

Vaasan hallinto-oikeudelle

Hakemus hallintoriita-asiassa

Hakijat: Freja ja Lars-Johan Häggblom
Tyllintie 5, 67600 Kokkola

Erik Wikström
Auratie/6, 67600 Kokkola

Vastaaja: Kokkolan kaupunki
PL 43
67101 Kokkola

Johdantona asiaan

Tämä hallintoriita-asia koskee Kokkolan kaupungin kadunpitovelvollisuutta kahden Kokkolan kaupungissa sijaitsevan liikenneväylän, Auratien ja Korpintien osalta.

Kokkolan kaupunginrakennelautakunta on päätöksellään 24.1.2024 § 17 (liite 1) päättänyt, että kaupunkirakennelautakunnalle tehty aloite Kokkolan Auratien, Korpintien ja Tyllintien luokittelemisesta koko pituudeltaan kaduiksi ei anna aihetta toimenpiteisiin.

Riitakysymys tässä hallintoriidassa on se, että Kokkolan kaupunki katsoo, että ne Aurapolun ja Korpintien osuudet, jotka sijaitsevat Kaarlelan kunnan 26.7.1967 vahvistetun rakennuskaavan alueella, olisivat yksityisteitä. Tämän hakemuksen tarkoitus on osoittaa, että nämä liikenneväylät rakennuskaavateinä ovat kaupungin kadunpitovelvollisuuden piirissä.

Erimielisyyttä ei ole siitä, että maankäyttö- ja rakennuslain 213 §:n 1 momentin nojalla äsken mainittu rakennuskaava on nyt asemakaava.

Pyydämme, että hallinto-oikeus päättää, että Kokkolan kaupungin Auratie ja Korpintie maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 218 §:n 1 momentin ja 219 §:n 2 momentin nojalla koko pituudeltaan ovat Kokkolan kaupungin omistuksessa ja kaupungin kadunpitovelvollisuuden piirissä ja että Kokkolan kaupunki näin ollen velvoitetaan vastaamaan Auratien ja Korpintien kadunpidosta kadunpitoa koskevien lain säännösten ja lain nojalla annettujen määräysten mukaisella tavalla

Vaasan hallinto-oikeus on päätöksellään 21.2.2020 nro 20/0004/1 antanut ratkaisunsa asiassa, jossa on valitettu Kokkolan kaupunginvaltuuston yksityisteiden ylläpitoa koskevasta päätöksestä. Hakemuksemme ei koske äsken mainittua kaupunginvaltuuston päätöstä eikä perustu Kaarlelan kunnan ja Kokkolan kaupungin yhdistymisasiakirjaan vuodelta 1977, johon äsken mainitussa valituksessa on vedottu. Hakemuksessamme on kysymys siitä, että Auratie ja suurin osa Korpintietä Kaarlelan kunnan tielautakunnan 30.7.1968 tekemällä päätöksellään ovat tuolloin voimassa olleen rakennuslain nojalla otettu Kaarlelan kunnan haltuun ja näin ollen siirtyneet Kokkolan kaupungin kadunpitovelvollisuuden piiriin maankäyttö- ja rakennuslain tullessa voimaan 1.1.2000. Näin olen nämä kaksi tietä eivät ole yksityistielaisissa (560/2018) tarkoitettuja yksityisteitä.

Taustaa

Auratie on Kokkolan Korpintien ja Vanhan Ouluntien yhdistävä noin 920 metriä pitkä väylä. Auratie sijaitsee kokonaisuudessaan asemakaava-alueella (lääninhallituksen Kaarlelan kunnalle 26.7.1967 vahvistaman rakennuskaavan alueella). Tiestä noin 140 metriä, eli Kaustarintien ja rautatiealikulun välinen osuus (tien eteläpuoleinen osuus) kulkee alueella, joka kaupungin mukaan on uudempaa asemakaava-alueella. Tätä tieosuutta kaupunki pitää katuna. Noin 180 metriä Auratiestä on rautatien alikulkutietä, jonka ylläpitoon Kokkolan kaupunki on käsittäneeksemme sitoutunut kaupungin ja VR:n välisellä sopimuksella. Rautatiealikulun ja Korpintien välinen, noin 600 metriä pitkä osuus, eli rautatien pohjoispuolella sijaitseva Auratien tieosuus, on kaupungin taholta luokiteltu yksityistieksi. Tästä tieosuudesta on nyt kysymys. Kaupunki katsoo, että Auratien varrella asuvien tulisi perustaa tiekunta näitä 600 metriä varten.

Korpintien tilanne on puolestaan seuraava: Korpintiestä vain suhteellisen lyhyt osuus sijaitsee asemakaava-alueen ulkopuolella. Karhunkierroksen asemakaava-alueen ja Korpintiellä sijaitsevan rautatiealikulun välinen osuus on noin 590 metriä pitkä. Rautatien alikulkualue on 190 metriä pitkä ja rautatien alikulkualueesta alkava ja Vanhaan Ouluntiehen päättyvä yksityistieosuus on 240 metriä pitkä. Näin ollen 830 metriä Korpintiestä on kaupungin mukaan yksityistietä, jos rautatien alikulkualue jätetään pois luvuista, koska kaupunki käsityksemme mukaan huolehtii tästä tieosuudesta.

Molemmat väylät, varsinkin Auratie, ovat erittäin vilkkaan läpikulkuliikenteen käytössä, koska Auratien molemmin puolin sijaitsee kouluja, marketteja ja muita liikkeitä ja useita kaupungin kaavoittamia asuntoalueita. Viittaamme alueen karttaan (liite 2), josta näkyy, miten Auratie ja Korpintie palvelevat eri alueita yhdistävinä kauttakulkureitteinä. Myös kaupungin linja-autoliikenne kulkee Auratietä ja Korpintietä pitkin.

Auratien (ja osin Korpintien) kaavoituksellinen ja lainsäädännöllinen asema

Auratien kaavoituksellinen ja lainsäädännöllinen asema on seuraava: Auratien rautatiealikulusta alkava ja Korpintielle vievä väylä (Auratien pohjoisen puoleinen osuus) sijaitsee 26.7.1967 Kaarlelan kunnalle vahvistetun rakennuskaavan alueella. Kuten jo mainittiin, Auratien etelän puoleinen osuus sijaitsee uudemmalla asemakaava-alueella. Kokkolan kaupunki katsoo, että Auratien pohjoisen puoleinen osuus on yksityistietä.

Auratien pohjoinen puoleinen osuus ei ole kuitenkaan yksityistielaisissa tarkoitettu yksityistie, vaan ennen maankäyttö- ja rakennuslakia voimassa olleen vuoden 1958 rakennuslain mukainen rakennuskaavatie. Rakennuskaavatie on määritelty rakennuslain 103 §:ssä (499/1981) seuraavasti: ”Rakennuskaavatie on rakennuskaava-alueella yleiseen käyttöön luovutettu tie, joka ei ole yleisistä teistä annetun lain (243/54) mukainen tie”. Hallituksen esityksen HE nro 1/1981 vp s. 1 ja 4 mukaan määritelmä otettiin lakiin nimenomaan rakennuskaavatiekäsitteen selkeyttämiseksi.

Kaupunkirakennelautakunta on aloitteesta antamassaan vastauksessa viitannut muun muassa siihen, että Auratien pohjoista osuutta ympäröivä alue on kaavoitettu maatalousalueeksi. Kaupunki katsoo tämän osoittavan, että tämä tieosuus on yksityistietä. Rakennuslain 103 §:n mukaan rakennuskaava-alueella ei kuitenkaan tehdä väylien välillä eroa sen mukaan, mihin tarkoitukseen tietty alue on kaavassa osoitettu. Vaikka alue rakennuskaavassa olisikin osoitettu maatalousalueeksi, alue on silti rakennuskaava-alue (nyt asemakaava-alue). Lain edellyttää vain, että tie kulkee rakennuskaava-alueella ja on luovutettu yleiseen käyttöön.

Kaupunkirakennelautakunta on ottanut aloitteeseen kantaa selvittämättä ennen ratkaisuaan maankäyttö- ja rakennuslain rakennuskaavateitä koskevaa sääntelyä. Kaarlelan kunnan tielautakunnan teiden haltuunottoa koskevia päätöksiä ei myöskään ole selostettu lautakunnalle.

Auratien pohjoisen puoleista osuutta ympäröivä alue on nyttemmin yleiskaavassa merkitty kaavamerkinnällä AT2, eli tiivis kyläalue.

Rakennuskaavateiden asema muuttui maankäyttö- ja rakennuslain tullessa voimaan 1.1.2000. Tämän lain myötä rakennuskaavat muuttuivat asemakaavoiksi. Maankäyttö- ja rakennuslain 213 §:n 1 momentin mukaan ”rakennuslain nojalla voimaan tullut rakennuskaava on voimassa tämän lain mukaisena asemakaavana, jossa ei ole sitovaa tonttijakoa”.

Maankäyttö- ja rakennuslain 218 §:n 1 momentin mukaan ”rakennuskaavatiealue, joka on rakennuslain nojalla otettu kunnan haltuun, siirtyy tämän lain voimaan tullessa kunnan omistukseen.”

Maankäyttö- ja rakennuslain 219 §:n 2 momentin mukaan ”aiemman lainsäädännön nojalla yleiseen käyttöön luovutettujen ja yleisessä käytössä olevien katujen ja rakennuskaavateiden katsotaan olevan kadunpidon piirissä ilman eri päätöstä.”

Tiet, jotka edellä mainitulla tavalla oli otettu kunnan haltuun, siirtyivät siis kaupungin kadunpito- ja samalla kunnossapitovelvollisuuden piiriin 1.1.2000 maankäyttö- ja rakennuslain tullessa voimaan. Maankäyttö- ja rakennuslain 219 §:n 2 momentista puolestaan selviää, miten kunnan on toimittava rekisteröidäkseen tämän omistusoikeutensa.

Karjaan kaupungininsinööri Tom Granström on artikkelissaan lehdessä Maankäyttö 1/2021 (liite 3) selittänyt lain siirtymäsäännösten merkitystä ja todennut muun muassa seuraavaa:

”Rakennuskaavatiealue, joka on rakennuslain nojalla otettu kunnan haltuun (kursivointi Granström), siirtyi maankäyttö- ja rakennuslain voimaan tullessa kunnan omistukseen (MRL 218 § 1 mom.). Näin tapahtui riippumatta siitä, oliko alueesta maksettu korvauksia vai ei. Lukuisat lienevät ne tapaukset, jolloin rakennuskaavatiet on otettu haltuun pelkästään

suullisen sopimuksen perusteella. Näissä tapauksissa on vaikeata osoittaa, miten kunnan haltuunotto-oikeus alueeseen on syntynyt. Hallituksen esityksessä maankäyttö- ja rakennuslaiksi lähdetään kuitenkin siitä, että haltuun otettu rakennuskaavatien alue siirtyy kunnan omistukseen, riippumatta siitä miten haltuunotto on tapahtunut.”

