

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi maantielain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksellä ehdotetaan muutettavaksi maantielakia (503/2005) sekä eräitä muita liikennealan lakeja.

Esitys liittyy eduskunnalle annettuun hallituksen esitykseen maakuntien perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisen uudistusta koskevaksi lainsäädännöksi. Ehdotetuilla laeilla toteutettaisiin maakuntalaissa tarkoitettujen liikennettä koskevien tehtävien siirto valtiolta maakunnille. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset lakkaavat vuoden 2019 lopussa ja maakunnat aloittavat vuoden 2020 alussa. Pääosa keskusten liikennevastuualueiden tehtävistä siirtyy maakuntien hoidettavaksi. Esitykseen sisältyvissä liitelaeissa toteutetaan tästä johtuvat toimivallan siirrot, erityisesti tienpito, liikennejärjestelmäsuunnittelu sekä julkisen henkilöliikenteen järjestäminen. Ehdotetuilla laeilla siirrettäisiin lisäksi eräitä tehtäviä Liikennevirastoon, ja täsmennettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviä. Esitykseen sisältyvien palvelujen ja tehtävien järjestämisvastuu siirtyisi maakunnille vuoden 2020 alusta. Myös ehdotetut valtionhallinnon organisaatiomuutokset koskien Valtion lupa- ja valvontaviraston perustamista toteutettaisiin vuoden 2020 alusta.

Maakunnat hoitaisivat jatkossa tienpidon tehtäviä enintään yhdeksällä tienpitoalueella valtion kanssa tehtävien sopimusten mukaisesti. Liikennevirasto toimisi edelleen tienpitäjänä, ja vastaisi maantieverkon omistajan tehtävistä. Maakunnissa hoidettavien tienpidon tehtävien rahoitus järjestettäisiin erillisrahoituksena.

Maantielain nimike ehdotetaan muutettavaksi laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä soveltamisalaa vastaavasti laajennettavaksi. Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi valtakunnallista ja maakunnissa tapahtuvaa liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevat uudet säännökset.

Maanteiden luokittelua koskevaa päätöksenteon muotoa selkeytettäisiin. Maantielakiin lisättäisiin matkojen ja kuljetusten palvelutasoa ja kunnossapidon tasoa koskevat säännökset. Maanteitä ja liikennejärjestelmää koskevia vaatimuksia ja tavoitteita täydennettäisiin. Varautumisesta ja maanteiden tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmästä otettaisiin säännökset lakiin. Liikenteen turvallisuusvirastolle säädettäisiin valvontarooli.

Laissa säädettäisiin maanteiden suunnitteluun kuuluvista nykykäytäntöä vastaavista hankkearvioinnista sekä yleis- ja tiesuunnittelua koskevista suunnitteluperusteista.

Esityksen tavoitteena on myös lisätä maanteihin ja liikennejärjestelmään liittyvän tiedon hyödyntämistä, mikä edistää uusien digitaalisten palveluiden kehittymistä ja liikenteen automaatiota.

Esitys tukee hallitusohjelman kärkihanketta säädösten sujuvoittamisesta. Lupavaatimuksia koskien puutavaran lyhytaikaista säilyttämistä ja postilaatikoita tiealueilla kevennettäisiin.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2020. Eräät maantielakia ja ratalakia koskevat muutokset on kuitenkin tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	5
1 JOHDANTO.....	5
2 NYKYTILA.....	5
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	5
2.2 Maakuntauudistus.....	16
2.3 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden lainsäädäntö.....	20
2.2.1 Ruotsi.....	21
2.2.2 Norja.....	22
2.2.3 Tanska.....	23
2.4 Nykytilan arviointi.....	24
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	27
3.1 Tavoitteet.....	27
3.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	28
3.3 Keskeiset ehdotukset.....	32
3.3.1 Maantielaki.....	32
3.3.2 Ratalaki.....	38
3.3.3 Julkinen henkilöliikenne, lentoliikenne ja lentoasemat sekä liikkumisen ohjaus sekä muut maakuntauudistusta koskevat muutosehdotukset.....	39
3.3.4 Yhteenvedo siirtyvistä tehtävistä.....	39
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	40
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	41
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	46
4.3 Henkilöstövaikutukset.....	51
4.4 Sukupuolivaikutukset.....	55
4.5 Ympäristövaikutukset.....	55
4.6 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset.....	56
5 ASIAN VALMISTELU.....	58
5.1 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen.....	59
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	62
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	64
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	64
1.1 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä.....	64
1.2 Laki Liikennevirastosta 862/2009.....	112
1.3 Laki Liikenteen turvallisuusvirastosta 863/2009.....	112
1.4 Laki ajoneuvojen siirtämisestä 828/2008.....	113
1.5 Ilmailulaki 864/2014.....	113
1.6 Kaivoslaki 621/2011.....	114
1.7 Kiinteistörekisterilaki 392/1985.....	114
1.8 Laki liikenteen palveluista 320/2017.....	114
1.9 Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999.....	115
1.10 Merilaki 674/1994.....	115
1.11 Merenkulun ympäristönsuojelulaki 1672/2009.....	116
1.12 Postilaki (415/2011).....	116
1.13 Ratalaki 110/2007.....	116
1.14 Laki Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta	

HE 45/2018 vp

	alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta 104/2011	124
1.15	Laki sähköisen viestinnän palveluista 917/2014.....	124
1.16	Turvallisuustutkintalaki 525/2011	124
1.17	Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 719/1994	124
1.18	Vesilaki (587/2011)	124
1.19	Vesiliikennelaki 463/1996	124
1.20	Laki ympäristövahinkojen korvaamisesta (737/1994).....	125
1.21	Laki maantielain muuttamisesta annetun lain ja eräiden muiden lakien voimaannpanosta	125
2	TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET	139
3	VOIMAANTULO.....	140
4	SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS	140
	LAKIEHDOTUKSET	149
	Laki maantielain muuttamisesta.....	149
	Laki Liikennevirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta	182
	Laki Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta.....	183
	Laki ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta	184
	Laki ilmailulain 76 ja 80 §:n muuttamisesta	187
	Laki kaivoslain 9 §:n muuttamisesta.....	189
	Laki kiinteistörekisterilain 2 §:n muuttamisesta	190
	Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	191
	Laki maankäyttö- ja rakennuslain 93 §:n muuttamisesta	193
	Laki merilain 12 luvun 3 §:n muuttamisesta.....	194
	Laki merenkulun ympäristösuojelulain muuttamisesta.....	195
	Laki postilain 45 §:n muuttamisesta	198
	Laki ratalain muuttamisesta	199
	Laki Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta.....	207
	Laki_sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 234 ja 318 §:n muuttamisesta	208
	Laki turvallisuustutkintalain 16 §:n muuttamisesta	210
	Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 12 §:n muuttamisesta.....	211
	Laki vesilain 5 luvun 6 §:n muuttamisesta.....	213
	Laki vesiliikennelain muuttamisesta	214
	Laki_ympäristövahinkojen korvaamisesta annetun lain 12 §:n muuttamisesta	217
	Laki maantielain muuttamisesta annetun lain ja eräiden muiden lakien voimaannpanosta	218
	LIITE	226
	RINNAKKAISTEKSTI.....	226
	Laki maantielain muuttamisesta.....	226
	Laki Liikennevirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta	282
	Laki Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta.....	285
	Laki ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta	287
	Laki ilmailulain 76 ja 80 §:n muuttamisesta	291

HE 45/2018 vp

Laki kaivoslain 9 §:n muuttamisesta.....	294
Laki kiinteistörekisterilain 2 §:n muuttamisesta	296
Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	297
Laki maankäyttö- ja rakennuslain 93 §:n muuttamisesta	300
Laki merilain 12 luvun 3 §:n muuttamisesta.....	301
Laki merenkulun ympäristösuojelulain muuttamisesta	302
Laki postilain 45 §:n muuttamisesta	307
Laki ratalain muuttamisesta	309
Laki Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta.....	325
Laki sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 234 ja 318§:n muuttamisesta	326
Laki turvallisuustutkintalain 16 §:n muuttamisesta	328
Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 12 §:n muuttamisesta.....	329
Laki vesilain 5 luvun 6 §:n muuttamisesta.....	331
Laki vesiliikennelain muuttamisesta	332
Laki ympäristövahinkojen korvaamisesta annetun lain 12 §:n muuttamisesta	336

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Tässä hallituksen esityksessä esitetään perustettaville maakunnille valtiolta siirtyvät tienpitoon ja liikennejärjestelmäsunnitteluun liittyvät tehtävät ja tehtävänsiirtojen täytäntöönpano. Maakunnille siirtyvät tehtävät perustuvat maakuntalain (/) 6 §:ssä säädettyyn maakunnan tehtäväalaan, jonka mukaisesti siirrot toteutetaan. Maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 kohdan mukaan maakuntien tehtäviin kuuluisivat liikennejärjestelmän toimivuus, liikenneturvallisuus, tie- ja liikenneolot, alueellinen tienpito, maankäytön yhteistyö ja toimintaympäristöä koskevien tietojen tuottaminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsunnitteluun.

