lyhyttä tarvetta varten (YksTL 80 §).

Jos tie aiheuttaisi sellaista haittaa, ettei tieoikeutta voida myöntää, voidaan tieoikeus kuitenkin perustaa rajoittamalla tien käyttöä ajallisesti (esim. talvitiet) tai määrätynlaisiin kuljetuksiin, tai muuten rajoittamalla tien käyttöä (YksTL 11 §). Yksitystie voi olla tarkoitettu esimerkiksi soranajoa tai tehdaskuljetuksia varten, polkutieksi, polkupyörätieksi tai talvitieksi (Hollo 2006, s. 431). Myös yksityistielaiturilla tapahtuvaa ajoneuvo-liikennettä voidaan siten rajoittaa jo oikeuksia perustettaessa.

Edellisistä riippumatta, yksityistiellä saa liikkua jokamiehenoikeudella muun muassa jalan, pyöräillen, hiihtäen tai ratsastaen (YksTL 4 §). Muun kuin tieosakkaan liikkuminen moottoriajoneuvolla on myös sallittua, mikäli liikkuminen on tilapäistä ja tapahtuu luvallisessa tarkoituksessa. Tämä ei kuitenkaan koske omia teitä, johon vain omistajallaan on käyttöoikeus. (Markkula 2005, s. 40 & 169.) Yksityiskäytössä oleva laituriviiva voi tämän lisäksi kuulua pihapiiriin, jolloin jokamiehenoikeudet eivät päde. Myös aiemmin valtiolle kuulunut laituriviiva voi olla pihapiiriin kuuluva osa, mikäli laiturille tai sille johtavalle tielle ei ole myönnetty käyttöoikeuksia.

Edellytykset

Tieoikeuden perustaminen täytyy olla tärkeää kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä varten. Edellytyksenä perustieoikeudelle on, ettei siitä aiheudu huomattavaa haittaa¹⁰ millekään kiinteistölle, huolimatta millä kiinteistöllä tieoikeus sijaitsee. (YksTL 8 §.) Lisätieoikeus sitä vastoin ei saa aiheuttaa huomattavaa haittaa rasi- tai tienkäyttäjille eikä muille tien käyttöön oikeutetuille. Täten lisätieoikeuden myöntämisen yhteydessä ei enää tarvitse erikseen harkita haittaa tien ulkopuolisille kiinteistöille, elleivät he ennestään ole tien osakkaita. Jos olosuhteiden muuttumisen vuoksi liikenne kiinteistölle on tarkoituksenmukaisemmin järjestettävissä toisen ennestään olevan tien kautta, voidaan kiinteistölle myöntää tieoikeus tämän tieyhteyden kautta, edellä mainitut lisätieoikeuden edellytykset huomioiden. (YksTL 9 §.) Myös yksityistiehen kuuluvan laiturin käyttöoikeuksia voidaan muuttaa olosuhteiden muuttumisen johdosta.

Päätöksenteko

Uuden tieoikeuden perustamisesta (perustieoikeus) päätetään aina tietöimituksessa tai muussa kiinteistötoimituksessa. Mikäli kyse on tiestä, johon jo aiemmin on viranomaisen toimesta määrätty tieoikeus muulle kuin kiinteistön omistajalle (toimitustie), päättää oikeuksista kunnan tielautakunta. Jos tielautakunnassa ilmenee epäselvyyttä, onko kyseessä oleva tie ennestään oleva toimitustie, on asian käsittely siirrettävä tietöimituksen ratkaistavaksi. (YksTL 38 §, 52 §.) Maanmittauslaitoksen suorittama kiinteistötoimitus on määriteltävä sellaiseksi tahoksi, jossa voidaan tarvittaessa käsitellä kaikkia tieoikeuden tyyppisiä.

Tiekunta on oikeutettu päättämään uusista tieoikeuksista hallinnoimalleen tielle (lisätieoikeus). Tiesakas tai muu asianosainen voi kuitenkin saattaa asian kunnan tielautakunnan ratkaistavaksi, mikäli hän katsoo että tehty päätös loukkaa hänen oikeuttaan tai tiesakkaiden yhdenvertaisuutta, päätöstä ei ole tehty laillisessa järjestyksessä tai se muutoin on lain vastainen. (YksTL 64 §, 70 §.) Tällöin kunnan tielautakunnan on päätöstä tehdessään tutkittava tieoikeuden perustamisen edellytykset. Tielautakunnan päätökseen tyytymätön on oikeutettu hakemaan muutosta maa- ja metsätalouden ministeriöltä (YksTL 55 §).

Tien käytön rajoittaminen

Vaikka haittaa aiheuttamaton tien käyttö on periaatteessa sallittua, voi tiekunta tai tiesakkaat kuitenkin kieltää tien tilapäisenkin käytön moottoriajoneuvoilla tai hevosilla, niiltä joilla ei ole tieoikeutta. Tällainen määräys ei koske tiesakkaiden kiinteistölle kulkemista luvallisissa asioissa. Mikäli tiekunta tai osakkaat ovat kieltäneet tien käytön, voidaan määräyksestä huolimatta tietä käyttävälle määrätä erillinen YksTL 26 §:n mukainen käyttömaksu. (YksTL 80 §.)

¹⁰ Tieoikeuden tärkeyttä ja huomattavaa haittaa on laajemmin tarkastellut mm. Markkula (2005, s. 124 – 141).

Lähtökohtaisesti tiekunta ei voi kieltää tien käyttöä, mikäli se saa tien ylläpitoon valtion tai kunnan avustusta, tai mikäli kunta vastaa tien ylläpidosta. Sama koskee yksityisteitä, joita valtio tai kunta on avustanut tien rakentamiskustannuksissa (10 vuoden ajan rakentamisesta). Säännöllisen liikenteen harjoittamiseen tarvitaan tällöinkin käyttöoikeus tai tilapäinen käyttö lupa, kuten edellä on sanottu. Kunta voi kuitenkin sallia tien käytön rajoituksen tai kiellon, mikäli liikenteestä aiheutuu huomattavaa haittaa. (YksTL 96 §.)

Toisaalta kunta voi myös kieltää pitämästä tiellä veräjää tai puomia, jos kieltoa on pidettävä liikenteen takia tarpeellisena, eikä siitä aiheudu kohtuutonta haittaa kiinteistölle, jonka kautta tie kulkee. Puomin pitäminen tulisi kuitenkin sallia, mikäli se on liikenneturvallisuuden tai muun tärkeän syyn takia tarpeellista. (YksTL 18 §.)

3.5.3 Tienpitovelvollisuus

Yksitystien tienpitovastuu on lähtökohtaisesti tien käyttöön oikeutetuilla kiinteistöillä. Tienpitoon voidaan velvoittaa tien vaikutuspiirissä olevat kiinteistöt, mutta tienpitovelvollisuudesta voidaan myös vapauttaa sellainen kiinteistö, joka ilmoittaa luopuvansa tien käytöstä. Tyypillisesti kiinteistölle kuljetaan tällöin toista tieyhteyttä pitkin. (YksTL 22 §.)

Tienpitovelvollisuus jaetaan tieosakkaiden kesken sen hyödyn mukaan, minkä tien osakkaalle katsotaan tuottavan. Tieosakkaat vastaavat tienpidosta yhdessä, kullekin määrättyjen tieyksiköiden mukaisesti. Tieyksiköitä ja tiestä saatavaa hyötyä arvioidaan ennen kaikkea kunkin tieosakkaan liikennemäärän kannalta. Erityisesti on huomioitava säännölliseksi tiedetyt raskaskuljetukset ja asiakasliikenne. (YksTL 23 §.)

Poikkeustapauksessa tienpito voi myös perustua tienjakoon: Tieosakkaat tai tiekunta voivat päättää että tie osittain tai kokonaan jaetaan osiin, jolloin kukin tieosakas on vastuussa määrätyn tienosan kunnossapidosta. Tie voidaan myös jakaa siten, että esimerkiksi sillan tai muun erityisiä kustannuksia vaativan tienosan kunnossapito voidaan päättää vain sitä tarvitsevien osakkaiden kustannettavaksi. Tälle tien osalle voidaan määrätä omat tieyksiköt. Lain mukaan tällainen menettely on vasta toissijainen vaihtoehto, ja tienpito on aina pyrittävä suorittamaan yhteiseen lukuun. (YksTL 32 §.) Mikäli olemassa olevaan yksityistiehen liitetään laituria, voidaan tälle tien osalle päättää omat tieyksiköt, niitä kiinteistöjä varten jotka laiturioikeutta tarvitsevat.

Tie – tai tiekunnan hallinnoima laituria – on pidettävä sellaisessa kunnossa kuin sen tarkoitus ja siitä tuleva hyöty edellyttävät, aiheuttamatta kuitenkaan kenellekään kohtuuttomia kustannuksia. Käytännössä siis tien taso voidaan päättää tapauskohtaisesti, riippuen tietä käyttävien kiinteistöjen lukumäärästä ja käyttötarpeesta. Jos kuitenkin joku tieosakkaista vaatii, että tien tulisi olla huomattavasti arvioitua parempitasoinen, voidaan ylimääräiset kustannukset määrätä hänen maksettavakseen. (YksTL 7 §.)

Tiekunta

Jos tieosakkaiden määrä on vähäinen, voidaan tienpito jakaa suoraan osakaskiinteistöjen kesken. Tieosakkaiden muodostama tiekunta tulee kuitenkin perustaa, jos sitä tieosakkaiden lukumäärän tai tienpidon asianmukaisen hoitamisen kannalta on pidettävä tarpeellisena (YksTL 50 §).

Tiekunta perustetaan siinä tietoimituksessa tai maantietoimituksessa, jossa päätetään uuden tien rakentamisesta tai lisätieoikeuden perustamisesta ennestään olevaan tiehen. Kun on kyseessä ennestään oleva yksityistie, voidaan tiekunta perustaa tielautakunnan päätöksellä. Toisin sanoen tiekunta voidaan perustaa vain olemassa olevaan toimitustiehen. Tiekunta voidaan perustaa koko tietä tai vain sen määrättyä osaa varten. Pitkän tien eri osia varten voidaan myös perustaa erilliset tiekunnat, kuten tarpeelliseksi harkitaan. (YksTL 50 §, 52 §.) Tietoimituksen tai tielautakunnan toimituksen ulkopuolella perustetut tiekunnat eivät ole yksityistielain tarkoittamia tiekuntia (YksTL 58 §).

Tiekunnan täytyy valita itselleen toimitsijamies tai kolmijäseninen hoitokunta. Näissä tehtävissä voi toimia myös muukin kuin tieosakas (YksTL 58 §.) Tiekuntaa koskevista asioista päättää kuitenkin tiekunnan kokous, jossa kaikilla osakkailla on äänioikeus, pääsääntöisesti tieyksiköidensä mukaisessa suhteessa. (YksTL 64 §, 66 §.)

Tiekunta on rajoitetusti oikeustoimikelpoinen, tarkoittaen että se voi tehdä tienpitoa varten tarpeellisia sitoumuksia, hankkia irtainta omaisuutta sekä olla asianosainen tuomioistuimissa sekä kiinteistötoimituksissa (YksTL 62 §). Tiekunnan omistukseen ei voida kuitenkaan hankkia kiinteistöomaisuutta, edes tienpitoaineen ottoa varten (Markkula 2005, s. 75).

Tiemaksu, käyttömaksu ja vahingonkorvaus

Normaalisti tiekunta kerää osakkailtaan tieyksiköiden mukaisia vuosittaisia tiemaksuja, joilla tien ylläpitoa rahoitetaan. Mikäli tieosakas käyttää tietä tilapäisesti tavalla, joka poikkeaa hänelle määrätystä tiemaksusta, voidaan tiemaksun lisäksi määrätä toteutunutta tien käyttöä vastaava käyttömaksu. Tieosakkaat voivat myös sopia, että tienpidon rahoitus kerätään ainoastaan käyttömaksuina tien toteutuneen käytön mukaan. Tällainen järjestely voi olla järkevää esimerkiksi pelkästään puunkuljetukseen käytettävillä metsäautoteilla. (YksTL 23 §, 25 §.)

Niille, joille on myönnetty vain tilapäinen käyttöluupa yksityistiehen, määrätään tiemaksun sijasta usein käyttömaksu. Mikäli tilapäinen käyttöluupa on myönnetty säännöllistä käyttöä varten, maksetaan käyttömaksu vuosittain. Yksittäiseen tapahtumaan myönnetty käyttömaksu määrätään kuitenkin maksettavaksi kertamaksuna. Käyttömaksu vastaa arvioitua tai toteutunutta tien käyttöä ja sen yksikköhinta täytyy suhteuttaa tieosakkaiden tiemaksuun, sekä tien käyttämisestä mahdollisesti johtuvaan kunnossapitokustannusten lisääntymiseen. Osapuolet voivat sopia käyttömaksun suuruudesta. Tiekunta voi myös vaatia vastaavaa käyttömaksua, mikäli joku rikkoo sen asettamaa tien käyttökieltoa. (YksTL 26 §.)

Mikäli tieosakas tai se, jolla on lupa käyttää tietä käyttömaksua vastaan, on käyttänyt tietä tavalla, joka on huomattavasti lisännyt tien kulumista tai vaurioittanut sitä, on hän velvollinen korvaamaan tien kuntoon panemisesta aiheutuvat kustannukset. Edellytyksenä on, että tietä on käytetty aiemmin määrättyjä tieyksiköitä tai tiemaksua huomattavasti useammin tai raskaammalla kalustolla. (YksTL 31 §.) Sama pätee, mikäli joku käyttää tietä ilman lupaa edes tilapäisesti, ja samalla vaurioittaa tietä (YksTL 80 §).

Mikäli joku muu kuin tieosakas tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta vaurioittaa tietä, ajamalla ilman lupaa liian raskaalla kalustolla, voidaan hänelle määrätä tästä sakkorangaistus. Sakko voidaan määrätä myös henkilölle, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta vie luvatta sillalle tai lautalle sallittua raskaamman kuorman tai vastoin kieltoa käyttää tietä jonka käyttöön hänellä ei ole oikeutta. (YksTL 102 §.) Lienee oikea tulkinta, että sillan ja lautan lisäksi liiallisen kuorman ajaminen myös laiturille on rangaistavaa, mikäli tiekunta on asettanut sille painorajoituksen.

Käyttömaksun määräämisestä ja vahingonkorvausasiasta päättää kunnan tielautakunta, mikäli asianosaiset eivät pääse asiasta sopimukseen (YksTL 52 §). Mikäli tiekunta tai tieosakkaat vaativat aiheesta sakkorangaistusta, käsittelee yleinen alioikeus (KäO) rangaistusvaatimuksen ohella myös mahdollisen käyttömaksun määräämisen tai vahingonkorvausasian (YksTL 80 §).

Tiekunnan vastuu

Tienpitovelvollisuuteen liittyy myös vahingonkorvausvastuu: Tieosakkaat tai tiekunta voivat olla vahingonkorvausvelvollisia, mikäli tiellä sattunut onnettomuus johtuu tien kunnossapidon laiminlyönnistä. Erityisesti tämä säädös koskee myös tiekunnan hallinnoimaa laituria. Vahingonkorvausta arvioidaan vahingonkorvauslain säännösten nojalla: lain yleisten periaatteiden mukaan korvausvastuu syntyy, mikäli tienpitäjä on aiheuttanut vahingon tahallaan tai huolimattomuudesta (eli tuottamuksesta), ja vahingon on aiheuttanut tienpitoon liittyvä teko tai laiminlyönti. Teon ja vahingon välillä on oltava välitön syy-yhteys.

Käytännössä yksityistien tienpitäjän vastuu perustuu aina kunnossapidon puutteisiin. Tällöin ennalta arvaamattomien olosuhteiden (säätila yms.) aiheuttamat vauriot tiessä eivät ole peruste tiekunnan korvausvelvollisuuteen. Tiekuunnalla ei ole myöskään korvausvelvollisuutta, mikäli vahingon kärsijä on itse tahallaan tai tuottamuksellaan myötävaikuttanut vahingon syntymiseen. Oikeuskäytännössä on kuitenkin todettu, että esimerkiksi talven aiheuttama liukkaus ei ole välttämättä poikkeuksellinen olosuhde, jolloin tienpitäjä tai maanomistaja voi olla velvollinen vahingonkorvaukseen. (Markkula 2005, s. 302 – 303.)

Tämä vastuusäännöstö koskee kuitenkin vain viranomaisen perustamia toimitusteitä, eikä siten pelkkään sopimukseen perustuvia, luonteeltaan maanomistajan omia teitä (Markkula 2005, s. 14). Yksityistien tapauksessa korvausvastuuta täytyy kuitenkin aina suhteuttaa tien tasoon ja myös muun muassa laiturin käyttöön talviaikana. Tiekuunnan

kannattaa varustaa hallinnoimansa tie asianmukaisin kielto- ja varoitusmerkein: Nopeus- ja varoitusmerkein voidaan vähentää tai jopa poistaa tiekunnan korvausvastuuta onnettomuustilanteissa. Toisaalta tien käyttäjä ei välttämättä ole korvausvelvollinen, mikäli tie vaurioituu koska tielle ei ole asetettu tarvittavia painorajoitusmerkkejä.

3.6 Ojalaki (983/1976)

1.3.1977 tuli voimaan laki tilojen yhteisten teiden ja valtaojien sekä niihin verrattavien alueiden lakkaamisesta yhteisinä alueina, lyhyemmin ojalaki. Ojalaki tulee varsin usein esille yksityistieoikeuksia käsiteltäessä, mutta myös käyttöoikeuksia laiturille ja rantaan johtavalle tielle voidaan joutua tulkitsemaan ojalain säädösten nojalla.

Laki koskee osakkaiden yhteiseen tarpeeseen erotettua, jaosta pois jätettyä tai muuten kiinteistöjen yhteiseksi katsottavaa aluetta, joka on tarkoitettu kulkemiseen, kuljetukseen tai valtaojan paikkana. Lisäksi laki koskee tiettyjä vanhoja kunnan- tai kyläteitä, joka ei kuitenkaan kuulu tilaan.¹¹ Laki koskee myös yhteisen tien tai valtaojan vieressä sijaitsevaa vähäistä¹² varastointipaikkaa joka on toimitusasiakirjoissa selitetty kuuluvaksi samaan yhteiseen alueeseen. Laki ei kuitenkaan koske tilojen yhteistä venevalkamaa, eikä tienpitäjälle kuuluvaa tiealuetta tai pakkolunastusyksikköä. (1 – 2 §.)

Lain voimaan tullessa edellä kuvatut kiinteistöt lakkasivat olemasta yhteisiä, ja yhteinen alue liitettiin viereisten kiinteistöjen omistukseen pääosin keskiviivaperiaatteella, ja joissain tapauksissa myös kunnan omistukseen. (3 §, 7 – 15 §.) Ojalain tärkeys korostuu sen määräyksissä lakaneen yhteisen alueen käyttöoikeuksista: Kiinteistö, jolla oli osuus lakaneeseen yhteiseen alueeseen ja jonka omistaja lain voimaan tullessa käytti aluetta sen alkuperäiseen verrattavaan tarkoitukseen, on oikeutettu pysyvään käyttöoikeuteen alueella, siis useimmiten tieoikeuteen. Käyttöoikeus myönnetään korvauksetta, kun aluetta käytetään alkuperäistä tarkoitusta varten. (4 §.) Tästäkin huolimatta kiinteistö voi olla oikeutettu tien käyttöön, vaikka tie ei ollut käytössä ojalain voimaantullessa, mikäli sanottu tieyhteys on kiinteistön ainoa virallinen kulkuyhteys.¹³

¹¹ Kunnan- ja kylätiet, joita ei yleistien voimaan tullessa vuonna 1954 ole otettu valtion haltuun, katsottiin olevan yksityisiä teitä. Tällaiseen yksityiseen tiehen, joka ei kuitenkaan kuulu tilaan eikä ole pakkolunastusyksikkö, sovelletaan myös ojalain säännöksiä. (Ojalaki 1 §; YksTL 105.1 §.)

¹² Ennakkopäätöksessä KKO:1993:73 jakokunnan yhteisen, noin 0,8 ha kokoisen lastauspaikan ei katsottu kuuluvan ojalain soveltamisen piiriin, eikä siten ollut lakannut yhteisenä alueena ojalain voimaan tullessa.

¹³ Ennakkopäätöksessä KKO:2000:111 kiinteistö oli oikeutettu käyttämään ojalain nojalla lakannutta yhteistä tietä, vaikka tiealuetta oli käytetty vain säännöllisesti kiinteistölle kulkemiseen. Ratkaisevaa oli, ettei kiinteistölle ollut määritetty muuta virallista kulkuyhteyttä.

Ojalain mukaiset oikeudet ja alueiden siirtyminen toteutettiin suoraan lain nojalla, ilman erillistä kiinteistötoimitusta. Täten näitä oikeuksia ei välttämättä näy lainkaan kiinteistörekisterissä. (Markkula 2005, s. 55.) Ojalakia joudutaan siten joissain tapauksissa tulkitsemaan vielä nykyäänkin, ellei alueen tieoikeuksia ole muutoin käsitelty toimituksissa.

Markkulan mukaan (2005, s. 357) oikeuskäytännössä on katsottu, että vanhastaan yhteinen tie, joka on ollut tieosakkaiden käytössä ojalain voimaantullessa, on luonteeltaan ennestään oleva tie (toimitustie): ”Pääsääntöisesti ojalain mukainen lakannut yhteinen tie, joka on koko ajan ollut muunkin kuin maapohjan omistajan käytössä, on katsottava ennestään olevaksi tieksi.” Tällöin kyseiseen tiehen noudatetaan YksTL 9 §:n mukaisia lisätieoikeuden säädöksiä, jolloin muun muassa kunnan tielautakunta on oikeutettu myöntämään lisätieoikeuksia sanottuun tiehen, ja riidattomissa tapauksissa myös tiekunta itse. Tiekuunnan täytyy kuitenkin aina noudattaa YksTL 9§:n säännöksiä uusista tieoikeuksista, tai muutoin asian voi riitauttaa kunnan tielautakuntaan. Jos ojalain mukaan syntyneestä tieoikeudesta syntyy erimielisyyttä, ratkaistaan asia yksityistietoimituksessa (4 §). Olennaista silloin on, onko kiistanalainen tie ollut tiekäytössä tai kiinteistölle tarpeellinen ojalain voimaantullessa. (Markkula 2005, s. 66, 146 & 357.)

Lainsäädäntö ei anna vastauksia laiturin käyttöoikeuksiin suoraan ojalain nojalla, mutta oikeustapauksissa on näitäkin kysymyksiä käsitelty. Näitä käsitellään tarkemmin luvussa 5.2.1.

4 Maantietoimitus laitureiden lakkauttamiseksi

4.1 Maantien lakkauttamisen prosessit

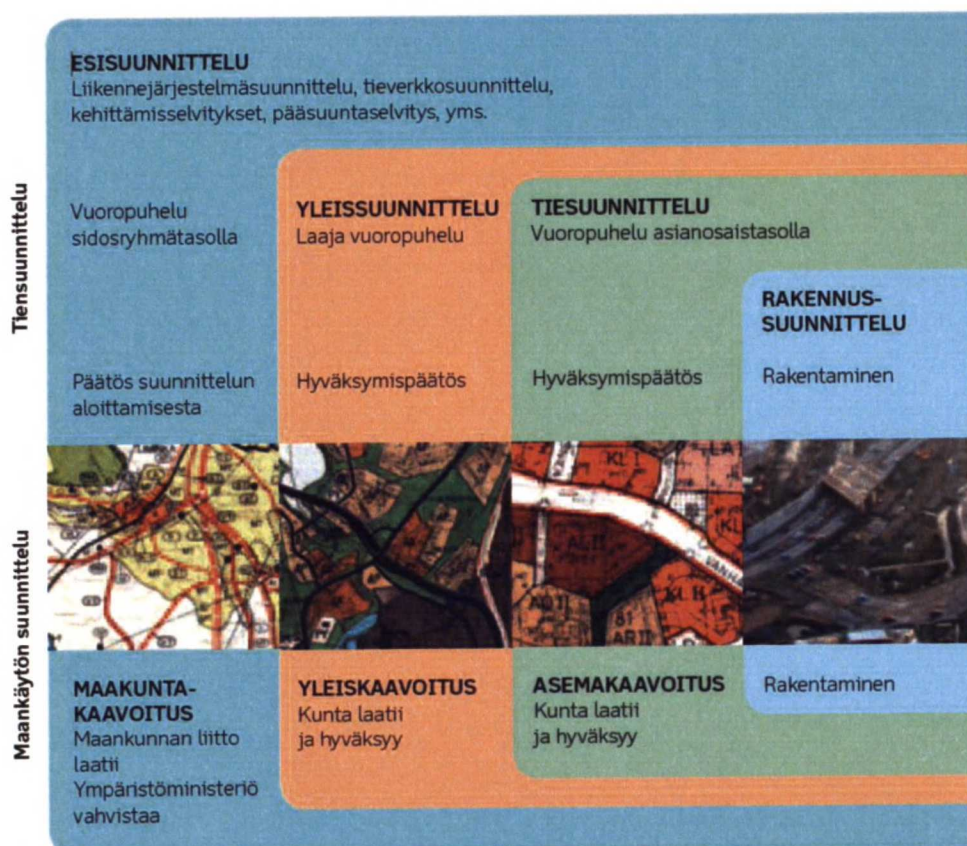
Maantien rakentamista edeltää maantielaissa tarkoin säädelty suunnitteluprosessi. Hyväksytyt tiesuunnitelman jälkeen pidettävässä maantietoimituksessa vahvistetaan suunnitelman mukainen maantien alue, sekä päätetään omistusoikeuden siirtymisestä, korvauksista ja kulkuoikeuksista yksityisille teille. Hyväksytty tiesuunnitelma on sitova, ja sitä on noudatettava rakentamisessa ja maantietoimituksessa. Suunnitteluprosessin toteutusvastuu kuuluu tienpitoviranomaisena toimivalle alueelliselle ELY-keskukselle. Maantietoimituksen pitää maanmittauslaitoksen toimitusinsinöörin johtamana erillinen lunastustoimikunta.

4.1.1 Maantien suunnittelu yleisesti

Maantien suunnitteluprosessissa on neljä vaihetta: *esiselvitykset, yleissuunnitelma, tiesuunnitelma ja rakennussuunnitelmat*. Yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma ovat lakisääteiset suunnitelmat, joilla on tiettyjä oikeusvaikutuksia. Esiselvitykset ovat suunnittelun ensimmäinen vaihe, jossa selvitetään voimassaolevaa maankäyttöä, tien tarvetta ja ajoitusta, sekä arvioidaan karkealla tasolla kustannuksia ja vaikutuksia. Rakennussuunnitelmat puolestaan liittyvät hankkeen toteuttamiseen ja ne laaditaan usein vasta varsinaisen rakentamisen yhteydessä. (Liikennevirasto 2010b, s. 7.)

Tien suunnittelu kytkeytyy olennaisesti osaksi yhdyskuntasuunnittelua (kuva 10). Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava suunnitelmissa huomioon, siten kuin MRL:ssä määrätään. (MTL 17 §.) Suunnittelun jokaisessa vaiheessa tulee huomioida hankkeeseen vaikuttavien kaavojen sisältö ja tarkkuus: Esiselvitysvaiheessa tutkitaan tiehankkeen tarvetta ja ajoitusta maakuntakaavan ja yleiskaavan likimääräisellä tarkkuustasolla. Yleissuunnitelman tarkkuus vastaa käytännössä yleiskaavatasoista tai asemakaavatasoista maankäytön suunnittelua. Tiesuunnitelma vastaa tarkkuudeltaan asemakaavaa. (Liikennevirasto 2010b, s. 7.)