Samassa artikkelissa Granström toteaa myös, että ”Merkittävää tässä on se seikka, että kun rakennuslain mukaisten rakennuskaavojen alueilla kunta sai käyttöoikeuden rakennuskaavatiealueeseen, niin maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kunta saa omistusoikeuden katualueisiin. Tämä on omiaan selventämään kiinteistöjärjestelmää. Roikkuvathan rakennuskaavatiealueiden pinta-alat vielä niitä luovuttaneiden tilojen pinta-aloissa, kun rakennuskaavatiealueita ei ole erotettu eri kiinteistöiksi. Rakennuslaista puuttui rakennuskaavatiealueiden luovuttamisen osalta säännökset rakennuskaavan muutostilanteessa, mikä on johtanut epävarmaan ja epäyhtenäiseen käytäntöön rakennuskaavateiden haltuunotossa ja korvaamisessa kaavamuutostilanteissa. Tämä tilanne korjaantuu maankäyttö- ja rakennuslain myötä.”

Auratien pohjoisen puoleinen osuus rakennettiin rautatieväylän eteläpuolella sijainneen Auratien suoraksi jatkoksi ja luovutettiin heti valmistuttuaan käyttöön, jossa se on siitä asti ollut.

Kaarlelan kunnan teitten haltuunottoa koskeva päätös

Hyvin merkittävä selvitys asiassa on Kokkolan kaupungin arkistosta löytynyt Kaarlelan kunnan kirjallinen päätös, jolla tie on nimenomaisesti otettu kunnan haltuun.

Kaarlelan kunnan tielautakunta on kokouksessaan 30.7.1968 päättänyt ottaa kunnan haltuun sekä Auratien että Korpintien kohdassa ”Enskilda vägars övertagande” (Liite 4).

Asiakirjassa Auratietä kutsutaan nimellä ”Korp – Kaustar – Uleåvågen” ja sen kohdalla pöytäkirjassa todettiin ”Godkändes för övertagande”. Kaarlelan kunnan asiakirjoissa Jyväskylän tieltä Kaustariin päin kulkevasta tiestä, jonka nimi nyt on Vanha Ouluntie, käytettiin Kaarlelan kunnan asiakirjoissa nimeä ”Ouluntie”, myöhemmin ”Vanha Ouluntie”. Tieväylä ”Korp – Kaustar – Uleåvågen” on juuri tämä Auratien väylä, koska se kulkee ”Korp” nimisestä taloryhmästä (Korpintiestä) Kaustarin varsinaista kylää kohti, yhtyen Vanhaan Ouluntiehen. Tämä on todettavissa alueen kartoista. Pöytäkirjassa ei ole myöskään voinut olla kysymys nykyisestä Ouluntie -nimisestä kadusta, koska tämä katu sijaitsee alueella, joka vuonna 1968 kuului silloisen Kokkolan kaupungin alueeseen. Kun Kaarlelan maalaiskunnassa puhuttiin Ouluntiestä, tarkoitettiin tätä tietä.

Samassa pöytäkirjassa on myös kirjaus siitä, että Korpintie otetaan kunnan haltuun: ”Gamlakarleby stads rå – Korp – Jubbila – Uleåvågen”. Viittaamme alueen karttaan (liite 2).

Pöytäkirjassa todetaan nimenomaisesti, että tiet otetaan kunnan haltuun. Kun rakennuskaava vahvistettiin v. 1967, on ollut luonnollista, että rakennuskaavateiden haltuunottopäätökset on tehty jo seuraavana vuonna, teiden valmistuttua. Alueella ikänsä eläneiden henkilöiden mukaan Auratien pohjoisen puoleinen väylä rakennettiin noin vuonna 1965.

Kysymys ei ole vain kunnan tekemästä kunnossapitopäätöksestä. Rakennuslain aikana kunta otti päätöksellään rakennuskaavateita haltuunsa. Lisäksi Kaarlelan kunnan pöytäkirjoista löytyy myös päätöksiä, joiden mukaan kunta on eräiden muiden teiden osalta päättänyt

KÄÄNNÖS

osallistua niiden kunnossapitoon. Auratien pohjoisen puoleisen osuuden ja Korpintien osalta kunta on nimenomaisesti päättänyt ottaa tiet haltuunsa.

Auratien ja Korpintien tapauksessa tiet on siis kunnan tielautakunnan nimenomaisella päätöksellä otettu kunnan haltuun. Haltuunottoajankohtana Auratie kulki kokonaisuudessaan rakennuskaava-alueella. Sillä, mihin tarkoitukseen tietä ympäröivät alueet on rakennuskaavassa osoitettu, ei ole lain mukaan merkitystä, kun tie sijaitsee rakennuskaava-alueella, se otettiin kunnan haltuun ja luovutettiin yleiseen käyttöön.

Edellä esitetyn nojalla on nyt selvää, että Auratien pohjoisen puoleinen osuus on rakennuskaava-alueella sijaitseva tie, joka on otettu kunnan haltuun ja luovutettu yleiseen käyttöön. Maankäyttö- ja rakennuslain 218 §:n 1 momentin nojalla tien alue on siirtynyt kunnan omistukseen ja 219 §:n 2 momentin nojalla se on kadunpidon piirissä.

Korpintie sijaitsee sekä joko uudella asemakaava-alueella tai vanhalla rakennuskaava-alueella, miksi siihen soveltuvat samat säännökset. Korpintie oli vuonna 1968 väylä, joka yhdisti kaupungin alueen silloiseen Ouluntiehen ja oli siksi tärkeä. Se oli myös väylä rakennuskaava-alueille. Kunta otti tien haltuunsa 30.7.1968. Näin ollen myös Korpintietä on kokonaisuudessaan kohdeltava Kokkolan kaupungin katuna ja sen tulee olla Kokkolan kaupungin kadunpidon piirissä.

Näin ollen pyydämme, että Vaasan hallinto-oikeus päättää, että:

Maankäyttö- ja rakennuslain 218 §:n 1 momentin ja 219 §:n 2 momentin nojalla Kokkolan kaupungin Auratie ja Korpintie ovat koko pituudeltaan Kokkolan kaupungin omistuksessa ja sen kadunpidon piirissä, miksi Kokkolan kaupunki veloitetaan vastaamaan Auratien ja Korpintien kadunpidosta kadunpitoa koskevien lain säännösten ja lain nojalla annettujen määräysten mukaisella tavalla.

Pyydämme myös, että Kokkolan kaupunki veloitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulumme asiassa 500 eurolla laillisine korkoineen.

Pyydämme myös, että hakemuksemme käsitellään kiireellisenä asiana. Vuoden 2017 jälkeen kyseisillä tieosuuksilla ei ole suoritettu minkäänlaisia kunnossapitotoimenpiteitä. Tieosuudet ovat huonossa kunnossa ja niissä on monia syviä kuoppia. Tästä huolimatta varsinkin Auratietä pitkin kulkee vilkas yleinen ajoneuvoliikenne, myös kaupungin linja-autoliikenne.

Kokkolassa, toukokuun 3 päivänä 2024.


Freja Häggblom
Tyllintie 5, 67600 Kokkola
Freja.haggblom@outlook.com


Lars-Johan Häggblom
Tyllintie 5, 67600 Kokkola
ljhaggblom@pp.kpnet.fi

KÄÄNNÖS



Erik Wikström
Auratie~~14~~ 67600 Karleby
erik.wikstrom@pp.kpnet.fi

Liitteet

1. Kokkolan kaupunkirakennelautakunnan päätös 24.1.2024 § 17
2. Kartta alueesta, Kokkolan kaupungin karttapalvelu
3. Kaupungininsinööri Tom Granströmin kirjoitus "Katualueen haltuunotto, korvaaminen ja kiinteistönmuodostus maankäyttö- ja rakennuslain perusteella, julkaisussa Maankäyttö 1/2001
4. Kaarlelan kunnan tielautakunnan pöytäkirja 30.7.1968, ensimmäinen sivu.

HAO Vaasa

Lähetäjä: Freja Häggblom <freja.haggblom@outlook.com>
Lähetetty: sunnuntai 5. toukokuuta 2024 21.12
Vastaanottaja: HAO Vaasa
Aihe: Förvaltningstvistemål
Liitteet: Karleby vägnämnd 30071968.jpeg; GranströmMaankäyttö.pdf; Ansökan i förvaltningstvistemål.pdf; Översättning av ansökan.pdf

 [kartaPlogvägen.docx](#) (bilaga 2)

<https://kokkola10.oncloudos.com/kokous/2024626-17.PDF> (bilaga 1)

Bifogat sänder jag ansökan i förvaltningstvistemål, översättning till finska samt fyra bilagor till ansökan.

Med vänlig hälsning

Freja Häggblom

Till Vasa förvaltningsdomstol

Ansökan i förvaltningstvistemål

Sökande: Freja och Lars-Johan Häggblom
Tyllivägen 5, 67600 Karleby

Erik Wikström
Plogvägen/6, 67600 Karleby

Svarande: Karleby stad
PB 43
67101 Karleby

Språket i ärendet:

Vi begär att ärendet behandlas på svenska och bifogar en översättning till finska.

Inledning

Detta förvaltningstvistemål gäller Karleby stads gatuhållningsskyldighet i fråga om två trafikleder i Karleby, nämligen Plogvägen och Korpvägen.

Stadsstrukturnämnden i Karleby stad har med sitt beslut 24.1.2024 § 17 (bilaga 1) beslutat att en till stadsstrukturnämnden framställd motion om att Plogvägen, Korpvägen och Tyllivägen i Karleby stad i sin hela längd ska klassificeras som gator inte ger anledning till åtgärder.

Twistefrågan är den att Karleby stad anser att de avsnitt av Plogvägen och Korpvägen som befinner sig på området för den 26.7.1967 fastställda byggnadsplanen för Karleby landskommun är enskilda vägar. Ansökan avser att visa att de i egenskap av byggnadsplanevägar ska omfattas av stadens gatuhållningsskyldighet.

Oenighet råder inte om att byggnadsplanen med stöd av 213 § 1 mom. i markanvändnings- och bygglagen har blivit en detaljplan.

Vi ansöker om att förvaltningsdomstolen beslutar att Plogvägen och Korpvägen i Karleby stad enligt 218 § 1 mom. och 219 § 2 mom. i markanvändnings- och bygglagen (132/1999) i hela sin längd ägs av Karleby stad och omfattas av stadens gatuhållningsskyldighet, varför Karleby stad åläggs att svara för Plogvägens och Korpvägens gatuhållning enligt vad som i lag och med stöd av lag bestäms om gatuhållning.

Vasa förvaltningsdomstol har med sitt beslut 21.2.2020 nr 20/0004/1 meddelat ett beslut med anledning av besvär över Karleby stadsfullmäktiges beslut om underhåll av enskilda vägar. Vår ansökan gäller inte nämnda beslut av stadsfullmäktige och stöder sig inte på grundavtalet

från år 1977 beträffande sammanslagningen mellan Karleby landskommun och Gamlakarleby stad, vilket har återopats i nyss nämnda besvär. Ansökan gäller den omständigheten att Plogvägen och största delen av Korpvägen genom ett beslut av vägnämnden i Karleby kommun 30.7.1968 med stöd av den då gällande bygglagen har övertagits av Karleby kommun och därför har kommit att omfattas av Karleby stads gatuhållningsskyldighet när markanvändnings- och bygglagen trädde i kraft 1.1.2000. Således är dessa vägar inte sådana enskilda vägar som avses i lagen om enskilda vägar (560/2018).

