



Pekka Korhonen

Tiehallinnon maanhankinta ja kiinteistönpito

Tiehallinto isännöi Suomen teitä ja tarjoaa yhteiskunnan tarpeita vastaavia tie- ja liikennepalveluja. Tiehallinto on toistaiseksi myös keski-suuri rakennettujen kiinteistöjen haltija ja se on yksi valtion kiinteistöomaisuuden haltijavirastoista.

Tiehallintoon kuuluvat keskushallinto ja tiepiirit. Pääkonttorissa hoidetaan strateginen suunnittelu ja ohjaus. Pääkonttori yhdessä toimintaa tukevan asiantuntijapalveluiden ja liikennekeskuksen kanssa muodostaa keskushallinnon. Tiepiirit hoitavat operatiivisen toiminnan ja mm. alueellisen yhteistyön. Maanhankinnan ja kiinteistönpidon tehtävissä työskentelee virastossa yhteensä 37 henkilöä.

Miten maata hankittiin entisaikoina?

Jo vuoden 1734 laissa oli säännöksiä teiden ja valtaojien ottamisesta ja Tiehal-

linnon edeltäjä, Kuninkaallinen Suomen Koskenperkausjohtokunta, perustettiin v. 1799.

Maantietä varten maa hankittiin pakolla maaherran määrätessä tien tarpeellisuuden. Kruunu maksoi korvausta menetetyllä pellon ja niityn osalta, mutta yhteisomistuksessa oleva maa otettiin tieksi ilman vastiketta. Myöhemmin uusien teiden tekeminen rajoitettiin takamaille (Kuninkaan päätös 1766). Kylätiet oli aina otettava jakamattomasta maasta, ellei se ollut poikkeuksellisen vaikeaa. Kylätiet säilyivät näin kylän yhteisomistuksessa.

Nykyisistä yleisten teiden nimityksistä maantiet ja paikallistiet ovat peräisin v:n 1918 yleistielaista. Tiealueen hankinta hoidettiin nyt pääosin vapaaehtoisin kaupun ja lunastamalla vain, jos sopimukseen ei päästy. Lunastamaan jouduttiin harvoin, koska kulkuyhteyksien paraneminen oli myös maanomistajien etu.

Tielakia uudistettiin tämän jälkeen v. 1927 ja 1954, jolloin tienpitäjänä säilyi edelleen valtio, mutta paikallisteitten kustannuksiin tuli kuntienkin osallistua. Kunnatkin saattoivat joskus toimia tienpitäjänä. Tällöin myös kaupunkien alueella olevat maanteiden jatkot otettiin valtion hoitoon.

Alkuaikoina maanhankinta ja maapolitiikka oli siis varsin suoraviivaista ja yksiselitteistä. Vasta viime vuosi-



Tiehallinnon organisaatio 1.1.2005 alkaen.

kymmeninä tämä yhdyskuntapolitiikan alue on alkanut uudistua, koska enää ei ole syytä toimia yksipuolisesti. Monet eri intressiryhmät haluavat vaikuttaa maapolitiikkaan omista lähtökohdistaan. Tällaisia ovat mm. kunnat, valtion muut virastot, yksityiset kansalaiset, yritykset, maakunnat ja myös maakeinottelijat ja ympäristöaktivistit.

Tiehallinnon nykyisiä ja uusia menettelytapoja

Uusi maantielaki tulee voimaan 1.1.2006. Siinä tiealueet tulevat pääasiassa omistusoikeusalueiksi ja tieoikeutta käytetään vain erityistapauksissa kiinteistön rasitteena.

Tiehallinto on Suomen suurimpia maanhankkijoita. Vuositasolla se käyttää 23,5 miljoonaa euroa erilisiin maanhankinnan korvauksiin kuten kohteen-, haitan- tai vahingonkorvauksiin. Paitsi tiealueiden lunastuskorvauksiin rahaa kuluu myös vapaaehtosiin maakauppoihin, joilla voidaan nopeuttaa maanhankintaa. Neljäsosa käytetystä rahoituksesta kuluu Maanmittauslaitoksen toimitusmaksuihin. Yhteensä Tiehallinnon hallinnassa on nyt yli 150 000 ha tiealuetta.