Lisäksi esitykseen sisältyvät ne tehtävänsiirrot, jotka koskevat maakuntalain 6 §:n 1 momentin 15 kohdassa tarkoitettuja liikkumisen ohjauksen valtionavustustehtäviä sekä 6 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettuja julkisen henkilöliikenteen tehtäviä. Tämä tehtäväkokonaisuus koskee julkista henkilöliikennettä (tie-, rautatie- ja lentoliikenne sekä Merenkurkun liikenne).

Suurimmat maantielain muutostarpeet kohdistuvat tienpidosta vastaaviin viranomaisiin, maantieverkon kehittämiseen, rakentamiseen ja kunnossapitoon, liikennejärjestelmäsunnittelun ja palvelutason määrittämiseen, tienpidon ohjaukseen sekä maanteiden suunnitteluun.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Lainsäädäntö ja viranomaiset tienpidossa

Vuoden 2006 alussa voimaan tulleessa maantielaisissa (503/2005) säädetään valtion ylläpitämistä maanteista ja niiden pidosta. Maantielaila kumottiin yleisistä teistä annettu laki (243/1954). Yleiset tiet säädettiin maantielaila maanteiksi, joiden tienpitäjänä on valtio. Tieverkkoon kokonaisuudessaan kuuluvat maanteiden lisäksi kadut ja yksityistiet. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisessa asemakaavassa määriteltyjen katujen pidosta vastaa kunta. Yksityistiet muodostavat pituudeltaan suurimman tieliikenneväylien ryhmän. Niiden tekemisestä ja kunnossapidosta vastaavat yksityiset tieosakkaat eli ne, jotka tietä käyttävät.

Tiehallinto vastasi maantieverkosta (laajuus n. 78 000 km) vuoden 2009 loppuun saakka. Tiehallinnon organisaation muodostivat keskushallinto, yhdeksän tiepiiriä ja suurten projektien yksikkö. Maantielain muuttamisesta annetulla lailla (1242/2009) tehtiin lakiin valtion aluehallinnon ja liikennehallinnon virastouudistuksista johtuvia muutoksia. Liikenne- ja aluehallinnon uudistuksessa 1.1.2010 Tiehallinnon tiepiirit siirtyivät elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksiin (ELY-keskuksiin) ja Liikenneviraston muodostivat Ratahallintokeskus, osa Merenkululaitosta ja Tiehallinnon keskushallinto.

Lailla maantielain muuttamisesta (446/2012) lakiin lisättiin säännökset, joilla saatettiin voimaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/96/EY tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta. Lailla maantielain 5 ja 42 §:n muuttamisesta (328/2013) helpotettiin yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamista tiealueelle. Viimeisimmällä maantielain muutoksella (566/2016) yhdenmukaistettiin maantielain ja ratalain säännöksiä ja kirjaustapaa, mahdollistettiin laajemmin talousarviorahoituksen ulkopuolisen rahoituksen käyttö tiehankkeiden toteuttamiseksi ja toisaalta myös tienpitäjän osallistuminen muun kuin maantieverkon rahoitukseen erityisistä syistä. Lisäksi muun

muassa otettiin käyttöön ilmoitusmenettely sähkö- ja telekaapeleiden sijoittamisessa tiealueelle sekä tienvarsimainosten asettamisessa maantien varteen.

Maantielain 10 §:n mukaan tienpitäjänä on valtio, joka vastaa tienpidosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Liikennevirasto toimii tässä asiassa vastuuviranomaisena. Sen tehtävänä on valtion omistamien maanteiden ylläpito ja kehittäminen. Liikennevirasto vastaa maantieverkosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Tieverkko on Liikenneviraston taseessa ja sen hallinnoimaa valtion omaisuutta. Maantielain määritelmän mukaan tienpito on maantien suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa.

Lain 11 §:n mukaan tienpitoviranomaisena toimii Liikennevirasto erikseen säädetyissä tapauksissa ja ELY-keskus muutoin. ELY-keskuksia on 15, joissa yhdeksässä hoidetaan liikenteen tehtäviä. ELY-keskukset vastaavat toimialueellaan seuraavista tienpidon ja liikenteen tehtäväkokonaisuuksista: liikennejärjestelmäsunnittelu (asiakastarpeet, maankäytön yhteistyö tiestöä koskevista aluevarauksista, esiselvitykset, tie- ja liikenneolot, liikenteen ohjaus ja hallinta, liikenneturvallisuus), tienpidon ohjelmointi (tulos- ja talousohjaus- ja suunnittelu, eräät tienpidon ohjelmat), hankesuunnittelu ja kunnossapidon suunnittelu. Lisäksi ELY-keskuksille kuuluvat maanteiden kunnossapitoon ja perusväylänpitoon kuuluvien hankkeiden rakentamisen hankintaan sekä sopimuskauden aikaiseen toimintaan liittyvät tehtävät (hoidetaan keskitetysti neljässä ELY-keskuksessa).

Liikennevirastosta annetun lain mukaan Liikennevirasto vastaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toiminnan ohjauksesta toimialallaan ja tienpidon yhteensovittamisesta asianomaisessa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa. ELY-keskusten liikennevastuualue (jäljempänä L-vastuualue) on huolehtinut operatiivisesta tienpidosta tienpitoviranomaisena. Liikennevirasto on osoittanut erillisellä päätöksellä ELY-keskuksille käyttöoikeuden perusväylänpidon ja maanhankinnan määrärahoihin koskien teiden ja ratojen maanhankintaa. Liikennevirastossa hoidetaan lisäksi tienpitoon liittyvinä valtakunnallisina tehtävinä esimerkiksi tieliikenteen ohjausta, liikenne- ja tiestömittauksia ja niihin liittyviä rekistereitä, suurten kehittämishankkeiden hankintaa ja teettämistä sekä tiehankkeiden valtakunnallista suunnitteluohjelmaa. Valtakunnallinen suunnitteluohjelma laaditaan yhteistyössä ELY-keskusten kanssa, mutta suunnitteluohjelmasta vastaa ja päättää Liikennevirasto.

Liikennevirastossa hoidetaan nykyisin tienpidon valtakunnallisina tehtävinä myös hankintamenettelyiden ohjeistusta, tutkimus- ja kehittämistoimintaa ja tienpidon teknisten ohjeiden ylläpitoa.

Maantielaissa ei nykyisin säädetä tienpidon valvonnasta. Valvontaa on nykyisin tehty Liikenneviraston omien toimintalinjojen mukaisesti ja urakkasopimuksiin sisällytettyjen kirjausten kautta.

Maanteiden tienpidossa tai tieliikenteessä yleisemmin ei nykyisin ole laintasoista vaatimusta turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Muissa liikennemuodoissa turvallisuusjohtamisjärjestelmiä on sovellettu jo usean vuoden ajan. Myös tieliikenteen osalta on vuoden 2012 lopulla valmistunut kansainvälinen standardi ISO/DIS 39001 (Road traffic safety management systems – Requirements with guidance for use), jossa määritellään tieliikenteen turvallisuusjohtamisjärjestelmän vaatimukset, jotta tieliikenteen kanssa vuorovaikutuksessa oleva organisaatio voisi vähentää liikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden lukumäärää.

Liikenteen turvallisuusvirastolle on maantielaissa säädetty eräitä maantielauttoihin sekä tieliikenneturvallisuuden hallintaan liittyviä tehtäviä.

Maantieverkon tila, tienpidon rahoitus ja järjestäminen

Suomen koko tieverkon pituus on noin 454 000 kilometriä. Tästä yksityis- ja metsäautoteiden osuus on noin 350 000 kilometriä ja kuntien katuverkkojen 26 000 kilometriä. Liikenneviraston vastuulla olevien maanteiden yhteispituus on noin 78 000 kilometriä. Valta- ja kantateitä eli pääteitä on reilut 13 000 kilometriä, joista moottoriteitä on 900 kilometriä. Suurin osa tiepituudesta, 64 900 kilometriä, on seutu- ja yhdysteitä. Liikennesuoritteesta tällä verkon osalla ajetaan noin kolmannes. Kevyen liikenteen väyliä on hieman yli 5000 kilometriä. Päälystettyjä teitä on noin 65 prosenttia teistä eli yhteensä noin 50 000 kilometriä. Vähäliikenteisellä tiestöllä alimpaan hoitoluokkaan kuuluu noin 41 000 kilometriä tiestöä eli yli puolet koko maanteiden verkosta.

Maantieverkon käyttäjät ovat asiakastyytyväisyyskyselyjen perusteella pääosin tyytyväisiä matkojen ja kuljetusten toimivuuteen maantieverkolla. Maantieverkon heikkenevä kunto ja rahoituksen alhainen taso näkyvät asiakastyytyväisyydessä laskevana trendinä teiden kunnan ja talvihoidon suhteen.