Bakgrund

Plogvägen är en ca 920 meter lång väg, som förenar Korpvägen och Gamla Uleåvägen i Karleby. Plogvägen ligger i sin helhet på detaljplaneområde (tidigare byggnadsplaneområde enligt byggnadsplanen för Karleby kommun, som fastställdes av länsstyrelsen 26.7.1967). Av vägen löper 140 meter, det vill säga avsnittet mellan Uleåvägen och järnvägsunderfarten (den södra delen av vägen) på område som enligt staden är nyare detaljplaneområde. Detta avsnitt betraktar staden som gatuområde. Cirka 180 meter av Plogvägen är underfart till järnvägen, och enligt vår uppfattning svarar Karleby stad för underhållet av underfarten, enligt avtal med VR. Det avsnitt av Plogvägen som löper mellan järnvägsunderfarten och Korpvägen, en ca 600 meter lång sträcka, det vill säga det avsnitt av Plogvägen som ligger norr om järnvägen, har av staden klassificerats som enskild väg. Det är detta avsnitt som det nu är fråga om. Staden anser att de som bor längs vägen borde bilda ett väglag för dessa 600 meter.

För Korpvägen är situationen följande: Av Korpvägen ligger ett kort avsnitt utanför detaljplaneområden. Avsnittet mellan Björnringens detaljplaneområde och järnvägsunderfarten på Korpvägen är cirka 590 meter långt. Järnvägsunderfarten är 190 meter lång och det avsnitt som börjar från järnvägsunderfarten och slutar i Gamla Uleåvägen är cirka 240 meter långt. Således är 830 meter av Korpvägen enligt staden enskild väg, om järnvägsunderfarten inte beaktas, eftersom enligt vår uppfattning staden svarar för detta avsnitt.

Båda lederna, i synnerhet Plogvägen, används för synnerligen livlig genomfartstrafik, eftersom det på båda sidorna om Plogvägen finns skolor, marketar och andra affärer och flera av staden planlagda bostadsområden. Vi hänvisar till kartan över området (bilaga 2), där man kan se hur Plogvägen och Korpvägen tjänar som förenande genomfartsleder. Även stadens bussar åker längs Plogvägen och Korpvägen.

Plogvägens (och delvis Korpvägens) ställning enligt planläggning och lagstiftning

Plogvägens ställning enligt planläggning och lagstiftning är följande: Den del av Plogvägen som löper från järnvägsunderfarten till Korpvägen (den norra delen av Plogvägen) ligger på det byggnadsplaneområde som omfattas av byggnadsplanen för Karleby landskommun, som fastställdes 26.7.1967. Såsom ovan nämndes, ligger den södra delen av Plogvägen på ett nyare detaljplaneområde. Karleby stad anser att den norra delen av Plogvägen är en enskild väg.

Den norra delen av Plogvägen är dock inte en sådan enskild väg som avses i lagen om enskilda vägar, utan en byggnadsplaneväg enligt 1958 års bygglag, den lag som föregick markanvändnings- och bygglagen. Byggnadsplanevägar definierades på följande sätt i 103 § (499/1981) i byggnadslagen: ”Byggnadsplaneväg är på byggnadsplaneområde till allmänt

begagnande upplåten väg som inte är i lagen om allmänna vägar (243/54) avsedd väg.” Enligt propositionen RP nr 1/1981 rd. s. 1 och 4 togs bestämmelsen in i lagen uttryckligen för att göra det klart vilka vägar som skulle anses vara byggnadsplanevägar.

I det svar som stadsstrukturnämnden har meddelat med anledning av den i början av denna skrivelse nämnda motionen hänvisas till att området kring den norra delen av Plogvägen är planlagt som jordbruksområde. Detta anser stadsstrukturnämnden visa att detta vägvagnsnitt är en enskild väg. I 103 § i byggnadslagen görs det emellertid inte någon skillnad mellan trafiklederna beroende på ändamålet som ett visst område kring trafikleden är anvisat till enligt planen. Även om ett område i byggnadsplanen skulle ha anvisats för jordbruk, är området ändå byggnadsplaneområde (nu detaljplaneområde). Lagen förutsätter bara att vägen ska löpa på ett byggnadsplaneområde och vara upplåten för allmänt bruk.

Stadsstrukturnämnden har tagit ställning till motionen utan att det har utretts för nämnden vad som i markanvändnings- och bygglagen föreskrivs om byggnadsplanevägar. Karleby kommuns vägnämnds beslut om övertagande av vägar har inte heller framlagts för nämnden.

Området kring Plogvägens norra del är numera i generalplanen försett med beteckningen AT2, dvs. det är frågan om tät byabebbyggelse.

Byggnadsplanevägarnas ställning ändrade när markanvändnings- och bygglagen trädde i kraft 1.1.2000. Genom denna lag blev byggnadsplanerna detaljplaner. I 213 § 1 mom. i markanvändnings- och bygglagen föreskrivs att ”en byggnadsplan som trätt i kraft med stöd av byggnadslagen gäller som en sådan detaljplan enligt denna lag, vilken saknar bindande tomtindelning”.

Enligt 218 § 1 mom. i markanvändnings- och bygglagen ”övergår ett område för en byggnadsplaneväg, vilket med stöd av byggnadslagen har tagits i besittning av kommunen i kommunens ägo när denna lag träder i kraft”.

Enligt 219 § 2 mom. i markanvändnings- och bygglagen ”avses gatuhållningen utan särskilt beslut omfatta gator och byggnadsplanevägar som upplåtits för allmänt bruk med stöd av den tidigare lagstiftningen och som är i allmänt bruk”.

Vägar som på nyss nämnt sätt har övertagits av kommunen kom således att omfattas av stadens gatuhållnings- och således även underhållsskyldighet 1.1.2000, när markanvändnings- och bygglagen trädde i kraft. Av 219 § 2 mom. i markanvändnings- och bygglagen framgår i sin tur hur en kommun ska gå till väga för att registrera sin äganderätt.

Karis stads stadsingenjör Tom Granström har i en artikel i tidningen Maankäyttö 1/2021 (bilaga 3) förklarat övergångsbestämmelsernas betydelse och konstaterat bland annat följande:

(nedan följer vår egen översättning från finskan):

”Området för en byggnadsplaneväg, som med stöd av byggnadslagen har tagits i kommunens besittning (kursivering Granström), övergår i kommunens ägo när markanvändnings- och bygglagen träder i kraft (218 § 1 mom. i MRL). Detta sker oberoende av om ersättningar har betalats för området eller ej. I talrika fall torde byggnadsplanevägarna ha övertagits endast med ett muntligt avtal. I dessa fall är det svårt att påvisa hur kommunens rätt att ta området i

sin besittning har uppstått. I regeringens proposition med förslag till markanvändnings- och bygglag utgår man dock från att ett av kommunen i besittning taget område med byggnadsplaneväg övergår i kommunens ägo oberoende av hur besittningstagandet har skett.”

I samma artikel konstaterar Granström även att ”en betydelsefull omständighet är att när kommunen på områden där i bygglagen avsedda byggnadsplaner gällde fick nyttjanderätt till det område där byggnadsplanevägen löpte, får kommunen enligt markanvändnings- och byggnadslagen äganderätten till gatuområdena. Detta är ägnat att göra fastighetssystemet tydligare. Byggnadsplanevägarnas arealer hänger ju fortfarande kvar i arealerna på de fastigheter som har överlåtit områdena, eftersom byggnadsplaneområdena inte har styckats till separata fastigheter. I byggnadslagen fanns inga bestämmelser om överlåtelse av områden för byggnadsplanevägar i situationer där byggnadsplanen ändrades, vilket har lett till oklar och oenhetlig praxis vid övertagande av byggnadsplanevägar och ersättning av dem i situationer där planer ändrats. Denna situation korrigeras nu genom markanvändnings- och bygglagen.”

Plogvägens norra del, som byggdes som direkt fortsättning på den del av Plogvägen som låg söder om järnvägen, överläts genast när den blev klar för allmänt bruk, i vilket den har varit alltsedan dess.

Karleby kommuns beslut om övertagande av vägarna

En mycket betydelsefull utredning i saken är det skriftliga beslut av Karleby kommun om övertagande av vägen som hittats i Karleby stads arkiv.

Vägnämnden i Karleby kommun har vid sitt sammanträde 30.7.1968 beslutat överta både Plogvägen och Korpvägen enligt punkten ”Enskilda vägars övertagande” (Bilaga 4).

I dokumentet kallas Plogvägen ”Korp – Kaustar – Uleåvägen” och beträffande den konstateras i protokollet att den ”godkändes för övertagande”. I Karleby landskommuns handlingar har den väg som numera heter Gamla Uleåvägen och som löper från Jväsylvägen mot Kaustar kallats ”Uleåvägen”, senare ”Gamla Uleåvägen”. Vägen ”Korp – Kaustar – Uleåvägen” är just den led av Plogvägen som löper från gårdsgruppen ”Korp” (från Korpvägen) mot egentliga Kaustar by, så att den mynnar ut i Gamla Uleåvägen. Detta kan konstateras i kartorna över området. Det kan inte heller vara fråga om den gata som nu heter Uleåvägen, för den ligger på det område som 1968 hörde till Gamlakarleby stads område. När man i Karleby landskommun talade om Uleåvägen, avsåg man denna väg.

I samma protokoll finns också en anteckning om att Korpvägen övertas av kommunen: ”Gamlakarleby stads rå – Korp – Jubbila – Uleåvägen”. Vi hänvisar till kartan över området (bilaga 2).

I protokollet konstateras uttryckligen att vägarna övertas av kommunen. När byggnadsplanen fastställdes år 1967, var det naturligt att besluten om övertagande av byggnadsplanevägarna togs redan året därpå, när vägarna hade blivit färdiga. Den norra delen av Plogvägen byggdes ca år 1965, enligt personer som hela sitt liv har bott längs vägen.

Det är ingalunda frågan om att kommunen endast skulle ha beslutat överta underhållet av vägarna. Under bygglagens tid övertog kommunen genom sitt beslut byggnadsplanevägar i sin besittning. Dessutom finner man i Karleby landskommuns protokoll även beslut enligt

vilka kommunen har beslutat delta i underhållet av vissa vägar. När det gäller den norra delen av Plogvägen och Korpvägen har kommunen uttryckligen beslutat överta vägarna i sin besittning.

När det gäller Plogvägen och Korpvägen har dessa vägar således med ett uttryckligt beslut av kommunens vägnämnd övertagits av kommunen. Vid övertagningstidpunkten löpte Plogvägen i sin helhet på byggnadsplaneområde. Det ändamål för vilket området kring vägen anvisats i byggnadsplanen har inte betydelse enligt lagen, när vägen löpte på byggnadsplaneområde och övertogs av kommunen och upplåts för allmänt bruk.