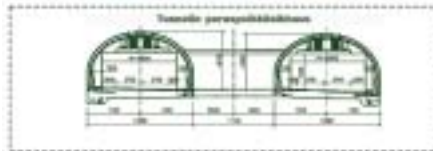
Tiehallinto on toistaiseksi myös keski-suuri rakennettujen kiinteistöjen haltija ja se on yksi valtion kiinteistöomaisuuden haltijavirastoista. Sillä on yli 900 rakennusta noin 250 kohteessa. Lähivuosina Tiehallinto luopuu rakennetuista kiinteistöistä ja siirtää ne Senaatti-kiinteistöille, koska tienhoidon kilpailuttamisen ja uusien toimintatapojen takia varikoiden tarve on vähentynyt voimakkaasti.

Tiehallinto on valtion virasto, joka tilaa tarvitsemiaan tienpidon palveluita toimittajilta. Maanhankinnassa sidosryhmämme ovat Maanmittauslaitos ja maanomistajat, joista edellinen pitää tietoimitukset ja jälkimmäinen omistaa tiehen tarvittavan maan.

Tienpitäjän rooli on aikojen kuluessa muuttunut paljon. Nykyisin on perusteltava tien ympäristövaikutukset ja tien edullisuus hyvin tarkasti. Myös itse suunnittelutapahtuma on vuorovaikutteinen ja pyrkii ottamaan eri näkökannat huomioon. Tiehallintoa ohjaa liikenne- ja viestintäministeriö, joka on määritellyt liikennettä ja osittain myös maankäyttöä koskevat periaatteet aina vuoteen 2025 asti /1/. Tiensuunnittelu noudattaa mahdollisimman hyvin kestävästä kehitystä edistävää, ympäristöhaittoja vähentävää ja luonnonvaroja säästävää toimintamallia. Näin tienteko on samalla sovitettavissa myös valtakunnallisiin alueenkäyttötavoitteisiin, joista valtioneuvosto päätti



Tietoimituskartta – tiealueen rajat katkoviivalla.



Periaatepiirros tiealueesta (tieoikeus) tunnelin kohdalla uuden Maantielain mukaan.



Periaatepiirros tiealueesta (omistusoikeus) uuden Maantielain mukaan.

viimeksi v. 2000.

Tärkeä rajoite tienteolle ovat myös maakunta-, yleis- ja asemakaavat, jotka rajoittavat alueiden käyttöä ja määrittävät tarkimmillaan liikennealueet, joiden sisälle maantiet tehdään. Tienpitäjä on jopa vaadittaessa velvollinen lunastamaan asemakaavassa liikennealueella olevan maan. Tiehallinnon maankäytönasiantuntijoiden työstä merkittävän osan muodostaa erilaiset kaavalausunnat tienpitäjän näkökulmasta.

Maanhankinta on osa maankäyttöä ja maapolitiikkaa

Liikennesuunnittelu on yhdyskuntasuunnittelun osa-alue. Liikennettä suunnitellaan yleensä vuorovaikutuksessa maankäytön suunnittelun kanssa. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa arvioidaan taas tiettyä laajahkoa suunnittelualuetta yhteistyössä eri toimijoiden kanssa pitkä-

lä aikavälillä. Tällöin arvioidaan mm. tieverkon ja maankäytön kehittämistarpeita, liikenteen sujuvuutta, kevyen liikenteen kehittämistarpeita yms.

Tiehallinnon maanhankinta seuraa tiiviisti tiensuunnittelun vaiheita. Tiensuunnittelu jaetaan seuraaviin vaiheisiin:

- esisuunnittelu
- yleissuunnittelu (tarvittaessa)
- tiesuunnitelma
- rakennussuunnittelu.