Suomen liikenneverkon korjausvelan arvioidaan olevan noin 2,54 miljardia euroa (tilanne 1/2017). Korjausvelalla tarkoitetaan sitä rahasummaa, joka tarvittaisiin väylien saattamiseksi nykytarpeita vastaavaan hyvään kuntoon. Korjausvelan kasvuun ja liikenneverkon kunnan rapistumiseen on johtanut määrärahojen pitkään jatkunut liian alhainen taso. Väylien korjausvelka eli huono kunto lisää samaan aikaan sekä väylien käyttäjien että väylänpidon kustannuksia. Tämänhetkisestä korjausvelasta kohdistuu noin 1,3 mrd. euroa maanteille, noin 1,1 mrd. euroa rautateille ja noin 40 milj. euroa vesiväylille. Valtion liikenneväylien ylläpitoon (korjauksiin) suunnataan vuosittain noin 360 miljoonaa euroa. Viime hallituskausien keskimääräisellä perusväylänpidon vuosirahoitustasolla (965 milj. euroa/vuosi) korjausvelka lisääntyy vuosittain noin 100 miljoonalla eurolla. Hallitus onkin tehnyt suuria panostuksia perusväylänpidon rahoitukseen, jotta liikenneväylien korjausvelan kasvu saataisiin pysähtymään ja jopa vähenemään. Hallitusohjelman mukaisesti korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi ja vähentämiseksi on suunnattu 600 miljoonaa euroa vuosille 2016–2018. Tämän lisäksi nimeämättömiin investointeihin varatusta määrärahasta siirretään perusväylänpitoon ja yksityisteiden valtionapuun yhteensä 364 miljoonaa euroa vuosina 2017–2019.

Perustienpito rahoitetaan kokonaisuudessaan perusväylänpidon momentilta 31.10.20. Rahoitus (ilman lisäbudjetteja tai erillisiä teemahankkeita) on vaihdellut viime vuosina 500–550 miljoonan euron välillä (vuonna 2017 547 milj. euroa). Tienpito jaetaan päivittäiseen kunnossapitoon (vuonna 2017 215 milj. euroa), ylläpitoon (vuonna 2017 217 milj. euroa), parantamiseen (vuonna 2017 45 milj. euroa) sekä liikenteen palveluihin (vuonna 2017 70 milj. euroa). Päivittäiseen kunnossapitoon (hoitoon) suunnattava rahoitus jaetaan ELY-keskuksiin hoidon tarjouskilpailun toteuman mukaisesti. Muu rahoitus allokoidaan Liikennevirastossa tienpidon tuotteille asiantuntijajärjestelmillä ja rekisteritietojen pohjalta. Päivittäisellä kunnossapidolla eli hoidolla varmistetaan liikenneverkon päivittäinen liikennöitävyys ja estetään tien tai sen osan ennenaikainen vaurioituminen. Ylläpidolla tarkoitetaan tieverkon ja sen rakenteiden kulumisesta ja ikääntymisestä aiheutuvien vaurioiden korjaamista sekä vanhojen tierakenteita uusimista nykyvaatimusten tasolle. Parantamisella ja siihen liittyvällä suunnittelulla tarkoitetaan tieverkon palvelutason parantamista pienillä investoinneilla. Liikenteen palveluihin kohdistetulla rahoituksella tarjotaan ajantasaista liikenteenohjausta ja tiedotusta sekä maantielaut-tapalveluja. Karkeasti arvioiden 35 % tästä määrärahasta käytetään valtakunnallisesti keskeisen verkon kunnossapitoon ja 65 % muun tieverkon kunnossapitoon. Perusväylänpidon rahoituksesta noin 60 % on sidottu yli vuoden kestäviin indeksisidonnaisiin sopimuksiin.

Maantien käyttö on pääsäännön mukaan maksutonta. Tästä poikkeuksen muodostaa asetuk-senantovaltuus säättää maantielautojen käyttämisestä perittäväksi maksu liikenne- ja viestin-täministeriön asetuksella, mutta lauttamaksuja koskevaa asetusta ei tällä hetkellä ole annettu.

Tienpidon rahoituksen käyttöä ohjataan valtion talousarviolla ja Liikenneviraston ja LVM:n välisellä tulossopimuksella. Tienpidossa priorisoidaan päivittäisen liikennöinnin vaatimat toimet sekä vuosina 2017–2019 erillisen korjausvelan vähentämiseen suunnatun rahoituksen kohdentamisessa korjausvelan kasvun pysäyttäminen ja velan vähentäminen huomioiden asi-akkaiden ja erityisesti elinkeinoelämän tarpeet, liikenneturvallisuus sekä digitalisaation tuomat mahdollisuudet.

Kunnossapidon (hoito ja ylläpito) ohjelmoinnin ja teiden parantamisen vastuu on niillä yhdek-sällä ELY-keskuksella, joissa on Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue. Ohjelmoinnilla tar-koitetaan kohteiden valintaa ja aikataulutusta kytkettynä käytettävissä olevaan rahoitukseen.

Toimintalinjat sekä tulostavoitteet ohjaavat väylänpidon suunnittelua ja toteutusta. Toiminta-linjoissa on määritelty kriteerit siihen, milloin ylläpitotoimenpiteitä tulisi tehdä. Esimerkiksi teiden uudelleenpäällystämiseksi on määritetty kriteerit urasyvyydelle, epätasaisuudelle ja tien pinnan vaurioituneisuudelle. Nämä kriteerit ovat sitä tiukempia, mitä enemmän liikennettä tiellä on.

Toimintalinjoja sovelletaan käytössä olevan rahoituksen ja tienpidon strategian mukaisesti. Niukka rahoitus johtaa pitempiin toimenpidekiertoihin, kevyempiin toimenpiteisiin ja väljem-piin kuntovaatimuksiin. Toimenpiteiden ohjelmointiin vaikuttavat asiakkaiden tarpeet ja pai-kalliset olosuhteet.

Tienpitoa on tehostettu tehtäviä keskittämällä ja hankintamenettelyä kehittämällä. Sittenmin tehostamista on jatkettu ELY-keskuksissa erityisesti hankintojen ja toimintojen keskittämisel-lä. On pyritty turvaamaan riittävät resurssit tehtävien laadukkaaseen hoitoon. ELY-keskusten aloittaessa toimintansa vuonna 2010 tienpitotehtävissä oli noin 520 htv:ta ja vuoden 2016 alussa enää noin 395 htv:ta. Yhteenvetona voidaan todeta, että ELY-keskusten L-vastuualueen tehtävistä ja henkilöstöstä noin puolet (50 %) on keskitetty joko yhteen tai useampaan ELY-keskukseen.

Vuoden 2016 alusta alkaen on tienpidon toteutus eli kunnossapidon ja investointien hankinta hoidettu keskitetysti neljällä alueella: Eteläinen (vastuu Kaakkois-Suomen ELY-keskus), Län-tinen (vastuu Varsinais-Suomen ELY-keskus), Itäinen (vastuu Keski-Suomen ELY-keskus) ja Pohjoinen (Lapin ELY-keskus). Keskitetyissä hankintatehtävissä on henkilöstöä noin 105 htv:ta. Valtakunnallisesti on keskitetty myös seuraavat tehtävät: tienpidon luvat (Pirkanmaan ELY-keskus), liikenteen asiakaspalvelut (Pirkanmaan ELY-keskus), saaristoliikenteen maan-tielautta- ja yhteysalusliikenne (Varsinais-Suomen ELY-keskus), vahingonkorvaukset ja ajo-neuvojen siirrot (Lapin ELY-keskus) ja tienvarsitelematiikka (Kaakkois-Suomen ELY-keskus). Näissä tehtävissä on 73 htv.

Maantiestön päivittäinen kunnossapito toteutetaan 80 alueurakalla. Urakat kilpailutetaan ja niiden kesto on yleensä viisi vuotta. Urakkasisältöjen yhtenäisyyttä ohjataan valtakunnallisilla toimintalinjoilla ja asiakirjapohjilla. Liikennevirasto jakaa pääosan päivittäisen kunnossapidon rahoituksesta alueille urakkasopimusten hintojen perusteella.

Ylläpitotyöt on hoidettu kokonaan kilpailutettuina urakoina vuodesta 2005 alkaen. Tilaa-jan suunnittelemaat päällystystyöt ja siltojen korjaukset hoidetaan kokonaisurakoina (kokonaisura-kalla tarkoitetaan tilaajan suunnitelmiin perustuvaa projektia). Korjausurakat ovat pääosin yk-

sivuotisia. Aliurakointiketjuja ei ole nykyisin laissa rajoitettu, mutta rajoituksia on käytännössä asetettu sopimuksissa. Esimerkiksi siltojen korjauksissa käytetään usein aliurakoitsijoita erityisosaamista vaativiin tehtäviin. Myös tienpitoviranomaisen edustaminen maantielain mukaisesti lupamenettelyihin liittyvissä maastotehtävissä järjestetään nykyisin suurelta osin yksityisiltä palveluntuottajilta hankittavana ostopalveluna.