Med stöd av det ovan anförda är det nu klart den norra delen av Plogvägen är belägen på byggnadsplaneområde, har övertagits av kommunen och upplåtits för allmänt bruk. Med stöd av 218 § 1 mom. i markanvändnings- och bygglagen har vägområdet således övergått i stadens ägo och omfattas med stöd av 219 § 2 mom. av stadens gatuhållning.

Även Korpvägen ligger till största delen på antingen nytt detaljplaneområde eller gammalt byggnadsplaneområde, varför samma bestämmelser blir tillämpliga. Korpvägen var 1968 en trafikled som förband Gamlakarleby stads område med dåvarande Uleåvägen, varför det var en viktig led. Den ledde också till byggnadsplaneområden. Kommunen övertog vägen 30.7.1968. Följaktligen ska även Korpvägen i sin helhet betraktas som en gata i Karleby stad och omfattas av dess gatuhållning.

Följaktligen ansöker vi om att Vasa förvaltningsdomstol beslutar att:

Plogvägen och Korpvägen i Karleby stad är gator som med stöd av 218 § 1 mom. och 219 § 2 mom. i sin helhet ägs av Karleby stad och ska omfattas av stadens gatuhållningskyldighet, varför Karleby stad åläggs att svara för Plogvägens och Korpvägens gatuhållning enligt vad som i lag och med stöd av lag bestäms om gatuhållning.


Vi yrkar även att Karleby stad åläggs att ersätta våra rättegångskostnader med 500 euro jämte laglig ränta.

Vi begär även att vår ansökan behandlas i brådskande ordning. Efter år 2017 har inget underhåll skett på vägvagnsnittet. De är i mycket dåligt skick med många djupa gropar. Trots detta löper en livlig allmän genomfartstrafik och även busstrafik i synnerhet längs Plogvägen.

Karleby, den 3 maj 2024.



Freja Häggblom
Tyllivägen 5, 67600 Karleby
freja.haggblom@outlook.com



Lars-Johan Häggblom
Tyllivägen 5, 67600 Karleby
ljhaggblom@pp.kpnet.fi



Erik Wikström
Plogvägen 16, 67600 Karleby
erik.wikstrom@pp.kpnet.fi

Bilagor:

- Bilaga 1 Karleby stadsstrukturnämnds protokoll 24.1.2024 § 17
- Bilaga 2 Karta över området, Karleby stads karttjänst
- Bilaga 3 Stadsingenjör Tom Granströms artikel ”Katualueen haltuunotto, korvaaminen ja kiinteistönmuodostus maankäyttö- ja rakennuslain perusteella” i tidningen Maankäyttö 1/2021
- Bilaga 4 Karleby vägnämnds protokoll 30.7.1968, sida 1.

Kokkolan kaupunki  Toimielimet  Kaupunkirakennelautakunta  Pöytäkirja 24.01.2024

Kaupunkirakennelautakunta

Pöytäkirja 24.01.2024/Pykälä 17

Edellinen asia | Seuraava asia



Muutoksenhakuohje



Kokousasia PDF-muodossa

Liitteet



Liite A / Aloite: Auratie, Korpintie ja Tyllintie luokittelu kaduiksi



Liite B / Kaavatiedot



Liite C / Äänestyslista

Oikaisuvaatimus / Aloite kaupunkirakennelautakunnalle / Asemakaava-alueiden välisten teiden Auratie, Korpintie ja Tyllintie luokitteleminen kaduiksi

Kaupunkirakennelautakunta 13.12.2023 § 186

Valmistelijat

vs. infrapääällikkö Mikko Takkula, kaupunkisuunnittelupääällikkö Päivi Cainberg, kaupunkiympäristöjohtaja Nina Kujala, tiemestari Kari Pihlajamäki, infratietosuunnittelija Jarkko Orjala

Kaupunkirakennelautakunta on vastaanottanut aloitteen, jossa aloitteen allekirjoittaneet ehdottavat, että Kokkolan kaupunki luokittelee asemakaava-alueiden välissä sijaitsevat Auratie, Korpintien ja Tyllintien kaduiksi.

Aloitteen mukaan kaikki nämä kolme tietä ovat jo osaksi katuja niiden varrella sijaitsevien asemakaava-alueiden perusteella. Kaikilla kolmella tiellä on myös rautatien alikulkualueet, joiden ylläpitoon kaupunki on sitoutunut. Näin ollen on tarkoituksenmukaista, että myös alla eritellyt lyhyet osuudet näistä teistä luokitellaan kaduiksi niitä pitkin kulkevan liikenteen perusteella. Aloite on liitteenä A.

Liite A § 186

Aloite

Kaavatilanne

Valtatie 8, valtatie 13 ja junaradan risteyksestä pohjoiseen Korpintielle valtatie 8 itäpuolella olevalla alueella on voimassa

vuonna 1967 Kaarlelan kunnan aikana hyväksytty asemakaava (laadittu rakennus lain mukaisena rakennuskaavana), jossa alue on maatalousaluetta (M).

Korpintie on osoitettu kaduksi välillä valtatie 8 ja Lappilanmäen asemakaava-alue asemakaavoissa 174/3: 17.6.2002, 174/12: 14.11.1992, 174/14: 4.6.1992, 174/11: 6.4.1990, 175/1: 21.10.1986.

Auratie välillä Korpintie ja junarata kuuluu vuoden 1967 asemakaava-alueeseen ja on kokonaisuudessaan osoitettu merkinnällä maatalousaluetta (M).

Tyllintie välillä Auratie ja junarata sekä osa junaradan eteläpuolella kuuluu vuoden 1967 asemakaava-alueeseen ja on kokonaisuudessaan osoitettu merkinnällä maatalousaluetta (M). Tyllintie välillä Tyllinpolku ja Tyllinkuja on osoitettu kaduksi asemakaavassa 19/4: 19.4.2007.

Kaustarintie / Vanha Ouluntie välillä Jyväskylätie ja Auratie on asemakaavassa 1967 tiealuetta. Valtatie 13 risteysalueen ja Jaakonkadun välinen osa Kaustarintiestä on asemakaavassa 19/1: 2.10.1986 osoitettu katualueeksi.

Kaavoituskatsauksessa 2024 on otettu mukaan Kaustarintien asemakaavan laatiminen. Alueelta on vuosittain tullut esityksiä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Tieyhteys on siirtymässä valtiolta kaupungille (kaduksi) vajaan 2 km matkalta, johon liittyen on alueen asemakaava syytä päivittää. Keskeisenä tutkittavana asiana on katualueen leveys siten, että se mahdollistaa mm. kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseen tähtäävät toimenpiteet.

Liite B § 186

Kaavatilanne

Vastine

Kaupunki ei voi luokitella yksityistä omaisuutta. Yksityistietoimitusta voi hakea kuka tahansa tieosakas, kiinteistön omistaja tai osaomistaja ja tiekunta. Tiekunnan hakemus edellyttää tiekunnan kokouksen päätöstä toimituksen hakemisesta.

Tieosakkaita ei voida velvoittaa perustamaan tiekuntaa. Sama pätee kuntaan ja muihin tahoihin. Tiekunta tulee perustaa, jotta tiehoitokunta voi hakea kunnan ja valtion avustuksia. Päätösehdot täyttävä, perustettava tiekunta voi hakea kunnalta ennakoavustusta hallinnollisia, perustamis- ja kunnossapitokuluja varten.

Tiehoitokunta on perustettava joka tapauksessa, jos esitetään muutosta, koska kyseessä on yksityisten maa-alueet. Vasta sen jälkeen, kun tiekunta on muodostettu, voidaan muutoksia lähteä esittämään ja selvittämään.

Auratie ei johda Vanhalta Ouluntieltä suoraan asemakaava-

alueelle vaan Korpintielle, joka on siinä kohtaa kaupungin katu. Tyllintien käyttö läpikulkuliikenteessä Heinolan alueelle ei lyhennä merkittävästi matka-aikaa. Läpikulkuliikenteellinen käyttö on vähäisempää kuin Auratiellä.

Kaupungin järjestämä linja-autoliikenne otetaan huomioon tilanteessa, jossa kiinteistönomistajat aktivoituvat ja perustavat tiekunnan. Tieunnan täyttäessä kaupungin asettamat hakuehdot, huomioidaan linja-autoliikenne arvioitaessa tien liikenteellistä merkitystä. Myös yleinen, huomattava läpikulkuliikenne huomioidaan.

Useat tiekunnat Kokkolassa ovat kuluvana vuonna käyttäneet ulkopuolista tieisännöitsijää tienkäyttäjien selvittämiseen (mm. Tieisännöinti Eteläniemi, Metsän Tähdän -tiimi). Konsulttiapua käyttäen yksikään aiempi tienkäyttäjien selvittäminen ei ole ollut ylivoimainen tehtävä. Kiinteistöjen omistaja- ja haltijatiedot ovat saatavissa Maanmittauslaitokselta.

Maksujen suhteen toimitusta hakiessa kaupunki voi pyytää, että toimituskustannukset määrätään tieosakkaiden maksettavaksi yksiköiden suhteessa. Lähtökohtaisesti hakija maksaa, mutta ratkaisulta on toimitusinsinöörillä. Useimmiten tieunnan perustamiset määrätään osakkaiden maksettavaksi yksiköiden suhteessa.

Kaupunkiympäristöjohtaja

Kaupunkirakennelautakunta merkitsee aloitteeseen annetun vastineen tiedoksi.

Käsittely

Käsittelyn aikana jäsenet Kauko Kivilehto ja Mats Brandt todettiin esteellisiksi (HL 28 § osallisuusjäävi) ja he poistuivat asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi. Pykälän osalta pöytäkirjan tarkastajana toimi Leena Salmu.

Päätös

Kaupunkirakennelautakunta hyväksyi päätösesityksen.

Kaupunkirakennelautakunta 24.01.2024 § 17
356/10.02.03/2023

Jäsenet Brandt ja Kivilehto ovat jättäneet 29.12.2023 kaupunkirakennelautakunnalle vaatimuksen, koskien 13.12.2023 § 186 käsittelyssä olleen virheellisen päätöksen poistamista ja asian ratkaisemista uudelleen. Vaatimus on kokonaisuudessaan oheismateriaalina.

Aikaisemmin annetun vastineen lisäksi

Yksityisteiden kunnossapidon periaatteita koskevat päätökset tekee Kokkolassa kaupunginvaltuusto.

Kaupunkirakennelautakunta on edellisessä kokouksessaan 13.12.2023 § 186 antanut aloitteeseen vastineensa ja tämä vastine on merkitty tiedoksi. Kaupunkirakennelautakunnan tulee noudattaa ja toimeenpanna kaupunginvaltuustossa tehtyjä

päätöksiä.