Maanhankinta käynnistetään, kun tiesuunnitelma on hyväksytty. Tiesuunnitelmasta tehdään ns. hyväksymispäätös, jonka perusteella tarvittava alue voidaan ottaa haltuun Maanmittaustoimisto aloittaa tietoimituksen, jossa tiealue otetaan Tiehallinnon haltuun ja josta ajankohdasta korvauksien korko lasketaan. Tulevaisuudessa on mahdollista, että joissakin hankkeissa maanhankintakin kuuluu kokonaistoimeksiantoon, joka annetaan ulkopuoliselle toimijalle. Toistaiseksi kuitenkin myös ns. elinkaarihankkeissa (esim. valtatie 1 välillä Muurla–Lohja) maanhankinta on tehty valmiiksi ennen kuin elinkaariurakka alkaa, koska on haluttu helpottaa urakoitsijoiden toimintaa uusien urakkamuotojen kokeiluvaiheessa. Tien rakentaminen voi alkaa, kun rahoitus on varmistunut ja ns. tiepäätös on tehty.

Viime aikoina on tehty mielenkiintoista kehitystyötä tilusjärjestelyjen osalta. Tällöin Maanmittauslaitos on pyydetty mukaan jo tien suunnittelun alkuvaiheisiin ja on kartoitettu hankeusjaon tai tilusvaihdon mahdollisuutta kohteessa. Kokeilukohteissa on saavutettu merkittäviä kustannussäästöjä liittymien vähe- tessä ja lisäksi tilusjärjestelyllä on voitu parantaa alueen liikenneturvallisuutta. Jatkossa tilusjärjestelyvaihtoehto pyritään sovittamaan Tiehallinnon suunnitteluprosessiin siten, että toimintamalli saadaan

mahdollisimman sujuvaksi.

Millainen on Tiehallinnon kiinteistöstrategia?

Kiinteistöstrategiassa asetetaan ne puitteet, joissa organisaatio toimii kiinteistönpidossa. Kiinteistönomistaja tunnistaa tavoitteensa ja määrittelee toimintatavat niihin pääsemiseksi siten, että käytettävissä olevat resurssit ja kyvyt hyödynnetään tehokkaasti.

Tiehallinto on julkaissut v:n 2004 alussa *Maanhankinnan ja kiinteistönpidon uudelleen järjestäminen* -nimisen kiinteistöstrategian /2/ vuosille 2004–07, jonka keskeiset periaatteet on tarkistettu keväällä 2005. Tiehallinto pitää hallinnassaan vain tienpidossa tarvittavat kiinteistöt. Se pyrkii aktiivisesti eroon tarpeettomaksi käyneistä kiinteistöistä. Toiminnan kehittyessä viime vuosina on voitu luovuttaa pois jo useita satoja tarpeettomia kiinteistöjä. Kiinteistöomaisuuden hallintaa tarkastellaan koko valtion näkökulmasta eikä pelkästään Tiehallinnon omasta näkökulmasta. Tiehallinnolle tarpeeton kiinteistöomaisuus pyritään saamaan aluetta mahdollisesti tarvitsevan käyttöön. Edessä on kuitenkin vielä vuosien työ ennen kuin kaikesta tarpeettomasta on voitu luopua.

Tarpeettomia kiinteistöjä on kertynyt, koska erityisesti tienhoidon toimintatavat ovat muuttuneet ja kaluston parantuuksessa sen varikkosidonnaisuus on vähentynyt. 1990-luvun puolivälissä alettiin myös tilakustannuksiin kiinnittää huomiota ja kiinteistöomaisuudellekin vaadittiin tuottoa.

Tiehallinto on vastannut näihin vaatimuksiin ottamalla käyttöön ensin sisäiset laskennalliset vuokrat, jotka v. 2001 alusta ovat olleet ulkoisia ja todellisia. Vuokraustoiminnasta ei ole odottavissa Tiehallinnon tapauksessa tuottoa, mutta sillä voidaan kattaa kulut ja tilojen maksullisuus ohjaa useimmiten niiden käyttöä.

Tiehallinto on myös omaksunut kiinteistöjen hallinnassa uuden tilaajaviraston roolin. Se luopuu esim. kiviainesvaroittoa, jos alueella todetaan olevan toimivat kiviainesmarkkinat. Sora-alueita on mm. luovutettu Metsähallitukselle, joka voi liikelaitoksena käydä aktiivista kiviaineskauppaa ja tulouttaa hyödyn valtiolle. On arvioitu, että Tiehallinnolla tulisi olla vain noin 50 strategista kiviainesaluetta aikaisempien useiden satojen sijasta.