Suunnitteluprosessin tarkoin säädelty järjestys ja menettelytavat varmistavat mahdollisimman laajan vuorovaikutuksen, sekä kansalaisten ja sidosryhmien laajan mahdollisuuden osallistua kaikkiin suunnittelun vaiheisiin. Esiselvitysvaiheessa pääpaino on viranomaisten välisessä yhteistyössä (kunnat, valtion organisaatiot). Yleissuunnittelu on vaikuttamisen kannalta tärkein suunnitteluvaihe, sillä tällöin arvioidaan vaihtoehtojen vaikutukset ja päätetään hankkeen perusratkaisut. Yleissuunnittelussa yhteistyötä tehdään mahdollisimman laajasti muun muassa viranomaisten, järjestöjen ja asukkaiden kesken. Tiesuunnitelmassa tärkeimmät päätökset liittyvät yksityiskohtiin. Tällöin tärkein vuorovaikutusryhmä ovat asukkaat, maanomistajat ja elinkeinotoiminta. (Liikennevirasto 2010b, s. 15.)



Kuva 10. Tien suunnittelun kykeytyminen maankäytön suunnitteluun.

Yleissuunnitelmassa määritetään väylän likimääräinen sijainti ja tilan tarve, sekä suhde ympäröivään maankäyttöön ja muuhun ympäristöön. Yleissuunnitelma toimii sitovana ohjeena tiesuunnitelmaa laadittaessa. Yleissuunnitelman hyväksymispäätös on voimassa kahdeksan vuotta, jonka aikana tiesuunnitelman laatiminen on aloitettava. (MTL 19 §, 20 §, 31 §.)

Yleissuunnitelma on laadittava, jolleivät hankkeen vaikutukset ole vähäiset (MTL 18 §). Vaikutusten arvioinnissa olennaista on tarkastella hankkeen kokoluokkaa suhteessa ympäröivään maankäyttöön ja ympäristöön: Maantien parantaminen paikallaan, yksittäiset yli- ja alikulut, sekä kevyen liikenteen väylien rakentamiset aiheuttavat harvoin muita kuin vähäisiä vaikutuksia. Hankkeen vaikutukset ovat yleensä suoraan verrannolliset hankkeen laajuuteen. (HE 17/2004, s. 41.) Laitureiden rakentamiseen ja lakkauttamiseen liittyviin suunnitelmiin ei useimmiten tarvitse laatia erillistä yleissuunnitelmaa, sillä hankkeen vaikutukset ovat vähäiset.

Tiesuunnitelmassa määritetään tien tarkka sijainti, tietä varten tarvittavat alueet, maanteiden ja yksityisten teiden liittymät, sekä muut yksityistiejärjestelyt ja hankkeen yksityiskohtaiset ratkaisut. Tiesuunnitelmaan on liitettävä kustannusarvio sekä tieto suunnitelman toteuttamiseksi laadituista sopimuksista, kuten tiehen kuuluvien erityisten rakenteiden vastuunjaosta. Hyväksytty tiesuunnitelma oikeuttaa tienpitäjän hakemaan maantietoimitusta, jossa alue tai oikeudet lunastetaan valtiolle tai lakkautetaan maantienä. (Liikennevirasto 2010b, s. 11; Liikennevirasto 2011, s. 17.)

Tiesuunnitelma on laadittava ja hyväksyttävä useimmissa hankkeissa. Vaikutuksiltaan vähäiset tien parantamishankkeet, joihin ei oteta lisäaluetta, voidaan toteuttaa ilman tiesuunnitelmaa. Samoin menetellään, jos omistaja tai omistajaan verrannollinen haltija on antanut kirjallisen suostumuksen vähäisen lisäalueen ottamiseen. (MTL 21 §.) Tällaista menettelyä (parantamissuunnitelma) on pidettävä vain poikkeuksena aivan pienimmissä hankkeissa, sillä normaaliin tiesuunnitelmamenettelyyn kuuluva avoimuus ja vuorovaikutus jäävät tällöin toteutumatta, tai tiesuunnitelmaa suppeammaksi (HE 17/2004, 21 §). On huomattava että menettely ei onnistu pienimmissäkään hankkeissa, mikäli osa tiealueesta samalla lakkautetaan: Maantien osittainenkin lakkauttaminen on käsiteltävä tiesuunnitelmassa (MTL 25 §, 89 §).¹⁴

4.1.2 Tiesuunnitelma

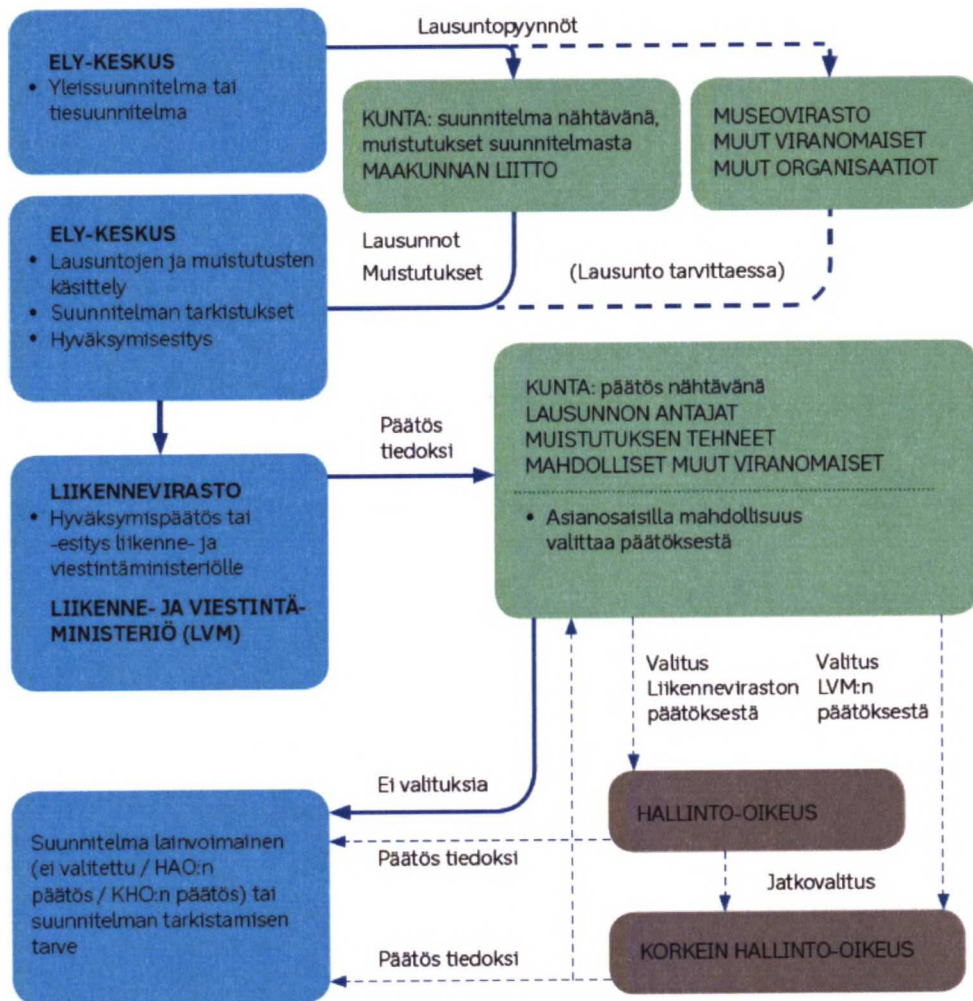
Yleis- ja tiesuunnitelmien hyväksymisprosessi noudattaa aina samaa tarkoin lailla säädeltyä järjestystä (kuva 11). Maantielaki ja –asetus edellyttävät suunnitelmilta julkisuusperiaatteen noudattamista. Tämä takaa asianosaisille riittävien tietojen saannin etujensa valvomiseksi. Lain lähtökohtana on suunnittelun perustuminen avoimuuteen ja vuorovaikutukseen koko suunnitteluprosessin ajan. Yksityisten ihmisten sekä yhteisöjen edut on otettava huomioon suunnitelmia laadittaessa ja käsiteltäessä. Esiitettyihin mielipiteisiin on suhtauduttava asiallisesti ja pyrittävä yhteisesti hyväksytyyn ratkaisuun. (Liikennevirasto 2011, s. 14 & 22.)

Osallistahot ja suunnitelmien käsittelykieli

Tien suunnitteluprosessiin saavat osallistua kaikki, joiden omaisuuteen, asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin maantien rakentaminen saattaa vaikuttaa. (MTL 27 §). Viimeisimmässä tulee huomioida muun muassa lähiseudun asukkaat, sekä lähivaikutusalueen yritysten, laitosten, koulujen ja päiväkotien työntekijät ja käyttäjät. Kaikilla *osallistahoilla* on oikeus tehdä muistutus tiesuunnitelmasta sen nähtävillä oloaikana. (Tiehallinto 2009, s. 19 – 20.) Sen sijaan tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä valittaminen on rajattu pienemmälle ryhmälle, eli pääosin *asianosaisille* (kts. muutoksenhaku).

Tiesuunnitteluun liittyvien asioiden käsittelykielenä on viranomaisen virka-alueen väestön enemmistön kieli. Asiakirjat laaditaan tällä kielellä. Valtioneuvoston asetuksella säädetään joka kymmenes vuosi virallisen tilaston perusteella, mitkä kunnat ovat kaksikielisiä ja mikä on näiden kuntien enemmistön kieli. Lisäksi säädetään yksikielisistä kunnista. Jos asiakirja on laadittu toisella kuin asianosaisen kielellä, hänelle on pyynnöstä annettava maksuton virallinen käänös asiakirjasta, siltä osin kuin asia koskee hänen oikeuttaan, etuaan tai velvollisuuttaan. (Tiehallinto 2009, s. 20.)

¹⁴ Samoin MTL 28 §:n mukainen ”menettely vähäisissä tiehankkeissa” ei käy päinsä maantietä lakkautettaessa: Pykälässä mahdollistetaan tiesuunnitelman yksikertainen käsittely, mikäli suunnitelma koskee maantien parantamista, joka ei sanottavasti muuta paikallisia liikenneolosuhteita. Maantien osittainenkin lakkauttaminen muuttaa liikenneolosuhteita siinä määrin, ettei yksinkertaistettu protokolla tule kyseeseen.



Kuva 11. Tiesuunnitelman hyväksymisprosessi.

Suunnittelun aloittaminen

Yleis- tai tiesuunnitelman laatimisesta sekä siihen liittyvien tutkimusten aloittamisesta on ilmoitettava kunnalle. Lisäksi suunnittelun ja tutkimusten aloittamisesta on ilmoitettava kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille ja osallistahoille, kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla. (MTL 16 §.) Tiedottamisessa noudatetaan samoja periaatteita kuin vuorovaikutuksen järjestämisessä. Käytännössä tiedottaminen suunnittelun ja maastotutkimusten aloittamisesta, ja yleisötilaisuudesta voidaan tehdä samalla kuulutuksella, varsinkin jos suunnitelma koskee vain suppeaa aluetta, ja suunnitelmaa kyetään alustavasti esittelemään jo pian tiedottamisen jälkeen.

Suunnittelun aikainen viranomaisyhteistyö

Suunnitelman laatijan on tehtävä tiesuunnitelmaa laadittaessa yhteistyötä kuntien, maakuntaliiton ja ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat – vastualueen kanssa. Tarvittaessa yhteistyötä on tehtävä myös muiden viranomaisten ja sidosryhmien kanssa. Myös Puolustusvoimien kanta suunnitelmiin tulee selvittää. Tämä korostuu erityisesti maantielaitureita koskevissa tiesuunnitelmissa. Maantielaki ei määrittele yhteistyön tapoja ja laajuutta. Pienissä projekteissa neuvotteluja tulisi käydä vähintäänkin kunnan kanssa. Syrjään jäävän maantie säilyttäminen maantienä, sekä maanteiden hallinnolliset muu-

tokset on aina perusteltava, ja niistä on sovittava etukäteen kunnan kanssa. (Liikennevirasto 2011, s. 21 & 26.) Tiesuunnitelmaa voi erityisellä sopimuksella laatia myös kunta, mutta tällöin viranomaisyhteistyöstä ja hallinnollisesta käsittelystä vastaa ELY-keskus.

Suunnittelun aikainen vuorovaikutus

Tiesuunnitelmaa laadittaessa on kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille varattava mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta. Lain mukaisesti tässä on huomioitava myös muut osalliset, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa. (MTL 27 §.)

Maantielaki ei säätele sitä, miten osallistumis- ja vaikutusmahdollisuudet käytännössä toteutetaan. Valtioneuvoston asetus maanteistä (MTA 924/2005, 3 §) säätelee väljästi vaikutusmahdollisuuksien varaamisesta: Vaikutusmahdollisuus voidaan varata ilmoittamalla henkilökohtaisesti, järjestämällä erityinen tiedotustilaisuus, asettamalla suunnitelman valmisteluaineisto nähtäville tai muutoin tarkoituksenmukaisella tavalla.

Liikenneviraston ohjeistuksissa täydennetään mahdollisten vuorovaikutusmenetelmien listaa (2011, s. 23). Käytännössä liikennevirasto suosittaa pitämään yleisötilaisuuksia, työpajoja ja henkilökohtaisia tapaamisia, joissa keskustelu olisi mahdollisimman vapaata. Nykytekniikan mahdollistamia tiedotuskanavia tulisi myös käyttää mahdollisimman laajasti. Ohjeistusten mukaisesti vuorovaikutus tulee toteuttaa siten, että mahdollisuus mielipiteiden esittämiseen on realistista: Yleisötilaisuuksista tulee tiedottaa riittävän ajoissa ja kannanottojen esittämiselle varata riittävä aika. Esittelytilaisuudet tulisi ajoittaa siten, että suunnitelmien arvioiminen on mahdollista, käytännössä siis suunnitelmien luonnosvaiheeseen.

Ilmoitustavan valinnassa on otettava huomioon suunnitelman merkitys ja laajuus. Ensimmäisessä Liikennevirasto suosittelee kuuluttamaan lehti-ilmoituksin kunnan virallisissa ilmoituslehdissä tai alueen muissa päälehdissä. Vuorovaikutuksessa on tärkeää, että mahdollisuus vaikuttamiseen annetaan tavalla tai toisella: ”Laiminlyönti johtaa menettelyvirheen vuoksi suunnitelman hyväksymispäätöksen kumoamiseen hallinto-oikeudessa ja suunnitelman palauttamiseen uudelleen käsiteltäväksi, vaikka suunnitelma olisi sisältöltään lainmukainen.” (Liikennevirasto 2011, s. 20.)

Tiesuunnitelman nähtävillä olo

Varsinainen tiesuunnitelman hallinnollinen käsittely noudattaa MTL 27 §:n mukaista protokollaa: Ennen tiesuunnitelman hyväksymistä on varattava edellä mainituille asianosaisille ja muille osallistahoille tilaisuus muistutusten tekemiseen suunnitelmasta. Laadittu tiesuunnitelma toimitetaan kunnalle ja saatekirjeessä pyydetään kuntaa asettamaan suunnitelma nähtäville muistutusten tekemistä varten. Lain mukainen nähtävillä oloaika on 30 päivää. Samalla tienpitoviranomainen pyytää kunnalta lausuntoa suunnitelmasta.

Nähtävillä oloajan päätyttyä, kunnan tulee toimittaa tienpitoviranomaiselle oman lausuntonsa lisäksi myös vastineensa suunnitelmasta annetuista muistutuksista. Kirjeeseen on liitettävä myös muistutuskirjelmät alkuperäisinä. Lisäksi kuntaa pyydetään liittämään suunnitelma-asiakirjoihin oikeaksi todistetut otteet suunnitelman alueelle hyväksytyistä oikeusvaikutteisista kaavoista. Tienpitoviranomaisen on laadittava perusteltu kannanotto niille muistutuksen tehneille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet. (Liikennevirasto 2011, s. 24; MTL 27 §.)

Kunnan on kuulutettava suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sekä muistutusten teke- mistävasta ja -ajasta niin kuin kunnalliset kuulutukset asianomaisessa kunnassa kuulute- taan. Käytännössä yleisimpiä tapoja ovat ilmoitustaulun lisäksi alueen sanomalehdet ja kunnan Internet-sivut. Julkisen kuuluttamisen lisäksi tienpitoviranomaisen on lähetettä- vä asiasta kirjallinen ilmoitus ulkopaikkakunnalla asuville kiinteistön omistajille ja hal- tijoille. Maantielaki vaatii huomioimaan suunnitelman vaikutusalueella olevat kiinteis- töt, joiden omistajat ja haltijat on asiakirjoissa mainittu tai muuten tunnettu. Kaikista kuulutuskustannuksista vastaa tienpitoviranomainen. (Liikennevirasto 2011, s. 24; MTL 27 §.)

Vuorovaikutus suunnitelman nähtävänä oloaikana

On myös suotavaa, että yleissuunnitelmasta järjestetään esittelytilaisuus, myös kun suunnitelma on asetettu maantielain mukaisesti nähtäville kuntaan. Erityisissä tapauk- sissa myös tiesuunnitelmasta voidaan pitää esittelytilaisuus, varsinkin jos hankkeesta ei ole laadittu erillistä yleissuunnitelmaa. Suurista hankkeista suositellaan laatimaan myös alueen lehtiin artikkeli tai tiedote, josta käy ilmi milloin ja missä suunnitelma on nähtä- villä, sekä henkilöt joilta voi saada lisätietoja. Kaikki nämä toimet lisäävät suunnittelun avoimuutta ja auttavat suunnitteluun perehtymättömiä hahmottamaan suunnitelman vai- kutuksia. (Liikennevirasto 2011, s. 24.) Nähtävillä oloaikana pidettävästä esittelytilai- suudesta ei ole säädetty lailla, eikä sen tiedottamisesta ole erillistä ohjeistusta. Kutsu esittelytilaisuuteen voidaan tiedottaa samalla, kun suunnitelmasta kuulutetaan virallisesti.

Mikäli tiesuunnitelmaan sisältyy hallinnollisen luokan muutosasia (lakkauttaminen, tien muuttaminen kaduksi), voi ELY-keskus pyytää esittelytilaisuuteen maanmittauslaitok- sen edustajan, kuvaamaan lakkautusprosessia. Tällöin on huomioitava, ettei lakkautusta maantietoimituksessa hoitava toimitusinsinööri joudu jääviksi: käytännössä yleisötilai- suudessa ja maantietoimituksessa on hyvä olla eri toimitusinsinöörit.

Tienpitoviranomaisen on pyydettävä tiesuunnitelmasta lausunto maakuntaliitolta, kun- nalta, sekä muilta viranomaisilta, mikäli se on tarpeen. Kunnalta lausunto pyydetään aina. (MTL 27 §.) ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat – vastuualueelta kysytään sisäinen lausunto asiasta.

Päätöksen hyväksyminen, nähtäville asettaminen ja muutoksenhaku

Liikennevirasto hyväksyy useimmat tiesuunnitelmat. Tiesuunnitelmat, jotka koskevat maantien lakkauttamista muulloin kuin maantien rakentamisen yhteydessä, hyväksyy liikenne- ja viestintäministeriö. (MTL 99 §.) Päätäntävaltaa on tarkasteltu tarkemmin luvussa 3. Liikennevirasto ilmoittaa päätöksen hyväksymisestä samanaikaisesti kunnalle, ELY-keskukselle, maakuntaliitolle sekä muille viranomaisille, jotka ovat osallistuneet suunnitteluun. Tienpitoviranomainen (ELY) toimittaa lisäksi päätöksen suunnitelma-asiakirjoineen asianomaiseen kuntaan ja pyytää kuntaa kuuluttamaan päätöksestä kuntalain (365/1995) mukaisesti. Päätös tiesuunnitelman hyväksymisestä on asetettava yleisesti nähtäville 30 päivän ajaksi. Yleisen kuuluttamisen lisäksi tienpitoviranomaisen on lähetettävä tieto hyväksymispäätöksestä niille muistutuksen tehneille henkilöille, joiden osoite on tiedossa. (MTL 103 – 104 §.)

Tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen voi hakea valittamalla muutosta 30 päivän ajan päätöksen tiedoksi saannista, siis pääsääntöisesti päätöksen nähtävillä oloajan. Päätöksestä saa valittaa se, johon päätös on kohdistettu, tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (*asianosaiset*, HLL 6 §). Asianosaisten henkilöiden lisäksi valitusoikeus on myös rekisteröidyllä paikallisella yhdistyksellä tai säätiöllä, jonka toimialaa suunnitelma koskettaa. Lisäksi kunnalla, ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat – vastuualueella ja maakuntaliitolla on valitusoikeus sellaisesta hyväksymispäätöksestä, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan alueelle tai viranomaisen toimialueelle. (MTL 105 §.)

Kiinteistön omistajien lisäksi *asianosaisia* voivat olla esimerkiksi muut kiinteistön haltijat, kuten alivuokralaiset sekä käyttöoikeuden haltijat, sekä sellaiset tahot, joiden ammatin tai elinkeinonharjoittamisen oikeuteen suunniteltu hanke saattaa vaikuttaa (Liikennevirasto 2011, s. 24). Hallintolainkäyttölain (HLL 6 §) rajausta on varsin väljä, joten asianosaisten määritelmää joudutaan usein tarkastelemaan ennakkotapausten rajoissa tapauskohtaisesti. Tällöin on tärkeää harkita, vaikuttaako suunnitelma välittömästi tämän henkilön oikeuteen, etuun tai velvollisuuteen.¹⁵

Asiainosaisia yhteisötahoja ovat myös rekisteröidyt (paikalliset tai alueelliset) yhteisöt tai säätiöt, joiden toimialaa tien suunnittelu koskee ja joiden toiminta-alueelle hanke ulottuu, kuten kylätoimikunnat, asukas-yhdistykset, energia- ja vesilaitokset ja Luonnon-suojeluliiton piirit. (Tiehallinto 2009, s. 20.)

30 päivän valitusoikeus alkaa päätöksen yleistä kuuluttamista seuravasta päivästä, tai siitä kun asianosainen on saanut tiedon päätöksestä. Liikenneviraston tekemään tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen tyytymätön voi hakea muutosta hallinto-oikeudesta, liikenne- ja viestintäministeriön päätöksestä korkeimmasta hallinto-oikeudesta. Hallinto-oikeuden päätöksestä voi edelleen valittaa korkeimpaan hallinto-

¹⁵ Tuoreessa ennakkopäätöksessä KHO:2013:146 suunnitellun tielinjauksen vaikutusalueella asuneella henkilöllä oli oikeus valittaa yleissuunnitelmasta. Etukäteen arvioitujen ympäristövaikutusten perusteella suunnitellusta tiehankkeesta voi kohdistua melu- ja pölyhaittoja henkilön asuntoon.

oikeuteen. Tiesuunnitelman hyväksymistä koskeva päätös voidaan panna täytäntöön valituksesta huolimatta, jollei tuomioistuin toisin määrää erillistä täytäntöönpanokieltoa (MTL 107 §; HLL 22 §).

4.1.3 Maantietoimitus

Tienpitoviranomainen voi hakea maantietoimitusta, kun hyväksytty tiesuunnitelma on saanut lainvoiman tai pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta. Maantietoimituksen suorittaa lunastustoimikunta, johon kuuluu maanmittaustoimiston määräämä toimitusinsinööri ja kaksi kunnanvaltuuston valitsemaa uskottua miestä. Toimitusinsinööri voi suorittaa maantietoimituksen ilman uskottuja miehiä, jos kukaan asianosaisista ei sitä vaadi eikä toimituksessa ole kysymys korvauksista. (MTL 53 – 54 §; LunL 11 – 12 §.) Maantietoimituksen kustannuksista vastaa tienpitoviranomainen (MTL 85 §).

Maantietoimitus voidaan myös käynnistää ilman tiesuunnitelmaa, mikäli kiinteistön omistaja tai haltija on antanut lunastamiseen kirjallisen suostumuksensa, kuten edellä on kerrottu. Tällöin lunastustoimitus aloitetaan siis pelkän parantamissuunnitelman nojalla. (MTL 21 §.) Tällainen menettely on kuitenkin mahdollista vain vähäisissä tien parantamishankkeissa, eikä vähäisenkään maantien lakkauttamisen yhteydessä (MTL 25 §, 28 §).

Toimituksen aikana pidetään tyypillisesti yhdestä kolmeen toimituskokousta. Kokouksista tiedotetaan asianosaisille kutsukirjein, ja tarvittaessa myös sanomalehdissä kuuluttamalla (KML 168 – 170 §). Kaikki maantietoimituksen asiat ratkaistaan kokouksissa, joista toimitusinsinööri laatii pöytäkirjat (KML 172 §, 187 §).

Maantietoimituksen asianosaiset ovat pääosin samat kuin tien suunnittelussakin: asianosaisia ovat toimituksen hakija, sekä henkilöt joiden oikeutta tai etua toimitus koskee (MTL 55 §). Käytännössä siis kiinteistöjen omistajat, joiden aluetta otetaan teialueeksi tai liittämisalueeksi, tai joiden kiinteistöt sijaitsevat tien suoja-, tai näkemäalueella. Lisäksi ne, joiden tie- tai rasiteoikeuksiin, erityisiin etuuksiin, tai kulkuyhteyksiin tiehanke vaikuttaa, tai joiden kiinteistöt kärsivät tiehankkeesta muuta vahinkoa. Asianosaisia voivat olla myös muut henkilöt (naapurit, työntekijät) joille tien tekemisestä aiheutuu haittaa tai vahinkoa. (Maanmittauslaitos 2013, 15.4.1 §.)

Toimituksessa päätettävät asiat

Maantietoimituksessa määrätään korvaukset tien rakentamisen aiheuttamista menetyksistä, haitoista ja vahingoista. Lunastamisessa ja korvauksien määräämisessä noudatetaan mitä lunastuslaissa on asiasta säädetty. (MTL 53 §.) Tiesuunnitelman mukaiset alueet ja oikeudet otetaan lunastajan haltuun ennen tien rakentamista ja maa-alueiden omistusoikeuksien siirtyminen vahvistuu toimituksen tullessa lainvoimaiseksi (MTL 56 – 57 §). Maantietoimituksessa käsitellään myös maantien hallinnollisen luokan muutokset ja omistusoikeuden siirtyminen, valtion lakkauttaessa maantien tai sen osan (MTL 92 §). Maantietoimituksessa käsitellään tarvittaessa myös rajankäynnit tiehen rajoittuvien kiinteistöjen välillä, sekä perustetaan tarpeelliset kulkuoikeudet yksityisille teille, ja

ratkaistaan muutkin yksityistielain mukaiset kysymykset. Tarvittaessa maantietoimituksessa perustetaan myös yksityistielle tiekunta. (MTL 69 §; KML 103 §.)

Tiesuunnitelmassa yksityistieksi osoitettu alue ei kuitenkaan automaattisesti oikeuta yksityistieoikeuksien perustamiseen alueelle, sillä näistä päätetään vasta maantietoimituksessa. Tieoikeuksien perustamisessa noudatetaan yksityistielainsäädännön edellytyksiä. (MTL 69 §.) Tiesuunnitelmassa ei myöskään voida määrätä kenelle lakkaava maantien osa luovutetaan, mitä korvauksia tiesuunnitelman vaikutuksesta määrätään, tai miten mahdolliset rajankäynnit kiinteistöjen välillä tulee tehdä. Nämä asiat on maantielaisissa yksiselitteisesti määrätty maantietoimituksen päätettäväksi. (MTL 53 §, 91 §.)