Yhdenvertaisuuslaki samoin kuin Kokkolan kaupungin strategia edellyttävät tasa-arvoista ja yhdenvertaista kohtelua kaikkien kuntalaisten osalta. Toiminnallinen tasa-arvo on organisaatioiden palvelujen, päätöksenteon sekä muun toiminnan tasa-arvoa. Sen kohderyhmää ovat palvelujen käyttäjät – kunnassa siis kuntalaiset. Mikäli osa yksityisteistä otettaisiin kaupungin kunnossapitoon, niin edellä mainittu tasa-arvoinen kohtelu ei toteutuisi, eikä toimintatapa tässä tapauksessa täyttäisi yksityistielain saatikka kilpailuneutraliteetin edellytyksiä ja vaatimuksia.

Oikaisuvaatimuksessa esitetty alue on voimassa olevassa 26.7.1967 rakennuslain mukaisessa rakennuskaavassa maatalousaluetta (M), aloitteessa oleva tiestö sijoittuu tälle alueelle. Myöhemmin laadituilla asemakaava-alueilla sijaitsevat katualueet ovat kaupungin kunnossapidossa kaupungin katuina.

Kokkolan kaupunginvaltuuston päätöksessä 30.01.1978 päätettiin Kokkolan ja Kaarlelan kuntaliitossopimukseen liittyvästä kohdasta yksityisteiden kunnossapidon osalta niin, että Kokkolan kaupunki hoitaa kyseisten teiden ylläpidon ns. kanta-Kokkolan alueella.

Auratie, Tyllintie ja Korpintie ovat olleet yksityisteitä, jotka kuten moni muukin yksityistie, tulivat Kokkolan-Kaarlelan kuntaliitoksessa kaupungin kunnossapidon piiriin. Tämä ei ole muuttanut niitä yleisiksi teiksi (valtion teiksi) tai kaduiksi. Kaupunki on hoitanut näiden yksityisteiden kunnossapitoa Korpintien osalta 30.4.2023 saakka ja Tyllintie sekä Auratien osalta 30.4.2022 saakka valtuustossa tehtyjen päätösten mukaisesti.

Kunnan velvollisuus kadunpitoon alkaa, kun asemakaavan mukaisen maankäytön liikennetarve sitä edellyttää. Kokkolan kaupunki on tehnyt kadunpito päätöksen siltä osin, kuin Korpintie ja Tyllintie sijaitsevat asemakaava-alueella.

Yksityisteiden varsilla olevat laitokset (muuntajat) ovat Kokkolan Energian omistuksessa. Riippumatta tästä, kaupunki tulee joka tapauksessa olemaan yksityistieosakkaana ja suorittaa osuusmaksunsa tieyksiköinnin mukaisina maksuosuuksina, kuten muillakin yksityisteillä.

Osakkaiden tulee käynnistää yksityistielain mukaiset toimenpiteet saadakseen asiat lain vaatimaan kuntoon ja hakea tarvittaessa avustukset tien perusparantamiseen ja kesäkunnossapitoon. Kaupungin yleinen etu huomioiden, mikäli ko. tiet otettaisiin nyt asemakaavalla kaupungin kaduiksi, niin valtion peruskorjaukseen saatavat avustukset menetettäisiin ja peruskorjaus jäisi yksinomaan kaupungin maksettavaksi.

Käsittelyn aikana 13.12.2023 § 186 toimielin on tehnyt jääviydestä päätöksen ja kirjannut päätöksen perusteluineen pöytäkirjaan. Esittelijä ei ole, kuten oikaisuvaatimuksessa esitetään, asiaa ratkaissut. Saadun selvityksen perusteella, esteellisyyttä on arvioitava toisin kuin aiemmin.

Ylläolevan perusteella todetaan, että oikaisuvaatimus ei anna aiheutta muuttaa aiemmin tehtyä päätöstä asiaratkaisun osalta ja toteaa, että päätös siltä osin kuin se koskee esteellisyyttä on kumottava.

Kaupunkiympäristöjohtaja

Kaupunkirakennelautakunta

- 1 merkitsee oikaisuvaatimuksen tiedoksi
- 2 päättää, että oikaisuvaatimus ei anna aiheutta muuttaa aiemmin tehtyä päätöstä asiaratkaisun osalta ja kumoaa päätöksen siltä osin kuin se koskee esteellisyyttä
- 3 päättää, että aloite ei anna aiheutta toimenpiteille
- 4 toteaa asian tulleen käsitellyksi

Käsittely

Jäsen Brandt esitti, että kaupunkirakennelautakunta

- 1 Merkitsee oikaisuvaatimuksen tiedoksi.
- 2 Kumooa esteellisyyden.
- 3 Aloite palautetaan uuteen valmisteluun. Kaupunki hakee maanmittaustoimituksen, jossa osuus tienpidosta määrätään tieyksiköiden perusteella.

Jäsenet Kivilehto ja Pihlajamaa kannattivat Brandtin esitystä.

Äänestys

Koska oli tullut pohjaesityksestä poikkeava esitys, jota kannatettiin, asiassa tuli suorittaa äänestys. Äänestys suoritettiin avoimella nimenhuudolla. Kaupunkiympäristöjohtajan pohjaesitys oli JAA ja jäsen Brandtin esitys oli EI.

Äänestyksen tulos: Kaupunkiympäristöjohtajan pohjaesitys (JAA) sai viisi (5) ääntä ja Brandtin esitys (EI) sai kolme (3) ääntä, kaksi (2) oli poissa. Näin kaupunkiympäristöjohtajan pohjaesityksestä tuli lautakunnan päätös.

Liite C § 17

Äänestyslista

Päätös

Kaupunkirakennelautakunta

- 1 merkitsi oikaisuvaatimuksen tiedoksi
- 2 päätti, että oikaisuvaatimus ei anna aihetta muuttaa aiemmin tehtyä päätöstä asiaratkaisun osalta ja kumosi päätöksen siltä osin kuin se koskee esteellisyyttä
- 3 päätti, että aloite ei anna aihetta toimenpiteille
- 4 totesi asian tulleen käsitellyksi.

[Edellinen asia](#) | [Seuraava asia](#)



[Muutoksenhakuohje](#)



[Kokousasia PDF-muodossa](#)



KUVA: ANTERO AALTONEN.

Yhteen detaljikaavamuotoon siirryttäessä poistui myös jako katuihin ja rakennuskaavateihin, yhteisen nimityksen nyt ollessa katu.

Tom Granström

KATUALUEEN HALTUUNOTTO, KORVAAMINEN JA KIINTEISTÖNMUODOSTUS MAANKÄYTTÖ- JA RAKENNUSLAIN PERUSTEELLA

Yhteen detaljikaavamuotoon siirryttäessä poistui myös jako katuihin ja rakennuskaavateihin, yhteisen nimityksen nyt ollessa katu. Tässä kirjoituksessa tarkastellaan sitä, miten katualueen haltuunotto tapahtuu maankäyttö- ja rakennuslain säännösten valossa, ja miten rakennuslain aikaisten detaljikaavojen kulkuväylien toteuttaminen kytkeytyy uuteen lainsäädäntöön. Varsinkin kunnissa, joissa aikaisemmin laadittiin rakennus-

kaavoja, on uusi tilanne herättänyt keskustelua ja kysymyksiä.

Katualue kunnan omistukseen

Aikaisempi, rakennuslain asemakaavoja koskeva perussääntö katualueen luovuttamisesta sisältyy myös maankäyttö- ja rakennuslain 94 §:ään. Sen mukaan kun asemakaava hyväksytään alueelle, jolla ei ole ollut asemakaavaa (ns. ensimmäi-

nen asemakaava), kunta saa *omistukseensa* katualueen, joka ei sille ennestään kuulu, kiinteistönmuodostamislain mukaisella kiinteistötoimituksella. Merkittävää tässä on se seikka, että kun rakennuslain mukaisten rakennuskaavojen alueilla kunta sai käyttöoikeuden rakennuskaavatieen alueeseen, niin maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kunta saa omistusoikeuden katualueisiin. Tämä on omiaan selventämään kiinteistöjär-

jestelmää. Roikkuvathan rakennuskaavatiealueiden pinta-alat vielä niitä luovuttaneiden tilojen pinta-aloissa, kun rakennuskaavatiealueita ei ole erotettu eri kiinteistöiksi. Rakennuslaista puuttui rakennuskaavatiealueiden luovuttamisen osalta säännökset rakennuskaavan muutostilanteessa, mikä on johtanut epävarmaan ja epäyhtenäiseen käytäntöön rakennuskaavateiden haltuunotossa ja korvaamisessa kaavamuutostilanteissa. Tämä tilanne korjaantuu maankäyttö- ja rakennuslain myötä.

Katualueen, joka ei kuulu kunnalle, erottaminen kunnan omistukseen tapahtuu yleisen alueen lohkomisella. Lohkomista haetaan kunnan kiinteistöinsinööriltä, milloin kunta toimii kiinteistörekisterinpitäjänä kyseisellä alueella, ja muuten paikalliselta maanmittaustoimistolta. Huomattavaa on, että yleisen alueen mittausta on alueellisen ulottuvuuden määrittämistoimitus. Yleisen alueen lohkomisessa ei käsitellä lainkaan katualueen korvaamisasioita, vaan niitä käsitellään erikseen sopimus pohjalta tai lunastuslain mukaisessa toimituksessa.

Haltuunoton edellytykset, I asemakaava

MRL 95 § :n mukaiset edellytykset I asemakaavan mukaisen katualueen haltuunottoon voidaan aikaansaada kahdella eri tavalla, nimittäin

- katualuetta ryhdytään rakentamaan tai muutoin tarvitaan käytettäväksi, ja alueen erottamista koskeva kiinteistötoimitus on pantu vireille, tai

johtoja katualueelle täyttäisi ko. lainkohdan käsitettä, ja olisi riittävä edellytys katualueen haltuunottoon. Vesi- ja viemärijohtojen rakentaminen katualueelle tulee perustua katusuunnitelmaan, joten voidaan käytännössä katsoa, että katusuunnitelman tulee olla laadittuna, ennen kun voidaan ryhtyä haltuunottoon. Sen sijaan sähkö-, teleliikenteen tms. johdon asentamista on rakennuslain voimassa ollessa pidetty riittämättömänä perusteena katualueen haltuunottoon.

Sen lisäksi, että katualuetta ryhdytään rakentamaan tai muutoin tarvitaan käytettäväksi, on haltuunotolle vielä edellytyksenä alueen erottamista tarkoittavan kiinteistötoimituksen, eli yleisen alueen lohkomisen, vireillepano. Kiinteistötoimitusta haetaan ko. alueen kiinteistörekisterinpitäjältä. Kiinteistötoimitus on tullut vireille, kun toimituksen suorittamiseen on annettu toimitusmääräys. Tästä kiinteistönrekisterinpitäjä ilmoittaa asianosaisille, jolloin vireille tulo on todettavissa.