Yksityistien liittymän rakentamiseen maantielle tarvitaan tienpitoviranomaisen lupa. Näiden liittymien rumpujen kunnossapitovastuu kuuluu yksityistien pitäjälle. Yksityisen tien pitäjä, eli tiekunta tai tieosakkaat yhdessä, on velvollinen tekemään liittymänsä ja pitämään sen kunnossa tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan sillä tavoin, ettei siitä ole vaaraa liikenteelle, eikä haittaa maantien kunnossapidolle. Jos olemassa olevan yksityisen tien liittymän käytöstä joko muuttuneen tai merkittävästi lisääntyneen käytön johdosta aiheutuu vaaraa liikenteelle tai haittaa maantien kunnossapidolle, yksityisen tien pitäjä on velvollinen kustannuksellaan ja tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan tekemään liittymään tai poikkeuksellisesti myös liittymäalueelle sellaiset muutokset, että liittymästä aiheutuva vaara tai haitta poistuu taikka vähenee, sekä hakemaan tarpeen vaatiessa uutta liittymälupaa. Tähän asti maantien tienpitäjä on puuttunut yksityisteiden haittaa aiheuttavien rumpujen vajaatoimisuuteen lähinnä huomaautuksien. Tämän lisäksi maantien ojituksen kunnostuksen yhteydessä kelpollinen yksityistieliittymän rumpuputki asennetaan yleensä oikeaan asemaan maantien hoitourakkaan kuuluvana työnä. Yksityisteistä säädetään muilta osin nykyisin yksityisistä teistä annetussa laissa (358/1962). Hallitus on antanut eduskunnalle ehdotuksen uudeksi yksityistielaiksi (HE 147/2017 vp).

Tienpidon valtakunnalliset tehtävät

Eräitä tienpidon tehtäviä on keskitetty yhdessä ELY-keskuksessa hoidettavaksi seuraavasti:

- maantielauttaliikenteen järjestäminen (Varsinais-Suomen ELY-keskus) 2 htv:ta,
- valtaosa tienpidon lupatehtävistä ja asiakaspalvelutoiminto (Pirkanmaan ELY-keskus) 50 htv:ta,
- tienvarsitelematiikka (Kaakkois-Suomen ELY-keskus) 9 htv:ta,
- vahingonkorvaukset ja ajoneuvojen siirrot (Lapin ELY-keskus) 9 htv:ta,
- museo- ja perinnetoiminta (Pirkanmaan ELY-keskus) 1 htv sekä
- hoidon alueurakoiden kilpailutuksen ohjaus ja tuki (Varsinais-Suomen ELY-keskus) 2 htv:ta.

Tienpidon lupatehtävät on pääosin keskitetty Pirkanmaan ELY-keskuksessa hoidettavaksi. Maantielaisissa säädetään seuraavista tienpidon luvista:

- työskentely tiealueella
- kaapelien, johtojen ja putkien sijoittaminen tiealueelle
- muiden rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle (esim. pumppaamo, muuntamo, vesihuollon putket)
- tiealueen tai sillä olevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden käyttäminen muihin kuin maantietarkoituksiin
- liittymäluvut
- tienvarsimainonnan luvat
- maanteiden suoja- ja näkemäalueelle rakentaminen
- myyntitoiminta maantien varrella
- kelirikkoajan poikkeuslupa maanteille

Tienpidon lupatehtäviin sisältyvät lisäksi erikoiskuljetusluvut, joista säädetään tieliikennelaisissa ja sen nojalla annetussa asetuksessa ajoneuvojen käytöstä tiellä (1257/1992). Myös tienpi-

don luviksi luettavista liikenteenohjauslaitteiden, palvelukohdeopasteiden, palvelukohteiden viitoituksen sekä tapahtumien tilapäisten liikennejärjestelyiden luvista ja edellytyksistä säädetään tieliikennelaissa ja sen nojalla. Hallitus on antanut eduskunnalle esityksen uudeksi tieliikennelaiksi marraskuussa 2017 (HE 180/2017 vp). Esitykseen sisältyvän 191 §:n mukaan erikoiskuljetusluvan myöntäisi jatkossa Liikennevirasto.

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikennetelematiikkayksikkö vastaa Liikenneviraston omistaman tieliikenteen telematiikkainfrastruktuurin ylläpidosta ja tienvarsilaitteisiin liittyvistä tietoliikennetehtävistä sekä ELY-keskusten vastuulla olevien investointihankkeisiin liittyvästä liikenteenhallinnan yleissuunnittelun ohjauksesta ja valtakunnallisesta yhdenmukaisuudesta, että näiden hankkeiden telematiikan tuottamisesta. Lisäksi yksikkö vastaa yleisen tieverkon tunneleiden turvallisuudesta.

Liikenteen asiakaspalvelukeskus on Liikenneviraston ja ELY-keskusten toimialaan kuuluvien maantie-, rata- ja vesiväyläasioiden yhteyspalvelu. Liikenneviraston ja ELY-keskusten liikenneväyliin liittyvät neuvontapalvelut on keskitetty koko maan osalta Liikenteen asiakaspalvelukeskukseen. Liikenteen asiakaspalvelukeskuksen asiakasneuvojat vastaavat kysymyksiin, käsittelevät palautteita ja ohjaavat asiakkaita oikean palvelun äärelle.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu, tieverkon luokittelu sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso

Liikennejärjestelmä muodostuu liikenneväylistä, henkilö- ja tavaraliikenteestä sekä liikennettä ohjaavista järjestelmistä. Liikennejärjestelmä sisältää kaikki liikennemuodot, liikennevälineet ja kulkutavat sekä niihin liittyvät liikennetiedot ja liikennepalvelut. Liikennejärjestelmä kytkeytyy tiiviisti yhteiskunnan muihin toimintoihin, kuten alueiden elinvoimaisuuden turvaamiseen ja alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämiseen.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu käynnistyi 1990-luvulla ja jo silloin keskeisenä tavoitteena oli liikenteen ja maankäytön yhteensovitus. Suunnittelua tehtiin maakunnissa ja kaupunkiseuduilla vapaaehtoisuuteen perustuen ja erilaista lähtökohdista. Liikennejärjestelmäsuunnitelma on vähintään yhden kerran laadittu kaikissa maakunnissa, suurimmilla kaupunkiseuduilla ja myös muilla seuduilla 2000-luvulla. Suunnitelmiin liittyen on tehty osapuolten, yleensä valtion liikennehallinnon, maakuntien, kuntayhtymien ja kuntien, välisiä liikennejärjestelmääiesopimuksia. Helsingin, Turun, Tampereen ja Oulun kaupunkiseuduilla on laadittu maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL -aiesopimuksia. Suunnitelmien ja sopimusten rinnalle on otettu käyttöön jatkuvan liikennejärjestelmäsuunnittelun ryhmiä, joilla tuetaan yhteisesti sovittujen toimenpiteiden toteutumista ja huomioidaan joustavasti toimintaympäristössä tapahtuvia muutoksia.

Maakunnat, kuntayhtymät, kunnat, ELY-keskukset ja Liikennevirasto tekevät yhteistyössä liikennejärjestelmäsuunnittelua, jossa tavoitteena on toimiva ja asiakaslähtöinen liikennejärjestelmä hyödyntäen eri toimijoiden keinoja vaikuttaa matkojen ja kuljetusten kysyntään ja toimivuuteen. Yhteistyössä eri toimijoiden kanssa tehdään liikenteeseen liittyvää kaavoitusyhteistyötä (esimerkiksi rakennemallityötä), joukkoliikenteen suunnittelua, kävelyn ja pyöräilyn edistämistä, liikenneturvallisuuden edistämistä, liikenteen ohjausta ja pysäköintiä sekä väylien ja liikenteen solmukohtien investointien suunnittelua ja toteutusta.

Liikennejärjestelmän suunnittelu ja kehittäminen on valtioneuvoston liikenne- ja viestintäministeriötä koskevassa asetuksessa (405/2003) säädetty liikenne- ja viestintäministeriön tehtäväksi. Liikennevirasto on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimiva keskushallinnon virasto (862/2009), joka vastaa liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Virasto edistää toiminnallaan koko liikennejärjestelmän

toimivuutta, liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainoista kehitystä ja kestäväää kehitystä. Viraston tehtävänä on ylläpitää ja kehittää liikennejärjestelmää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa.

Maakunnan liitto vastaa alueiden kehittämistä ja rakennerahastotoiminnan hallinnointia koskevan lain (7/2014) perusteella aluekehittämisen strategisesta kokonaisuudesta ja osana tätä tehtävää maakunnan liitto vastaa maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessin käynnistämisestä, siihen liittyvän yhteistyön johtamisesta ja kyseisen suunnittelun yhteensovittamisesta maakunnan muun suunnittelun kanssa muualla kuin Helsingin seudulla. Helsingin seudulla liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (829/2009) vastaa kuntayhtymä Helsingin seudun liikenne (HSL).

Liikennevirasto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus osallistuvat maakuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen. Liikenne- ja viestintäministeriö osallistuu suurten kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitteluun.

Liikennehallinnon vuonna 2010 tapahtunut virastouudistus on muuttanut liikenneasioiden valmistelua ja luonut paremmat edellytykset kansallisen tason liikennejärjestelmänäkökulman läpiviennille. Eri tahojen rooleja on selkeytetty ja varmistettu myös radan- ja vesiväylänpidon asiantuntemus liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Keskeiset asiakkaat ja sidosryhmät ovat olleet tyytyväisiä uudistukseen ja kokevat suunnittelun parantuneen. Viestintäyhteyksien ja -palveluiden mukaan ottamista tarkasteluihin tarvitaan myös, koska liikenteen digitalisaatio ja palveluistuminen avaavat uusia mahdollisuuksia myös liikennejärjestelmäsuunnitteluun.