Sen sijaan tiesuunnitelman rajat, eli lunastettavat tai luovutettavat alueet päätetään sitovasti jo tiesuunnitelmassa. Näiden osalta maantietoimitus ei enää voi tehdä kuin merkitykseltään vähäisiä muutoksia. Myös tiesuunnitelman johdosta toteutettavat rakennustoimenpiteet päätetään sitovasti jo tiesuunnitelmassa, eikä niihin voida maantietoimituksessa enää vaikuttaa. (MTL 22 §, 57 §.)

Tarvittaessa lunastustoimikunta voi myös päättää tilusjärjestelyistä, joilla ehkäistään tilusten haitallista pirstoutumista. Tilusjärjestely tehdään lähtökohtaisesti vaihtamalla kiinteistöjen maa-alueita keskenään. Tämä kiinteistöjaotusta parantava toimenpide tehdään lunastustoimikunnan päätöksellä, tarvittaessa ilman omistajan tai haltijan suostumusta. Tyypillisimmin tilusjärjestely koskee arvoltaan vähäisiä maakaistaleita, joita kiinteistön omistaja ei, maantiestä johtuen, kykene enää käyttämään tarkoituksenmukaisesti hyödykseen. Myös maantienä lakkaavia tien osia voidaan järjestellä. (MTL 63 – 64 §.) Tarpeellisia, kiinteistöjaotusta parantavia tilusjärjestelyitä voidaan toteuttaa muutenkin kiinteistön omistajien välisellä sopimuksella (MTL 65 §). Aihetta käsitellään tarkemmin luvussa 5.1.3.

Kiinteistön omistajien välisten sopimusten edellytyksenä on, ettei tilusvaihtosopimus tuota kenellekään sanottavaa haittaa, eikä vaikeuta asemakaavan toteuttamista. Näiden lisäksi lunastustoimikunnan päätöksellä tehtävien tilusjärjestelyiden edellytyksenä on, että tilusjärjestely on tarpeen maantien aiheuttaman tilusten haitallisen pirstoutumisen korjaamiseksi ja sillä saadaan aikaan merkittävä parannus kiinteistöjaotukseen. Tienpitoviranomaisella on oikeus vaatia tilusjärjestelyä, mikäli sillä voidaan poistaa tai huomattavasti vähentää kustannuksia tai korvauksia uuden kulkuyhteyden rakentamiseksi. (MTL 64 – 65 §.) Tilusjärjestely voidaan toimittaa myös rahakorvauksena täyttä korvausta vastaan, mikäli tavallinen tilusvaihto ei alueella ole järkevää tai mahdollista (MTL 63.2 §).

On huomattava, että maantietoimituksessa määrättävät korvaukset ovat aina rahakorvauksia tienpitäjän ja asianosaisten välillä. Maantietoimituksessa ei voida määrätä tienpitoviranomaisen vastuulle kuuluvia työsuorituksia. Tiehankkeesta aiheutuvia haittoja ja vahinkoja voidaan ennaltaehkäistä erilaisin rakentamistoimenpitein, mutta nämä tulee ilmoittaa jo tiesuunnitelmassa.

Muutoksenhaku

Maantietoimituksessa tehtyihin päätöksiin voi hakea muutosta maa- ja metsätalouden ministeriön maaoikeudelta 30 päivän ajan toimituksen lopettamisesta (KML 234 §). Kunnalla on oikeus hakea muutosta, mikäli lunastuspäätös saattaa vaikeuttaa kaavan laatimista tai toteuttamista, eikä asiasta ole sitovasti määrätty tiesuunnitelmassa (LunL 90 §). Maa- ja metsätalouden ministeriön päätöksestä voi hakea valituslupaa korkeimmalta oikeudelta (KML 238 §.) Maantietoimituksen muutoksenhaussa sovelletaan lunastuslain sekä kiinteistönmuodostamislain säädöksiä (MTL 87 §; LunL 89 §, 91 §).

Toimituksesta tehdään tarvittavat merkinnät kiinteistörekisteriin kun toimitus on lainvoimainen, tai rekisteröitävissä valituksista huolimatta (MTL 86 §). Omistusoikeudella lunastettujen alueiden pinta-alat vähennetään luovuttavan kiinteistön pinta-alasta rekisteröinnin yhteydessä (MTL 56 §).

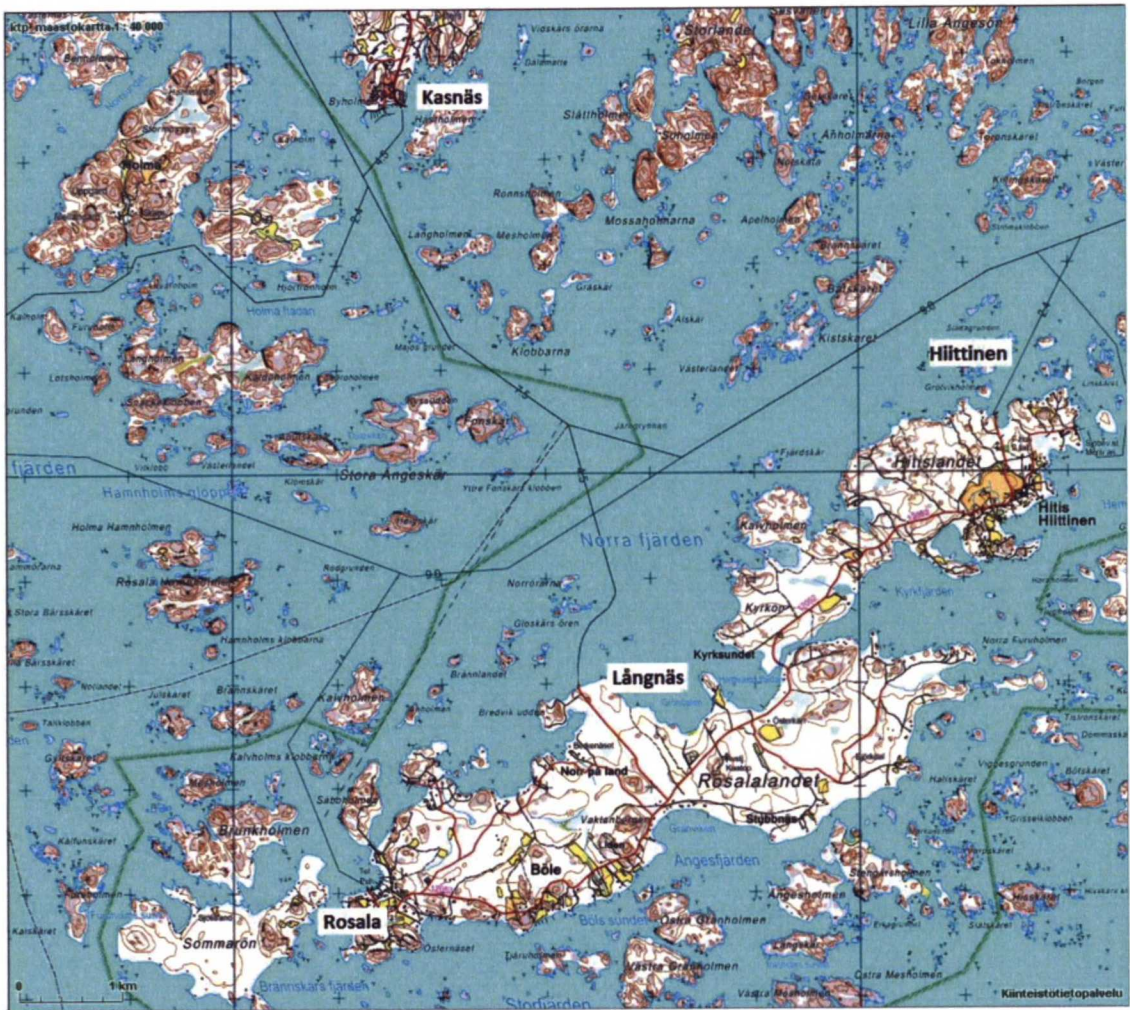
4.2 Vertailukohteet

Rosalan ja Hiittisten maantielaiturit sijaitsevat Hiittisten saarella, Kemiönsaaren kunnassa. Laiturit sijaitsevat saaren itä- ja länsireunoissa, rantaan johtavan maantien päädyissä (mt 12052). Valtion tarjoama yhteysalusliikenne Rosalan ja Hiittisten maantielaitureihin päättyi 1990-luvulla. Merkittävästi tähän vaikutti uuden tieyhteyden (maantie 12054) ja maantielaiturin rakentaminen Hiittisten saaren keskiosaan (Långnäs, nyky. lauttalaituri), jolloin Hiittisten saaren kulkuyhteydet mantereelle kyettiin järjestämään aiempaa huomattavasti lyhyemmällä merimatalla: Aiempien kahden laiturin sijaan liikennöidään enää saaren puolivälissä sijainneeseen laituriin. (kuva 12). Yhteysalus Aura (nyk. maantielautta) aloitti Kasnäs-Långnäs – välin liikenteen vuonna 1995.

Rosalan ja Hiittisten maantielaiturit eivät ole enää tarpeellisia yleisen liikenteen kannalta, sillä laiturit eivät palvele enää yhteysalusliikennettä. Vuonna 2009 toteutetussa laitureiden tärkeysluokituksessa (Turun yliopisto/MKK 2009) Rosalan laiturin todettiin kuuluvan luokkaan 3 (muut laiturit): laituri palveli edelleen jonkin verran matkailun ja vakituisten asutuksen tarvetta, sijoittuen kuitenkin luokiteltujen laitureiden häntäpäähän. Samassa tutkimuksessa Hiittisten laituri todettiin kuuluvan luokkaan 4 (tarpeettomat laiturit).

Varsinais-Suomen ELY-keskus tienpitoviranomaisena aloitti keväällä 2013 tiesuunnitelman laatimisen Rosalan ja Hiittisten maantielaitureiden lakkauttamiseksi maantienä. Koska tiesuunnitelmaan liittyy merkittäviä rakentamistoimenpiteitä, ehdotetaan suunnitelman hyväksymistä Liikennevirastolle.

Tiesuunnitelmaa esittelevä yleisötilaisuus pidettiin Rosalan kylässä 28.6.2013, jonka lisäksi asiasta on keskusteltu Kemiönsaaren kunnan ja Rosalan kyläläisten kanssa. Alustavissa keskusteluissa Kemiönsaaren kunta ei ole halukas ottamaan kumpaakaan laitusta ylläpidettäväkseen. Sen sijaan Rosalan kylän asukkaiden ja kiinteistönomistajien puolesta on ilmaistu kiinnostusta laiturin vastaanottamiseen nykyisessä tai parannetussa kunnossaan. Mikään taho ei ole ilmaissut kiinnostustaan Hiittisten laiturin vastaanottamiseen nykyisessä kunnossaan. Sen sijaan Hiittisten kirkonkylän kyläyhdistys on vastustanut laiturin purkua ja pyytänyt valtiota luovuttamaan laiturin kunnostettuna kyläyhdistyksen ylläpidettäväksi (kirje 18.10.2013).



Kuva 12. Hiittisten saaristo. Nykyinen lauttayhteys Hiittisten saarelle kulkee Kasnäsin ja Långnäsin välillä. ©Maanmittauslaitos lupa nro 20/MML/13.

4.2.1 Rosalan maantielaituri

Rosalan maantielaiturin nykyinen keulaportti on rakennettu vuonna 1976. Laituri on rakenteeltaan pistolaituri, jossa teräspalkkipaalujen varaan on rakennettu kaksi betonista suurelementtiä. Laituriosa on rakennettu vuonna 1984, aiemmin paikalla sijainneen puulaiturin paikalle. Keulaporttipaikka on rakenteeltaan betoniramppi, jota kannattelevat puupaalut (kuvat 4, 13 ja 14). Laituri on edelleen hyväkuntoinen, lukuun ottamatta keulaporttipaikan puupaaluja sekä sen vieressä sijaitsevaa puista venetasannetta, jotka vaativat lähitulevaisuudessa perusteellisempaa kunnostusta.

Rosalan maantielaituri sijaitsee Rosalan kylän välittömässä yhteydessä. Kiinteistötietojärjestelmän mukaan (tilanne 4.9.2013) Rosalan rannan vesialueen omistaa yhteinen vesialue (RNo 876:4), jossa on osakaskiinteistöjä 158 kpl. Lisäksi laiturin molemmilla puolilla rannan omistaa yhteinen ranta-alue (RNo 878:5), jossa on osakaskiinteistöjä 116 kpl (kuva 15). Molempien yhteisten alueiden osaksluettelot on vahvistettu, mutta kummankaan osalta yhteinen alue ei ole järjestäytynyt yhteisalueain nojalla. Tietävästi vesialueen osakkaat ovat kuitenkin alkaneet pohtia järjestäytymistä, mutta suunnitelmiensa toteutumisen aikataulusta ei voi tehdä tarkempia ennusteita. Alueella ei ole voimassa olevaa asemakaavaa tai ranta-asemakaavaa.

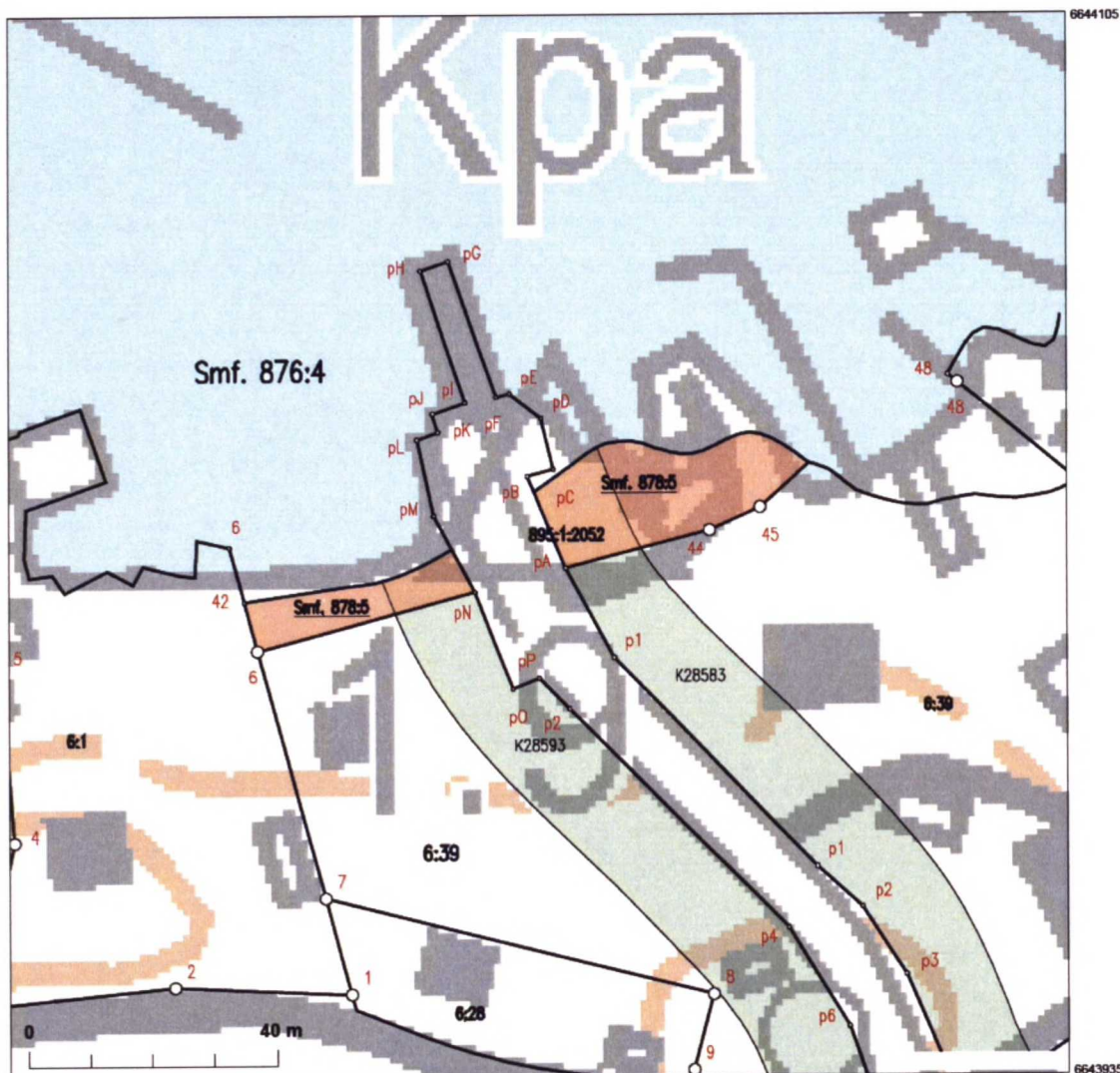
Laiturille johtava maantie sekä itse laituri on otettu valtion haltuun vuonna 1977 (tiepäätös nro 712/44/4.5.1977). Tätä aiemmin rantaan ja laiturille kulki kyläläisten käyttämä polkutie, hiukan eri reittiä kuin nykyinen maantie. Maantien kohdalla ei nykytullinnan mukaan sijainnut vanhaa yhteistä tietä ojalain voimaan tullessa. Tosin laiturin kohdalla olevalla yhteisellä ranta-alueella ei ole muuta kulkuyhteyttä mantereelle, kuin maantien teialue. Mikäli maantie lakkautetaan muualta kuin rantaviivasta alkaen, on yhteisen ranta-alueen osakkailla vahva oikeus saada tieoikeus lakkautetun maantien alueeseen.



Kuva 13. Rosalan maantielaituri keväällä 2013.



Kuva 14. Rosalan maantielaiturin keulaporttipaikka ja venetasanne 2013 (oikealla).



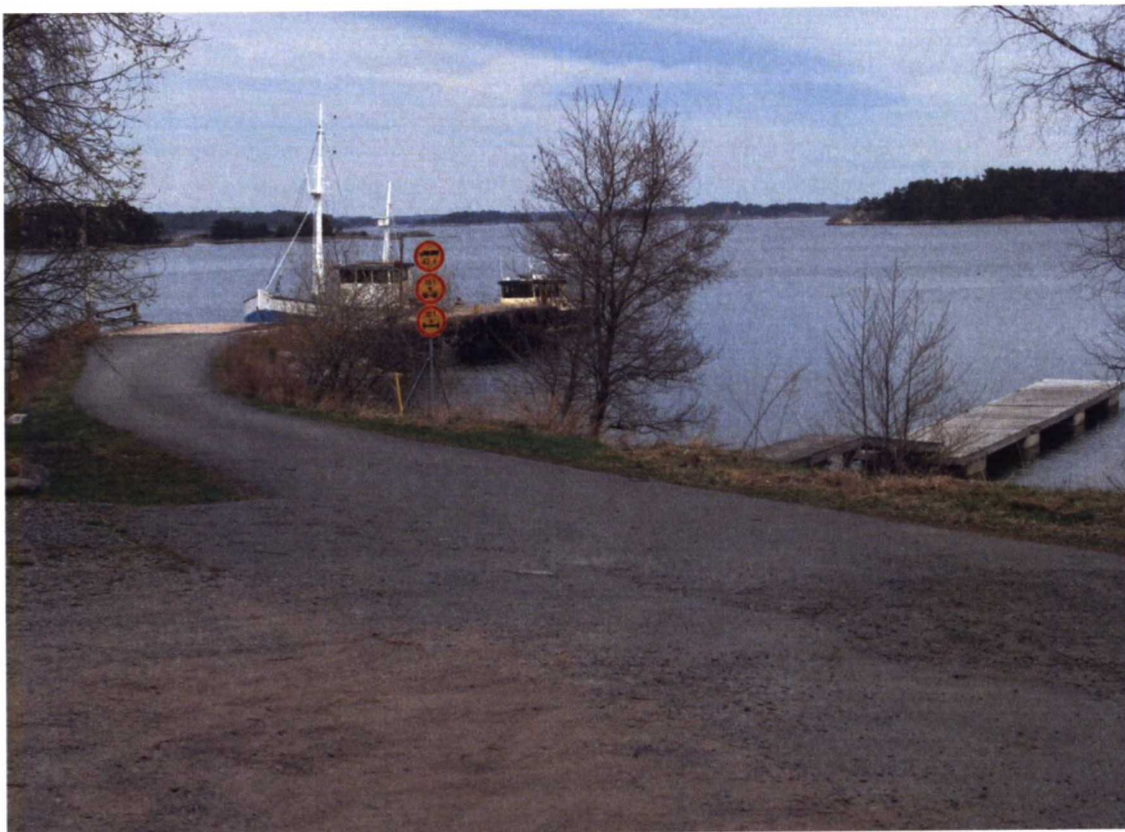
Kartta on tulostettu
ETRS-TM35FIN-koordinaatistossa.
Taustakartta on viitteellinen.

Kuva 15. Ote kiinteistön RNo 878:5 kiinteistörekisterikartalta.
Kiinteistörajat © Maanmittauslaitos lupanro 051/MML/13.

4.2.2 Hiittisten maantielaituri

Kemiönsaaren kunnassa sijaitseva Hiittisten maantielaituri on rakennettu tiettävästi vuonna 1975. Laiturille johtaa 50 metrin pituinen pengertie maantiehen kuuluvalta kääntöpaikalta (kuva 16). Pengertiestä noin 30 metrin osuus kulkee yhteisen vesialueen kohdalla.

Laituri on rakenteeltaan betoninen suurementilaituri, jota kannattelevat teräsbetoniset lyöntipaalut. Paalujen betoniosat ovat lohkeilleet meriveden ja jäiden aiheuttaman korroosion vaikutuksesta, ja paalurakenteen rauditusosat ovat tulleet merkittävässä määrin näkyviin. (kuva 17). Laiturin vieressä sijaitsevan keulaporttipaikan kolmea pystypaaluja on vahvistettu vesirajan kohdalle asennetuilla terässuojakuorilla vuonna 2003. Lisäksi laiturin betonikannassa on havaittavissa halkeamia. Laiturille on asetettu ajoneuvolla ajokielto, sillä se on nykyisessä kunnossaan vaarallinen kaikelle ajoneuvoliikenteelle.



Kuva 16. Hiittisten maantielaituri ja pengertie keväällä 2013. Aikaisemmin voimassa olleet painorajoitukset on myöhemmin muutettu ajokielloksi. Oikealla yksityinen laituri.



Kuva 17. Hiittisten maantielaituri 2013. Useimmat laiturin teräsbetonipaaluista ovat jo pahoin kuluneet ja muodostavat merkittävän turvallisuusriskin.



Kuva 18. Hiittisten maantielaituri 2013. Yhteysalusliikenteen puuttuessa laituria on viime vuosina käytetty lähinnä kalastusaluksen luvattomaan ankkurointiin.

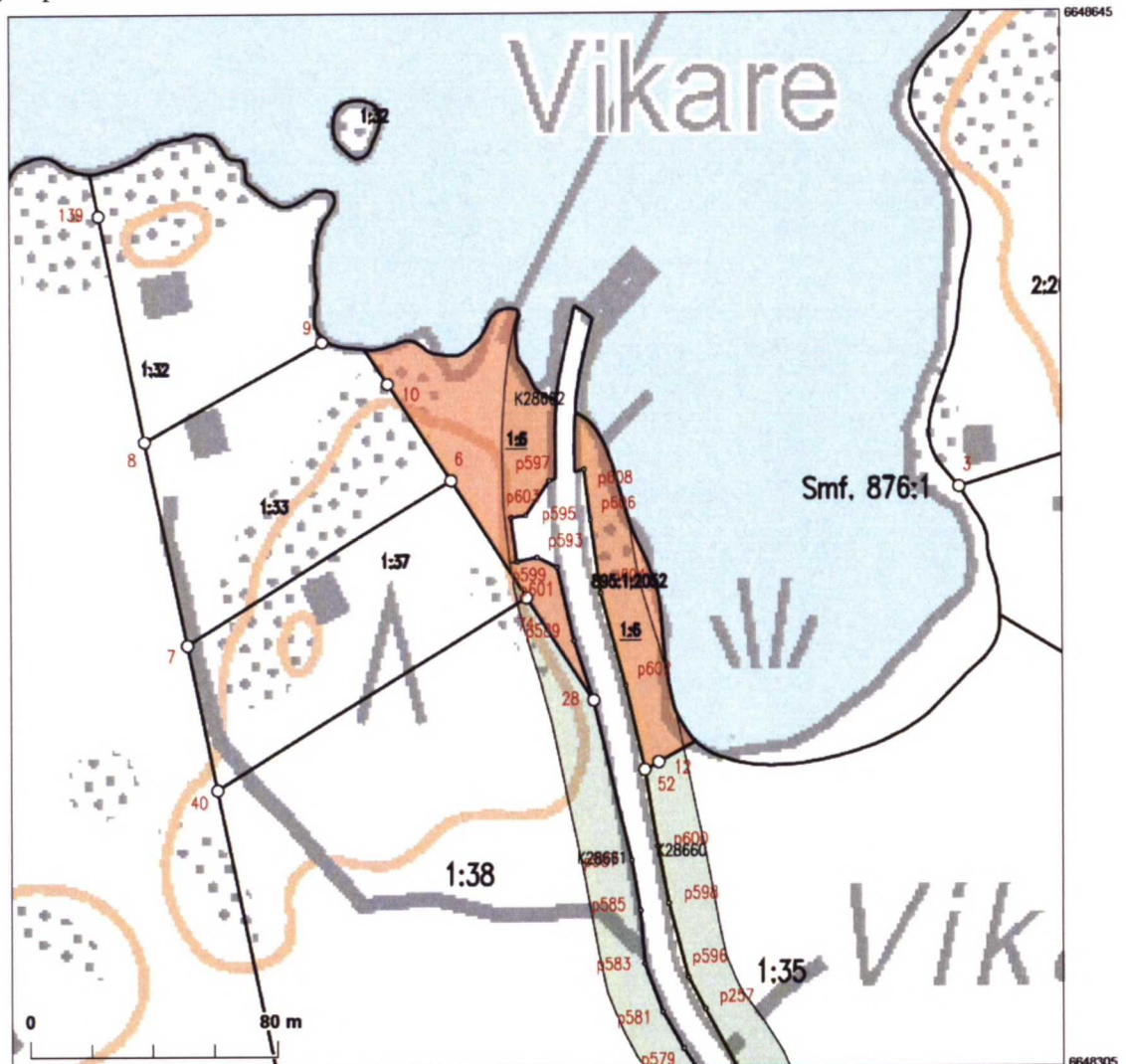
Vuoden 2008 yleistarkastuksen mukaan laiturin teräsbetonipaalut, sekä poikki- ja pituuskannattajat ovat erittäin vakavasti vaurioituneet ja huonokuntoisimman paalun yksi pääteräksistä on jo ruostunut puhki. Laituri kuuluu kuntoluokkaan 1 (erittäin huono). Laituri on otettava tehostettuun tarkkailuun, ja uusittava neljän vuoden kuluessa. (Vahananen Oy, s. 8 – 9.)

Keväällä 2013 Varsinais-Suomen ELY-keskuksessa arvioitiin, että laiturin kunnostaminen ei ole tarkoituksenmukaista, sillä laituri on yleisen liikenteen kannalta tarpeeton. Sen sijaan laituri tulee purkaa liikenteelle vaarallisena. Laiturille johtavan pengertien säilyttämisestä tulee keskustella maanomistajien, Hiittisten kyläläisten sekä Kemiönsaaren kunnan kanssa.