Kunta voi myös ottaa katualueen haltuunsa suoritettuaan alueesta korvauksen MRL 104 §:n mukaan. Tällöin korvauksen suorittaminen on voinut perustua lunastuslain mukaisen toimituksen lainvoimaiseen päätökseen, taikka sopimukseen. Korvauksen määrääminen tai korvauksesta sopiminen voidaan tehdä suoraan asemakaavan perusteella, joten katusuunnitelman laatiminen ei ole haltuunoton kannalta tarpeellista tässä tapauksessa. Korvauksen määräämisen tulee perustua luotettavaan lähtöaineis-

ajankohdasta, korvausten suorittamisesta tai niistä sopimisesta, alueen erottamisesta jne. Kunta saa tässä tapauksessa pelkästään käyttöoikeuden katualueeseen. Sopimukseen perustuva haltuunotto onkin ensisijaisesti käyttökelpoinen menettely kiireellisissä tapauksissa. Jotta kunta saisi myös omistusoikeuden katualueeseen, tulee kunnan hakea katualueen lohkomistoimitusta. Yleisen alueen lohkomisessa voidaan katualue silloin myös vapauttaa sitä mahdollisesti rasittavista rasite-, pantti-, vuokra- ym. oikeuksista.

Kunta voi luonnollisesti myös hankkia katualueen käyttöönsä ja omistukseensa kaupalla tai muulla vastaavalla saannolla. Jos yleisen alueen lohkomisen suoritetaan saannon perusteella, ei kuitenkaan ole mahdollista suoraan maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuen vapauttaa katualuetta rasite-, pantti-, vuokra- ym. oikeuksista.

Haltuunotosta tiedottaminen

Katualueen haltuunotosta ja sen vuoksi tarvittaessa pidettävästä katselmuksesta on tiedotettava alueen omistajalle ja haltijalle viimeistään 14 päivää ennen katselmusta ja haltuunottoa siten kuin tiedoksiannosta hallintoasiassa annetun lain (232/1966) 4 ja 8 §§:ssä säädetään.

Tiedottaminen haltuunotosta ja sen vuoksi tarvittaessa pidettävästä katselmuksesta on toimitettava määräajassa haltuunoton edellytysten täyttymiseksi. Näin ollen on erityistiedoksiannon

Uusi maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL) astui voimaan 1.1.2000. Sen mukana siirtyi vuodesta 1958 voimassa ollut rakennuslaki historiaan. Maankäyttö- ja rakennuslaissa on useita merkittäviä uudistuksia vanhaan rakennuslakiin nähden. Eräs näistä on kaavoituksen yhtenäistäminen kuntamuodosta riippumattomaksi. Aikaisempi jako merkittävimpien detaljikaavamuotojen osalta rakennuskaavoihin ja asemakaavoihin on poistunut, ja yhteinen nimitys uudelle detaljikaavalle on asemakaava. Aikaisempi rantakaava on muuttunut ranta-asemakaavaksi, joka vielä toteuttamisen osalta poikkeaa joltain osin asemakaavasta, mutta jota pääosin koskee samat säännökset kuin asemakaavaa.

- kunta on MRL 104 §:n mukaan suorittanut alueesta korvauksen.

Katu rakennetaan kunnan hyväksynnän suunnitelman mukaisesti. Näin ollen tarvitaan pääsääntöisesti hyväksytty ja lainvoimainen katusuunnitelma, ennen kuin katua voidaan ryhtyä rakentamaan. Lainkohdan käsite "tai muutoin tarvitaan käytettäväksi" on osittain tulokinnonvarainen. On katsottu, että esimerkiksi tarve rakentaa vesi- ja viemäri-

toon, joten ainakin tarkka geodeettinen kaavan tulkinta, ja mieluummin yleisen alueen lohkomisen, olisi suoritettava, ennen kuin korvaus voidaan määrittää luotettavasti.

Edellä MRL 95 §:ssä mainittujen lisäksi on vielä kolmas tapa kunnan saada katualue haltuunsa, nimittäin sopimus haltuunotosta alueen omistajan kanssa. Tällöin kunnan tulee mahdollisimman tarkasti sopia haltuunoton edellytyksistä,

tapahduttava, hallintoasioissa annetun lain 4 ja 8 §§ huomioiden, siten että ilmoitus joko:

- viranomaisen toimesta luovutetaan asianomaiselle tai tämän lähettelle taikka lähetetään asiakirjan vastaanottamisesta annettavaa kirjallista todistusta vastaan lähetin välityksellä asianomaiselle, tai
- toimitetaan postin välityksellä saantitodistusmenettelyä käyttäen, tai

– milloin viranomainen katsoo siihen olevan aihetta, haastetiedoksiannolla.

Tiedoksianto voi tapahtua myös siihen valtuutetulle, tai sijaistiedoksiantona ja jollei asianomaista tavata, maan haltuun ottaminen on annettava tiedoksi sillä tavoin kuin kunnalliset ilmoitukset kunnassa julkaistaan.

Haltuunotosta ja sen vuoksi tarvittaessa pidettävästä katselmuksesta on tiedotettava alueen kaikille omistajille ja haltijoille. Jos kaikkia omistajia tai haltijoita ei ole tiedossa, tai heidän osoitteita ei ole tiedossa, voidaan tiedottaminen heidän osalta toimittaa kuulutuksella.

Haltuunoton rajoitukset, I asemakaava, ja kaavanmuutos

Jos haltuun otetuksi tarkoitettulla alueella on vähäistä arvokkaampi rakennus, arvokas rakennelma tai laite taikka alue on välttämätön niiden käyttämistä varten, kunta ei saa ottaa maata haltuunsa, ennen kuin korvauksesta on sovittu tai lunastusmenettely on pantu vireille. Maankäyttö- ja rakennuslain 95 § 2. momentin sanamuoto poikkeaa jonkin verran vanhan rakennuslain vastaavasta 48 § 2.

momentin sanamuodosta. Rakennuslain ”rakennus, kaivo tai muu arvokas laite” on muutettu maankäyttö- ja rakennuslaissa ”vähäistä arvokkaammaksi rakennukseksi, arvokkaaksi rakennelmäksi tai laitteeksi”. Rakennuslain mukaan rakennus ja kaivo haltuun otettavalla alueella esti aina ilman sopimusta tai lunastusta tapahtuvan haltuunoton. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan vähäinen rakennus tai rakennelma tai laite, joka ei ole arvokas, ei estä haltuunottoa. Kuitenkaan kriteerejä, joiden perusteella rakennuksen tai rakennelmien tai laitteiden arvo tulee mitata, ei ole maankäyttö- ja rakennuslaissa määritelty. Tuleeko arvoa verata vireillä olevaan hankkeen arvoon, vastaavanlaisen omaisuuden arvoon paikkakunnalla, tai tarkastella sen arvoa luovuttajan kannalta? Hallinnon kohtuullisuusperiaate puhuu ilmeisesti sen puolesta että omaisuuden arvoa tulisi tarkastella luovuttajan kannalta, huomioiden sekä käyttöarvoa että luovuttajan varallisuusasemaa.

Rakennuslain mukaan katualueen haltuunotto ei saanut tällaisessa tapauksessa tapahtua, ennen kuin rakennus tai laite oli lunastettu. Maankäyttö- ja rakennus-

lain mukaan riittää, että lunastustoimitus on pantu vireille. Lunastustoimitusta haetaan aina maanmittaustoimistosta. Kun katualueen ja sillä sijaitsevan omaisuuden lunastaminen perustuu asemakaavaan, ei tarvita erillistä lunastuslupaa, vaan asemakaava tuottaa oikeuden tarpeellisen lunastuksen toimeenpanoon. Lunastustoimitus katsotaan, kuten kiinteistötoimitus, vireille tulleen, kun maanmittaustoimisto on antanut määräyksen toimituksen suorittamiseen.

Kaavamuutostilanteessa kunta saa ottaa katualueen haltuunsa, kun lunastustoimitus on pantu vireille. Maankäyttö- ja rakennuslain säännös ei poikkea vanhan rakennuslain säännöksestä.

Siirtymäsäännökset haltuunoton kannalta

Asema-, rakennus- ja rantakaavat on yhdistetty yhdeksi uudeksi detaljikavamuodoksi, asemakaavaksi. Näin ollen kaikkia kuntia koskevat samat kaavoja koskevat säännökset. Maankäyttö- ja rakennuslakiin on otettu säännökset, jotka säätelevät siirtymistä rakennuslain aikaisesta järjestelmästä maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen järjestelmään.

Rakennuslain nojalla voimaan tullut asemakaava on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisena asemakaavana. Myös rakennuslain nojalla voimaan tullut ensimmäinen asemakaava on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisena ensimmäisenä asemakaavana. Rakennuslain nojalla voimaan tulleen asemakaavan kunta voi siis toteuttaa maankäyttö- ja rakennuslain säännösten perusteella, eli mm. ottaa katualueen haltuunsa yllä selostettujen säännösten mukaan.

Niini ikään on rakennuslain nojalla voimaan tullut rakennuskaava voimassa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisena asemakaavana. Menettely rakennuslain mukaisen rakennuskaavan toteuttamisessa rakennuskaavateiden osalta riippuu siitä, miten pitkälle haltuunotto ja korvaaminen oli edennyt rakennuslain voimassa olon aikana.

Rakennuskaavatien alue, joka on rakennuslain nojalla *otettu kunnan haltuun*, siirtyi maankäyttö- ja rakennuslain voimaan tullessa kunnan omistukseen (MRL 218 § 1 mom.). Näin tapahtui riippumatta siitä, oliko alueesta maksettu korvauksia vai ei. Lukuisat lienevät ne tapaukset, jolloin rakennuskaavatiet on otettu haltuun pelkästään suullisen sopimuksen perusteella. Näissä tapauksissa on vaikeata osoittaa, miten kunnan haltuunotto-oikeus alueeseen on syntynyt. Hallituksen esityksessä maankäyttö- ja rakennuslaiksi lähdetään kuitenkin siitä, että haltuun otettu rakennuskaavatien alue siirtyy kunnan omistukseen, riippumatta siitä miten haltuunotto on tapahtunut.

Rakennuskaavatien alueen kiinteistöksi muodostamisessa sovelletaan kiinteistönmuodostamislakia. Kiinteistönmuodostaminen tapahtuu yleisen alueen lohkomisena, vaikka asia ei lainkohdasta suoraan ilmene. Kiinteistön laadun muutos voi myös tulla kysymykseen kokonaisen kiinteistön sisältyessä muodostettavaan yleiseen alueeseen. Tarpeellisilta osin suoritetaan kiinteistön määrittämiseksi. Toimitukset suoritetaan kunnan kustannuksella. Rakennuskaavatie muuttuu kaduksi vasta, kun se on merkitty yleisenä alueena kiinteistörekisteriin.

Rakennuskaavatien alueen, jota *ei ollut otettu haltuun* maankäyttö- ja rakennuslain voimaan tullessa, kunta saa omistukseensa MRL 94 §:n katualuetta koskevien säännösten mukaisesti. Kunta saa erotuttaa alueen itselleen yleisen alueen lohkomisella. Maankäyttö- ja rakennus-

lain voimaantulon ajankohtana voimassa olleen rakennuskaavan mukainen rakennuskaavatien alue on siten tullut kunnan omistukseen.