Tiehallinto huolehtii kiinteistöjen ympäristövelvoitteista. Alueita ei luovuteta eteenpäin ennen kuin Tiehallintoa koskevat velvoitteet on selvitetty. Tiehallinnon

toiminnan luonteesta johtuen ympäristön huomioonottaminen on tärkeä tekijä ja tästä syystä velvoitteita ei jätetä huomioon ottamatta. Tiehallinto tarkkailee muutenkin oma-aloitteisesti kiinteistöjensä ympäristöä ja täällä on ollut osuutensa siihen, että Tiehallinto on selvinnyt ympäristönsuojelusta varsin puhtain papein, vaikka sen toiminta on suuressa määrin sidoksissa ympäristöön.

Tärkein Tiehallinnon kiinteistöstrategian osa-alue on luonnollisesti maankäyttö tienpidon tarkoituksiin. Koko tiensuunnitteluprosessimme on viime vuosina siirtynyt vuorovaikutteiseen suuntaan. Tiehallinto järjestää hankkeiden suunnittelun kuluessa yleisötilaisuuksia ja informoi hankkeiden etenemisestä. Kansalaisten mielipiteillä on myös vaikutusta hankkeiden toteutukseen ja niihinkin ehdotuksiin, joita ei syystä tai toisesta voida ottaa huomioon, pyritään antamaan vastaus. Tämä on luonnollisesti tehnyt isojen hankkeiden suunnitteluprosessista aikaisempaa raskaamman ja kalliimman, mutta tällöin lopputuloksen oikeutuksesta voidaan perustellusti olla entistä varmempia ja ennen kaikkea asiakkaidemme kanta on mahdollisimman hyvin tullut huomioon otetuksi. Tämä toimintatapa koskee myös maanhankintaa ja ilmenee tarpeen vaatiessa esim. pyrkimyksenä tehdä suoria sopimuksia ja kauppoja lunastuksen sijasta.

Tiehallinnon alueiden hankintatapoja ja alueiden luovuttamiskäytäntöjä

Hankinta tieoikeudella. Tiehallinto saa tiesuunnitelman hyväksymisen ja tiepääntöksen antamisen jälkeen tieoikeudella haltuunsa tiealueen. Käytännössä tämä tapahtuu yleistietoimituksessa, jonka pitää maanmittaustoimisto. Tieoikeus on erittäin vahva käyttöoikeus.

Tiehallinto neuvottelee tiehankkeiden yhteydessä maanomistajien kanssa ja suuri osa tarvittavista rakennetuista kiinteistöistä saadaan usein vapaaehtoisin kaupoin tienpitäjän omistukseen. Ellei vapaaehtoista kauppaa ole syntynyt alue voidaan lunastaa tietoimituksessa (Lunastuslaki v. 1977).

Suurin osa tiealueista on nykyisin tieoikeudella hallittavia rekisteriyskiköitä, jotka kuitenkin muutetaan omistusoikeudella hallittaviksi lunastusyksiköiksi uuden Maantielain tultua voimaan v. 2006. Ongelmakohtiin jää rasiitteena edelleen voimaan tieoikeus. Myös kaukana sijaitsevia tien liitännäisalueita hallitaan edelleen tieoikeudella.

Hankinta omistukseen. Omistusoikeudel-

la alueita on hankittu pääasiassa rakennettuja kiinteistöjä ja maa-ainesalueita sekä lunastusyksiköitä tietoimituksissa. Uuden maantielain tultua voimaan tiealuetta hallitaan pääsääntöisesti omistusoikeudella. Tiealuetta hankittaessa siitä on jo nykyisinkin maksettu käypä hinta, joten muutos ei olekaan niin suuri kuin äkkiä tuntuisi. Sitä paitsi omistusoikeudesta luovuttaessa tiealue liitetään maantietoimituksessa viereisiin kiinteistöihin, joten luopumismenettely on sama kuin nykyisinkin.

Vuokralle ottaminen. Tiepiirit tekevät maanvuokrasopimuksia tarpeen mukaan. Vuokrausta verrataan aina ostovaihtoehtoon. Myös omassa käytössä olevat toimituskiinteistöt ovat vuokrattuja.