Liikennejärjestelmäsuunnittelussa on 2010-luvulta lähtien otettu käyttöön palvelutasolähtöinen suunnittelu. Keskeistä suunnitteluprosessissa on, että ensin päätetään yhteisistä tavoitteista ja sitten suunnitellaan tavoitteita toteuttavia ratkaisuja laajaa keinovalikoimaa (mm. tulevaisuuden liikennepalvelut, automaatio, käyttäytymisen muutokset) hyödyntäen. Palvelutasoajattelun tavoitteena on ollut päästä irti siitä, että suunnittelun lähtökohtana ja tavoitteena olisi jokin ennalta määrätty hanke tai tekninen ratkaisu (nopeustaso, tietyt tyyppi).

Maantiet ovat valtion vastuulla ja koko maantieverkosta on perusteltua vaatia riittävän yhdenmukaista ja tarvetta vastaavaa palvelutasoa koko maassa. Erityinen valtakunnallinen intressi kohdistuu pääteihin (valta- ja kantateihin) ja niiden keskeisimpään osaan.

Maanteiden ja etenkin pääteiden suunnittelua on eduskunnan v. 2012 hyväksymän liikennepoliittisen selonteon linjausten mukaisesti kehitetty palvelutasolähtöisesti. Palvelutasolla on vakiinnuttu tarkoittamaan ensisijaisesti matkojen ja kuljetusten palvelutasoa, jonka tekijöitä ovat muun muassa matka-aika, matka-ajan ennakoitavuus, turvallisuus ja mukavuus. Tämän lisäksi suunnittelussa otetaan huomioon yhteiskunnan tavoitteita turvallisuudesta, ympäristöstä ja taloudesta. Palvelutasolähtöisyys ei ole paljon muuttanut eri tilanteisiin päättyviä suunnitteluratkaisuja, mutta niihin on päädytty laajemman ajattelun ja käyttäjälähtöisyyttä korostavan prosessin tuloksena.

Maanteiden riittävällä palvelutasolla turvataan asumisen ja elinkeinoelämän edellyttämät kuljetukset ja liikkuminen maan eri osissa ja varaudutaan ja luodaan mahdollisuuksia alueiden tulevaan kehitykseen. Valtakunnallisesti tärkeää on nykytilassa ja tulevaisuudessa turvata se, että päätiet välittävät pitkämatkaista liikennettä sujuvasti ja turvallisesti. Tämä asettaa vaatimuksia sekä päätien teknisille ominaisuuksille (esim. liittymätyypit) että sen lähialueen maankäytölle, liikenneverkon järjestelyille ja kunnossapidolle (hoito ja ylläpito). Maankäytön suunnittelussa valtakunnallisten liikenneyhteyksien jatkuvuus on vaatimuksena valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa, joiden soveltaminen ja noudattaminen ovat kuitenkin alueel-

listen maankäytöstä vastaavien tahojen vallassa. Pääteiden suunnittelussa valtakunnallinen intressi tuodaan liikennejärjestelmään Liikenneviraston ohjauksella (esim. keskeisen päätieverkon toimintalinjat, tienpidon ohjeet sekä suunnittelun eri tasoilla ja vaiheissa tapahtuva yksityiskohtainen ohjaus).

Maantielain (2005/503) 4 § jaottelee maantiet valtateihin, kantateihin, seututeihin ja yhdysteihin niiden liikenteellisen merkityksen mukaan. Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Muut maantiet ovat yhdysteitä. Liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä maantiet ovat valtateita ja mitkä kantateita sekä miltä osin ne ovat valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä. Liikennevirasto määrää, mitkä maantiet ovat seututeitä ja mitkä yhdysteitä.

Maantieverkon luokittelun ja siihen liittyvän palvelutason tarkoituksena on tukea maankäytön, liikennejärjestelmän ja yhteysvälien pitkäjänteistä suunnittelua ja kehittämistä, turvata pitkämatkaisen tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuus ja turvallisuus, ja osoittaa ne päätieverkon osat, joiden kehittämisedellytysten turvaamisella on selvä valtakunnallinen intressi.

Palvelutasossa huomioidaan matkojen ja kuljetusten toimivuuden ja turvallisuuden, ympäristön, talouden ja älykkyyden yleistavoitteet ja muunnetaan ne maantien ja tienpidon laatua koskeviksi ominaisuuksiksi. Päätieverkkoa luokiteltaessa otetaan huomioon mm. keskusten väestömäärät ja kehityssuhteet, valtakunnalliset alueidenkäytön tavoitteet, yhteysvälin rooli kansainvälisen liikenteen kuljetusketjussa sekä henkilö- ja tavaraliikenteessä, alueiden elinkeinoelämän rakenne ja palvelutarve sekä solmukohtien merkittävyys liikennejärjestelmässä.

Vuonna 2016 tehtiin Liikennevirastossa yhteistyössä ELY-keskusten kanssa selvitys, jonka tuloksena päätieverkko on luokiteltu raskaan liikenteen runkoyhteyksiin (noin 3500 km) ja muihin pääteihin (noin 9 900 km).

Raskaan liikenteen runkoyhteyksillä olisi muuta verkkoa korkeammat palvelutasotavoitteet ja tiukempi suhtautuminen uuden maankäytön liittymätarpeisiin. Seuraavaksi korkeimmat tavoitteet olisi muilla pääteillä. Korkeammat tavoitteet johtuvat siitä, että raskaan liikenteen runkoyhteyksillä sekä muulla päätieverkolla liikkuu muuta tieverkkoa enemmän pitkän, eli yli 100 kilometrin, matkan henkilö- ja tavaraliikennettä sekä ammattiin liittyvää liikkumista ja kuljetuksia, joille tulee turvata hyvä ja tasainen matkanopeus, hyvä matka-aikojen ennakoitavuus, ajantasaiset liikenne- ja kelitiedot sekä liikenteen automaation mahdollistamat palvelut. Pääteiden ratkaisuihin on varmistettava liikenneturvallisuus, jotta voidaan taata saavutettavuuden kannalta tärkeät matka-ajat. Verkollisesta luokituksista ja palvelutasosta ei väistämättä seuraa toimenpiteiden tarvetta maantiella.

Maanteiden palvelutaso toteutuu käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa tienpidon suunnittelua ja toteutusta ohjaavilla Liikenneviraston toimintalinjoilla ja ohjeilla sekä ELY-keskusten tulostavoitteilla. Esimerkiksi Liikenneviraston talvihoitoluokitus ohjaa teiden talvihoitoa ja ylläpitoluokitusta käytetään apuna ylläpitotoimenpiteiden valinnassa. Kun puhutaan maanteiden teknisistä ominaisuuksista, kuten urasyvyyksistä tai talvihoidosta, puhutaan maantien tai tienpidon laatutasosta.

Maantien suunnittelu

Maantielain mukaiset suunnitelmat, joihin maantien rakentaminen perustuu, ovat yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma. Suunnitelmien tarpeista, kohteista ja laatimisesta vastaa nykyisin tienpitoviranomainen eli ELY-keskuksen liikennevastuualue. Tiehankkeiden suunnittelun oh-

jelmointi valtakunnallisesti tärkeiden hankkeiden osalta (päätieverkon esiselvitykset, kehittämishankkeiksi myöhemmin tulevat hankesuunnittelukohteet) tehdään Liikennevirastossa yhteistyössä ELY-keskusten kanssa ELY-keskusten esitysten pohjalta. Liikennevirasto vastaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisestä. Nykytilanteessa tiesuunnitelmia hyväksytään noin 80 vuodessa ja yleissuunnitelmia muutamia vuodessa. Liikenne- ja viestintäministeriö kuitenkin hyväksyy tiesuunnitelmat, jotka koskevat maantien lakkauttamista muulloin kuin maantien rakentamisen yhteydessä. Myös eräissä muissa tilanteissa suunnitelmat voivat tulla liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.

Maantielain mukaan yleissuunnitelma on laadittava, jolleivät hankkeen vaikutukset ole vähäiset tai tien sijaintia ja sen vaikutuksia ole jo riittävässä määrin ratkaistu lainvoimaisessa asemakaavassa tai yleiskaavassa. Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys maantien tarpeellisuudesta ja tutkituista vaihtoehdoista, tien liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, tien likimääräinen sijainti, tien arvioitujen vaikutukset ja mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Yleissuunnitelma on ohjeena tiesuunnitelmaa laadittaessa. Yleissuunnitelman hyväksyminen synnyttää alueelle suhteellisen rakentamisrajituksen.