Katualueen korvaaminen

Rakennuslain säännös katualueen korvaamisesta asemakaava-alueella on siirtynyt pääperiaatteeltaan samanlaisena maankäyttö- ja rakennuslakiin. Niinpä MRL 104 §:ssä säädetään, että kunnan omistukseen MRL 94 §:n mukaan siirtyvästä katualueesta on kunta velvollinen suorittamaan maanomistajalle korvausta siltä osin kuin luovutettavan alueen pinta-ala ylittää 20 prosenttia hänen kysymyksessä olevalla asemakaava-alueella omistamastaan maasta tai on suurempi sitä rakennusoikeuden määrää, jonka saa rakentaa hänelle jäävälle maalle tällä asemakaava-alueella. Korvausvelvollisuuden määrittelyssä ei oteta huomioon asemakaavassa maa- ja metsätalousoalueeksi tai vesialueeksi osoitettua aluetta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua luovutettavan alueen määrä lasketaan ensimmäisen asemakaavan mukaan.

Muussa kuin 1 momentin mukaisessa tapauksessa kunta on velvollinen suorittamaan katualueesta maanomistajalle korvauksen, joka määrätään soveltaen lunastuslain säännöksiä korvauksen perusteista, ei kuitenkaan lain 36 §:ää. Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, kunta on velvollinen suorittamaan katualueesta maanomistajalle korvauksen, jos luovuttaminen korvauksetta on luovutuksesta hänelle aiheutuvat ja kaavasta häneen kohdistuvat kokonaisvaiikutukset huomioon ottaen poikkeuksellisesti ilmeisen kohtuutonta.

Maanomistajalla ei 1 momentista poiketen ole oikeutta saada korvausta yksityistielain 1 §:n tarkoittamasta yksityistiestä, kun tie on asemakaavassa osoitettu katualueeksi. (MRL 104 §.)

Koska on siirrytty vain yhteen detaljikaavamuotoon, niin tätä korvaussäännöstä sovelletaan kaikilla detaljikaava-alueilla. Poikkeuksen muodostaa kuitenkin rakennuslain aikaisten rakennuskaavateiden korvaaminen, josta alempana tarkemmin. MRL 104 §:n viittaus lunastuslain 36 §:ään merkitsee, että katualueen korvausta ei sovitella luovuttajalle kaavoituksesta mahdollisesti tulevan hyödyn johdosta.

Rakennuslaissa oli määritelmä katualueeseen sisältyvästä, ilmaiseksi luovutettavasta yksityisestä tiestä: "yksityisen tien alue, joka on määrätty maanmittaustoimituksessa tai jota vanhastaan on

käytetty, taikka tiemaa, jonka omistaja on pysyvästi tieksi luovuttanut tai aluetta järjestettyyn rakennustoimintaan käytetäessä tieksi varannut", ja vastaavan lainkohdan sanamuoto oli lähes samanlainen rakennuskaavatien osalta. Maankäyttö- ja rakennuslaissa ko. kohta on saanut sanamuodon "yksityistielain 1 §:n tarkoittama yksityistie", joka on tulkinnallisesti selkeämpi. Maankäyttö- ja rakennuslain perusteella yksityinen tiealue ei mene "päältä" ilmaiseksi kaikissa tapauksissa, vaan lasketaan mukaan ilmaiseksi luovutettavaan alueeseen. Katualueeseen sisältyvästä yksityistiealueesta maanomistaja ei saa missään tapauksessa korvausta, vaikka ko. alueen osuus maanomistajan omistamasta maasta ko. kaava-alueella ylittäisikin 20 %. Sen sijaan yksityistiealue lasketaan mukaan ilmaiseksi luovutettavaan 20 % määrään maanomistajan luovuttamasta maasta, ja myöskin maanomistajan ko. kaava-alueella omistaman maan pinta-alaan.

Kunnalle katualueella siirtyvällä alueella olevat *rakennukset, puut, istutukset ja laitteet* on kunnan korvattava maanomistajalle (MRL 108 § 1 mom.). Tämä menettely vastaa aikaisempaa menettelyä rakennuslain asemakaava-alueilla. Rakennuslain rakennuskaava-alueilla on menettely sen sijaan saattanut poiketa tästä. Rakennuslain 104 §:n 3 momentin mukaan maanomistaja sai poistaa rakennuskaavatiealueelta puut, istutukset ja laitteet, mikäli niitä ei lunastettu. Lainkohta on antanut mahdollisuuden kunnalle päättää, ainakin joissain tapauksissa, että puita, istutuksia ja laitteita ei lunasteta. Istutuksia ja laitteita on ilmeisesti useimmiten päätetty lunastaa ja korvata, koska näitten poistaminen ja uudelleen käyttäminen toisessa paikassa on hankalaa tai mahdotonta, jolloin maanomistaja on kärsinyt korvattavaa vahinkoa. Poistettavien puiden kohdalla on ollut mahdollista, että kunta on kaatanut ne maanomistajan lukuun, jonka jälkeen maanomistaja on voinut menetellä niiden suhteen haluamalla tavalla. Maankäyttö- ja rakennuslain säännöksen lähökohtana on että luovutettavalla katualueella oleva omaisuus on korvattava. Vain kunnan ja maanomistajan sopimuksen perusteella voidaan korvaamisen sijasta menetellä toisin.

Jos alueen siirtymisestä korvauksetta kunnalle aiheutuu maanomistajalle erityistä vahinkoa ja sitä olosuhteisiin katsoen on pidettävä kohtuuttomana, kunnan on korvattava vahinko. Laki on sama, jos alueeseen kohdistuvan oikeuden raukeamisesta aiheutuu oikeuden haltijalle

vahinkoa (MRL 108 § 2 mom.). Tällainen vahinko saattaa kohdistua esimerkiksi luovuttajan harjoittamaan elinkeinon. Vahingon kärsimistä on kuitenkin pidettävä olosuhteisiin katsoen kohtuuttomana, mikä asettaa korvauskynnyksen melko korkealle. Olosuhteisiin nähden kohtuullisena pidettävä vahinko jää luovuttajan kärsittäväksi.

Rakennus- ja soranottoaikan menettämistä maksetaan korvausta siten kuin lunastuslaissa säädetään (MRL 108 § 3 mom.).

Maankäyttö- ja rakennuslain 108 §:n 3 momenttia on ilmeisesti pidettävä 108 § 2. momentin jatkona, jolloin kohtuuttomuutta ei pidetä rakennuspaikan tai soranottoaikan menettämisen korvaamisen edellytyksenä. Muussa tapauksessa, jos 108 § 3 momenttia pidetään erillisenä lainkohtana, joka ei ole yhteydessä 2. momenttiin, niin se olisi ristiriitainen MRL 104 § 1 momentin kanssa.

Kunta ja maanomistaja voivat MRL 109 §:n perusteella *sopia korvauksesta*, jolloin sopimus sitoo kiinteistön myöhempää omistajaa. Kuitenkin on tässä kiinnitettävä huomiota lainkohdan sanamuotoon: ”— asemakaavan toteuttamisesta ja korvauksesta tehdään sopimus, —”. Tämä viittaa siihen, että sovitessa korvauksesta olisi samalla myös sovittava kaavan toteuttamisesta. Lainkohta tulisi kuitenkin voida tulkita laajasti, jotta kunnan ja maanomistajan oikeus sopia korvauksesta edelleen säilyisi, jolloin kunnan kannalta on tärkeätä, että sopimus myös sitoo kiinteistön myöhempää omistajaa. Sopimusta tehtäessä tulisi mikäli mahdollista sopia myös kaavan toteuttamisesta kulloinkin kyseessä olevan tilanteen perusteella siten, että asia tulee tarpeellisessa määrin käsiteltyä sopimuksessa, joskin pelkästään korvauksestakin sopimista on pidettävä mahdollisena.

Kun yleisen tien teialue tai ensimmäisen asemakaavan mukainen katualue siirtyy kunnan omistukseen, siihen kohdistuvat *oikeudet raukeavat* MRL 107 §:n perusteella. Tässä tarkoitettut alueet siirtyvät kunnan omistukseen yleisen alueen lohkomisella, jolloin oikeuksien raukeaminen todetaan lohkomisen yhteydessä. Niin ikään MRL 107 §:n nojalla on saamisen johdosta kiinnityksen haltijalla samanlainen oikeus mahdollisesti maksettavaan korvaukseen kuin hänellä oli kiinteistöön.

Maankäyttö- ja rakennuslakiin on myös sisällytetty ns. kateuspykälä (MRL 105 §), jota kuitenkin en tässä yhteydessä käsittele.

Siirtymäsäännökset katualueen korvausten kannalta

Rakennuskaavatiealue, jota kunta *ei ollut ottanut haltuunsa* ennen maankäyttö- ja rakennuslain voimaantuloa, siirtyy kunnan omistukseen MRL 94 §:n katualuetta koskevien säännösten mukaisesti MRL 218 §:n 3 momentin perusteella. Katualueen luovutusperusteeseen osalta sovelletaan tässä tapauksessa luovutuksen määrää laskettaessa MRL 104 §:n sijaan rakennuslain rakennuskaavaa koskevia säännöksiä (MRL 213 § 2 mom.). Näin ollen ilmaisluovutusvelvollisuus on rakennuslain rakennuskaavan osalta edelleen 10 %, ja siitä ylimevä osa on korvattava.

Rakennuskaavamuutoksen ollessa kyseessä on kunnalle siirtynyt rakennuskaavatiealue korvattava maanomistajalle kokonaisuudessaan.

Rakennuslain aikana voimaan tullut rantakaava on muuttunut maankäyttö- ja rakennuslain voimaan tullessa asemakaavaksi, johon sovelletaan ranta-asemakaavaa koskevia säännöksiä. Rantakaavaa ei kuitenkaan pidetä MRL 104 §:ssä tarkoitettuna ensimmäisenä asemakaavana.

Rakennuslain mukaan *haltuun otetun ja korvatun* rakennuskaavatiealue siirtyy kunnan omistukseen korvauksesta MRL 218 § 4 momentin perusteella. Rakennuslain nojalla kunnalle tullut nauhintaa- tai käyttöoikeus rakennuskaavatiealueeseen muuttui maankäyttö- ja rakennuslain voimaantullessa omistusoikeudeksi. Tätä perustellaan hallituksen esityksessä sillä, että alueesta maksettu korvaus on vastannut omistusoikeudesta maksettavaa täyttä korvausta. Lisäksi on katsottu, että alueen siirtymistä kunnan omistukseen korvauksesta puolustaa rakennuskaavatiealueen yhdenmukainen käsittely muiden teialueiden kanssa, jotka asemakaavan vahvistamisen yhteydessä siirtyvät korvauksesta kunnan omistukseen.

Jos rakennuskaavatiealueen *korvaamisesta ei ole sovittu* tai jos korvaamista koskevaa asiaa ei ole ratkaistu tuomioistuimessa tai lunastustoimituksessa ennen tämän lain voimaantuloa, ratkaistaan korvausta koskeva asia lunastuslain mukaisessa lunastustoimituksessa (MRL 218 § 4 mom.)