Vuonna 2013 laaditussa kustannusarviossa laiturin uusiminen arvioitiin kustantavan noin 270 000 euroa: Huonokuntoisen laiturin kunnostaminen vastaisi rakennusteknisesti käytännössä uuden laiturin rakentamista. Betonipaalut ja kansirakenne jouduttaisiin rakentamaan uudelleen. Keulaporttipaikan paalujen ympärille asennetut terässuojakuoret eivät myöskään olisi enää tehokas ratkaisu, sillä paalujen rakenne on jo päässyt merkittävän huonoon kuntoon: terässuojakuoret suojaavat vain aallokon ja jäiden kulutusta vastaan, mutteivät toimi lopullisena ratkaisuna huonokuntoisten paalujen korjaamiseksi. Myös laiturin purkaminen on merkittävä kuluerä: ainoastaan betonisen laiturin purkukustannuksiksi arvioitiin noin 25 000 euroa. (Destia Oy 2013.)

Hiittisten maantielaituri sijaitsee noin kilometri pohjoiseen Hiittisten kylästä. Laiturille johtava maantie on otettu valtion haltuun edellä mainitulla tiesuunnitelmalla (nro 712/44/4.5.1977). Nykyisen maantien kohdalla on tiettävästi sijainnut vanha yhteinen tie, joka päättyy rantaan noin 50 – 100 metriä maantielaiturin eteläpuolella. Itse laiturin rakentamisesta ei ole löydetty asiakirjoja.

Kiinteistötietojärjestelmän mukaan (tilanne 4.9.2013) Hiittisten laiturin edustaa hallinnoi yhteinen vesialue (RNo 876:1), jossa on osakaskiinteistöjä 254 kpl. Vesialue on järjestäytynyt yhteisalueain mukaisesti. Rantakiinteistön (RNo 1:6) omistaa Kemiönsaaren kunta (kuva 19). Kunnan omistama kiinteistö on rakentamaton, mutta laiturin vasemmalla puolella sijaitseva rakentamaton maa-alue on vuokrattu yksityiselle henkilölle kymmenen vuoden sopimuksella (sopimus 19.4.2010). Vuonna 2013 päätetyssä maantien rajaamistoimituksessa (ark. MMLm/1292/33/2005) laiturin todettiin sijaitsevan tiealueen ulkopuolella vesialueella. Tämä ei toki poista valtion vastuuta laiturin ylläpidosta. Alueella ei ole voimassaolevaa asemakaavaa tai ranta-asemakaavaa.



Kartta on tulostettu
ETRS-TM35FIN-koordinaatistossa.
Taustakartta on viitteellinen.

Kuva 19. Ote kiinteistön RNo 1:6 kiinteistörekisterikartalta.
Kiinteistörajat © Maanmittauslaitos lupanro 051/MML/13.

4.2.3 Muut vertailukohteet

Tutkimukseen kelpaavia vertailukohteita on varsin vaikea löytää: Varsinais-Suomen alueelta löytyi neljä 2000-luvulla toteutettua maantielaiturin lakkautusta (Näsby, Lehtinen, Änkis sekä Kaxskäla). Näistä Näsbyn ja Kaxskälan maantielaiturit ovat hyviä vertailukohteita. Vertailutapausten selvittäminen rajattiin tässä tutkimuksessa Saaristomeren alueeseen.

Yhteysaluslaitureiden luovuttamiskysymyksiä ei ole käsitelty kiinteistötoimituksissa. Ainoastaan yhdessä tapauksessa laiturin tieoikeuksia ja omistussuhdetta on käsitelty yhteysaluslaiturin käytön loputtua (Palvan yhteysaluslaituri). Palvan yhteysaluslaiturin tapaus käsitellään tässä tutkimuksessa hyvänä esimerkkinä tieoikeuksien haastavuudesta ranta-alueella.

Palvan laiturin luovutusta ei voida suoraan verrata maantielaiturin lakkautukseen, sillä yhteysaluslaiturin luovuttaminen etenee laaditun sopimuksen nojalla. Tämä on kuitenkin hyvä esimerkki tilanteesta, joka voi syntyä silloin kun valtio lakkauttaa koko maantien, eikä vain maantielaituria. Tällöin joudutaan ratkaisemaan myös kysymys oikeudesta rantaan johtavaan tiehen, kuten Palvan maa-oikeuskäsittelyssä oli kyse.

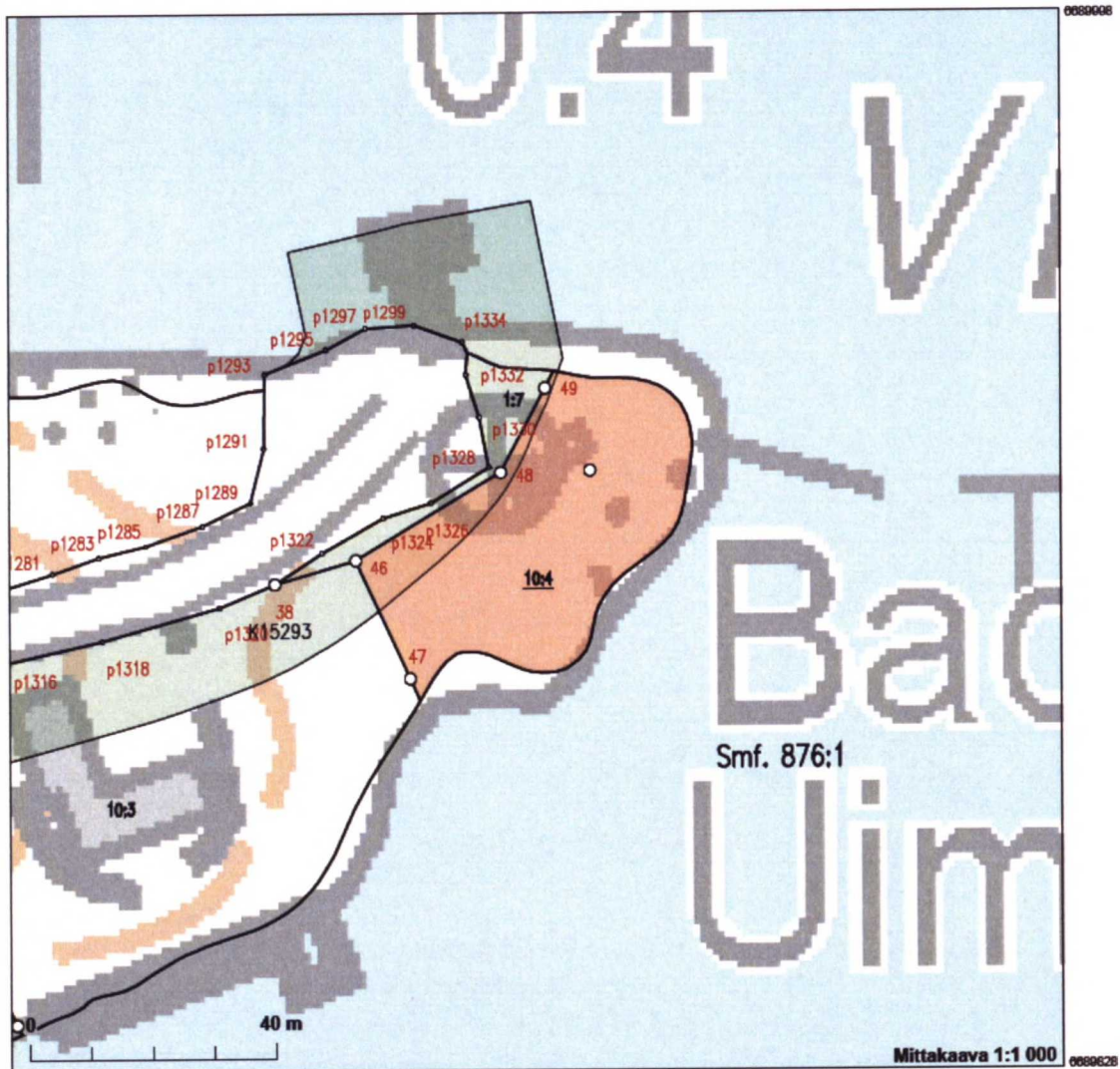
Näsbyn maantielaituri

Houtskarinn kunnassa (nyk. Parainen) sijaitseva Näsbyn maantielaituri luovutettiin vuonna 2008 irtaimen omaisuuden kaupalla kunnan omistukseen ja kunnossapidettäväksi. Maantien rajaamistoimituksessa vuonna 2007 laiturin alue oli jo tätä ennen vahvistettu kuuluvan vesialueelle (kuva 20). Erona tämän tutkimuksen laituriin, laiturin lakkauttamiseksi ei siis laadittu erillistä tiesuunnitelmaa: Tiehallinnon omistama laituri sijaitsi jo valmiiksi varsinaisen tiealueen ulkopuolella, jolloin kunnan kanssa toteutettu kauppa koski vain laituria irtaimena omaisuutena. (Koskinen 2013.)

Kaxskälan maantielaituri

Dragsfjärdin kunnassa (nyk. Kemiönsaari) sijaitseva Kaxskälan maantielaituri, sekä laiturille johtava 0,76 km pituinen maantie lakkautettiin yleisenä tienä 1.5.2005 (Liikenne- ja viestintäministeriön päätös nro 1071/41/2004/7.7.2004). Laituri ja sille johtava maantie (mt 1831) eivät olleet enää tarpeen yleisen liikenteen kannalta, koska lähelle oli rakennettu uusi yksityistieyhteys ja -lossi (nykyisin mt 12048). Tien liikenne oli tästä johtuen muuttunut erittäin vähäiseksi.

Maantietoimituksessa tiealueeseen perustettiin tieoikeus tiekuntaa varten, ja rannan alueelle perustettiin rasite laituria ja autojen paikoitusta varten. Laituri- ja autopaikka-oikeudet perustettiin rasitteena oikeuksia tarvitsevia kiinteistöjä varten. (ark. MMLm/27416/33/2005.) Myöhemmin alueen laituri- ja autopaikka-oikeuksia on käsitelty uudessa kiinteistötoimituksessa, jossa lisättiin rasiteoikeudet kahdelle kiinteistölle (ark. MMLm/15210/33/2006).



Kartta on tulostettu
ETRS-TM35FIN-koordinaatistossa.
Taustakartta on viitteellinen.

Kuva 20. Ote kiinteistön RNo 10:4 kiinteistörekisterikartalta (Näsbyn maantielaituri).
Kiinteistörajat © Maanmittauslaitos lupanro 051/MML/13.

Palvan yhteysaluslaituri

Naantalien kaupungin Palvan saarella sijaitsevan yhteysaluslaiturin rannassa on sijainnut kyläläisten vanha kirkkolaituri, kunnes valtio rakensi rantaan yhteysaluslaiturin vuosina 1973 (laituriosa) ja 1980 (keulaportti). Yhteysaluslaiturin käytöstä laadittiin molempien rakentamisten yhteydessä käyttöoikeussopimukset maa- ja vesialueen omistajien kanssa (99.5 % silloisista vesialueen osakkaista). Jälkimmäinen, vuonna 1980 laadittu sopimus oli muodoltaan edellä esitetty yhteysaluslaiturin käyttöoikeussopimus, jonka mukaisesti laituri luovutetaan rannan omistajalle sopimuksen päätyttyä 31.3.2010. Valtion yhteysalusliikenne laituriin jatkui 31.12.2012 saakka, mutta laiturin käytöstä ei laadittu erillistä jatkosopimusta tälle ajalle. Laiturin luovuttamisesta ja vastuunsiirrosta maanomistajalle laadittiin erillinen sopimus rannan omistajan ja Liikenneviraston välillä 10.12.2012.

Kun päätös yhteysalusliikenteen lakkauttamisesta oli tehty vuonna 2012, haki Palvan yksityistien tiekunta yksityistietoimitusta tien ja laituralueen tieoikeuksien järjestelmiseksi. Muiden tieoikeusjärjestelyiden ohella 14.11.2012 päätetyssä yksityistietoimituksessa perustettiin tiekunnalle 50 metriä pitkä tieoikeus tiekunnan tieltä rantaan, sekä rannassa olevalle vanhalle yhteysaluslaiturille (rekisteröimätön toimitus nro 2012-421621). Maanomistaja, jonka alueelle tieoikeus oli perustettu, valitti toimituksen päätöksestä maa- ja vesioikeuteen. Itse laituri sijaitsee yhteisellä vesialueella ja osin vesijättömaalla, mutta hallinta kuuluu sopimuksen mukaisesti kyseiselle maanomistajalle.¹⁶

Varsinais-Suomen maa- ja vesioikeus kumosi tiekunnalle perustetun 50 metriä pitkän tieoikeuden rantaan sekä oikeuden laiturin käyttöön. Tuomion perusteluina todettiin, että Palvan saareen on mantereelta ympärivuotinen lossiyhteys kilometrin päässä laiturista. Tiekuunnassa on 60 – 70 osakasta. Yksityistieoikeuksia ei voida perustaa yleiseen tarpeeseen, vaan oikeudet voidaan perustaa ainoastaan yksittäisten kiinteistöjen tarpeeseen YksTL 8 §:n ja 13.2 §:n nojalla. Koska tiekunnalle myönnettyt oikeudet tiehen ja laituriin oli perusteltu erittelemättä, mitkä kiinteistöt oikeutta tarvitsevat, ei tieoikeuden perustamiselle ollut edellytyksiä. Sen sijaan tieoikeuden perustamisesta yksittäisten kiinteistöjen hyväksi voidaan päättää erillisellä hakemuksella suoritettavissa maanmittaustoimituksissa. (Maa- ja vesioikeuden tuomio nro 26792, Naantali 21.8.2013.) Maa- ja vesioikeuden tuomiosta ei valitettu määräaikaan mennessä.

¹⁶ Yksityistietoimituksessa todettiin laituralueen sijaitsevan yhteisellä vesialueella, eikä tätä päätöstä riitautettu maa- ja vesioikeudessa. Tehtyjen sopimusten mukaan laiturin omistus tosin kuuluu rantakiinteistölle. Laiturin omistussuhteilla ei ollut merkitystä maa- ja vesioikeuden tuomioon. Tätä kysymystä käsitellään tarkemmin Saaristoliikenteen laitureiden hallinta – selvityksen loppuraportissa, joka valmistuu loppuvuodesta 2013 (Varsinais-Suomen ELY-keskus).

5 Laiturialueen järjestelyt

Maantielaiturin lakkautusprosessissa laiturin tulevalle käytölle on lukuisia vaihtoehtoja, joita normaalissa maantien lakkauttamissuunnitelmassa ei tarvitse huomioida. Nämä vaihtoehdot on syytä huomioida jo suunnittelun alkuvaiheessa, jotta tiesuunnitelman hyväksyminen ja tulevat käyttöoikeuden järjestelyt etenevät mutkattomasti. Pahimmassa skenaariossa laituri tai sen pengertie puretaan turhaan, sillä sen säilyttämisen vaihtoehdoista ei ole selkeästi neuvoteltu osapuolten kesken.

Tästä syystä tienpitoviranomaisen on syytä tiedottaa mahdollisista maanomistus- ja käyttöoikeusjärjestelyistä hyvissä ajoin suunnitelman asianosaisille. Vaihtoehdoista on syytä keskustella ainakin kunnan, vesialueen ja rantakiinteistön omistajien kanssa, ja tiesuunnitelmassa on syytä pyrkiä kaikkia tyydyttävään ratkaisuun. Tässä luvussa esitellään vaihtoehdot laiturialueen omistuksen ja käyttöoikeuksien järjestelyille, sekä kunnossapitovastuun kysymykset kullekin vaihtoehdolle.

5.1 Omistusoikeuden siirtyminen

Lakanneen maantielaiturin omistusoikeuden siirtymisestä päättää maantietoimitus, eikä asiaan voida tiesuunnitelmassa vaikuttaa. Kun omistusoikeudesta on toimituksessa päätetty, voidaan myös entistä tiealuetta käsitellä tilusjärjestelyssä. Tilusjärjestely voidaan toteuttaa perustuen toimitusmiesten arvioon tiluksista, tai järjestely voi perustua osapuolten väliseen sopimukseen. Tilusjärjestelysopimuksia voidaan laatia jo ennen tiesuunnitelman valmistumista ja laadituista sopimuksista on hyvä kirjata maininta tiesuunnitelmaan.

5.1.1 Maantielain ensisijaisuus

Tienpitäjän omistaman lakanneen tai lakkautetun maantien tiealue siirtyy tien lakatessa korvauksetta viereisten kiinteistöjen omistukseen. Tiealue siirtyy siihen rajoittuviin kiinteistöihin tiealueen keskilinjaa myöten (*keskiviivaperiaate*) Toisiinsa rajoittuvien kiinteistöjen välinen raja jatkuu tiealueella sen rajasta kohtisuoraan keskilinjaa vastaan. Tiealue siirtyy kuitenkin korvauksetta kunnan omistukseen asemakaava-alueella ja alueella, jonne kunta on päättänyt laadittavaksi asemakaavan. (MTL 91 §.) On huomattava, että tiealue siirtyy keskiviivaperiaatteella myös kiinteistöjen yhteiseen alueeseen, kuten yhteiseen vesialueeseen: maantielaisissa myös kiinteistöjen yhteiseen vesialueeseen sovelletaan kiinteistön määritelmää (MTL 15 §).

Maantielaitureiden alue siirtyy siten korvauksetta vesialueen omistajan haltuun, kiinteistöjärjestelmän mukaisesta rantaviivasta alkaen. Maantielaki määrittelee maantien tiealueen luovuttamisen yksiselitteisesti, eikä muulla lainsäädännöllä voida tätä määräystä muuttaa. Maantietoimituksessa voidaan poiketa MTL 91 §:n määräyksistä, mikäli kaikki osapuolet asian hyväksyvät (MTL 65 §:n mukaiset tilusjärjestelyt maantietoimituksen yhteydessä). Tässä tutkimuksessa huomioidut laiturin omistusoikeusjärjestelyt on tiivistetty taulukkoon 1.

Taulukko 1. Omistusoikeuden siirtyminen ja tilusjärjestelyt.

Laiturin omistusoikeuden siirtyminen

**Maantietoimitus ratkaisee. Vain tilusjärjestelyistä voidaan sopia.*

Maantielaki ensisijainen (MTL 91 §)

- Korvauksetta viereisten kiinteistöjen omistukseen (keskiviivaperiaate)
- Myös yhteinen vesialue voi olla vastaanottaja
- Tietoisuusalueet (MTL 58 §): vain oikeuden lakkautus

Kaavoituksen vaikutus

- Asemakaava: korvauksetta kunnalle
- Ranta-asemakaava: korvauksetta kunnalle
- Muualla: lain mukaisesti

Tilusjärjestelyt (MTL 65 §)

- Maantietoimituksen päätös: tilusvaihto / rahakorvaus (tienpitäjän korvausvelvollisuus)
- Osapuolten sopimus (tulkinnanvarainen)
- Voi kohdistua myös entiseen tiealueeseen (vaatii maanomistajien suostumuksen)

Maantien alueet, jotka kuuluvat tienpitäjälle MTL 58 §:n mukaisella tieoikeudella (mm. sillat, tunnelit), ovat jo valmiiksi maanomistajan omistuksessa, eikä maantien aluetta ole vähennetty kiinteistön pinta-alasta. Tällöin maantien lakkauttaminen toteutetaan yksinkertaisesti lakkauttamalla tienpitöviranomaiselle kuulunut tieoikeus.

Tiehen kuuluvien rakenteiden ja laitteiden omistus siirtyy maanomistajalle, mikäli tienpitöviranomaisen ei vie näitä pois vuoden kuluessa tien lakkaamisesta (MTL 90 §). Eri-tyisten rakenteiden kunnossapidon vastuuta tarkastellaan tarkemmin luvussa 5.3.

5.1.2 Kaavoituksen vaikutus

Maantielaisissa määrätään lakkautettavan maantien tai tien osan luovuttamisesta kunnalle asemakaava-alueella ja alueella, jonne kunta on päättänyt laadittavaksi asemakaavan (MTL 91 §). Toisaalta maankäyttö- ja rakennuslaissa määrätään maantien siirtymisestä jo paljon aiemmin: kunta voi ottaa maantien alueen omistukseensa heti asemakaavan tullessa voimaan. Tällöin tienpitäjälle syntyy tiealueeseen maantielain mukainen tieoikeus. (MRL 93 §.) Määräys ei kummassakaan laissa ole sidottu siihen, onko maantiealue merkitty kaavassa kaduksi vai ei, merkitystä on ainoastaan sillä onko käsiteltävä maantiealue kaavan tai suunnittelualueen rajojen sisäpuolella. Siten tiealue ei siirry kunnalle, mikäli maantiealue ei kuulu kaava-alueeseen. Osa kunnista onkin ottanut maantiealueen kaavan mukaisesti omistukseensa, jolloin maantietä lakkautettaessa huomioidaan tällöin mitä tieoikeuden lakkauttamisesta on säädetty.

Tämä säädös pätee myös ranta-asemakaavan alueilla: Ranta-asemakaava on asemakaava pääasiassa loma-asutuksen järjestämiseksi ranta-alueelle. Ranta-asemakaavasta on kuitenkin pääosin voimassa, mitä asemakaavasta säädetään.¹⁷ (MRL 73 §.) Jos maantielain säädöksestä olisi haluttu ranta-asemakaava sulkea pois, olisi siitä tullut erikseen säätää laissa.¹⁸ Näin ei maantielaisissa ole kuitenkaan toimittu, joten entinen maantiealue siirtyy suoraan lain nojalla kunnan omistukseen, myös ranta-asemakaavan alueella. (Kaasinen 2013.)

5.1.3 Tilusjärjestelyt

Tavallisesti maantietoimituksen yhteydessä suoritettavat tilusvaihdot koskevat tiealueen ulkopuolisia palstoja, joita maanomistaja ei tiehankkeen vuoksi kykene enää käyttämään hyödyllisesti. Kuitenkin myös maantienä lakanneita tiealueita voidaan käsitellä. (MTL 63 §.) Samoin lakkautettavan maantielaiturin siirtämisestä muun kuin viereisen kiinteistön omistukseen voidaan sopia maantietoimituksen yhteydessä.

Tilusjärjestely voidaan suorittaa myös ilman maanomistajien suostumusta, jos se on tarpeellinen muun muassa tilusten haitallisen pirstoutumisen korjaamiseksi. Lakanneen maantien osalta nämä edellytykset harvoin täyttyvät, sillä entinen tiealue liitetään ole-massa olevaan palstaan. Tilusjärjestelyn on tällöin perustuttava osapuolten suostumukseen. (MTL 63 – 65 §.) On huomattava, että osapuolina ovat maantielaiturin lain mukaisesti vastaanottava vesialue, sekä rantakiinteistön omistaja. Tienpitäjä ei enää tilusjärjestelyvaiheessa ole maanomistaja.

Maantietoimituksen tilusvaihdossa ja alueen siirtämisessä sovelletaan kiinteistönmuodostamislain säädöksiä, silloin *kun tilusvaihdosta päättää lunastustoimikunta*. Tällöin vaihdettavien alueiden tulee jyvitysarvoltaan tai kokonaisarvoltaan vastata likimäärin toisiaan, mutta alueiden arvoerot voidaan myös tasoittaa rahakorvauksena. Tilusjärjestely toteutetaan pääosin vaihtamalla maa-alueita keskenään. Maantietoimituksen tilusjärjestely voidaan suorittaa myös kokonaisuudessaan rahakorvauksena täyttä korvausta vastaan. (MTL 63 §; KML 59 §.) Tilusjärjestelyssä arvioidaan kiinteistöstä toiseen siirtyvä alue erikseen luovuttavan ja vastaanottavan kiinteistön kannalta. Jos nämä arvot eroavat toisistaan, määrätään erotus tienpitäjän korvattavaksi. (MTL 66 §.)

Tilusjärjestelyihin liittyy kuitenkin lainsäädännön tulkintaa, jota ei tämän tutkimuksen rajoissa kyetty täysin selvittämään. Asia vaatinee lakikirjallisuuden ja ennakkotapausten tarkempaa selvitystä, mikäli tilusjärjestelyä aiotaan hyödyntää maantielaiturin lakkautusprosessissa:

¹⁷ Ranta-asemakaava ei kuitenkaan ole MRL 104 §:n tarkoittama alueen ensimmäinen asemakaava, eikä ranta-asemakaavaan täten sovelleta maa-alueen ilmaislouvutussäännöksiä (MRL 214 §). Ranta-asemakaavan voi halutessaan laatia myös alueen maanomistaja, mutta tämä ei poista kunnan oikeutta ranta-asemakaavan laatimiseen (MRL 51 §).

¹⁸ Hyvän esimerkin tästä antaa YksTL 93 b §, jossa ranta-asemakaava on säädöksessä nimenomaan rajattu asemakaavan tulkinnan ulkopuolelle.

MTL 65 § sallii tilusjärjestelyiden toteuttamisen kiinteistöjen *omistajien sopimuksen perusteella*. Tällöin toimituksessa ei tarvitse huomioida useimpia tilusjärjestelyiden edellytyksiä,¹⁹ vaan edellytyksiksi riittää, ettei siitä ei aiheudu kenellekään sanottavaa haittaa, eikä se vaikeuta asemakaavan toteuttamista. (MTL 65 §.)

Maantietoimituksen tilusjärjestelyissä noudatetaan soveltuvin osin KML 59§:n säädöksiä tilusten arvioinnista, *jollei MTL 64 – 66 §:stä muuta johdu* (MTL 63 §). Vaikka MTL 65 §:ssä nimenomaisesti puhutaan tilusjärjestelysopimuksista, ei siinä kuitenkaan suoranaisesti sanota, että asianosaiset voisivat sopia pätevästi myös tilusjärjestelyn yksityiskohdista, kuten palstojen arvosta ja korvauksista. Pykälän varsinainen sisältö on tilusjärjestelyn edellytysten väljempi tulkinta, ei osapuolten sopimusvapaus. On siten epäselvää, poistaako asianosaisten laatima tilusjärjestelysopimus samalla myös maantietoimituksen veloitteen soveltaa KML 59 §:n säädöksiä tilusten jyvityksestä tai kokonaisarvioinnista.

Mikäli MTL 65 §:ä tulkitaan ahtaasti, tulisi tällöin myös osapuolten tekemät tilusjärjestelysopimukset alistaa maantietoimituksen toimitusmiesten vahvistettavaksi. Tällöin on mahdollista, että tienpitäjälle syntyy samalla myös MTL 66 §:ssä mainittu korvausvelvollisuus. Korvausvelvollisuutta kuitenkin tuskin syntyy, mikäli tienpitoviranomainen vastustaa tilusjärjestelyä.

Maantietoimituksessa laadittuja korvaussopimuksia ei tarvitse alistaa lunastustoimikunnan vahvistettavaksi, kuten menetellään LunL 40.2 §:ssä (MTL 70 §). Tämä säädös koskee kuitenkin lähinnä tienpitoviranomaisen ja maanomistajan välillä laadittuja korvaussopimuksia, varsinkin erityiskohteiden osalta (rakennetut kiinteistöt). Säädös varmistaa maantietoimitusmenettelyn joustavan etenemisen tilanteissa, joissa osapuolet ovat yhtä mieltä korvauksista. (HE 17/2004, s. 62.) Tilusjärjestely ei ole luonteeltaan MTL 70 §:n mukainen korvaussopimus, vaikka tilusjärjestelyiden yhteydessä usein sovitaankin tilusten arvoerojen korvaamisesta rahasuorituksena.

MTL 70 § on maantielain ainoa suora poikkeus, jossa maantietoimitukseen liittyviä sopimuksia ei tarvitse alistaa toimitusmiesten vahvistettavaksi. MTL 66 § vaatii maantietoimitusta arvioimaan tilusten arvot erikseen luovuttavan ja vastaanottavan kiinteistön kannalta. MTL 65 §:ssä ei suoranaisesti sanota, että osapuolten välisellä sopimuksella voitaisiin tätä säädöstä kiertää.