Tiehankkeen yksityiskohtainen suunnitelma on tiesuunnitelma. Tiesuunnitelmassa on osoitettava tien sijainti ja korkeusasema sekä poikkileikkaus niin, että tiealue voidaan tarvittaessa merkitä maastoon. Tiesuunnitelmaan on liitettävä arvio tien vaikutuksista ja tiesuunnitelmassa on esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Tiesuunnitelma voidaan laatia myös vain tiealueen määrittämiseksi, liitännäisalueen perustamiseksi tai yleiseen tiehen liittyviä yksityisiä teitä ja liittymiä koskevaksi. Hyväksytty tiesuunnitelma oikeuttaa siinä osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunastamiseen.

Tiehankkeiden suunnittelua ohjaavana asiakirjana käytetään suunnitteluperusteita. Suunnitteluperusteiden laatiminen perustuu suunnittelukäytäntöön. Niistä ei ole säännöksiä laissa, eikä niistä tehdä yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksiä vastaavia valituskelpoisia päätöksiä. Tiehankkeissa laadittavat suunnitteluperusteet kuvaavat Liikenneviraston ja/tai ELY-keskuksen hankkeelle asettamia tavoitteita ja haluttuja, merkittäviä vaikutuksia sekä määrittelevät sitä kautta hankkeen alueellisen rajauksen, laatutason ja keskeiset toiminnalliset ja tekniset tavoitteet. Suunnitteluperusteet määrittävät lähtökohdan suunnittelussa tehtäviä selvityksiä, suunnittelua ja erilaisia valintoja varten. Suunnitteluperusteiden avulla pyritään vaikuttamaan myös siihen, että hankkeeseen osallistuvat tahot ymmärtävät paremmin eri valintoihin sisältyviä vaikutuksia kuten hyväksyttävyys, ympäristö- ja tekniset riskit sekä kustannus- ja aikatauluvaikutukset.

Suunnitteluperusteet laaditaan ensimmäisen kerran hankekohtaisen esiselvitysvaiheen tai yleissuunnittelun alussa ja niitä täydennetään seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tuottaa lähtökohtia suunnitteluperusteille. Suunnitteluperusteisiin tehdään muutoksia ja täydennyksiä yleensä siirryttäessä suunnitteluvaiheesta toiseen, mutta niitä voidaan tehdä myös suunnittelun aikana. Yleissuunnittelun käynnistämistä varten suunnitteluperusteet laaditaan hankekohtaisen esiselvityksen tulosten pohjalta niitä tarkentaen ja selvityksen tulokset huomioon ottaen. Tiesuunnittelun suunnitteluperusteet täydennetään yleissuunnitelmassa esitettyjen ratkaisuesitysten perusteella. Yleissuunnitelman tuloksena hanke on jo saanut periaatteelliset ratkaisut yksityiskohtaisempaa suunnittelua varten.

Tiehankkeiden vaikuttavuutta kuvataan hankearvioinnilla. Hankearvioinnin tarkoituksena on tukea hankkeiden suunnittelua ja hankkeen toteuttamista koskevaa päätöksentekoa. Nykyisin siitä ei ole säädöksiä maantielaissa. Yleissuunnittelussa hankearviointia käytetään tukemaan hankkeeseen sisältyvien toimenpiteiden valintaa ja muodostettujen hankevaihtoehtojen vaikuttavuuden ja kannattavuuden vertailemiseen. Hankearviointi tuo läpinäkyvyyttä suunnitelman

laatijan tekemiin valintoihin ja varmistaa vaikutuksiltaan tehokkaimpien ja vaikuttavimpien hankevaihtoehtojen etenemisen suunnittelussa. Tiesuunnitteluvaiheessa hankearvioinnin tuottama tieto auttaa eri hankkeiden keskinäisen tehokkuuden ja vaikuttavuuden vertailussa sekä viimekädessä tukee poliittista päätöksentekoa toteutettavia hankkeita valittaessa. Hankearvioinnin laatimisesta vastaa nykyisin suunnitelman laatimisesta vastaava viranomainen eli elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Hankearvioinnin osalta on tärkeää arvioinnin laadukkuus, mikä tarkoittaa arvioinnin objektiivisuutta, läpinäkyvyyttä ja luotettavuutta. Tärkeää on myös hankearviointien vertailtavuus, mikä edellyttää arviointien laatimista yhtenevällä tavalla. Nykyisin hankearviointien vertailukelpoisuus ja läpinäkyvyys on pyritty varmistamaan Liikenneviraston ohjeistuksella. Ohjeistuksen noudattaminen varmistaa eri hankkeista laadittujen hankearviointien vertailukelpoisuuden ja läpinäkyvyyden. Hankearviointi sisältää lähtötietojen ja vaikutusten kuvaamisen, hankkeen arvioinnin, seuranta- ja jälkiarviointia koskevan suunnitelman sekä arvioinnin raportoinnin ja dokumentoinnin.

Julkinen henkilöliikenne

Joukkoliikennelaki (869/2009) tuli voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009 samanaikaisesti kuin Euroopan parlamentin ja neuvoston 23 päivänä lokakuuta 2007 antama asetus rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta (1370/2007/EU; jäljempänä palvelusopimusasetus, PSA). Joukkoliikennelaille kansallista lainsäädäntöä muutettiin vastaamaan ja täydentämään palvelusopimusasetusta. Joukkoliikennelaisissa säädetään palvelusopimusasetuksen mukaisesta tuetusta liikenteestä ja markkinaehtoisesta liikenteestä. Palvelusopimusasetuksessa säädetään toimenpiteistä ja menettelytavoista, joita toimivaltaisten viranomaisten on sovellettava turvattaessa kansalaisille riittävät, laadukkaat ja varmat julkisen henkilöliikenteen palvelut.

Suomessa joukkoliikennelain mukaiset toimivaltaiset viranomaiset - yhdeksän ELY-keskusta ja 26 kunnallista viranomaista - päättävät, miten joukkoliikenne niiden alueella järjestetään. Jos viranomainen katsoo, että alueen joukkoliikennepalvelut tulee järjestää monilukuisempina, luotettavampina, korkealaatuisempina tai edullisemmin kuin markkinaehtoisesti syntyisi, tekee viranomainen päätöksen siitä, että joukkoliikennepalvelut järjestetään PSA:n mukaisesti kilpailuttamalla.

Joukkoliikennepalvelut voidaan kilpailuttaa joukkoliikennelain ja palvelusopimusasetuksen mukaisesti käyttöoikeussopimuksella tai hankintalain mukaisesti niin sanotulla bruttomallilla. Bruttomalli erilaisine sovelluksineen on käytössä pääosassa kaupunkien paikallisliikennettä ja kuntien sisäisessä liikenteessä ja reittipohjaista käyttöoikeussopimusta käytetään ELY-keskusten järjestämässä liikenteessä.

Joukkoliikennelaisissa alalle tulon edellytyksenä on joukkoliikennelupa tai yhteisön liikennelupa. Alalle tuloa koskeva lupasääntely perustuu pitkälti Euroopan unionin lainsäädäntöön. Markkinaehtoisesti toimivan reittiliikenteen ja kutsujoukkoliikenteen harjoittaminen edellyttää lisäksi reittiliikennelupaa tai kutsujoukkoliikennelupaa. Palvelusopimusasetuksen mukaista julkisesti tuettua liikennettä harjoitetaan toimivaltaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajan välisen sopimuksen perusteella.

Joukkoliikennelupien määrää ei ole rajoitettu, vaan lupa myönnetään kaikille lain edellytykset täyttävälle hakijoille. Joukkoliikennelakiin sisältyy 10 vuoden siirtymäaika vanhoille linjaliikenneluvulle. Lain voimaantulon yhteydessä linjaliikenneluvat muutettiin siirtymäajan sopi-

muksiksi, jotka päättyvät vuosien 2014 ja 2019 välillä. Ensimmäiset siirtymäajan sopimukset päättyivät kesäkuussa 2014.

Palvelusopimusasetuksen lähtökohtana on, että viranomainen ei puutu yritysten väliseen kilpailuun tai rajoita tarjonnan määrää. Markkinaehtoisen liikenteen harjoittamista voidaan kuitenkin rajoittaa niin sanotulla minimisääntelyllä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että markkinaehtoisen liikenteen aloittamiselle asetetaan ehtoja. Näiden ehtojen tarkoituksena voivat olla viranomaisen ja matkustajien tiedontarpeen tyydyttäminen, tarjotun palvelun laadun ja jatkuvuuden varmistaminen tai turvallisuuden parantaminen.

Julkisen henkilöliikenteen järjestäminen ei ole lakisääteinen tehtävä, vaan se on vapaaehtoista. Jos toimivaltainen viranomainen kuitenkin haluaa tarjota ja järjestää julkista henkilöliikennettä, on noudatettava EU:n palvelusopimusasetuksen (1370/2007/EU) säännöksiä sekä Suomen kansallista lainsäädäntöä.

Valtio tukee joukkoliikenteen liikennepalveluiden järjestämistä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahoista vuosittain noin 85 miljoonalla eurolla. ELY-keskukset rahoittavat maaseudun peruspalveluluonteista linja-autoilla ja takseilla harjoitettavaa joukkoliikennettä (noin 34 miljoonaa euroa/vuosi). Lisäksi ne hankkivat alueensa liikennettä kilpailutetuilla sopimuksilla, joiden rahoitukseen kunnat voivat osallistua. ELY-keskusten myöntämän tuen perusteet määritellään valtioneuvoston asetuksessa joukkoliikenneavustuksista. Joukkoliikenteen tuella kompensoidaan myös seutu-, kaupunki- ja työmatkalippujen hintavelvoitetta liikenteessä, jota liikennöidään siirtymäajan sopimuksilla.