Näiden lainkohtien perusteella voidaan eritellä kaksi eri tapausta, jotka eroavat toisistaan menettelyn suhteen.

Rakennuskaavatiealue, jota kunta ei ole ottanut haltuun ennen maankäyttö- ja rakennuslain voimaantuloa, siirtyy kunnan omistukseen MRL 94 §:n katu-

aluetta koskevien säännösten mukaisesti. Tällöin korvaukset määräytyvät kuitenkin MRL 213 § 2 momentin mukaan. Kunta ja maanomistaja voivat myös MRL 109 §:n perusteella sopia toteuttamisesta ja korvauksesta.

Jos taas rakennuskaavatie oli otettu haltuun rakennuslain nojalla, jolloin alue on siirtynyt MRL 218 § 1 momentin perusteella kunnan omistukseen, mutta alueen korvaamisesta ei ole sovittu, vaikka korvausta ei ole ratkaistu oikeudenistuimessa tai lunastustoimituksessa, on korvausasia ratkaistava lunastuslain mukaisessa lunastustoimituksessa. Tästäkin tapauksesta voidaan vielä sopia korvauksesta, vaikkakin lainkohdan sanamuoto näyttäisi korostavan asian ratkaisemista lunastustoimituksessa. Lunastustoimitus on kuitenkin prosessina raskas verrattuna sopimiseen, ja sen kustannukset saattavat olla moninkertaiset maksettavaan korvaukseen verrattuna.

Lopuksi

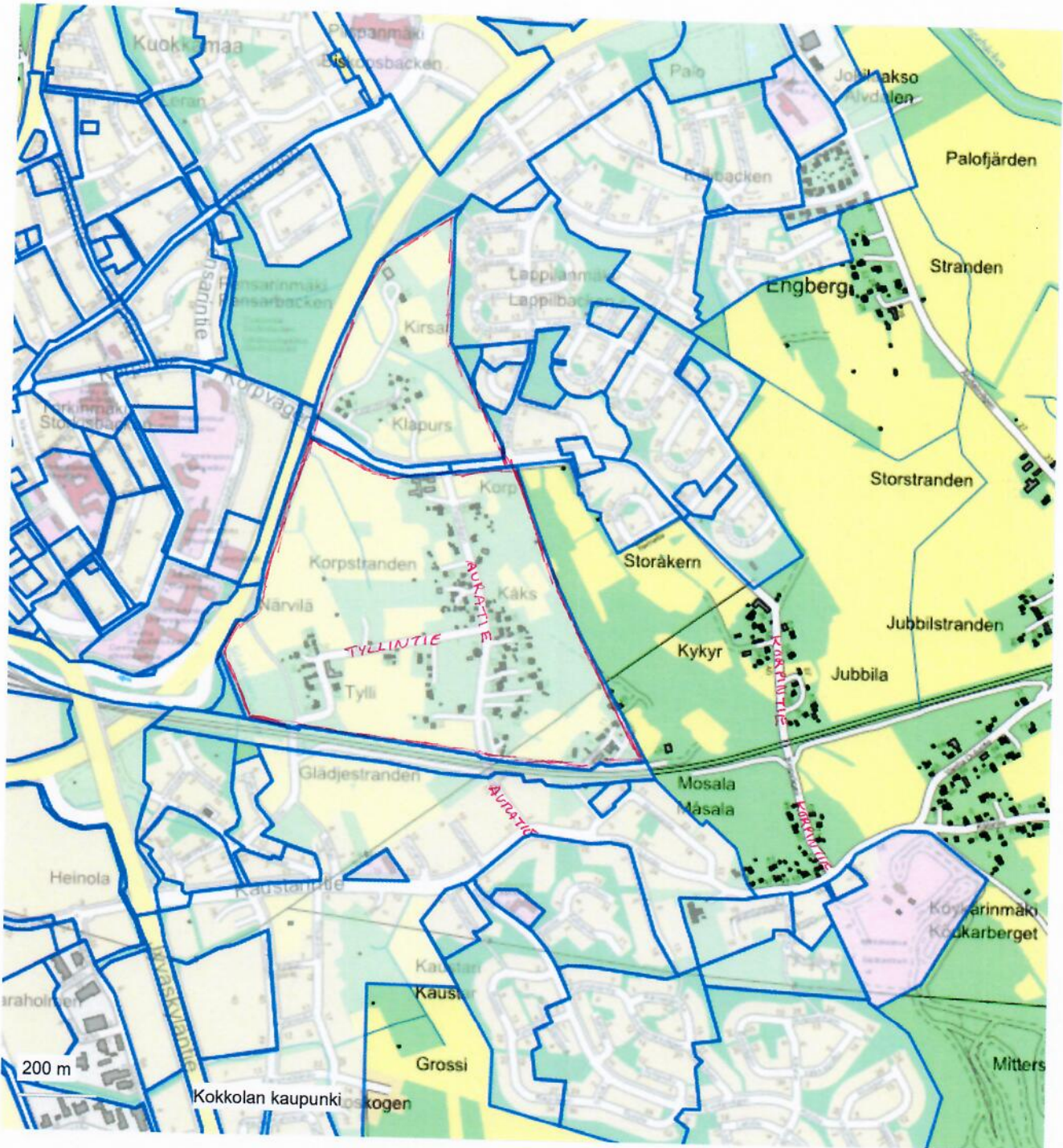
Maankäyttö- ja rakennuslain säännöstö koskien katualueen haltuunottoa, korvaamista ja kiinteistönmuodostusta on lähes samankaltainen kuin rakennuslain säännöstö asemakaavan katualueen osalta. Kuitenkin on joissain yksityiskohtissa eroavaisuuksiakin. Yhteen detaljikaavalajiin siirtyminen ja sen myötä rakennuskaavoja koskevien siirtymäsääntöjen tulkinta on tuonut mukanaan uusia periaatteita varsinkin niihin kuntiin, joissa aikaisemmin on ollut rakennuskaavoja.

Lähteet

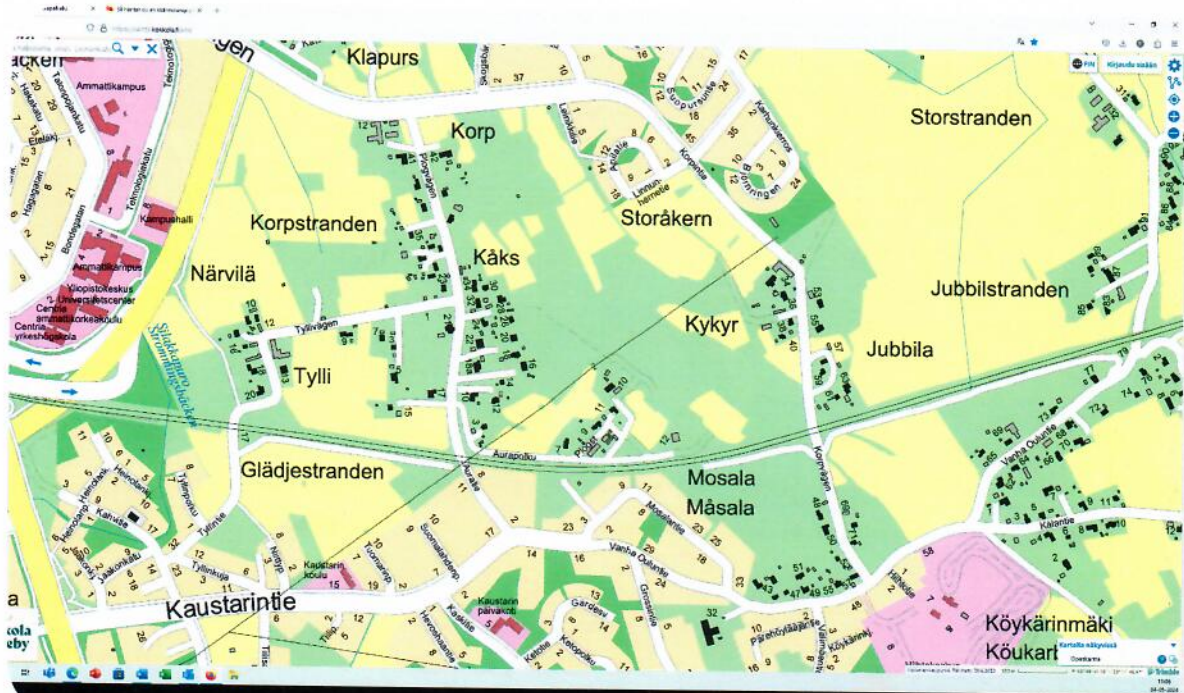
- Rakennuslaki 370/1958 muutoksineen
- Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999
- Rakennuslakitoimikunnan mietintö, komiteamietintö 1997:16



**Kirjoittaja on Karjaan kaupungin-
insinööri, joka on työskennellyt
aikaisemmin Suomen Kuntaliitossa,
sähköposti:
tom.granstrom@karis.fi.**



KUN VALITSEE "VOIMASSA OLEVAT ASEMAKAVAT," KOKKOLAN KAUPUNGIN KARTTAPALVELU ILMOITTAI TÄMÄN ASEMAKAVAKSI.



Protokoll för vid vägnämndens i Kaarleby kommun sammanträde tisdagen den 30.7-68 kl. 18.00-23.00. Närvarande voro: Ordf. Gustav Tylli, viceordf. Ragnar Mejabacka, ledam. Valio Kauppinen, Reino Kottio, Valdemar Wentjärvi, styr.repr. Lars Jakobsson, dir. K.J. Brunström samt komm.byggm. Kurt Sandberg. Protokollet fördes av Kurt Sandberg.

§ 60

Sammanträdet konstaterades vara lagligen sammankallat och beslutligt.

§ 61

Enskilda vägars övertagande.

Vägnämnden förrättade syn på nedannämnda vägar.

Friisvägen.

Vägen godkändes fram till gårdarna.

Rimmi-Heikkilä-Uleåvägen.

Godkändes icke förrän väglaget skaffar nytt lockvirke till bron. Kommunen utför arbetet.

Såka-Harju-Såkavägen.

Godkändes för övertagande.

Sipola-Nynäs-Kallisvägen.

Godkändes för övertagande.

Gamlakarleby stads rå -Korp-Jubbila-Uleåvägen.

Godkändes. Trumma bygges gemensamt med staden.

Korp-Kaustar-Uleåvägen.

Godkändes.

Perkasvägen.

Godkändes.

Ventus-Pilesbackavägen.

Vägen bör iståndsättas före övertagandet.

Storby-Nylågländ.

Godkändes.

Öjavägen-Kvikant-Hirvesmossen.

Godkändes.

Kvikant-Hepomossen.

Godkändes.

Nystadsvägen.

Kommunen lagar trumman i Korplan, diket om vägdelägarna bakostar trumringarna. För övrigt godkändes vägen. Kommunen övertager skötseln.