¹⁹ Tilusjärjestely voidaan suorittaa maantietoimituksessa, jos se on tarpeen mm. maantien aiheuttaman tilusten haitallisen pirstoutumisen korjaamiseksi, sillä voidaan poistaa tai huomattavasti vähentää kiinteistön korvaavan kulkuyhteyden toteuttamiskustannuksia, tai se on tarpeen arvoltaan vähäisen palstan siirtämiseksi toiseen kiinteistöön. (MTL 64 §.)

Mikäli MTL 65 §:ä tulkitaan väljästi, ei maantietoimituksessa tarvitse enää erikseen arvioida sopimuksen mukaan vaihdettavien palstojen arvoja. Menettely mahdollistaisi osapuolten sopimusvapauden, eikä sopimusta tarvitsisi myöskään alistaa maantietoimituksen vahvistettavaksi, kuten menetellään lunastuslain ja kiinteistönmuodostamislain mukaisissa sopimuksissa.²⁰ Koska maantietoimituksessa tällöin ei suoriteta enää tilusten arviointia, ei myöskään tienpitoviranomaiselle synny MTL 66 §:n mukaista korvausvelvollisuutta.

Maantielaissa ei suoranaisesti säädetä osapuolten sopimusvapaudesta tilusjärjestelyissä, joskin tätä ei myöskään laissa kielletä. MTL 63 § ja KML 59 §, sekä toisaalta MTL 66 § ohjeistavat maantietoimitusta suorittamaan tilusten arvioinnin erikseen luovuttavan ja vastaanottavan kiinteistön kannalta. Vaikka MTL 65 §:ssä ei suoranaisesti säädetä osapuolten täydestä sopimusvapaudesta, ei maantielaki kuitenkaan suoraan velvoita tilusjärjestelysopimuksen alistamista maantietoimituksen vahvistettavaksi. Tällöin MTL 65 §:n säännös tilusjärjestelysopimuksista pitää sisällään myös osapuolten laajan sopimusvapauden.

Korvaussopimuksen hyödyllisyyttä korostaa se tosiasia, että lakanneen laiturialueen todellisen arvon määrittäminen ei kaikissa tapauksissa ole täysin selvää: Maantielain nojalla tiealue luovutetaan uudelle omistajalle korvauksetta. Uusi omistaja (usein vesialue) voi hyödyntää laituria yhteiskäyttöisenä laiturialueena ja venevalkamana. Rantakiinteistöön liitetynä laituri voi kuitenkin nostaa kiinteistön arvoa merkittävästi enemmän, kuin mikä on sen arvo irrallisena yhteiskäyttöalueena. Tienpitäjälle voi tällöin syntyä MTL 66 §:n mukainen korvausvelvollisuus, kuten edellä on kerrottu.

5.1.4 Suositukset tiesuunnitelman laatijalle

Esimerkkitapausten osalta jonkinlaista sopimusjärjestelyä on harkittu Hiittisten maantielaiturille: Laituriosa ja keulaportti aiotaan purkaa liikenteelle vaarallisena, mutta laiturille johtava 30 metriä pitkä pengertie voitaisiin jättää paikoilleen, mikäli osapuolet pääsevät asiasta sopimukseen. Maantie on suunniteltu lakkautettavan tien kääntöpaikan kohdalta, jolloin lakkautuksen kohteena on myös noin 20 metrin tieosuus mantereella. Edellä kerrottujen vaihtoehtojen valossa on neljä suositeltavaa vaihtoehtoa (taulukko 2):

Ensimmäisessä vaihtoehdossa myös pengertie kannattaa tiesuunnitelmassa merkitä purettavaksi. Tämä sopii tapauksiin, joissa huonokuntoiselle laiturille tai pengertielle ei löydy vastaanottajaa. Hiittisten laiturin pengertie on hyvä esimerkki tilanteesta, jossa pengertie on purettava kokonaisuudessaan rantaviivaan saakka, jotta tiesuunnitelman purkamistoimenpiteet toteutuvat. Tällöin tienpitoviranomaisella on oikeus, mutta myös velvollisuus purkaa laituri suoraan lainvoimaisen tiesuunnitelman nojalla.

²⁰ Kiinteistönmuodostamislain ja lunastuslain mukaisissa osapuolten välisissä korvaussopimuksissa, toimitusmiesten on valvottava sopimuksen tasapuolisuutta: sopimuksella ei saa loukata kenenkään oikeutta (KML 201.2 §; LunL 40 §).

Toisessa vaihtoehdossa pengertie osoitetaan edellisen tavoin purettavaksi. Tiesuunnitelmaan voidaan kuitenkin kirjata maininta, että tienpitoviranomainen on veloitettu viime kädessä purkamaan pengertien, ellei alueen säilyttämistä koskevia sopimuksia laadita vuoden kuluessa maantien lakkaamisesta. Tällöin tiepitoviranomaisen kannattaa laatia aukoton sopimus, jossa rannan omistaja hyväksyy pengertien säilyttämisen tilansa edustalla ja alueen mahdollisen yhteisen käytön vesialueen omistuksessa. Myös vesialue voi valittaa purkamattomasta pengertiestä, mikäli pengertien poiston voidaan katsoa edesauttavan veden virtaamista tai veden laadun paranemista alueella. Tästä syystä sopimus kannattaa laatia samalla myös vesialueen kanssa, jotta tienpitoviranomaiselle tiesuunnitelman noudattamatta jättämisestä mahdollisesti myöhemmin koituvat veloitteet voidaan ehkäistä.

Tässä on kyse yksityisoikeudellisista sopimuksista, joita ei maantietoimituksessa voida kumota. Sopimukset vaikuttavat lähinnä tienpitoviranomaisen vastuuseen, ja vahvistavat tiesuunnitelman ehtolauseen. Ennen tiesuunnitelman hyväksymistä laaditut sopimukset voidaan lisäksi kirjata tiesuunnitelmaan, jolloin ne osaltaan vaikuttavat tiesuunnitelman hyväksymiseen.

Kolmannessa vaihtoehdossa pengertie merkitään jo tiesuunnitelmassa säilytettäväksi, vaikka maantie lakkautetaan. Maantielain nojalla pengertien tieaines siirtyy vesialueen omistajalle, mikäli sitä ei pureta vuoden kuluessa tien lakkaamisesta. Tiesuunnitelman aukottomuuden vuoksi tiesuunnitelmaselostukseen kannattaa kirjoittaa selkeästi, että pengertietä ei pureta vaan se jää vesialueen omistajan haltuun tien lakkauttamisen yhteydessä. Mikäli myös laituri säilytetään, on sekin kirjattava tiesuunnitelmaan erityistä huomiota vaativana rakenteena. Tiesuunnitelmaan tyytymätön voi tällöin tehdä muistutuksen tiesuunnitelmasta ja tarvittaessa valittaa tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä. Mikäli rantakiinteistön omistaja huomauttaa pengertien säilyttämisestä tilansa edustalla, on tällä epäilemättä vahva vaikutus tiesuunnitelman hyväksymispäätöstä harkittaessa.

Tässäkin tapauksessa tienpitoviranomaisen kannattaa hankkia rantakiinteistön omistajan suostumus ennen tiesuunnitelman valmistumista. Yksittäisen maanomistajan vastuulle siirrettävä kohtuuton kustannuskohde voi jo itsessään riittää suunnitelman hylkäämispäätökseen. Tällöin ei välttämättä ole vaikutusta, vaikka maanomistaja itse ei ymmärtäisi valittaa suunnitelmasta.

Tässä vaihtoehdossa tiesuunnitelman lähtökohtana on yhteinen ja yleinen etu: Jos maantielaituri on ollut uimapaikkana ja kylän yhteisenä rantana, voi olla tarvetta säilyttää edes pengertie jatkossakin tällaisessa käytössä. Hiittisten laiturin tapauksessa rantakiinteistön omistaa kunta, ja on täysin mahdollista että kunta haluaa alueen jatkossakin säilyvän kylän yhteisessä käytössä. Yhteisellä vesialueella ei liene aihetta valittaa suunnitelmasta, sillä pelkkä pengertie ei aiheuta ylimääräisiä kustannuksia laiturin tavoin. Tällöin tiesuunnitelmassa voidaan pengertie yksinkertaisesti merkitä säilyväksi.

Mikäli laituri tai maapenger jää maantien lakkautuksen jälkeen yhteisen vesialueen haltuun, on osakaskunnalla oikeus päättää alueen jatkokäytöstä maa- ja vesialueen omistajan ominaisuudessa. Tällöin alueelle on mahdollista perustaa yhteisen venevalkaman ja uimapaikan ohella jopa venesatama tai muuta kaupallista toimintaa. Nykyinen vesilaki edellyttää vesilain mukaista lupaa myös, mikäli laiturin käyttö häiritsee naapureita. Lupaedellytys voi siis täytyä myös olemassa olevan laiturin osalta, mikäli laiturin käyttö poikkeaa häiritsevästi siitä mitä se oli maantielaiturin aikaan. Lisäksi uuden laiturin rakentaminen voi vaatia vesilain mukaisen luvan, sekä mahdollisesti myös maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen toimenpideluvan.

Neljännessä vaihtoehdossa pengertie merkitään tiesuunnitelmassa säilytettäväksi siirretään tilusjärjestelymenetelmin rantakiinteistöön. Tällöin tiesuunnitelmassa laiturialue merkitään säilytettäväksi, ja maantietoimituksessa ratkaistaan tilusjärjestelyn edellytykset. Tienpitoviranomaisen kannattaa kuitenkin suhtautua tähän menettelyyn varovaisesti, sillä menettely saattaa johtaa tienpitäjän korvausvelvollisuuteen. Tätäkin vaihtoehtoa kannattaa kuitenkin harkita, mikäli on oletettavaa että korvaus muodostuu edullisemmaksi, kuin vaihtoehtoinen ratkaisu (esim. laiturin purkaminen). Neuvottelutilanteissa tienpitoviranomaisen kannattaa korostaa sitä tosiasiaa, että luovutettavalle laiturille tehdään jo nyt kunnostustoimenpiteitä valtion toimesta. Mikäli tienpitoviranomainen vastustaa tilusjärjestelyjä, ei korvausvelvollisuuttakaan tässä tapauksessa todennäköisimmin synny.

Käytännössä lienee siten mahdollista, että osapuolet voivat sopia entisen maantienlaiturin siirtymisestä rantakiinteistöön jopa ilman korvausta, mikäli tämä on kaikkien edun mukaista. Hiittisten maantielaiturin rantapenger voitaisiin täten siirtää kokonaan kunnan omistamaan, rannalla sijaitsevaan kiinteistöön, mikäli yhteinen vesialue ei halua ottaa pengertä vastuulleen. Tällöin pengertie olisi jatkossa kuntalaisten yleisessä käytössä, eikä alueelle tarvitsisi edes perustaa seuraavassa luvussa kuvailtavia tie- tai rasiteoikeuksia.

Taulukko 2. Suositukset tiesuunnitelman merkinnöiksi.

Suosituksien tiedot	
Laituri puretaan	Purku tiesuunnitelman nojalla.
Laituri puretaan (ehtomerkintä)	Sopimus vuoden kuluessa tien lakkaamisesta vaaditaan, muuten purku.
Ei pureta (vesialueen omistus)	Rantakiinteistön suostumus ennen tiesuunnitelmaa. Tiesuunnitelmaan selkeä kuvaus säilyvistä erityisistä rakenteista.
Ei pureta (tilusjärjestely)	Mahdollinen korvausvelvollisuus (tienpitäjä).

Tienpitäjän kannalta toinen vaihtoehto on riskitön: tällöin tiesuunnitelmassa lukee selkeästi, että laiturin puretaan, ellei erillisin sopimuksin toisin sovita. Tämä ei estä laiturin säilyttämistä, mikäli asiasta sovitaan osapuolten kanssa. Tienpitäjän etu on, että mahdolliset tilusjärjestelyn mahdollistavat sopimukset laaditaan ennen maantietoimitusta. Mikäli tienpitoviranomainen ja osapuolet pääsevät yhteisymmärrykseen laiturin säilyttämisestä jo suunnittelun aikana, on toki luontevaa merkitä laiturin säilytettäväksi. Mikäli pengertie on tiesuunnitelmassa merkitty säilytettäväksi, voidaan alue merkitä lisäksi yksityistiekäyttöön suunnitelluksi alueeksi. Tällöin on toki, edellä mainituin tavoin, syytä varmistua rantakiinteistön omistajalta, ettei hän aio valittaa tiesuunnitelmasta.

5.2 Käyttöoikeuksien perustaminen

Lakkautettavan maantielaiturin käyttöoikeuksista päätetään vasta maantietoimituksessa. Tienpitoviranomaisen on kuitenkin syytä tuntea myös käyttöoikeuksien järjestelyiden eri vaihtoehdot, jotta todelliset mahdollisuudet laiturin tulevalle käytölle huomioitaisiin suunnittelun aikaisissa neuvotteluissa.

Lakkautettava maantie voidaan tiesuunnitelmassa osoittaa yksityiseksi tieksi tai kaduksi. Maantielaki ei tunne lakkautettavan maantien osoittamista rasitteeksi tai erityisellä oikeudella hallittavaksi alueeksi. Mikäli lakkautettava maantie on tiesuunnitelmassa osoitettu yksityiseksi tieksi, voidaan alueeseen tästä huolimatta perustaa maantietoimituksessa rasiteoikeus, mikäli tämä katsotaan tarkoituksenmukaiseksi.

5.2.1 Tieoikeus

Tiesuunnitelmassa on osoitettava, tarvitaanko aluetta yksityiseksi tieksi tai kaduksi. Entisen maantien käyttämistä yksityisenä tienä käsitellään yksityistielain säädösten mukaan maantietoimituksessa. Niin kauan kuin tieoikeuksista ei ole määrätty, saavat tietä käyttää korvauksetta kaikki jotka tarvitsevat tietä yksityiseksi tieksi. (MTL 90 §, 93 §.)

Toimituksessa voidaan perustaa tieoikeudet kaikille halukkaille vain, mikäli maanomistaja ei tätä järjestelyä vastusta. Tällöinkin sopimus on vahvistettava yksityistietoimituksessa, jolloin toimitusmiehet tarkistavat, ettei tieoikeus aiheuta luonnon tai ympäristön turmeltumista, tai vaikeuta kaavan toteutumista. Sopimus voidaan kumota myös, mikäli tieoikeus tulisi rasittamaan kiinteistöä huomattavasti enemmän, kuin yksityistielain säännökset edellyttävät. (YksTL 7 §, 49 §.) Mikäli alueella on aiemmin sijainnut valtion maantie tai maantielaituri, aiheuttaa tieoikeus tuskin liiallista haittaa myöskään yksityistiekäytössä.

Mikäli asianosaiset eivät sovi tieoikeuksista, oikeuksien myöntämisessä on tulkittava tarkoin yksityistielainsäädäntöä, sekä muita tieoikeuksiin vaikuttavia lakeja. Tämä on erityisen tärkeää toimittaessa arvokkaalla rantavyöhykkeellä. Yksityistielain mukainen tiekunta voi kuitenkin vastaisuudessa päättää uusista osakkaista hallinnoimalleen tielle tai laiturille. Päätöksiin tyytymätön voi toki valittaa asiasta kunnan tielautakunnalle.

Tie- ja laiturioikeuksia täytyy tarkastella erikseen, vaikka kiinteistötoimituksessa voidaan perustaa yhteinen oikeus tiehen ja laituriin. Lyhyesti sanottuna, laiturioikeus voidaan myöntää vain kiinteistölle, jolla on oikeus kulkea rantaan. Tässä tutkimuksessa huomioidut käyttöoikeuskysymykset on tiivistetty taulukkoon 3.

Käyttöoikeuden perustaminen tilan hyväksi pelkästään rantaan pääsyä varten

Lähtökohtaisesti kiinteistöllä, joka ei rajoitu rantaan, ei ole oikeutta saada tieoikeutta ja venevalkamaoikeutta rantaan ja vesistöön pääsemiseksi. Kuitenkin yhteisen vesialueen tai vesijätön osakkailla ja kalastusoikeuden haltijoilla voi olla oikeus kulkea rantaan, mikäli oikeutetulla kiinteistöllä ei ole rantaviivaa, eikä kulkuyhteyttä kiinteistöltä vesistöön ole aiemmin muuta kautta määritetty. (Markkula 2005, s. 211.)

Kalastuslaki (22 §) antaa kalastusoikeuden haltijalle ja hänen apulaiselleen oikeuden astua toisen maalle, veneenpito-oikeuden sekä oikeuden panna pyydyksiään kuivumaan kalastuksen harjoittamista varten. Jos rannanomistaja on osoittanut näihin tarkoituksiin sopivan paikan, ei muuta aluetta saa käyttää. Tarvittaessa kiistan tieoikeudesta ratkaisee kunnan tielautakunta.

Yhteisen vesialueen tai vesijätön osakkaan oikeus rantaan pääsemiseksi liittyy *yksityistielain* yleisiin edellytyksiin (YksTL 8 – 9 §): Kyseisen tieoikeuden perustaminen täytyy olla tärkeää kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä varten. Kysymys on siis siitä, onko kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä varten tärkeää päästä yhteiselle vesijättö- tai vesialueelle, sekä onko alueelle helpommin kuljettavissa jotain muuta kautta (olemassa oleva yksityistie tai kalastuslain mukainen oikeus).

Yhteisellä vesi- tai vesijättöalueella on oikeuskäytännössä katsottu olevan sellaista käyttöarvoa, että se kuuluu tärkeänä osana kiinteistöön.²¹ Lisäksi vesijättöalueelle on harvoin montaa vaihtoehtoista kulkumahdollisuutta mantereelta. Oikeuskäytännössä on todettu, että yhteisen vesialueen osakaskiinteistölle on tärkeää saada pysyvä tieoikeus rantaan kalastuksen harjoittamista varten, vaikka kalastuslaki oikeuttaisi jo muutenkin vesialueelle kulkemiseen.²²

²¹ Ennakkopäätöksessä KKO:1990:153 katsottiin, että vesijätön osakastilan hyväksi sinänsä voitiin perustaa YksTL 8 §:n nojalla tieoikeus toisen kiinteistön kautta vesijätölle pääsemiseksi. Vesijätöllä muutoksenhakija piti venettä, käytti sitä uimapaikkanaan sekä harjoitti kalastusta. Kuitenkaan asiassa ei ollut selvitetty, oliko muutoksenhakijan tilalla osuutta vesijättöön tai ennestään muuta olemassa olevaa kulkuyhteyttä vesijätölle pääsemiseksi, tai oliko muutoksenhakijalle mahdollista perustaa uusi tieoikeus jotain muuta kautta kuin oli haettu. Lisäksi KKO katsoi haetusta tiesuuntauksesta aiheutuvan rasitetulle kiinteistölle huomattavaa haittaa, joten toimitus määrättiin uuteen käsittelyyn.

²² Ennakkopäätöksessä KKO 1981 II 178 kalavedelle pääsy katsottiin seikaksi, jonka vuoksi kalastusoikeuden haltijakiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä varten oli tärkeää saada yksityistielain mukainen oikeus rannan omistajan kiinteistön kautta. Julkaisemattomassa ratkaisussa KKO 30.1.1991 nro 267 katsottiin, että vesialueen osakkaana olevan kalastusoikeuden haltijan kulkuoikeuskysymys rantaan voidaan käsitellä kalastuslain sijaan yksityistietoimituksessa.

Yksityistelain mukaista tieoikeutta ei kuitenkaan voida perustaa kalastus-oikeuden haltijalle, joka ei samalla ole vesialueen osakas, vaan tällöin kyseessä on kalastuslain mukainen oikeus. Haettu tieoikeus ei kuitenkaan ole tärkeää, mikäli kiinteistöllä on jo jokin muu mahdollinen kulkuyhteys vesistöön, tai kulkuoikeus on helpommin perustettavissa jonnekin muualle. (Markkula 2005, s. 214.)

Tieoikeus rantaan voidaan perustaa myös kiinteistölle kuuluvalla rasiteoikeusalueelle tai erityiselle etuudelle tai muulle yhteiselle alueelle pääsemiseksi. Tällöin kulkuoikeusky-symys ratkaistaan yksityistelain mukaisena tieoikeutena. (KML 156.4 §.) Tämä vastaa pitkälti edellistä tapausta: yhteinen venevalkama tai muu oikeus ranta-alueeseen vastaa monessa suhteessa yhteistä vesijättöaluetta, jolloin alue on tarpeellinen kiinteistön luontaista käyttöä varten.

Näiden lisäksi on mahdollista, että kiinteistöllä ei ole muuta, tai paremmin tarkoitukseen soveltuvaa kulkuyhteyttä mantereelta vesialueelle ja sitä kautta vesiesteen takana olevalle kiinteistölleen. Kulkuyhteyden edellytyksiä tarkastellaan tällöin YksTL 8 – 9 §:n nojalla. Lisäksi tulee huomioida, mitä YksTL 13.2 §:n käsittelyn yhteydessä sanotaan muista käytettävissä olevista laitureista.

Taulukko 3. Laiturin käyttöoikeusjärjestelyt.

Käyttöoikeuksien perustaminen

**Oikeudet voidaan perustaa sopimuksella. Muuten oikeuden edellytyksistä päätetään maantietoimituksessa.*

Tieoikeus rantaan (kiinteistön hyväksi)

- Kalastuslain mukainen oikeus
- Vesialueen/vesijätön osakkaan oikeus
- Rasiteoikeuden/erityisen oikeuden haltijan oikeus
- Ojalain mukaiset vanhat yhteiset tiet
- Muu kiinteistön luontaista käyttöä tukeva oikeus

Oikeus laiturin käyttöön (kiinteistön hyväksi)

- Tieoikeuden osa (YksTL 13.2 §)
- Rasiteoikeus (KML 154 §)

Kaavoituksen vaikutus

- Asemakaava: kunnalle voidaan merkitä rasiteoikeuksia
- Asemakaava: pakkorasite onnistuu vain kaava-alueilla
- Ranta-asemakaava: yhteiskäyttöalueet (rasite)
- Ranta-asemakaava: kaavan mukaiset tiet (tieoikeus)

Eriyinen oikeus (maakaari)

- Oikeus kuntaa / yksityishenkilöä varten
- Vain sopimukseen perustuvia määräaikaista oikeuksia

Ojalaki ja vanhat kirjaamattomat oikeudet lakanneella maantiellä

Lakaneen maantien tiealueeseen ei voida soveltaa YksTL 9 §:n mukaisia lisätieoikeuden säädöksiä, ellei jollain kiinteistöllä ole ollut tieoikeutta maantien alueeseen. Sen sijaan oikeuksia tulee käsitellä YksTL 8 §:n mukaisena uutena tieoikeutena.²³ (Markkula 2005, s. 143.)

Tästä poiketen lakaneen maantien alueeseen saattaa kohdistua *ojalain* mukaisia tieoikeuksia, jolloin tiealue on luonteeltaan ennestään oleva tie. Tällöin tiealueelle voidaan perustaa lisätieoikeus YksTL 9 §:n nojalla, ja päätösvaltainen viranomaisen on kunnan tielautakunta, kuten luvussa 3.6 osoitettiin. (Markkula 2005, s. 146 & 357.) Ojalain mukaiset oikeudet voidaan kuitenkin myöntää vain kiinteistöille, jotka ovat olleet olemassa ojalain voimaan tullessa 1.3.1977 ja joilla on ollut vanhastaan käyttöoikeus kyseiseen tiehen. Mikäli vanha yhteinen tie on ollut yleinen tie ojalain voimaan tullessa, voitaneen katsoa että kiinteistö on käyttänyt tietä tällöin.

Suoraan ojalain nojalla ei kuitenkaan voida perustaa edellä mainittuja oikeuksia laituria, venevalkamaa tai autojen säilyttämistä varten, sillä nämä alueet on rajattu ojalain ulkopuolelle. Laituri-, venevalkama- ja autopaikkaoikeuksien perustamisessa täytyy lisäksi huomioida YksTL 13.2 §:n mukaiset edellytykset.

Oikeus venevalkamaan, laituriin ja auton pysäköintiin

Tieosakkaiden tai tiekunnan hyväksi voidaan perustaa tieoikeuden lisäksi oikeus venevalkamaa, laituria tai autojen pysäköintialuetta varten: Jos yksityinen tie johtaa rantaan, voidaan myöntää käyttöoikeus venevalkamaa tai – laituria varten tarpeelliseen maa- tai vesialueeseen. Tällöin kysymykseen tulee muukin kuin autolla liikennöitävä tie. Tämän lisäksi autopaikkaa varten tarvittavaan alueeseen voidaan myöntää käyttöoikeus yksityistien tiealueen välittömästä läheisyydestä. Säädos edellyttää, ettei oikeutetulle kiinteistölle voida tehdä tietä perille, esimerkiksi vesistöesteen vuoksi. (YksTL 13.2 §.)

Autopaikka-, venevalkama- tai laiturioikeus eivät kuitenkaan sisälly automaattisesti tieoikeuteen, vaikka tie johtaisikin rantaan (tähän viittaa myös vesilain 2:5 §:n säädökset). Samoin venevalkamaoikeuteen ei sisälly oikeutta laiturin rakentamiseen tai autopaikkaan, sillä venevalkamaoikeus käsittää vain oikeuden käyttää kyseistä rantaa veneilyn tarpeisiin (Markkula 2005, s. 203, 205 & 218).

Edellytyksenä oikeuden myöntämiselle on, että se on tärkeä kuljettaessa tieosakkaiden kiinteistöille, jotka ovat vesialueen tiestä eristämiä. Oikeuden myöntämisestä ei saa aiheutua kenellekään huomattavaa haittaa ja lisäksi rasiitetulle kiinteistölle ei saa aiheuttaa suurempaa vahinkoa tai haittaa kuin on välttämätöntä. (YksTL 13.2 §.) Markkula huo-

²³ Ennakkopäätöksessä KKO:1972 II:9 tielautakunnan toimivaltaan ei kuulunut tiekunnan perustaminen ja yksityistien tienpitovelvollisuuden jakaminen entiseen yleiseen tiehen kuuluneeseen tiemaahan. Vaikka kaikki tietä tarvitsevat saavatkin luvan käyttää tietä toistaiseksi yksityisenä tienään, ei mainituilla tien tarvisijoilla ole pysyvää käyttöoikeutta ennen kuin se on heille YksTL mukaisessa tietoimituksessa perustettu. Ään.

mauttaa, ettei oikeus ole kiinteistön kannalta tärkeä, jos sillä ei ole merkitystä kiinteistön luontaisen käytön kannalta.²⁴ Ainoastaan virkistyskäyttöä varten ei tällaista oikeutta voida perustaa, ellei asiasta sovita maanomistajan kanssa. Tämän lisäksi oikeuksia ei tule perustaa, mikäli kiinteistön tarve on yhtä hyvin tyydytettävissä jo olemassa olevan oikeuden kautta, tai oikeudet on helpommin perustettavissa jonnekin muualle. (Markkula 2005, s. 211.)

Markkula huomauttaa tähän liittyen (2005, s. 209 – 210) että oikeuskäytännön perusteella ei ole lainkaan selvää, että YksTL 13.2 §:n mukaiset oikeuden edellytykset täyttyvät: Meren rannoilla ja sisävesissä on runsaasti saaria, joille ei ole määritetty virallisia kulkuyhteyksiä. Sen sijaan venepaikkaa tarvitsevat ovat vuokranneet itselleen oikeuden vene- ja autopaikkaan. Tällaisissa tapauksissa oikeuskäytäntö on osoittanut, ettei vallitsevaa käytäntöä ole aina tarvetta muuttaa, ellei ehdotettu rantautumispaikka paranna huomattavasti saarikiinteistölle kulkua. Tällainen tilanne on erityisesti tiheästi rakennetuilla rannikkoalueilla, joilla saarikiinteistöä varten tarvittava kulkuyhteys aiheuttaisi huomattavaa haittaa.