Valtio avustaa 9,75 miljoonan euron määrärahalla Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seutujen joukkoliikennettä edellyttäen, että rahoitus nostaa seutujen joukkoliikenteen palvelutasoa ja siten lisää joukkoliikenteen käyttöä ja markkinaosuutta sekä parantaa sen kilpailukykyä. Valtionavustuksen edellytyksenä on, että valtion rahoitus on kytketty MAL-aiesopimuksessa sovittuihin kehittämistoimiin, joilla voidaan varmistaa rahoituksen vaikuttavuus ohjelman tavoitteiden mukaisesti. Valtio avustaa suuria kaupunkiseutuja enintään 50 prosentilla hyväksyttävistä kustannuksista.

Valtio avustaa lisäksi keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikennettä yhteensä 8 miljoonan euron määrärahalla edellyttäen, että ne ovat laatineet aiesopimuksen joukkoliikenteen kehittämisohjelman toteuttamisesta ja että ne osallistuvat vähintään 50 prosentilla hyväksyttävistä kustannuksista.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus myöntää joukkoliikenneluvat ja valvoo vuosittain, täyttävätkö luvanhaltijat edelleen luvan myöntämisen edellytykset. Kyseisellä ELY-keskuksella on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada joukkoliikenneluvan hakijaa ja haltijaa, liikenteestä vastaavaa henkilöä sekä yrityksen toimitusjohtajaa ja vastuunalaisia yhtiömiehiä koskevat välttämättömät tiedot rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, ajoneuvoliikennerekisteristä, ulosotorekisteristä, liiketoimintakieltorekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä. Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on lisäksi salassapitosäännösten estämättä oikeus saada poliisilta, Verohallinnolta, Tullilta, työsuojeluhallinnolta ja Liikenteen turvallisuusvirastolta välttämättömät tiedot joukkoliikenneluvan haltijoita koskevista yritystarkastuksista ja joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytysten täyttymisen arvioimiseksi välttämättömät muut tiedot.

Tilanne muuttuu 1.7.2018 alkaen, jolloin tulee voimaan laki liikenteen palveluista (HE 161/2016 vp; laki 320/2017) ja joukkoliikennelaki kumoutuu. Julkisen henkilöliikenteen järjestelyjen osalta muutos keventää hallinnollista taakkaa ja lisää joustavuutta. Jatkossakin voi-

taisiin henkilöliikennepalveluiden tuottamista ohjata asettamalla EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisia yksinoikeuksia.

Lentoliikenne ja lentoasemat

Liikennevirasto voi asettaa julkisen palveluvelvoitteen lentoliikenteen ostamiseksi paikkakunnille, joilta matka-aika Helsingistä junalla on yli 3 tuntia. Säännöllisen lentoliikenteen ostolla turvataan erityisesti elinkeinoelämälle tarpeellisia yhteyksiä. Myös paikalliset ja alueelliset tahot ovat osallistuneet lentoliikenteen ostamiseen. Liikennevirasto sekä Savonlinnan kaupunki ovat kilpailuttaneet reitin Helsinki-Savonlinna ja reittilennot ovat voimassa vuosina 2018-2020. Liikennevirasto ja Savonlinnan kaupunki maksavat puolet kustannuksista eli kumpikin noin 1,1 miljoonaa (1.095.678,33) euroa/vuosi.

Eduskunnan myöntämän 50 000 euron määrärahan johdosta Liikennevirasto asetti vuonna 2017 Enontekiön kunnalle julkisen palvelun velvoitteen väliaikaisen lentoliikenneyhteyden luomiseksi Helsingin ja Enontekiön väliseen säännölliseen lentoliikenteeseen ajalle 19.2.2017-23.3.2017. Enontekiön kunnan pyynnön johdosta ja koska kolmen vuoden siirtomäärärahasta oli osa käyttämättä, Liikennevirasto asetti ajalle 3.3.2018-14.4.2018 vastaavanlaisen julkisen palvelun velvoitteen Enontekiön liikenteen turvaamiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö on myöntänyt valtionavustusta lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon. Määrärahaa voidaan käyttää Finavia Oyj:n lentoasemaverkoston ulkopuolisten lentoasemien toiminta- ja investointimenoihin. Vuosittainen määräraha on ollut 1 miljoonaa euroa. Kohteina ovat olleet eri vuosina Seinäjoki ja Mikkeli sekä vuonna 2016 myös Lappeenranta. Valtionavustusta on myönnetty Finavian ulkopuolisille lentoasemille EU:n valtionavustusta koskevien suuntaviivojen mukaisesti (EU 2014/C99/03).

Liikkumisen ohjaus

Liikennevirasto on myöntänyt avustuksia järjestöille ja kunnille liikkumisen ohjaukseen 900 000 euroa/vuosi. Valtion talousarvioon sisällytetyllä liikkumisen ohjauksen määrärahalla myötävaikutetaan joukkoliikenteen ohella myös kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamiseen erityisesti kaupunkiseuduilla. Keinoina ovat muun muassa informaatio-ohjaus, markkinointi ja palvelujen kehittämisen tukeminen.

2.2 Maakuntauudistus

Hallituksen esityksessä (HE 15/2017 vp) ehdotetaan säädettäväksi maakuntalaki, laki sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä sekä niiden yhteinen voimaannpanolaki. Esitykseen sisältyy ehdotus maakuntajakolaiksi, maakuntien rahoituslaiksi sekä ehdotukset kuntien rahoitusta koskevan lainsäädännön, verolainsäädännön, maakuntien ja kuntien henkilöstöä koskevan lainsäädännön, vaalilainsäädännön, eräiden yleishallintoa koskevien lakien muuttamiseksi sekä uudistusten edellyttämät muutokset muuhun lainsäädäntöön.

Maakunta olisi lakiehdotuksen mukaan julkisoikeudellinen yhteisö, jolla on alueellaan itsehallinto. Maakuntia olisi Manner-Suomessa 18. Maakunnalla olisi maakuntavaltuusto, maakuntahallitus ja tarkastuslautakunta. Muista toimielimistä maakunta päättäisi itse. Maakunnille siirtyisi niille lailla säädettävät tehtävät 1.1.2020 alkaen. Maakunnille siirtyy tehtäviä ELY-keskuksista, TE-toimistoista, aluehallintovirastoista, maakuntien liitoista ja muista kuntayhtymistä sekä kunnista.

Maakuntalakiehdotuksessa olevat liikennetehtävät

Maakuntalakiehdotuksen 6 §:n 1 momentin 14 ja 15 kohdassa säädetään liikennealan tehtävistä, jotka koskevat kaikille maakunnille siirtyviä tehtäviä. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin liikennepalveluiden maakunnallisesta kehittämisestä ja järjestämisestä sekä julkisen henkilöliikenteen ja saaristoliikenteen suunnittelua ja järjestämisestä. Nämä tehtävät olisivat maakunnille vapaaehtoisia, ne voisivat ottaa halutessaan tehtävät hoitaakseen.

Pykälän 1 momentin 14 kohta on maakunnalle siirtyvistä tehtävistä kattavin ja sen mukaan maakuntien tehtäviin kuuluisivat:

- liikennejärjestelmän toimivuus;
- liikenneturvallisuus;
- tie- ja liikenneolot;
- alueellinen tienpito;
- maankäytön yhteistyö; sekä
- toimintaympäristöä koskevien tietojen tuottaminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Maakunnan tehtävänä olisi vastata liikennejärjestelmän toimivuudesta. Liikennejärjestelmä muodostuu liikenneväylistä, henkilö- ja tavaraliikenteestä sekä liikennettä ohjaavista järjestelmistä. Laajasti ottaen liikennejärjestelmään sisältyvät myös liikennetieto ja liikennepalvelut, joilla tarkoitetaan muun muassa liikenteen palveluista annetun lain 1 §:ssä määriteltyjä palveluita (kuljetuspalvelut, välittämispalvelut, liikennepalvelut, liikkumispalvelut, yhdistämispalvelut). Liikennejärjestelmä kytkeytyy tiiviisti yhteiskunnan muihin toimintoihin, kuten alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämiseen. Liikennepolitiikan ja liikennejärjestelmän yhtenä tavoitteena on liikkumisen ja kuljettamisen turvallisuus sekä ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä liikennejärjestelmä. Liikennejärjestelmän toimivuuden ja suunnittelun tehostamiseksi olisi tärkeää huolehtia laaja-alaisesta yhteistyöstä valtion, maakuntien ja kuntien kesken. Erityisen tärkeää olisi yhteen sovittaa eri liikennemuotojen (tie, rata, vesi, lentoliikenne) ja tieliikenteen toimivuus huomioimalla kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeet.