Käyttöoikeus. Yleisin Tiehallinnon tarvitsema käyttöoikeus tieoikeuden jälkeen lienee maa-aineksen otto-oikeus. Myös tontin käyttöoikeus on voinut tulla kysymykseen.

Kiinteistöjen luovuttaminen. Tiehallinnon keskushallinto antaa tapauskohtaisesti tiepiireille valtuuden luovuttaa kiinteistövarallisuutta sikäli kuin se on Tiehallinnon toimivallassa. Kunnalla on uudelleen tullut etuostosoikeus valtion maahan ja varsin usein kunta on myös potentiaalinen ostajaehdokas Tiehallinnolta vapautuvaan kiinteistöomaisuuteen.

Toinen aikaisemmin paljon käytetty tapa on ollut kiinteistöjen hallinnansiirto muille virastoille. Tämä toimintatapa on kuitenkin vaikeutunut virastojen muuttuessa liikelaitoksiksi ja osakeyhtiöiksi.

Aikaisemmin tarpeetonta kiinteistövarallisuutta voitiin luovuttaa myös Kapiteeli Oy:lle, mutta enää tämä reitti ei ole kovin käyttökelpoinen. Osa Tiehallinnon tarpeettomista kiinteistöistä myydään suoraan yksityisille ostajille.

Toimialarationalisointia ja keskittymistä. Tiehallinto on tilaajavirastovaiheen alettua käynnistänyt lukuisia toiminnankehitysprojekteja. Tiehallinto on tehnyt strategisia linjauksia /2/, jotta maanhankinta ja kiinteistönpito mahdollisimman hyvin tukisi Tiehallinnon ydintoimintoja ja valtion tarpeita. Rakennetuista kiinteistöistä päätettiin luopua, kun huomattiin, että niiden käyttö tienhoidon varikoina vähenee kilpailun avaamisen myötä. Tiehallinto ei halua myöskään olla kiviaineksen osalta omavarainen, jos kiviainesta on ostettavissa kilpailluilta markkinoilta. Niinpä satoja kiviainesalueita on jo luovutettu mm. Morenialle ja Kapiteelille, jotka voivat paremmin hyödyntää tätä omaisuutta ja tulouttaa tuottoa valtiolle.

Ympäristön huomioonottaminen maakäyttöpoliitikassa on Tiehallinnolle

tärkeä päämäärä. Tienpitäjä toimii pitkällä tähtäimellä ja ympäristöä ei ole varaa vaarantaa. Ensimmäinen ympäristöpolitiikka laadittiin Tielaitokselle jo v. 1982. Nykyinen ympäristöohjelma on vuodelta 2001 ja siihen liittyy kerran vuodessa tarkistettava toimenpideohjelma. Eräänä johtavana päämääränä siinä on liikennejärjestelmän ja maankäytön vuorovaikutuksen edistäminen ympäristösuojeluvassa hengessä. Tielaitoksen ympäristöohjelma (2001) on nyt uudistettavana ja se ilmestyy uutistuna v. 2006.

Maanhankinnan ja kiinteistöpidon henkilöstö vähenee vuoden 2008 loppuun mennessä 27:ään, kun samalla toimintoja rationalisoidaan ja alueellistetaan siten, että kaikissa tiepiireissä ei tarvitse pitää kaikkia mahdollisia toimintoja vaan ne suunnitellaan alueellisesti.

Maanhankinnan ja kiinteistöpidon tulevaisuus

Tiehallinnon maanhankinnan määrärahat ovat vuosikautia pysyneet samalla tasolla. Liikenneturvallisuuden lisääminen vaatii aina investointeja myös maanhankintaan vaikka suuria tiehankkeita ei alueella olisikaan. Tiealueiden määrä kasvaneekin tasaisesti myös jatkossa.

Sen sijaan Tiehallinnon muiden kiinteistöjen määrä on vähentynyt jyrkästi ja erityisesti rakennettujen kiinteistöjen ylläpidon ja investointien osalta on syntynyt merkittäviä kustannussäästöjä.

Kirjoittaja on DI, joka toimii kiinteistöpäällikkönä Tiehallinnon pääkonttorissa Helsingissä ja vastaa Tiehallinnon maanhankinnan ja kiinteistöpidon kehittämistä ja ohjauksesta. Sähköposti pekka.korhonen@tiehallinto.fi.