Yksityisielain 13.2 §:n mukaisesti perustetut oikeudet perustetaan teosakkaille yhteisesti. Tietoiimituksessa voidaan myös määrätä ne kiinteistöt, joilla on etuoikeus tämän oikeuden käyttöön. (YksTL 14 §.) Etuoikeus voidaan myöntää tällöin kiinteistölle, jonka tarkoituksenmukaista käyttöä varten oikeus on perustettu.

Venevalkama-, laituri- ja autopaikkaoikeus on muun tieoikeuden tavoin pysyvä käyttöoikeus, joka ei riipu rasitetun kiinteistön omistuksesta (YksTL 16 §). Myös etuoikeutetun kiinteistön oikeudet kohdistetaan kiinteistöä eikä omistajaa varten (Markkula 2005, s. 208).

Rasitetulle kiinteistölle täytyy korvata se vahinko²⁵, jonka se kärsii YksTL 13.2 §:n mukaisen alueen luovuttamisesta tiekunnalle. Kustannukset, jotka tästä aiheutuvat, luetaan tien tekemisen kustannuksiin. Oikeuden perustamisesta johtuvia erityisiä kustannuksia voidaan kuitenkin määrätä etuoikeutetun kiinteistön kustannettavaksi saamansa hyödyn suhteessa. (YksTL 14 §, 33 §.) Osapuolilla on toki oikeus sopia korvauksesta.

²⁴ Ennakkopäätöksessä KKO:1993:129 tiekunnalle ei voitu perustaa oikeutta laituria ja autojen pysäköintipaikkaa varten, sillä oikeutta ei ollut osoitettu tarvittavan vesistön takana oleville kiinteistöille kulkemiseen YksTL 13.2 §:n mukaisesti.

²⁵ Lähtökohtaisesti yksityisielain mukaisten oikeuksien perustaminen ei eroa pakkolunastuksesta. Tällöin korvaus tulee määrätä samoin perustein kuin lunastettaisiin omistusoikeus, eli kohteen käypää hintaa vastaavana täytenä korvauksena: kohteenkorvauksen lisäksi on huomioitava oikeudesta aiheutuva haitta ja vahinko. (Markkula 2005, s. 256 – 258.)

Palvan yhteysaluslaiturin yksityistiekäsittelyssä oli kyse paitsi laiturioikeuksista, myös oikeudesta kulkea rantaan toisen kiinteistön kautta. Maa-oikeuden tuomio Palvan yhteysaluslaiturin tapauksessa pohjautui YksTL 8 §:n YksTL 13.2 §:n mukaisten edellytysten puuttumiseen: Tiekunnalle yhteisesti ei voitu perustaa tieoikeutta rantaan eikä käyttöoikeutta laituriin, sillä tiekunnan kaikilla osakkailla ei ole todellista tarvetta tien ja laiturin käyttöön. Sen sijaan yksittäisten kiinteistöjen hyväksi on mahdollista perustaa tieoikeus rantaan ja käyttöoikeus laituriin, mikäli kiinteistöllä on tarve päästä vesille tai vesiesteen toisella puolella oleville tiluksilleen.

Lopuksi

Mikäli erillinen tarve autojen pysäköimispaikalle nousee esille jo lakkauttamista koskevan tiesuunnitelman laatimisvaiheessa, olisi tässä tienpitoviranomaisella mahdollisuus pieneen kädenojennukseen tiekunnalle: Tiekuntaa tai laiturin käyttöön oikeutettuja kiinteistöjä varten voitaisiin jo tiesuunnitelmassa osoittaa erikseen alue ajoneuvojen pysäköimistä varten lakkautettavalle tien osalle. Tällöin autopaikkaoikeus voitaisiin perustaa tiekunnalle yhteisesti YksTL 13.2 §:n nojalla. Vaihtoehtoisesti tiesuunnitelmassa voidaan osoittaa jäljelle jäävälle maantien osalle parkkipaikkoja yleistä käyttöä varten.

Mikäli yhteinen vesialue maantielain mukaisena laiturin omistajana suostuisi ottamaan laiturin kunnossapidon vastattavakseen, ei tieoikeuskysymyksiä tarvitse välttämättä käsitellä (kts. kunnossapidon järjestelyt). Tämä ei kuitenkaan estä sitä, että tieoikeusasia laiturille käsitellään joskus myöhemmin erillisessä yksityistietoimituksessa.

5.2.2 Rasiteoikeus

Toisen kiinteistön alueelle voidaan perustaa kiinteistönmuodostamislain mukainen pysyvä rasiteoikeus mm. autopaikkaa, venevalkamaa tai laituria varten. Oikeus voidaan perustaa myös määräaikaisena. Oikeus voi perustua sopimukseen, jolloin asia käsitellään erillisessä rasitetoimituksessa. Oikeus voidaan perustaa pakkorasitteena vain kun kyse on muun muassa halkomisesta tai tilusjärjestelystä. Sen sijaan asemakaava-alueella voidaan rasitetoimituksessa perustaa oikeus autopaikkaa tai kulkuyhteyttä varten myös ilman sopimusta. (KML 154 §, 156 §.) Muutoin näitä alueita koskeva pakkorasite voidaan perustaa ainoastaan yksityistietoimituksessa YksTL 13.2 §:n nojalla (Markkula 2005, s. 201).

Mikäli maanomistaja ei halua omistamalleen laiturille perustettavan tieoikeuksia, voi rasiteoikeudesta sopiminen kuitenkin onnistua. Tällöin oikeuden saavat kiinteistöt on tarkoin määritetty kiinteistötoimituksessa, eivätkä oikeuden haltijat voi itsenäisesti päättää uusista oikeuksista. Tällainen järjestely toteutettiin esimerkkilaitureista Kaxskälän maantielaiturille.

KML:n mukaiset rasitteet autopaikkaa, laituria tai venevalkamaa varten perustetaan oikeutena tiettyyn alueeseen. Nämä eivät ole YksTL 1 §:n mukaisia kulkuyhteyttä palvelevia rasitteita, eikä niihin siten sovelleta yksityistielain säädöksiä tieoikeuksista. Täten KML:n mukaisen rasitteen haltijat eivät voi myöntää uusia oikeuksia rasitetulle alueelle, vaan uusista rasitteista päätetään kiinteistötoimituksessa.

5.2.3 Kaavoituksen vaikutus

Yksityistielain mukaista tieoikeutta ei voida perustaa kuntaa varten. Sen sijaan kunnalle voidaan perustaa kulkuyhteyttä ja autojen pitämistä palveleva rasite, mutta vain asemakaava-alueella. Lisäksi kaavoitus rajoittaa merkittävästi KML:n mukaisten rasitteiden perustamista: maantietoimituksessa voidaan, ilman omistajan suostumusta, perustaa oikeus autopaikkaa tai kulkuyhteyttä varten ainoastaan asemakaava-alueella. (KML 155 – 156 §.)

Ranta-asemakaavassa voidaan osoittaa alueita kaava-alueen sisäistä käyttöä varten (ranta-asemakaavan mukainen yhteiskäyttöalue). Yhteiskäyttöalueita voivat olla esimerkiksi yksityistiet, uimarannat ja vapaa-ajan alueet. Kulkuyhteyttä varten perustetaan tällöin yksityistielain mukaiset tieoikeudet. Muiden yhteiskäyttöalueiden käyttämiseen perustetaan kiinteistönmuodostamislain mukainen rasite niille kiinteistöille, joita varten yhteiskäyttöalue on kaavassa osoitettu. (MRL 75; HE 101/1998, 75 §.)

Laiturille perustettavat oikeudet riippuvat siten vahvasti ranta-asemakaavan merkinnöistä. Voi kuitenkin olla tulkinnanvaraista, onko ranta-asemakaavaan sisältyvä laituri tarkoitettu kulkuyhteyttä varten. Jää siten maantietoimituksen päätettäväksi, perustetaanko entiselle maantielaiturille tieoikeudet vai rasiteoikeudet. Tämä päätös vaikuttaa myös siihen, hallinnoiko ranta-asemakaavaan sisältyvää laituria jatkossa tiekunta vai ranta-asemakaavan mukainen rantakunta (kts. luku 5.3.3.).

5.2.4 Maakaaren mukainen erityinen oikeus

Maakaaren (MK, 540/1995) mukainen erityinen oikeus voidaan perustaa muun muassa vahvistamaan toisen omistaman kiinteistön alueeseen tehty käyttöoikeussopimus tai vuokrasopimus. (MK 14:1 §). Erityinen oikeus kirjataan maanmittauslaitoksen ylläpitämään lainhuuto- ja kiinnitysrekisteriin, ja sen kirjaamispäätös muistuttaa pitkälti lainhuudatuksen prosessia. Erityinen oikeus voidaan perustaa muun muassa henkilöä, kuntaa tai valtiota varten. Tyypillisesti erityinen oikeus kohdistuu maanvuokraoikeuteen tai muuhun käyttöoikeuteen.

Kirjaamisoikeuteen liittyy tyyppipakkoperiaate, joka määrittää mitkä oikeudet voidaan kirjata erityisenä oikeutena. Laiturin käyttöoikeussopimus ja vuokrasopimus ovat kirjaamiskelpoisia sopimuksia. Toisaalta kirjaamalla voidaan määrittää myös kiinteistöllä sijaitsevan, elinkeinotoiminnassa käytettävän omaisuuden kuulumista kiinteistöön. Oikeus ei voi olla kohdistettu jonkin kiinteistön tai vaikkapa yhteisen vesialueen hyväksi, eikä oikeutta voi kirjata pysyvänä oikeutena. Kirjaus voi kohdistua kiinteistöön, kiinteistöjen yhteiseen alueeseen, määräälaan tai aiemmin kirjattuun käyttöoikeuteen. (MK 10:2 §, 14:1 §, 14:6 §.)

Mikään ei ilmeisimmin estä erityisen oikeuden perustamista myös maantien alueeseen.²⁶ Siten ei liene mitään estettä, ettei jo olemassa olevan maantien (maantielaiturin) alueeseen voitaisi perustaa erityistä oikeutta, esimerkiksi kuntaa varten. Kuitenkin, maantietä lakkautettaessa, kiinteistöön kohdistunut erityinen oikeus raukeaa siirtyneen alueen osalta (MTL 96 §). Tämä säädös ilmeisimmin pätee myös entisen maantien alueeseen. Siten lakkautettavaksi suunnitellun maantielaiturin alueeseen ei kannata perustaa erityistä oikeutta jo ennen lakkauttamista, sillä oikeus raukeaa maantien lakkauttamisen yhteydessä.²⁷

Erityistä oikeutta ei voida perustaa maantietoimituksessa, vaan kyseessä on, kiinteistön lainhuudatukseen rinnastettava, kirjaamisviranomaisen päätös. Erityinen oikeus entiselle maantielaiturille voidaan perustaa vasta kun maantietoimitus on päätetty ja saanut lainvoiman. Erityisestä oikeudesta voidaan kuitenkin sopia jo ennen tiesuunnitelmaa, jolloin se on osaltaan vaikuttamassa suunnitelman hyväksymiseen.

Mikäli maanomistaja ja kunta haluavat laiturin säilyvän yleisessä käytössä, kannattaa tämä kirjata maantietoimituksen jälkeen erityisenä oikeutena lainhuuto- ja kiinnitysrekisteriin. Tällöin oikeus kannattaa kirjata nimenomaan kuntaa varten, ja sopimuksessa on hyvä olla maininta, että laituri on kuntalaisten yleisessä käytössä. Erityinen oikeus on kuitenkin aina perustuttava osapuolten väliseen sopimukseen, ja oikeus täytyy olla määräaikainen.

5.3 Kunnossapitovastuun siirtyminen

Kunnossapitovastuusta päätetään lopullisesti vasta maantietoimituksessa, mikäli lakkautettava maantie on osoitettu yksityistieksi. Muita kunnossapitovastuuta koskevia sopimuksia voidaan kuitenkin laatia pätevästi jo ennen tiesuunnitelmaa. Suoraan tiesuunnitelman nojalla ei voida osoittaa vastuullista tahoja, vaan suunnitelmassa voidaan ainoastaan osoittaa laiturin tuleva käyttötarkoitus. Tällöinkin vaihtoehtoina ovat lain mukaisesti tien osoittaminen yksityistiekäyttöön, kaduksi tai purettavaksi.

²⁶ Maantien alueet on merkitty kiinteistörekisteriin lunastusyksiköksi. Kiinteistörekisterilain mukaan myös lunastusyksikkö on kiinteistö. (MTL 112 §; KRL 2 §.)

²⁷ Mikäli tulkinta on virheellinen, antaisi tämä mielenkiintoisen mahdollisuuden perustaa erityinen oikeus jo olemassa olevaan maantiehen. Oikeus olisi tällöin voimassa myös lakkauttamisen jälkeen. Tämä järjestely vaikuttaisi myös merkittävästi alueen käyttöoikeuksien järjestelyihin.

5.3.1 Kunnossapitovastuu lain nojalla

Mikäli maantietä ei tiesuunnitelmassa ole osoitettu yksityiseksi tieksi tai kaduksi, on tiesuunnitelmassa osoitettava ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tiealueen palauttamiseksi ennalleen. Tienpitoviranomaisen tulee huolehtia näistä toimenpiteistä kustannuksellaan vuoden kuluessa tien lakkaamisesta lukien. (MTL 90 §). Tiesuunnitelmalla ei voida määrätä erityisten rakenteiden kunnossapitoa yksityisen maanomistajan vastuulle, vaan lain mukaisesti rakenteet tulisi purkaa. Hyväkuntoisen laiturin tapauksessa kannattaa kunnossapidosta laatia kuitenkin sopimus maanomistajan ja mahdollisesti myös muun tahon kanssa.

Mitä entiselle tiealueelle on tienpitoa varten rakennettu tai sijoitettu, siirtyy alueen omistajalle, jollei tienpitoviranomainen vie sitä pois vuoden kuluessa tien lakkaamisesta lukien. Suunnitelmassa on erikseen kerrottava, kuuluuko alueeseen erityistä hoitoa vaativia rakenteita tai laitteita. Vastuu säilytettäväksi ilmoitetuista rakenteista ja laitteista siirtyy yksityisen tien tai kadun pitäjälle maantien lakatessa. (MTL 90 §.) Hallituksen esityksessä tarkennetaan, että erityisiä rakenteita voivat olla muun muassa laituri, silta tai pumppaamo (HE 17/2004, s. 67).

Maanomistajalla on oikeus, muttei velvollisuutta ottaa vastattavakseen tiehen kuuluvia rakenteita tai laitteita, jotka vaatisivat erityistä huolenpitoa. Tiesuunnitelman hyväksymisvaiheessa harkitaan yksityiselle taholle tulevien kunnossapitovastuiden mahdollista kohtuuttomuutta. Mikäli erityisiä kunnossapitokustannuksia vaativia kohteita ei tiesuunnitelmassa ole osoitettu purettavaksi – vaan jätettäväksi maanomistajan vastuulle ilman erillistä sopimusta – ovat edellytykset suunnitelman hyväksymiseksi sellaisenaan jo varsin heikot. Tästä syystä tienpitoviranomaisen voi olla selkeintä laatia erillinen sopimus näiden erityiskohteiden ylläpidosta jo tiesuunnitelman laatimisvaiheessa. Tiesuunnitelmaan liitetyllä kunnossapitosopimuksella voi olla merkittävä vaikutus suunnitelman hyväksymispäätökseen.

Tienpitoviranomaisen etu on, että kaikki erityistä kunnossapitoa ja kustannuksia vaativat kohteet kirjataan huolellisesti suunnitelmaan, jolloin näiden kunnossapidon vastuu ei jää kenellekään epäselväksi. Tässä tutkimuksessa huomioidut kunnossapidon vastuukysymykset on tiivistetty taulukkoon 4.

Kunnossapitovastuu rasitteen perusteella

Maantielaiturin vastaanottava kiinteistö on usein yhteinen vesialue. Vesialue voi hyödyntää laituria osakkaiden ja kyläläisten yhteisenä virkistys- ja rantautumispaikkana. Tällöin selkein ratkaisu olisi, että vesialue ottaisi myös laiturin kunnossapidon yhteisesti vastattavakseen. Mikäli yhteinen alue on järjestäytynyt osakaskunnaksi, voi se varsin selkeästi hallinnoida myös laiturin ylläpitoa. Tilanne vaikeutuu, mikäli joku muu kuin vesialueen osakas haluaa käyttöoikeuden laituriin, ja laiturin kunnossapitovastuu halutaan jakaa muunkin kuin yhteisen vesialueen osakaskunnan tehtäväksi

Laiturin kunnossapito voi maanomistajan sijaan kuulua myös niille, jotka ovat oikeutetut laiturin käyttöön. Tällöin kyseeseen tulevat kiinteistönmuodostamislain mukaisen rasitteen haltijat taikka yksityistien käyttöön oikeutetut. Näiden ohella myös kiinteistön omistaja voi olla velvoitettu laiturin kunnossapitoon, mikäli hän itsekin pystyy käyttämään rasitettua aluetta tai on tiekunnan osakas. Rasite ja tieoikeus voidaan kuitenkin perustaa ainoastaan kiinteistöä, ei kiinteistöjen yhteistä aluetta varten. Tällöin kunnossapidon vastuunjakoä tyytyy tarkastella hiukan huolellisemmin.

Rasite voidaan kuitenkin perustaa rasittamaan yhteistä vesialuetta. Vastuun jakautumisesta päätetään samassa toimituksessa, missä rasite perustetaan. Tällöin kunnossapito voidaan rasitetoimituksessa määrätä rasitteen haltijan lisäksi myös maanomistajan vastuulle, eli tässä tapauksessa yhteisen alueen osakaskunnalle. Asianosaiset voivat sopia kunnossapitokustannusten osittelusta, tai muutoin ositteluperusteena on kunkin asianosaisen rasitteesta saama hyöty. (KML 158 §.) Lyhyesti sanottuna, yhteisen alueen hyväksi ei voida perustaa rasiteoikeutta, mutta se voi maanomistajana osallistua rasitetun alueen kunnossapitoon. Laiturirasite voidaan perustaa edellä kerroituilla tavoin joko sopimukseen pohjautuen, taikka tietyissä tapauksissa jopa pakkorasitteena.

Kunnossapitovastuu tieoikeuden perusteella

Yksityistielaki ei varsinaisesti tunne tienpidon jakamista tien käyttäjien ja maanomistajan välillä. Yksityistien kunnossapito voidaan jakaa ainoastaan tien osakkaiden kesken, jolloin maanomistaja on usein luonnollisesti myös osakas. Yhteinen vesialue ei voi olla virallisesti tien osakas, eikä voi siten osallistua tienpitoon perinteisin menetelmin. Tieoikeus täytyy tällöin jakaa erikseen niille kiinteistöille, jotka laituria tarvitsevat. Mikäli yhteinen vesialue haluaa ottaa laiturin vastattavakseen, ei asiaa kannattane tehdä liian vaikeaksi: Yhteisen vesialueen hallinto voi sisäisesti päättää alueen käytöstä, jonka lisäksi laituralueen rasitteenhaltijat maksavat korvausta sovituksi. Tällöin laiturille ei kannata perustaa tieoikeutta, vaan selkeämpi ratkaisu on perustaa rasiteoikeudet niitä kiinteistöjä varten, jotka eivät ole vesialueen osakkaita.

Yksityistien kunnossapidon jakautuminen tieosakkaiden välillä tulee ratkaista ennen tienpitoviranomaisen kunnossapitovastuun päättymistä. Tien yksiköinnistä päätetään maantietoimituksessa, ja tarvittaessa väliaikaisena, ellei toimitusta ole ehditty lopettaa ennen määräaikaä. (MTL 93 §.) Tiekunnan perustaminen tässä yhteydessä ei ole pakollista.

Taulukko 4. Kunnossapitovastuun siirtyminen.

Kunnossapitovastuun siirtyminen (erityiset rakenteet)
Kunnossapitovastuu lain nojalla
<ul style="list-style-type: none">• Maanomistaja• Rasite: rasitteen haltija + maanomistaja• Yksityistie: tien osakkaat / tiekunta / laiturikunta• Kadunpitäjä (kunta)
Kaavoituksen vaikutus
<ul style="list-style-type: none">• Asemakaava: kunta (yleiset alueet)• Ranta-asemakaava: rantakunta / tiekunta (yhteiset alueet)
Kunnossapitojärjestelyt
<ul style="list-style-type: none">• Sopimus ennen tiesuunnitelmaa: vaikuttaa tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen• Sopimus tiesuunnitelman jälkeen: vuoden kuluessa maantien lakkaamisesta

5.3.2 Laiturikunta laituria hallinnoivana elimenä

Lakkautettua maantielaituria hallinnoimaan voidaan perustaa erillinen laiturikunta, joka on käytännössä yksityistielain mukaisesti toimiva tiekunta. YksTL 13.2 §:n mukaan yksityistiehen voi kuulua myös laituria. Ei liene kuitenkaan estettä perustaa tiekuntaa hallinnoimaan pelkkää laituria. Tiekuunnan nimittäminen laiturikunnaksi on luontevaa, mikäli jatkossakin rantaan johtaa valtion maantie ja tiekunta hallinnoi käytännössä vain laituria. Tällöin ei ole väliä, vaikka hallinnoitava alue on yksityisteihin verrattuna varsin pieni. Väliä ei ole myöskään sillä, jos laiturin painorajoitukset estävät raskaskuljetukset tai jopa ajoneuvoliikenteen laiturille.

Laiturikunta voidaan perustaa samassa maantietoimituksessa, jossa päätetään maantien lakkauttamisesta. Laiturikunnan osakkaiksi tulevat ne kiinteistöt, joille myönnetään toimituksessa tieoikeus laiturin alueeseen. Mikäli laiturin uusi omistaja (useimmiten vesialue) ei vastusta asiaa, voidaan tieoikeudet laiturille perustaa kaikkia niitä kiinteistöjä varten, jotka oikeutta haluavat. Mikäli maanomistaja tai vesialueen omistaja vastustaa järjestelyä, tulee tieoikeudet perustaa vain niitä kiinteistöjä varten, jotka tarvitsevat laituria YksTL 13.2 §:n mukaisesti kiinteistönsä luontaiseen käyttöön. Yksitystielain mukainen laiturikunta voi toki tämän jälkeen päättää itsenäisesti uusista osakkaistaan.

Suosittelavaa on, että laiturikunta saisi mahdollisimman paljon osakkaita jakamaan laiturin kunnossapitovastuuta. On muistettava, että yksityistielain mukaan toimiva laiturikunta voi kieltää laiturin käytön muilta kuin osakkailtaan. Periaatteessa yksityistielain mukaan hallittavalla laiturilla olisi lupa liikkua jokamiehen oikeuden nojalla myös muukin kuin laiturikunnan osakas, kunhan kulku ei tapahdu moottoroidulla ajoneuvolla. Laituri lienee kuitenkin siitä poikkeava tapaus, että laiturikunta voi kieltää laiturin käytön myös soutu- ja purjeventeillä.

On suotavaa, että tällaisissa tapauksissa laiturille johtaisi edelleen valtion maantie. Maantien lakkauttamiseen muualta kuin kiinteistöjärjestelmän mukaisen vesirajan kohdalta täytyy suhtautua varauksella: Ranta-alueella olevien kiinteistöjen arvo muodostaa tilanteen, jossa rannan omistajalla saattaa kohdistua omia odotuksia lakkaavan maantien alueeseen. Lakkaavan maantien aluetta ei voi käsitellä olemassa olevan yksityistien säästösten nojalla (kts. luku 5.2.1), vaan tieoikeuden perustamiselle täytyy löytyä lain mukaiset perusteet. Mikäli yleinen maantie ei jatku rantaan saakka, voi eteen tulla tilanne jossa rantaan johtavan yksityistien ja sitä myöten myös vanhan laiturin käyttöoikeuksille ei löydykään enää edellytyksiä. Tie- ja laiturirasitteen voi perustaa ilman suurempia edellytyksiä, mikäli asiasta sovitaan maanomistajan kanssa. Pakkorasitteiden perustamiselle täytyy kuitenkin löytyä lain vaatimat edellytykset.

5.3.3 Kaavoituksen vaikutus

Ranta-asemakaavassa laiturialue voidaan osoittaa yhteiskäyttöalueeksi. Tällöin laiturin kunnossapitovastuu kuuluu ensisijaisesti yhteiskäyttöalueen osakkaille. Yhteiskäyttöalueeseen oikeuden saaneiden kiinteistöjen omistajien velvollisuuteen osallistua yhteiskäyttöalueen toteuttamiseen ja ylläpitoon sovelletaan, mitä yksityistielaisissa säädetään tienpitovelvollisuudesta. (MRL 75 §.)

Ranta-asemakaavan tieyhteyksiä hallinnoimaan voidaan perustaa tiekunta. Muiden yhteiskäyttöalueiden toteuttamista ja ylläpitoa varten voidaan perustaa rantakunta, jos joku kiinteistöjen omistajista sitä vaatii tai se on muutoin tarpeellista. Rantakunta toimii yksityistielain nojalla, tiekunnasta annettujen määräysten mukaisesti. Rantakuntaa ei kuitenkaan merkitä maanmittauslaitoksen yksityistierekisteriin, ja kunnan tielautakunnan sijasta rantakuntaa koskevista asioista voi päättää myös muu kunnan osoittama toimielin. Jos rantakuntaa ei ole määrätty perustettavaksi, yhteiskäyttöalueeseen oikeuden saaneiden kiinteistöjen omistajiin sovelletaan, mitä yksityistielain 8 luvussa säädetään sellaisista tieosakkaista, jotka eivät muodosta tiekuntaa. (MRL 75 §.) Tällöin päätös, jota osakas ei ole hyväksynyt, ei yleensä sido häntä, paitsi jos päätös tuottaa hänelle hyötyä (Hollo 2006, s. 131).

Kunta voi myös halutessaan kaavoittaa laiturin alueen kaduksi tai yleiseksi alueeksi, jolloin kunnalla on tietty kunnossapitovelvollisuus laiturin alueeseen. Maankäyttö- ja rakennuslain nojalla kunnalle kuuluva kadunpitovelvollisuus koskee vain asemakaavassa merkittyjä katualueita.²⁸ Mikäli lakkautettava maantielaituri sijaitsee nykyisellä tai suunnitellulla asemakaava-alueella (tai ranta-asemakaava) on laiturin luovuttamisesta syytä keskustella etukäteen kunnan kanssa. Mikäli laiturin sijaitsee ranta-asemakaavan alueella, on lisäksi kaavamerkinnyt syytä tarkistaa huolella: Maantiealueen siirtymisen lisäksi myös kunnossapitovastuu vaihtelee merkittävästi, riippuen ranta-asemakaavan kaavamerkinnoista.

²⁸ Kunnalla on velvollisuus rakentaa ja kunnossapitää katua, mikäli alue on asemakaavassa osoitettu kaduksi ja asemakaavan toteutunut maankäyttö ja liikennetilanne vaativat kadunpitoa. Edellytyksenä on, ettei kunnalle muodostu kohtuuttomia kustannuksia todelliseen liikennetilanteeseen verrattuna. (MRL 84 – 86 §.)

Kadun ja muun yleisen alueen toteuttamisvastuu voidaan asemakaavassa osoittaa maanomistajille, mikäli kaava laaditaan pääasiallisesti yksityistä etua varten. Yksityinen etu tarkoittaa tässä tapauksessa loma- tai matkailuhanketta, tai muuta vastaavaa hanketta. Katualueen toteuttamisvastuun siirto edellyttää, että kaava on laadittu maanomistajan aloitteesta. Muiden yleisten alueiden toteuttamisvastuu voidaan osoittaa myös kunnan aloitteesta laadittavassa asemakaavassa, jos alue on tarkoitettu palvelemaan pelkästään kaava-alueen sisäistä tarvetta. (MRL 91 §.) Tällöin esimerkkinä voi olla kaava-alueen sisäistä käyttöä varten tarkoitettu puisto tai kiinteistöjen yhteistä huoltoa palveleva alue. (HE 101/1998, 91 §.) Nämä vastaavat pitkälti ranta-asemakaavan yhteiskäyttöalueita, jotka eivät kuitenkaan ole juridisesti yleisiä alueita (Hollo 2006, s. 130).

Myös ranta-asemakaavassa voidaan yleisten alueiden toteuttamisvastuu siirtää maanomistajille. Yleisen alueen ei tällöin tarvitse olla tarkoitettu pelkästään kaava-alueen sisäiseen tarpeeseen, kuten asemakaavasta, tai ranta-asemakaavan yhteiskäyttöalueesta on määrätty. Edellytyksenä on, ettei yleisen alueen toteuttaminen ole kohtuutonta, maanomistajan kaavoituksesta saamaan hyötyyn nähden. (MRL 75 §.)

5.3.4 Sopimusmenettelyt

Maantielaki ei varsinaisesti vaadi erillisten kunnossapitosopimusten laadintaa, valtion lakkauttaessa maantien tai sen osan. Vastuu tien ylläpidosta ja tiehen kuuluvista erityisistä rakenteista siirtyy yksityisen tien tai kadun pitäjälle suoraan lain nojalla. Yksityistielainsäädäntö velvoittaa tien ylläpitoon kaikki, jotka ovat saaneet oikeuden tiehen. Milloin tietä ei tarvita yksityiseksi tieksi tai kaduksi, tulee valtion purkaa tienpitoaines sekä tiehen kuuluvat erityiset rakenteet.

Tienpitoviranomaisella on velvollisuus toteuttaa lainvoimaisessa tiesuunnitelmassa kirjatut toimenpiteet: Purettavaksi merkitty laiturin, silta tai tien osa tulee purkaa vuoden kuluessa tien lakkaamisesta lukien. Toisaalta, rakenteiden ja laitteiden omistus siirtyy maanomistajalle, mikäli tienpitoviranomainen ei vie näitä pois vuoden kuluessa tien lakkaamisesta. (MTL 90 §.)

Laki on tässä asiassa maanomistajan puolella: omistajalla on halutessaan oikeus ottaa omistukseensa tienpitoaines tai tienpitoon käytetyt rakenteet, mutta valtio on velvollinen ennallistamaan tiealueen. Mikäli tiesuunnitelmassa purettavaksi merkitty tien osa aiotaan jättää paikoilleen, tulee siitä laatia sopimus maanomistajan kanssa vuoden kuluessa tien lakkaamisesta. Ilman sopimusta tienpitoviranomainen on jatkossakin vastuussa kyseisen kohteen kunnossapidosta: Mikäli tiesuunnitelmaan merkittyjä purkamistoimenpiteitä ei toteuteta asiallisesti, voi maanomistaja pestä kätensä kunnossapidosta ja vedota valtion vastuuseen purettavaksi määrättyjen tien rakenteiden osalta.

Kunnossapitoon liittyvät sopimukset voidaan pätevästi laatia jo ennen tiesuunnitelman hyväksymistä. Nämä ovat yksityisoikeudellisia sopimuksia, joita ei maantietoimituksessa voida kumota. Liikennevirasto ohjeistaa ilmoittamaan suunnitelmaa varten tehdyt erilliset kunnossapitosopimukset tiesuunnitelmassa.

Tyypillisesti kunnossapidon sopimuksia on laadittu valtion tienpitoviranomaisen ja kunnan välillä. Tyypillisiä ovat tilanteet, joissa kunta on suostunut ottamaan maantienä lakkautettavan sillan vastattavakseen. Kuitenkin sekaannuksia ovat aiheuttaneet tilanteet, joissa sillan kunnossapitovastuuta ei ole sovittu lainkaan. Esimerkiksi Kaarinan alueella ELY-keskus ja kaupunki laativat moottoritien ylittävälle silloille kunnossapitosopimuksen vasta yli 15 vuotta tien valmistumisen jälkeen²⁹. Tällaiset tilanteet eivät voi olla mitenkään tavoiteltava lopputulos tien suunnittelussa: kuntatalouden nykytilanteessa kunnalla voi olla suuri houkutus kieltäytyä sopimuksesta ja velvoittaa valtio jatkossakin vastaamaan kyseisestä sillasta tai laiturista.

Kunnossapidon sopimus voi liittyä myös laiturille purkamisen yhteydessä toteutettavien kunnostustöiden ja kustannusten jakoon. Myös näissä sopimuksissa osapuolina ovat usein olleet tienpitoviranomainen ja kunta. Lainsäädäntö ja säännökset ovat tällöin pitkälti samat kuin edellä: laadittu sopimus voidaan kirjata tiesuunnitelmaan, mutta se velvoittaa osapuolia myös erillisenä sopimuksena. Tiesuunnitelmassa tulee maantielain mukaan osoittaa suunnitelman johdosta toteutettavat rakennustoimenpiteet, mutta toimenpiteiden maksajaa ei toki tarvitse eritellä. Valtion ja kunnan yhteisprojekteissa virallinen kustannustenjakoa ehdotetaan usein samassa kirjeessä, jossa tienpitoviranomainen pyytää kuntaa asettamaan tiesuunnitelman nähtäville. Vastineessaan kunta tällöin vahvistaa kustannusjakosuunnitelman. Tällöin sopimus siis laaditaan tiesuunnitelman valmistumisen jälkeen, mutta ennen hyväksymistä. Viime kädessä tienpitoviranomainen on vastuussa tiesuunnitelmaan merkityistä rakennustoimenpiteistä, mikäli kustannukset jakavaa sopimusta ei laadita.

Mikäli kunta lupautuu ottamaan lakkautettavan maantielaiturin vastattavakseen, on sopimus laadittava samanaikaisesti myös maantielain mukaisen alueen uuden maanomistajan kanssa: onhan kyseessä kuitenkin uuden maanomistajan ja kunnan välinen sopimus, vaikka sopimuksen laatiminen kuuluu osaksi tienpitoviranomaisen laatimaa tiesuunnitelmaa. Kunta ei voi saada suoraan sopimuksen nojalla käyttöoikeutta laituriiin, mutta osapuolten sopimuksesta käyttöoikeus voidaan kirjata erityisenä oikeutena lainhuuto- ja kiinnitysrekisteriin.

Yhteinen vesialue laiturin ylläpitäjänä

Maantielaiturin lakkautuksessa laiturin vastaanottava kiinteistö on useimmissa tapauksissa yhteinen vesialue. Kenties helpoin ratkaisu olisi luovuttaa myös laiturin käyttö ja kunnossapidon vastuu yhteisen alueen omistukseen. Tällöin yhteinen alue olisi laiturin omistaja ja vastaisi samalla laiturin kunnossapidosta. Laiturin yhteinen käyttö kyläläisten virkistys- ja rantautumispaikkana olisi pääosin taattu, sillä useimmiten rantaan rajoittuvat kiinteistöt ovat myös yhteisen vesialueen omistajia. Tienpitoviranomaisen on myöskin selkeää laatia laiturin kunnossapidon vastuunsiirtoon liittyvät sopimukset suo-

²⁹ Sopimus 25.10.2012, valtatie 1 isännättömät sillat, vastuiden määrittäminen (ELY-keskus 2012c).

raan järjestäytyneen osakaskunnan hoitokunnan kanssa, joka vahvistaa sopimuksen osakaskunnan kokouksessa tai edustajistossa.

Mikäli yhteinen alue ei ole järjestäytynyt yhteisaluelain mukaisesti, voi tilanne olla huomattavasti haastavampi: Suurilla yhteisillä alueilla voi olla jopa 1000 osakaskiinteistöä. Osakaskunnan päätökseksi vaaditaan osakaskunnan kokous ja maantielaitureiden kysymyksessä vielä vahva enemmistö (kts. luku 3.4). Lisäksi osakaskunnan kokouksen koolle kutsuminen on suuri projekti. Tienpitoviranomaisen voi tällaisessa tapauksessa olla helpointa kuuluttaa tiesuunnitelmasta suoraan maantielain nojalla ja edetä laiturin luovuttamisessa ja käyttöoikeuksien perustamisessa muita lain sallimia keinoja hyödyntäen.

Kunnossapitovastuiden kirjaaminen

Suomen kiinteistöjärjestelmässä on vakiintunut menetelmä, jossa kunnossapidon vastuunjako ei kirjata maanmittauslaitoksen ylläpitämiin rekistereihin; kiinteistörekisteriin taikka lainhuuto- ja kiinnitysrekisteriin. Kuitenkin kunnossapidon vastuusta voidaan päättää siinä kiinteistötoimituksessa, jossa asiaan liittyvä käyttöoikeus myönnetään. Tällöin kunnossapidon vastuu kirjataan toimituksen pöytäkirjaan. Toimituspäätökseen myönnetään 30 päivän valitusaika, joten myös päätös kunnossapidon vastuunjaosta on tämän jälkeen lainvoimainen. Lainhuuto- ja kiinnitysrekisteriin kirjattuja erityisiä oikeuksia ei kuitenkaan käsitellä toimituksessa, eikä kirjaamispäätöksestä myöskään löydy pöytäkirjaa. Erityistä oikeutta koskevat kunnossapidon vastuukysymykset täytyy siten sopia asianosaisten välillä tehtävässä yksityisoikeudellisessa sopimuksessa.

Tienpitoviranomaisen kannattaa pitää huoli, että kunnossapitovastuun sopimukset kirjataan toimituspöytäkirjaan aina kun se on mahdollista. Kiinteistötoimitusten pöytäkirjat tallennetaan maanmittauslaitoksen arkistoon, jossa ne on kohdistettu kyseisten kiinteistöjen historiatietoihin. Tämä korostuu tilanteissa, joissa hyväkuntoisen sillan tai laiturin korjaustoimenpiteet lankeavat vasta vuosikymmenien päästä: Vaikka osapuolten välinen kirjallinen sopimus on sinänsä pätevä, on asiaa vaikeampi osoittaa, mikäli sopimuspaperit ovat kadonneet. Sen sijaan kiinteistötoimituksen pöytäkirjaan kirjattu sopimus sitoo osapuolia, mikäli osapuolet ovat yksimielisiä toimituksessa. Myös pöytäkirjaan kirjattu maininta sopimuksen olemassaolosta auttaa suuresti varsinaisen asiakirjan löytymistä. Lisäksi kiinteistötoimituksessa päätetty kunnossapidon vastuun siirtyminen sitoo myös kiinteistön tulevia omistajia, sillä toimituspöytäkirjaan vastuut kirjataan kiinteistökohtaisesti.

Lopuksi

Näsbyn laiturin tapaus muistuttaa pitkälti Hiittisten maantielaiturin omistusta: molemmissa tapauksissa laituri todettiin rajaamistoimituksen yhteydessä sijaitsevan tiealueen ulkopuolella. Tällöin erillistä tiesuunnitelmaa ei tarvitsisi edes välttämättä laatia. Laiturin lakkauttaminen tällä tavoin, ilman asianmukaista tiesuunnitelmaa, on kuitenkin varsin kyseenalaista ja soveltuu ainoastaan tapauksiin, jossa laiturin alue on jo aiemmassa lainvoimaisessa kiinteistötoimituksessa todettu sijaitsevan maantielueen ulkopuolella. Tällöin sopimuksella vahvistetaan tienpitäjän kunnossapitovastuun siirtyminen. Hiittisten laiturille on selkeintä laatia asiallinen tiesuunnitelma, sillä laituri aiotaan purkaa lakkautuksen yhteydessä.

5.3.5 Tienpidon valtion- ja kunnanavustukset

Valtio voi myöntää talousarvioon sisältyvää vuosittaista avustusta autolla ajokelpoisten yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen. *Kunnossapito* tarkoittaa käytännössä erityiskohteiden, kuten yksityistielossien tai vuosittain purettavien siltojen, ylläpitokustannusten avustamista vuosittain. *Parantaminen* tarkoittaa puolestaan yksittäisten parannushankkeiden avustuksia: tiehen kuuluvien rakenteiden, kuten siltojen ja rumpujen, korjaamista tai parantamista. Sen sijaan yksityisteiden vuosittaisten kunnossapitokulujen kattamiseen ei valtionavustusta myönnetä.

Valtionavustus edellyttää, että yksityistiellä on paikkakunnalla huomattava liikenteellinen merkitys tai se on tarpeellinen pysyvän asutuksen pääsytienä. Pysyvään asutukseen vaaditaan käytännössä vähintään kolme pysyvästi asuttua taloutta, vähintään kilometrin pituisella yksityistiellä. Valtionavustusta ei myönnetä pelkästään maa- ja metsätalouksikäytössä olevalle tai pelkästään vapaa-ajan asunnoille johtavalle tien osalle. (YksTL 93 §.) Valtionavustuksista päättää paikallinen ELY-keskus (YksTA 9 – 11 §).

Valtionavustuksen edellytykset tuskin kuitenkaan täyttyvät, ellei kyseessä ole yksityistielossin käyttöön tarpeellinen laituri. Tällä hetkellä Suomessa on 20 valtion avustamaa yksityistielossia, joiden vuosittaisista käyttökuluista tuetaan useimmiten lain maksimimäärä, eli 80 %. Yksityisteiden avustuksiin osoitettua valtion budjettia on karsittu merkittävästi viime vuosina: Kun vuoden 2008 kokonaisbudjetti yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen oli 18 miljoonaa, on vuoden 2014 budjetti enää 5 miljoonaa. Tästä summasta puolet käytetään erityiskohteiden (yksityistielossit yms.) kunnossapitoon. On ymmärrettävää, että valtionavustuksen myöntämisperusteet ovat nyt tiukemmat aikaisemmin, ja myös erityiskohteiden avustusperusteissa on tarkistuspaineita.

Kunnan myöntämä avustus yksityisteille jätetään yksityistielaisissa pitkälti kunnan oman harkinnan varaan. Kunta voi myöntää tukea yksityistien rakentamiseen ja kunnossapitoon, sekä lisäksi ottaa yksityistien osaksi tai kokonaan kunnan hoidettavaksi (YksTL 95 §). Samat periaatteet pätevät myös silloin, kun lakkautettua maantielaituria hallinnoimaan on perustettu laiturikunta. Kunta voi halutessaan tukea tai ottaa laiturikunnan hallinnoiman laiturin ylläpidettäväkseen. Nykyisessä taloustilanteessa on selvää, että myös kunnat harkitsevat avustusperusteitaan nyt aikaisempaa tarkemmin.

Yksityisten laitureiden avustuksiin täytyy siten miettiä muita rahoituslähteitä: Rosalan kylässä kehitetään parhaillaan pelastuslaitoksen toimintaa, ulkosaariston pelastuspalveluiden turvaamiseksi. Paikallinen vapaapalokunta suunnittelee pelastuslaitoksen veneen sijoittamista nykyisen maantielaiturin välittömään läheisyyteen, jolloin laiturille on myös yhteiskunnallinen tarve. Mikäli laituria hallinnoimaan perustetaan yksityistielain mukaan toimiva laiturikunta, voidaan VPK:lle perustaa YksTL 10 §:n mukainen elinkeinotieoikeus, ja se voi liittyä laiturikunnan jäseneksi. VPK-toiminnan vuoksi laiturikunta tuskin saa valtion tai kunnan tukea, mutta VPK:n toimintaansa saamat tuet voidaan tarvittavassa määrin kohdistaa sille määrättyjen tieyksiköiden maksamiseen.

5.3.6 Suositukset tiesuunnitelman laatijalle

Esimerkkitapauksista Rosalan maantielaituri on suunniteltu merkittäväksi tiesuunnitelmaan yksityistieksi. Maantie lakkautetaan kiinteistöjärjestelmän mukaisen vesirajan kohdalta. Tällöin maantietoimituksen yhteydessä laituria hallinnoimaan perustetaan yksityistielain mukaan toimiva laiturikunta. Laiturikunta perustetaan niitä kiinteistöjä varten, joille tietoimituksessa myönnetään YksTL 13.2 §:n mukainen oikeus laiturin käyttöön. Myöhemmin laiturikunta voi päättää itsenäisesti uusista osakkaistaan, joskin päätökset voidaan riitauttaa tielautakunnan päätettäväksi.

Laiturin lakkautusprosessissa on tärkeintä, että jotkut kyläläisistä hakevat käyttöoikeutta laiturille, jonka jälkeen perustettu laiturikunta on virallisesti vastuussa laiturin kunnossapidosta, kuten seuraavassa luvussa kerrotaan. Mikäli maantietoimituksessa kukaan ei hae käyttöoikeutta, tai laiturin käyttöoikeuksia ei muusta syytä perusteta kenellekään, joutuu tienpitoviranomainen pahimmillaan purkamaan laiturin: Tienpitoviranomainen on lopulta velvollinen purkamaan tien ja laiturin, mikäli lakkaavaa maantietä ei tiesuunnitelman merkinnästä huolimatta tarvitakaan yksityistieksi.

Tienpitoviranomaisen on syytä tuoda esille laiturikunnan perustamisen vaihtoehto jo tiesuunnitelman laatimisvaiheessa: Laiturin kunnossapito on parhaimmillaan koko kylän yhteinen projekti, joka vähimmilläänkin tarvitsee lukuisia osakkaita, jottei yksittäiselle osakkaalle tuleva kustannus kasva liian suureksi. Laiturikunnan osakkaat voivat kieltää laiturin käytön muilta kuin osakkailta, ja hakea mahdollisesti myönnettäviä tukia ylläpitoa varten. Maantielaki on sinänsä selkeä, ettei laiturin kunnossapitovastuu voi jäädä maantiestä luopuvalle valtiolle, vaan kunnossapidosta päätetään viimeistään maantietoimituksessa. Pelko suurista kustannuksista voi kuitenkin vähentää laiturikuntaan haluavien osakkaiden lukumäärää ja aiheuttaa turhia vaikeuksia laiturikunnan käynnistämässä. Tällaisissa tapauksissa valtion tulisi kunnostaa luovutettava laiturivi vähintään sellaiseen kuntoon, ettei todennäköisiä peruskunnostustarpeita ole lähivuosina tiedossa. Rosalan laiturin tapauksessa on oletettavaa, ettei laiturille ole tarvetta tehdä suurempaa perusparannusta 10 – 20 vuoteen, kunhan keulaporttiosan kunnostukset toteutetaan luovutusvaiheessa.

Myös Hiittisten laiturin pengertie voidaan jo tiesuunnitelmassa osoittaa yksityistieksi. Tällöin pengertie siis osoitetaan suunnitelmassa säilytettäväksi yhteisen vesialueen omistuksessa, siten että pengertielle on mahdollista perustaa tiekunta. Tiesuunnitelmassa osoitettu yksityistiemerkinä ei kuitenkaan velvoita yksityistieoikeuksien perustamiseen, mikäli alueen kulkuoikeuksista voidaan sopia jotenkin muuten. Mikäli kukaan muu kuin vesialueen osakaskunta ei tällöin vaadi tieoikeuksia pengertielle, voidaan tieoikeudet jättää maantietoimituksessa perustamatta.

Tämän lisäksi on huomattava, että vaikka aluetta ei olisi merkitty tiesuunnitelmassa yksityistieksi, ei tämä kuitenkaan estä oikeuksien perustamista maantietoimituksessa, mikäli pengertie jätetään purkamatta. Tieoikeuksista päättää maantietoimitus.

6 Yhteenveto

Saaristoliikenteen laitureiden hallinnollinen tausta

Valtion saaristoliikenne pitää sisällään lautta- ja yhteysalusliikenteen mantereen ja saariston välillä. Saaristoliikenteen kiinteän osan muodostaa laaja ja monimuotoinen laiturinfrastruktura. Saaristoliikenteen laiturit voidaan jakaa hallinnollisesti kolmeen luokkaan: *Lauttalaiturit* on suunniteltu varta vasten lauttaliikennettä varten, ja niiden käyttö on kielletty muulta liikenteeltä. *Maantielaideiturit* ja *yhteysaluslaiturit* puolestaan palvelevat valtion yhteysalusliikennettä. Yhteysalukset liikennöivät ennalta suunnitellun reitin mukaisesti usean eri laiturin välillä, täydentäen saaristoliikenteen palveluverkkoa laajalle asutulle saaristoalueelle. Yhteysalusten käyttämät laiturit ovat vapaassa yleisessä käytössä yhteysalusliikennettä häiritsemättä. Pitkäaikainen kiinnittyminen näihin laitureihin on kuitenkin pääsääntöisesti kielletty.

Lauttalaiturit ja maantielaideiturit kuuluvat kiinteästi valtion (Liikennevirasto) omistamaan maantieteeseen. Sen sijaan yhteysaluslaiturit ovat valtion rakentamia ja omistamia laitureita, joiden maa- ja vesialueen omistus kuuluu yksityisille maanomistajille. Yhteysaluslaiturin käytöstä on tehty määräaikainen käyttöoikeussopimus maa- ja vesialueen omistajien kanssa, useimmiten 30 tai 50 vuoden mittaisena. Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY) hallinnoi tienpitoviranomaisena alueensa maantielaideituroita, sekä koko maan yhteysaluslaituroita ja lauttalaitureiden kalteureita osana keskitettyä saaristoliikenteen tehtävää. Tällä hetkellä koko maassa on – laskentatavasta riippuen – yli 240 saaristoliikenteen laituria: 85 lauttalaituria, 69 maantielaideituria sekä 90 yhteysaluslaituria. Lisäksi yhteysalusliikenne käyttää yksityisten maanomistajien, kuntien ja valtion muiden organisaatioiden laitureita, joiden kunnossapitovastuu on pääasiassa niiden omistajalla.

Laiturin rakentamistekniikka määrittää merkittävästi laiturin käyttöiän. Oikein ajoitetuilla korjauksilla laiturin käyttöä voidaan jatkaa vielä kauan. Maantielaideituroiden keski-ikä on yli 30 vuotta, ja osa laitureista on tullut jo lopullisesti käyttöikänsä päähän. Valtiolla ei ole rahoitusta ylläpitää yleisen liikenteen kannalta tarpeettomia laitureita, jotka rapistuvat käyttökelvottomiksi ilman säännöllistä ylläpitoa. Yksityisessä käytössä tällaisen laiturin kunnossapidon taso todennäköisimmin kasvaa, mikäli laiturei luovutetaan ennen kuin peruuttamattomia vahinkoja on syntynyt. Toisaalta tällaisten laitureiden korjaaminen ja purkaminen on kallista, eikä korjausvastuuta voida siirtää omistajalle, joka ei laituria halua ylläpitää.

Maantielaiturin lakkauttamisprosessi ja ongelmat

Maantielaiturin lakkautusprosessissa laiturin tulevalle käytölle on lukuisia vaihtoehtoja, joita normaalissa maantien lakkauttamissuunnitelmassa ei tarvitse huomioida. Omistuksen lisäksi laiturin käyttöoikeudet ja kunnossapidon vastuu voidaan järjestellä tapauskohtaisesti, eikä yhtä ainoaa ratkaisua aina löydy. Nämä vaihtoehdot on syytä huomioida jo suunnittelun alkuvaiheessa, jotta tiesuunnitelman hyväksyminen ja tulevat käyttöoikeuden sekä kunnossapidon järjestelyt etenevät riidattomasti. Helpoin ratkaisu, eli laiturin purkaminen kokonaan, on usein eniten vastustusta herättävä, sekä myös tienpitoviranomaisen kannalta se kallein.

Maantielaiturin lakkauttaminen vastaa käytännössä normaalia maantien suunnitteluprosessia. Tällöin maantielaki määrää sitovasti sekä suunnittelua että lakkauttamisen yksityiskohtia: Tien lakkauttamisesta ja tarvittavista purkutoimenpiteistä päätetään lainvoimaisessa tiesuunnitelmassa, jonka jälkeen pidettävässä maantietoimituksessa vahvistetaan tiealueen siirtyminen viereisiin kiinteistöihin, käyttöoikeudet sekä laiturin kunnossapidon vastuukysymykset.

Maantien lakkaamishetkellä tiealue laitteineen ja rakenteineen siirtyy korvauksetta viereisten kiinteistöjen omistukseen (keskiviivaperiaatteella), tai asemakaava-alueella kunnan omistukseen. On huomattava, että maantievalue siirtyy kunnan omistukseen myös ranta-asemakaavan alueella.

Maantielaiturin vastaanottava taho on useimmiten yhteinen vesialue, joka maantielaisissa tulkitaan poikkeuksellisesti kiinteistöksi. Tämän lisäksi maantietoimituksessa voidaan päättää tilusjärjestelyistä, jossa laituri voidaan siirtää osaksi rantakiinteistöä. Tilusjärjestely edellyttää osapuolten suostumusta, ja se voidaan toteuttaa tilusvaihdon lisäksi myös rahakorvauksena (tai korvauksetta). Tavalliseen maantielain tilusjärjestelyyn liittyy kuitenkin tienpitoviranomaisen korvausvastuu, mikäli kyseessä oleva palsta on eriarvoinen luovuttajan ja saajan käytössä. Tienpitoviranomaisen kannattaa lähtökohtaisesti kieltäytyä tällaiseen korvaukseen johtavista järjestelyistä, paitsi jos se tulee edullisemmaksi kuin laiturin purkaminen. Tämän lisäksi lakkautetun maantielaiturin arvo tilusjärjestelyssä on vahvasti tulkinnanvarainen.

Tiehen kuuluvien rakenteiden ja laitteiden omistus siirtyy uudelle maanomistajalle, jolle ei tienpitoviranomainen vie näitä pois vuoden kuluessa tien lakkaamisesta. Kuitenkaan erityistä kunnossapitoa vaativia rakenteita ei voida jättää paikoilleen, mikäli tiesuunnitelmassa rakenteet on osoitettu purettavaksi. Lakkaava maantien alue voidaan osoittaa yksityistiekäyttöön tai kaduksi, jolloin uusi tienpitäjä on lain nojalla vastuussa erityisten rakenteiden kunnossapidosta. Erityistä huomiota täytyy kiinnittää tapauksiin, joissa kunnossapito halutaan osoittaa jollekin muulle taholle.

Käyttöoikeusjärjestelyt

Lakkautettava maantien alue voidaan tiesuunnitelmassa osoittaa yksityiseksi tieksi tai kaduksi, mutta vasta maantietoimituksessa ratkaistaan tieoikeudet sekä tien kunnossapidon vastuut. Toimituksessa voidaan perustaa tieoikeudet kaikille halukkaille vain, mikäli maanomistaja ei tätä järjestelyä vastusta. Muutoin oikeuksien myöntämisessä on tulkittava tarkoin yksityistielainsäädäntöä, sekä muita tieoikeuksiin vaikuttavia lakeja. Vaikka lakkautettava maantie osoitettaisiin tiesuunnitelmassa yksityiseksi tieksi, voidaan maantietoimituksessa tästä huolimatta perustaa rasiteoikeudet, mikäli tämä katsotaan paremmaksi menettelyksi.