Kirjallisuutta

- 1/ Kohti älykäästä ja kestävästä liikennettä 2025, LVM, Helsinki, 2000.
- 2/ Maanhankinnan ja kiinteistöpidon uudelleen järjestäminen, loppuraportti, Helsinki, Tiehallinto Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja, 42/2003, 21 s., ISSN 1457-991X.

Geomatiikan kerho Poligonin ja kiinteistötalouden yhdistys Fundin

EKSKURSIO BALTIAAN

Jyrki Puupponen

Teknillisen korkeakoulun maanmittausosaston ammattiainekerhot tekivät huhtikuun 14.–17. päivä ekskursion Baltiaan. Retkikuntaamme kuului 18 innokasta teekkaria. Ohjelmassa oli niin maanmittausalan ekskursion kuin omatoimista tutustumistakin verrattain uusiin EU-maihin, Viroon ja Latviaan.

Yhteinen ekskursio Maa-ametiin

Lauttamme saapui Tallinnaan torstaina 14.4. klo 11.30 ja paikallinen bussikuski oli meitä vastassa terminaalilla, josta suuntasimme välittömästi ekskursiolle *Maa-ametiin*.

Maa-amet on paikallinen valtion maanmittausorganisaatio. Sen tehtäviin kuuluu kiinteistörekisterin, koordinaattijärjestelmien ja karttojen ylläpito. Maa-amet ei tee itse käytännön maastotöitä vaan kartoitus- ja mittaukset on ulkoistettu yksityisille yrittäjille. Ekskursiolla meille oli kerrassa Viron järjestelmästä yhteensä viisi puhujaa ja kahden tunnin vierailun aikana käytiin lävitse niin kiinteistöjärjestelmä, geodeettiset koordinaatit, paikkatietosovellukset kuin kartoitustoimintakin.

Viron itsenäistyttyä 90-luvun alussa täytyi kaikki maanmittaukseen liittyvä toiminta aloittaa aivan tyhjästä. Maareformi eli maaomaisuuden uudelleenjakoon oli ja on edelleenkin suuri ponnistus Maa-ametilta. Maa pyritään jakamaan mahdollisimman oikeudenmukaisesti omistajille, joilla se oli ollut ennen toista maailmansotaa. Vanhoilla omistusasiakirjoilla pystyvät alkuperäiset omistajat tai heidän jälkeläisensä saamaan haltuunsa

maa-alueitaan. Meille kerrottiin, että noin 80 % tästä työstä on tehty, puoli miljoonaa rekisteröintiä on suoritettu ja työ jatkuu edelleen. Suurin osa maanjaosta on suoritettu vain kirjaamalla omistukset rekisteriin ilman rajamerkkien maastoon laittamista. Toki osa vanhoista pyykeistä on edelleen tallella ja sitä mukaa, kun erilaisia toimituksia tehdään, tarkentuvat rajojen paikat maastossa.

Itsenäistymisvaiheessa ei Virossa ollut yhtään kunnollista karttaa, kiintopistettä tai sopivaa koordinaatistoa. Kaikki oli siis aloitettava tyhjältä pöydältä. Työt aloitettiin määrittämällä ja mittaamalla valtakunnallinen koordinaatisto. Etuna voi tietysti pitää sitä, että työn tuloksena saatiin nykyaikainen, tarkka ja käyttökelpoinen valtakunnallinen koordinaattijärjestelmä L-EST. Koordinaatisto sidottiin Eufref-89 järjestelmään Eufref-Estonia-1997 GPS-mittauskampanjalla. Neuvostoaikana Viron alueella jokaisella 160 kaupungilla ja kylällä oli oma geodeettinen järjestelmänsä. Suomen Geodeettinen laitos oli auttamassa Viroa koordinaatiston luomisessa. Käytännön mittauksen suorittivat paikalliset yrittäjät Maa-ametin organisaatiossa toimintaa.

Venäläisten tekemiä karttoja ei itsenäis-



Kuva: Merituuli Pyykönen

Matkalaiset bussin edustalla Tallinnassa.