Mikäli maantie lakkautetaan kiinteistöjärjestelmän mukaisen vesirajan kohdalta, perustetaan tällöin ainoastaan oikeudet laituriin käyttöön. Jatkossakin valtion maantie johtaa rantaan. Mikäli maantie lakkautetaan pidemmältä osaltaan tai kokonaan, joudutaan tieoikeuksien myöntämisessä huomioimaan myös edellytykset rantaan kulkemiseen. Tienpitoviranomaisen on syytä huomioida nämä seikat prosessin riskitekijöinä.

Tie- ja laiturioikeuksia täytyy yksityistielain mukaan tarkastella erikseen, vaikka kiinteistötoimituksessa voidaan perustaa yhteinen oikeus tiehen ja laituriin. Tieoikeuteen ei automaattisesti sisälly oikeutta laituriin tai venevalkamaan, vaikka tie johtaisikin rantaan. Oikeus laituriin käyttöön voidaan pääasiassa myöntää vain kiinteistöille, jotka tarvitsevat laituria vesistöesteen takana oleville tiluksilleen kulkemiseen. Toisaalta samasta syystä voidaan myöntää myös oikeus rantaan johtavaan tiehen. Tämän lisäksi kulkuoikeus tai tieoikeus rantaan voidaan myöntää tapauskohtaisesti myös kalastuslain, kiinteistönmuodostamislain ja ojalain nojalla. Tällöin tieoikeus perustetaan kuitenkin yksityistielain mukaisena oikeutena. Tieoikeutta ei voida kuitenkaan myöntää yhteiselle vesialueelle tai toiselle tiekunnalle, vaan oikeudet on kohdistettava sitä tarvitsevien kiinteistöjen hyväksi. Oikeus laituriin käyttöön voidaan kuitenkin myöntää rantaan johtavan yksityistien hyväksi, mikäli lain edellytykset täyttyvät.

Kiinteistönmuodostamislain mukainen rasiteoikeus eroaa tieoikeudesta siinä, etteivät rasitteen käyttöön oikeutetut voi päättää itsenäisesti uusista oikeuksista kyseiselle alueelle. Myöskään kunnan tielautakunta ei ole päätäntävaltainen, kuten on laita olemassa olevilla yksityisteillä. Laiturirasitteet käsitellään aina kiinteistötoimituksessa ja rasite myönnetään tietyn kiinteistön tarpeeseen. Myöskään rasitetta ei voi perustaa yhteistä aluetta tai tiekuntaa varten, mutta asemakaava-alueella rasite tai tieoikeus voidaan perustaa kuntaa varten. Ranta-asemakaavassa osoitettuja yhteiskäyttöalueita varten voidaan perustaa rasite niiden kiinteistöjen hyväksi, joita varten yhteiskäyttöalue on kaavassa osoitettu. Kulkuyhteyttä varten perustetaan ranta-asemakaavan alueella kuitenkin yksityistielain mukaiset tieoikeudet. Asemakaavan ja ranta-asemakaavan alueella perustettaviin rasitteisiin ja tieoikeuksiin ei vaadita maanomistajan suostumusta. Osapuolten sopimuksella perustettava laiturirasite on kuitenkin aina hyvä menettely, mikäli tieoikeutta ei katsota sopivaksi ratkaisuksi.

Maakaaren mukainen erityinen oikeus voidaan perustaa muun muassa vahvistamaan kiinteistön alueeseen tehty käyttöoikeussopimus tai vuokrasopimus. Erityinen oikeus voidaan perustaa muun muassa henkilöä, kuntaa tai valtiota varten. Oikeutta ei sen sijaan voi perustaa kiinteistön tai yhteisen vesialueen hyväksi, eikä oikeutta voi kirjata pysyvänä oikeutena. Erityinen oikeus poikkeaa monessa suhteessa rasiteoikeudesta, mutta se on kuitenkin hyvä tapa merkitä sopimukseen perustuva käyttöoikeus sellaiselle taholle, jota varten ei rasitetta tai tieoikeutta voida perustaa. Erityistä oikeutta ei ilmeisimmin kannata perustaa olemassa olevan maantien alueeseen, sillä oikeus raukeaa maantien lakatessa.

Kunnossapitovastuun järjestelyt

Mikäli lakkautettavaa maantietä ei tarvita yksityiseksi tieksi tai kaduksi, tulee tiesuunnitelmassa osoittaa toimenpiteet tiealueen palauttamiseksi ennalleen. Tienpitoviranomaisella on vuosi aikaa toteuttaa purkutoimenpiteet. Käytännössä tämä tarkoittaa laiturin purkamista. Laiturin purkaminen on kallis operaatio, joten tienpitoviranomaisen kannattaa pyrkiä käyttökuntoisen laiturin tapauksessa johonkin muuhun lopputulokseen. Maantielaki määrää lakanneen maantien kunnossapidon siirtymisestä ainoastaan, mikäli maantie muutetaan yksityistieksi tai kaduksi.

Milloin laituri aiotaan säilyttää muuta tarkoitusta varten, on kunnossapidon sopimus syytä laatia. Vaikka maantielaki ei suoranaisesti vaadi siltojen ja laitureiden kunnossapitovastuun siirtoa koskevia sopimuksia, on tienpitoviranomaisen etu että tällaiset sopimukset laaditaan. Yksittäisellä maanomistajalla on oikeus, muttei velvollisuutta ottaa vastaan erityistä kunnossapitoa vaativa laituri. Laiturin kunnossapitovastuu jää lain mukaisesti maanomistajalle heti tien lakatessa, jollei sitä tiesuunnitelmassa ole osoitettu yksityistiekäyttöön tai purettavaksi. Tiesuunnitelman hyväksyminen sellaisenaan on kuitenkin epävarmaa, mikäli maanomistajan suostumusta ei tälle järjestelylle ole saatu ennen suunnitelman valmistumista: Tiesuunnitelman hyväksymisvaiheessa punnitaan tarkoin myös yksittäisen maanomistajan vastuulle siirtyvien kustannusten kohtuullisuutta.

Maantielain nojalla maantielaiturin vastaanottava kiinteistö on useimmissa tapauksissa yhteinen vesialue. Ehdottomasti selkein ratkaisu olisi luovuttaa laiturin kunnossapitovastuu suoraan yhteisen alueen osakaskunnalle, jolloin laiturin yhteinen käyttö kyläläisten virkistys- ja rantautumispaikkana jatkuisi ongelmattomasti. Tästä huolimatta laiturille voidaan perustaa kiinteistömuodostamislain mukaiset rasiteoikeudet niitä kiinteistöjä varten, jotka eivät ole yhteisen alueen osakkaita. Kunnossapidon vastuu jakautuisi tällöin osapuolten sopimuksen perusteella, yhteisen alueen ja rasitteen haltijoiden kesken. Tällaisessa tapauksessa tieoikeuden perustaminen laiturin alueeseen olisi ongelmallista, sillä yhteinen alue ei voi olla tiekunnan varsinainen osakas. Tieoikeudet täytyisi jakaa kiinteistökohtaisesti vesialueen osakkaille, mikä käytännössä vesittäisi muuten tehokkaan yhteisomistuksen.

Kunnossapitosopimusten laatiminen sekä sitä edeltävät neuvottelut sujuvat helpoiten, mikäli yhteistä vesialuetta hallinnoi järjestäytynyt osakaskunta. Osakaskunnan säännöistä riippuen, kunnossapitosopimuksen tai tilusjärjestelysopimuksen voi laatia ja vahvistaa osakaskunnan kokous, edustajisto tai jopa hoitokunta. Tiesuunnitelman valmisteluvaiheessa on huomioitava nämä seikat, ja tarvittaessa osakaskuntaan on syytä olla yhteydessä hyvissä ajoin, varsinkin mikäli mahdollisia vaihtoehtoja on useita.

Mikäli yhteinen alue ei ole järjestäytynyt yhteisäluelain mukaisesti, on tilanne huomattavasti haastavampi: Suurilla yhteisillä alueilla voi olla jopa 1000 osakaskiinteistöä. Osakaskunnan päätökseksi vaaditaan osakaskunnan kokous ja maantielaitureiden kysymyksessä vielä vahva enemmistö. Lisäksi osakaskunnan kokouksen koolle kutsuminen on suuri projekti. Tienpitoviranomaisen voi tällaisessa tapauksessa olla helpointa kuulluttaa tiesuunnitelmasta suoraan maantielain nojalla ja edetä laiturin luovuttamisessa ja käyttöoikeuksien perustamisessa muita lain sallimia keinoja hyödyntäen.

Lakkautettua maantielaituria hallinnoimaan voidaan perustaa laiturikunta, joka vastaa yksityistielain mukaista tiekuntaa. Laiturikunta voi päättää uusista osakkaista hallinnoimalleen laiturille, sekä kieltää laiturin käytön muilta kuin osakkailtaan. Kiinteistöjen ohella tieoikeus voidaan perustaa määräaikaisena jollekin henkilölle tai yhteisölle elinkeinotoiminnan tarpeisiin (elinkeinotieoikeus), jolloin yksittäinen yrittäjä tai esimerkiksi pelastuslaitos voi osallistua laiturin ylläpitoon tienosakkaana. Tilapäinen käyttö lupa voidaan myöntää tätä lyhyempää käyttötarvetta varten. Yksittäinen henkilö, yhteinen alue, tai toinen yksityistie ei voi olla laiturikunnan osakas, sillä niitä varten ei voida myöntää tieoikeutta. Tieoikeus voidaan perustaa kunnalle asemakaava-alueella, ja muuallakin kunnan omistamaa kiinteistöä varten.

Asemakaavalla ja ranta-asemakaavalla voidaan ohjata yleisten alueiden ja yhteiskäyttöalueiden käyttäjäkuntaa ja ylläpidon vastuunjako. Ranta-asemakaavan mukaisen yhteiskäyttöalueen kunnossapitovastuu kuuluu ensisijaisesti yhteiskäyttöalueen osakkaille. Yhteiskäyttöalueen ylläpitoa varten voidaan perustaa rantakunta, joka toimii yksityistielain mukaisen tiekunnan mukaisesti. Lisäksi alueen tieoikeuksia voi hallinnoida tavallinen yksityistiekunta. Kunta voi myös halutessaan kaavoittaa laiturin alueen kaduksi, ja ottaa alueen kunnossapidon täten haltuunsa.

Tiesuunnitelman ja maantietoimituksen päätäntävalta

Maantietoimituksessa on mahdollista toteuttaa useita asianosaisten oikeutta koskettavia toimenpiteitä yhdellä kertaa. Tienpitoviranomaisen kannattaa huomioida tämä jo suunnitteluvaiheessa, ja tiedottaa avoimesti tiesuunnitelman asianosaisia mahdollisuuksista. Osapuolten yhdessä tekemät päätökset edesauttavat tyydyttävän lopputuloksen saavuttamista. Tätä vaaditaan jo maantielaisakin. Tiesuunnitelman ja maantietoimituksen välistä päätäntävaltaa on kuvattu lyhyesti taulukossa 5.

Taulukko 5. Tiesuunnitelman ja maantietoimituksen päätäntävalta.

Tiesuunnitelma	Maantietoimitus
Omistusoikeuden siirtyminen	
• ei voida vaikuttaa	• maantietoimitus päättää (laki)
Tilusjärjestelyt (MTL 65 §)	
• sopimukset voidaan kirjata tiesuunnitelmaan	• maantietoimitus päättää • osapuolten sopimus? (tulkinvarainen)
Käyttöoikeuksien perustaminen	
• tiesuunnitelmassa voidaan osoittaa alueen käyttötarkoitus • osapuolten laatimat sopimukset voidaan kirjata tiesuunnitelmaan	• maantietoimitus päättää (tieoikeus/rasiteoikeus) • osapuolet voivat myös sopia oikeuksista toimituksessa • erityinen oikeus perustetaan maantietoimituksen jälkeen (maakaari)
Kunnossapitovastuun siirtyminen	
• sopimukset voidaan kirjata tiesuunnitelmaan (sitova) • sopimus vaaditaan, jos vastuu halutaan siirtää muulle kuin lain mukaiselle vastaanottajalle	• laadittuja sopimuksia noudatetaan • tien kunnossapito (laki/sopimuksen mukaisesti) • rasitteet (laki/sopimuksen mukaisesti) • erityinen oikeus (vain sopimuksen mukaisesti)

Tienpitoviranomaisen laatimassa tiesuunnitelmassa määritetään lakkaavan maantien rajat, tiealueen tuleva käyttötarkoitus sekä toteutettavat rakentamistoimenpiteet. Tiesuunnitelmaan tulee liittää kustannusarvio, sekä tieto suunnitelmaa varten laadituista sopimuksista, kuten tiehen kuuluvan laiturin kunnossapidosta. Hyväksytty tiesuunnitelma on sitova, ja sitä on noudatettava rakentamisessa ja maantietoimituksessa.

Tiealueen tuleva käyttötarkoitus voidaan osoittaa tiesuunnitelmassa kolmella eri tavalla: Ensinnäkin maantie voidaan lakkauttaa ja ennallistaa maantielain vaatimusten mukaisesti. Toiseksi, tierakennetta ei pureta, vaan alue jää maanomistajan yksityiskäyttöön liikennetarkoituksiin. Kolmanneksi, alue voidaan osoittaa yksityiseksi tieksi, jolloin tiealue jätetään liikennöitävään kuntoon.

Maantietoimituksessa päätetään lakanneen maantien siirtymisestä kiinteistöihin, tieoikeuksista lakanneelle maantielle, sekä mahdollisista tilusjärjestelyistä kiinteistöjen välillä. Maantietoimituksessa päätetään myös tarvittavista korvauksista. Tästä poiketen, tilusjärjestelyistä korvauksineen voidaan sopia osapuolten kesken jo ennen tiesuunnitelmaa, mutta vasta maantietoimituksessa ratkaistaan asia lopullisesti. Mikäli lakannut maantie on osoitettu tiesuunnitelmassa yksityiseksi tieksi, vasta maantietoimituksessa päätetään, perustetaanko alueelle yksityistieoikeudet, rasiteoikeudet, vai perustetaanko oikeuksia lainkaan.

On myös mahdollista, että lakkautettava laituri on lainvoimaisessa maantien rajaamistoimituksessa todettu sijaitsevan maantiealueen ulkopuolella, useimmiten yhteisellä vesialueella. Tällaisia laitureita löydettiin vertailuaineistosta kaksi kappaletta. Vastuu laiturin kunnossapidosta on edelleen tienpitäjän, ellei kunnossapidon vastuuta ole toisin sovittu. Tällöin laiturin lakkauttamiseksi ei kuitenkaan ole välttämätöntä laatia enää tiesuunnitelmaa, mikäli kunnossapidon vastuu voidaan siirtää sopimuksella jollekin muulle taholle, esimerkiksi kunnalle. Tällaiseen järjestelyyn täytyy kuitenkin suhtautua varauksella: järjestely onnistuu lähinnä tilanteissa, joissa laiturin omistus ja kunnossapito tiedetään jo ennalta riidattomiksi. Muutoin laiturin omistusoikeuksien siirtyminen tai laituri purkaminen voi olla selkeintä toteuttaa tiesuunnitelmalla.

7 Suositukset

Tätä kirjoitettaessa Rosalan ja Hiittisten laitureita koskevan tiesuunnitelman laatiminen on kesken. Tienpitöviranomaiselle suositellaan seuraavaa menettelyä:

Rosalan maantielaituria ei ole järkevää luovuttaa yhteisen vesialueen hallintaan, sillä vesialue ei ole järjestäytynyt osakaskunnaksi. Rosalan maanomistusolot puoltavat laiturin luovuttamista yksityistielain mukaisesti perustettavan laiturikunnan hallintaan. Lakkautettava maantie merkitään tiesuunnitelmassa yksityistieksi, joka sisältää erityistä huomiota vaativan laiturerakenteen. Valtion puolesta toteutettavat keulaporttipaikan kunnostamistoimenpiteet tulee selostaa tiesuunnitelmassa. Maantie lakkautetaan nykyisen rantaviivan kohdalta, jotta kaikille avoin kulkuyhteys rantaan ja laiturikunnan hallitsemalle laiturille saakka säilyisi.

Mikäli mikään osapuoli ei vastusta asiaa, voidaan maantietoimituksessa perustaa laiturille tieoikeudet kaikkia niitä kiinteistöjä varten, joiden omistajat oikeutta vaativat. Muutoin tieoikeuden perustamisessa noudatetaan yksityistielain mukaisia laiturioikeuden edellytyksiä. Perustettu laiturikunta voi tämän jälkeen päättää uusista osakkaista hallinnoimalleen laiturille, sekä kieltää laiturin käytön muilta kuin osakkailtaan.

Hiittisten laituri ja keulaportti tulee purkaa liikenteelle vaarallisena. Laiturille johtavan pengertien säilyttämisestä tulee keskustella vesialueen omistajan ja rantakiinteistön maanomistajan kanssa. Yhteistä vesialuetta hallinnoi järjestäytynyt osakaskunta, ja rantakiinteistön omistaa Kemiönsaaren kunta. Tällöin neuvotteluissa lienee mahdollista päästä kaikkia tyydyttävään lopputulokseen. Järjestäytynyt osakaskunta voi tehdä aluettaan koskevia sopimuksia osakaskunnan tai edustajiston kokouksessa jo tiesuunnitelman laatimisen aikana. Vesialueen suostumus tilusjärjestelyyn voidaan hankkia myös maantietoimituksessa, johon ovat kutsuttuna kaikki vesialueen omistajat.

Vaikka maantie lakkautetaan, pengertie voidaan merkitä säilytettäväksi, mikäli kunta kiinteistön omistajana antaa tähän suostumuksensa ennen tiesuunnitelman valmistumista. Kunta voi halutessaan hyväksyä pengertien säilymisen yhteisen vesialueen käytössä, omistamansa rantakiinteistön edustalla. Vaihtoehtoisesti kunta ja vesialue voivat sopia tilusjärjestelystä, jolla pengertie liitetään maantietoimituksessa kunnan omistamaan

kiinteistöön. Tällöin tienpitoviranomaisen kannattaa pyrkiä lopputulokseen, jossa myös tilusjärjestelyn korvauksista sovitaan etukäteen. Tienpitäjälle mahdollisesti koituva korvausvelvollisuus jäi tässä tutkimuksessa kuitenkin osittain epäselväksi, mikä voi vaatia tarkempia lisätutkimuksia.

Mikäli kirjallisia sopimuksia ei laadita ennen tiesuunnitelman valmistumista, tulee myös pengertie merkitä suunnitelmassa purettavaksi. Tällöin tienpitoviranomaisella on velvollisuus, mutta myös oikeus purkaa pengertie vuoden kuluessa maantien lakkauttamisesta. Suunnitelmaan kannattaa kirjata maininta, että pengertie voidaan tästä huolimatta säilyttää, mikäli asiasta laaditaan kirjalliset sopimukset osapuolten välillä vuoden kuluessa maantien lakkauttamisesta. Kaikki kunnossapitosopimukset tulee laatia kirjallisesti ennen maantietoimitusta, eikä vastuukysymyksiä pidä jättää ratkaisematta. Vastuusopimusten kirjaaminen myös maantietoimituksen pöytäkirjaan on erittäin suotavaa.

Hiittisten laiturin rannassa oleva maantie on suunniteltu lakkautettavan tien kääntöpai-
kalta alkaen. Muunlainen järjestely olisi tien kunnossapidon kannalta epäedullinen. Kääntöpaikan ja rannan väliin jäävä tien osa voidaan tiesuunnitelmassa merkitä yksityistieksi, mutta vasta maantietoimituksessa päätetään kulkuoikeuksien perustamisesta. Myös pengertie voidaan merkitä yksityistieksi, mikäli pengertietä ei aiota purkaa.

Tienpitoviranomaisella on mahdollisuus kädenojennukseen, mikäli keskusteluissa tulee esille tarve autojen pysäköintipaikoista säilytettävän laiturin, pengertien tai muun vene-
valkaman yhteydessä: Tiekuntaa tai alueen käyttöön oikeutettuja kiinteistöjä varten on mahdollista jo tiesuunnitelmassa osoittaa erikseen alue ajoneuvojen pysäköimistä varten lakkautettavalle tien osalle. Vaihtoehtoisesti tiesuunnitelmassa voidaan osoittaa jäljelle jäävälle maantien osalle parkkipaikkoja yleistä käyttöä varten.

LÄHDELUETTELO

Destia Oy. 2013a. [verkkajulkaisu, ”Historia”]. [Viitattu 28.8.2013]. Saatavissa: <http://www.destia.fi/apunavigaatio/yritys/historia/>.

Destia Oy. 2013b. Rosala – Hiittinen – maantien 12052 Saharannan ja Rosalan laitureiden lakkauttaminen, Kemiönsaari. (Julkaisematon kustannusarvio 24.6.2013).

Ekroos, Ari & Majamaa, Vesa. 2005. Maankäyttö- ja rakennuslaki. Toinen painos. Helsinki: Edita Publishing Oy. 964 s. ISBN 951-37-3913-9.

ELY-keskus. 2012a. Tiesuunnitelmakansio, maantien 12529 lakkauttaminen. (Varsinais-Suomen ELY-keskus). Diaarinro: 92/2010/VAR.

ELY-keskus. 2012b. Saariston yhteysalusliikenne 2013. 19 s. (Varsinais-Suomen ELY-keskuksen aikataulujulkaisu).

ELY-keskus. 2012c. Valtatien 1 isännättömät sillat, vastuiden määrittäminen. (Sopimus 25.10.2012, ELY-keskus ja Kaarinan kaupunki). Diaarinro: 1003/2011/VAR/3.

ELY-keskus. 2013a. [verkkajulkaisu, ”Raskaskuljetukset”]. [Viitattu 29.10.2013]. Saatavissa: <http://www.ely-keskus.fi/web/ely/raskaskuljetukset>.

ELY-keskus. 2013b. Maantielautojen keski-ikä. (Varsinais-Suomen ELY-keskus, julkaisematon tiedosto).

MKK. 2009. Laiturien tärkeysluokitus. (Turun yliopisto, Merenkulkualan tutkimuskeskus MKK, selvitys)

Hollo, Erkki J. 2006. Maankäyttö- ja vesioikeus. Helsinki: Talentum Oyj. 579 s. ISBN 952-14-0838-3.

JT Service. 2009. Yhteysaluslaitureiden kuntotutkimus 2009. 22 s. (Raportti 21.10.2009).

Laiturirekisteri. 2013. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen laituritietokanta (viranomaisjärjestelmä). [Viitattu 25.10.2013].

LVM. 2005. Suomenlahden ja sisävesistöjen saaristoliikenteen kehittäminen. 58 s. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 74/2005). ISSN 1457-7488. ISBN 952-201-447-8.

LVM. 2009. Saaristoliikenteen palvelutaso ja liikenteen kilpailuttaminen. 62 s. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 4/2009). ISSN 1457-7488. ISBN 978-952-243-014-4.

Liikennevirasto. 2010a. Yksityisteiden valtionavustukset. 63 s. (Liikenneviraston ohjeita 29/2010). ISSN 1798-6648. ISBN 978-952-255-047-7.

Liikennevirasto. 2010b. Tiensuunnittelun kulku [verkkojulkaisu pdf]. 20 s. [Viitattu 28.8.2013]. Saatavissa: http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/hankkeet/strategia/suunnittelun_vaiheet/.

Liikennevirasto. 2010c. Laituritarkastuskäsikirja. 75 s. (Liikenneviraston ohjeita 02/2010). ISSN 1798-6648. ISBN 978-952-255-007-1.

Liikennevirasto. 2011. Tie- ja ratahankkeiden suunnitelmien käsittelyohje. 90 s. (Liikenneviraston ohjeita 25/2011). ISSN 1798-6648. ISBN 978-952-255-069-9.

Liikennevirasto. 2013a. [verkkojulkaisu, ”Kenen vastuulla”]. [Viitattu 28.8.2013]. Saatavissa: http://portal.fma.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/kenen_vastuulla.

Liikennevirasto. 2013b. Hankinnan toimintalinjat. 53 s. (Liikenneviraston toimintalinjoja 3/2013). ISSN 1798-8268. ISBN 978-952-255-317-1.

Liikennevirasto. 2013c. Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi maantielain, ratalain, tieliikennelain 51 §:n ja maankäyttö- ja rakennuslain 86 a §:n muuttamisesta sekä vastikemaan luovuttamisesta yleistä tietä varten toimitettavan tilusjärjestelyn yhteydessä annetun lain kumoamisesta. (Luonnos, 11.9.2013).

Maanmittauslaitos. 2013. [verkkojulkaisu, ”Toimitusmenettelyn käsikirja”]. [Viitattu 28.8.2013]. Saatavissa: <http://www.maanmittauslaitos.fi/toimitusmenettelynkasikirja>.

Markkula, Markku. 2005. Yksityiset tiet. Helsinki: Edita Publishing Oy. 424 s. ISBN 951-37-4515-5.

Merenkulkulaitos & Tiehallinto. 2007. Selvitys valtion rakentamista laitureista. Diaarinvro 468/2006/30/6.

Saaristoasiain neuvottelukunta. 2009. Saaristoasiain neuvottelukunnan ja saaristopolitiikan historiikki 1949 – 2009. Työ- ja elinkeinoministeriö. 149 s. ISBN 978-952-227-204-1.

Saaristoasiain neuvottelukunta. 2010. Ilman kiinteää tieyhteyttä olevat pysyvästi asutut saaret. Edita Publishing Oy. 115 s. (Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja, alueiden kehittäminen 26/2010). ISSN 1797-3554. ISBN 978-952-227-374-1.

Saaristoasiain neuvottelukunta. 2012. Valtakunnallinen saaristopoliittinen toimenpideohjelma 2012 – 2015. Edita Publishing Oy. 103 s. (Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja, alueiden kehittäminen 30/2012). ISSN 1797-3562. ISBN 978-952-227-608-7.

Siltarekisteri. 2013. Liikenneviraston taitorakennetietokanta (viranomaisjärjestelmä). [Viitattu 25.10.2013].

Tiehallinto. 2009. Tiesuunnitelmavaiheen asiakirjat. Helsinki: Edita Prima Oy. 111 s. ISBN 978-952-221-247-4.

Vahanan yhtiöt. 2008. Laitureiden yleistarkastukset. 18 s. (Raportti 25.9.2008).

Haastattelut

Höglund, Kari. Saaristoliikenteen hankintavastaava. Varsinais-Suomen ELY-keskus, Liikenne ja infrastruktuuri. PL 636, 20101 Turku. Haastattelut 29.5.2013 & 15.8.2013.

Kaasinen, Seppo. Lakimies. Liikennevirasto, oikeus ja hankinta – osasto. PL 33, 00521 Helsinki. Haastattelu 15.10.2013.

Koskinen, Petteri. Maanhankintavastaava. Varsinais-Suomen ELY-keskus, Liikenne ja infrastruktuuri. PL 636, 20101 Turku. Haastattelu 16.10.2013.

Ryynänen, Matti. Tiensuunnittelun asiantuntija. Liikennevirasto, suunnitteluosasto. PL 33, 00521 Helsinki. Haastattelu 5.9.2013.

Kuvat

Kuvat 1 – 3:	Varsinais-Suomen ELY-keskus 2013.
Kuva 4, 5 & 9:	Varsinais-Suomen ELY-keskus.
Kuva 6, 7, 13, 14, 16 – 18:	Juha Tiainen 2013.
Kuva 7:	Merenkulkulaitos 2007.
Kuva 8:	Merenkulkulaitos 2005.
Kuva 10:	Liikennevirasto 2010b, s. 8.
Kuva 11:	Liikennevirasto 2010b, s. 17.
Kuva 12, 15, 19 & 20:	Maanmittauslaitos 2013.