Liikennejärjestelmän toimivuus sisältää liikennejärjestelmäsuunnittelua, tarveselvityksiä ja esisuunnittelua sekä suunnittelun yhteensovittamista maakunnan muun suunnittelun sekä kuntien ja valtion suunnittelun kanssa. Toiminta koskee periaatteessa myös liikenteen ohjausta, nopeusrajoituksia ja tienpidon lupia, mutta koska väyläomaisuuden omistajuus on valtiolla, tulisi näistä tehtävistä sopia erikseen. Tähän kuuluvat myös liikenneturvallisuustehtävät, jotka liittyvät kaikkeen toimintaan. Maakunnat voisivat esimerkiksi tehdä oman alueensa liikenneturvallisuussuunnitelmia tai toteuttaa suunnitelman yhdessä muiden maakuntien kanssa.

Maakunnilla olisi keskeinen rooli maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laadittaessa erityisesti tieliikenteen kokonaisuuden osalta, sillä maanteiden tienpitotehtävät hoidettaisiin maakuntien muodostamalla tienpitoalueilla. Liikennejärjestelmäsuunnittelua toteutettaisiin 18 maakunnassa ja maakunnilla olisi vahva koordinoiva tehtäväkuva. Maakunta vastaisi suunnitteluprosessin käynnistämisestä, suunnitelman laatimisesta, maakunnan liikennetehtäviä ja tieliikennettä koskevien osuuksien valmistelusta ja siihen liittyvän yhteistyön johtamisesta sekä kyseisen suunnittelun yhteensovittamisesta maakunnan muun suunnittelun sekä valtakunnallisen, ylimaakunnallisen ja kunnallisen suunnittelun kanssa. Maakunnat voivat hoitaa lisäksi julkiseen henkilöliikenteen suunnitteluun, yksityisteihin, saaristoliikenteeseen ja liikkumisen ohjaukseen ja lentoliikenteen ostoihin liittyviä tehtäviä, joita tehdään myös osana liikennejärjestelmäsuunnittelua.

Alueiden kehittämisestä annetun lain 17 § velvoittaa maakuntien liitot käynnistämään liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessin ja johtamaan siihen liittyvää yhteistyötä. Tämä sekä ELY-keskuksissa nykyisin tehtävä liikennejärjestelmäsuunnittelu siirtyisivät osaltaan uusien maakuntien tehtäväksi. Liikennevirasto osallistuisi maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitteluun maanteiden, ratojen sekä vesiväylien näkökulmista. Liikennevirasto väyläverkon omistajan roolissa osallistuu maakuntien ja kuntien kaavoitukseen ja toimii lausunnonantajana. Nykyisin ELY-keskukset antavat lausunnon maantieverkon osalta. Myös Liikenteen turvallisuusviraston tulisi osallistua maakunnalliseen ja valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun erityisesti henkilöliikenteen liikennepalveluiden näkökulmasta.

Liikennejärjestelmän toimivuuden varmistamiseksi ja suunnittelun kannalta on tärkeää tehdä laaja-alaista yhteistyötä julkisten toimijoiden, elinkeinoelämän, järjestöjen ja muiden sidosryhmien kesken. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa on huomioitava kaikki liikennemuodot ja kulkutavat ja niiden yhteensovittaminen sekä sovitettava se yhteen maakunnan strategian ja maakuntaohjelmatyön kanssa. Maakunnan liikennejärjestelmä-suunnitelma voisi olla myös osa maakuntastrategiaa tai muuta strategista suunnittelua. Liikennejärjestelmän toimivuus pyritään varmistamaan laatimalla maakunnan tai ylimaa-kunnallisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia ja eri teemoja tai yhteysvälejä koskevia selvityksiä. Maakunnat voisivat esimerkiksi tehdä oman alueensa liikenneturvallisuussuunnitelmia tai toteuttaa suunnitelman yhdessä muiden maakuntien kanssa.

Alueellinen tienpito

Alueellisella tienpidolla varmistetaan maakuntalain perustelujen mukaan liikenteen päivittäinen toimivuus ja turvataan tierakenteiden ja siltojen säilyminen. Maantielain nykyisen määritelmän mukaan tienpito on maantien suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa. Nämä tehtävät toteutettaisiin sopimus pohjaisesti (päämies-agentti -sopimukset), koska valtio toimisi edelleen koko tieverkoston omistajana.

Sopimuksissa voitaisiin sopia tarkemmin yksittäisen maakunnan tai tiepidosta vastaavan maakunnan kanssa alueellisen tieverkon kunnossa- ja ylläpidosta sekä mahdollisista alueurakoista (esimerkiksi kilpailutus ja töiden valvonta sekä maakunnan alueella olevan valtakunnan verkon osan kunnossapito) ja muista tienpitoa koskevista tehtävistä. Näistä asioista säädettäisiin tarkemmin maantielaissa.

Tie- ja liikenneolojen osalta tehtävään kuuluisivat toimintaympäristön seuranta sekä tiestö- ja liikennetietojen ylläpito ja seuranta. Maakunnan tulisi joko yksin tai yhteistyössä muiden maakuntien kanssa tuottaa tietoja liikennemääristä, asukkaiden ja elinkeinoelämäntarpeista valtakunnalliseen tietojärjestelmään. Nämä tiedot tukisivat maakuntastrategian ja julkisen talouden suunnitelman laatimista sekä tarvittavien investointien valmistelua ja palvelutason määrittelyä.

Valtionavustustehtävät

Maakuntalakiehdotuksen 6 §:n 1 momentin 15 kohdan mukaan maakunta hoitaisi yksityisteitä ja liikkumisen ohjausta koskevia valtionavustustehtäviä.

Yksityisteiden tienpito on tieosakkaiden vastuulla. Tieosakkaat määrittelevät tarvitsemansa tienpitotason ja rahoittavat sen itse. Tiekunnat ovat velvollisia ylläpitämään liittymät, jolla yksityistie liittyy maantiehen. Valtio ja kunnat voivat nykyisin antaa avustuksia eri tienpitotarkeuksiin. Valtionavustusmäärärahaa käytetään nykyisin yksityisten teiden kunnossapidon ja

parantamisen tukemiseen. Maakunta hoitaisi yksityisteiden valtionavustustehtäviä. Yksityisteiden valtionavustuksiin on nykyisin osoitettu noin 700 000 euron määräraha. Yksityisteiden lossien ja lauttapaikkojen avustamiseen on nykyisin osoitettu noin 2,3 miljoonaa euroa. Jatkossa lossien ja lauttapaikkojen avustamista käsiteltäisiin osana saaristoliikenteen kokonaisuutta. Maakunnan yksityisteiden avustamistehtävää koskeva rahoitus voitaisiin toteuttaa painottamalla maakuntien haja-asutusta, metsätaloutta ja maataloutta. Näin suoritettava jako ottaisi paremmin huomioon asutuksen ja elinkeinoelämän yksityisteihin kohdistuvat tarpeet. Asiasta säädettäisiin tarkemmin yksityistielaissa, ja sitä koskeva hallituksen esitys annetaan erikseen. Yksityistielain kokonaisuudistus on eduskunnan käsiteltävänä (HE 147/2017 vp).

Liikkumisen ohjauksen tarkoituksena on vaikuttaa ihmisten käyttäytymiseen ja liikkumistapoihin edistämällä kävelyä ja pyöräilyä. Liikkumisen ohjaukseen on nykyisin osoitettu vuosittain määräraha 900 000 euroa valtion budjetista ja määrärahalla on rahoitettu kuntien ja yhteisöjen eri hankkeita. Maakunta voisi toteuttaa liikkumisen ohjausta joko yksin tai yhteistyössä muiden maakuntien kanssa.

Julkinen henkilöliikenne

Maakuntalakiehdotuksen 6 §:n 2 momentin 1 kohdassa säänneltäisiin liikennepalveluiden maakunnallisesta kehittämisestä ja järjestämisestä sekä julkisen henkilöliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä tieliikenteen osalta, lukuun ottamatta liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettuja kunnallisten ja seudullisten viranomaisten toimialuetta ja näiden alueiden liikenteen suunnittelua ja järjestämistä. Tällaisia julkisesta henkilöliikenteestä vastaavia toimivaltaisia kunnallisia viranomaisia olisivat muun muassa Hyvinkää, Imatra, Kajaani, Kokkola, Lappeenranta, Rovaniemi ja Salo omalla alueellaan sekä seudullisia viranomaisia ovat muun muassa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL), Hämeenlinnan kaupunki, Joensuu kaupunki, Kuopion kaupunki ja Lahden kaupunki. Yhteensä viranomaisia on 14 kunnallista ja 12 seudullista viranomaista, jotka jatkavat toimintaansa entisellä tavalla, elleivät toisin päättä.

Rautatieliikenne päätettiin lisätä maakuntien toimivaltaan syksyllä 2017. Asiaa koskeva Valtiovarainministeriön vastine toimitettiin eduskunnan hallintovaliokunnalle 8.12.2017. Maakuntien toimivalta järjestää alueellista junaliikennettä täydentäisi liikenne- ja viestintäministeriön valtakunnallista toimivaltaa. Liikenne- ja viestintäministeriö määritteli tulevilla kilpailutuksissa käyttöoikeussopimuksissa valtakunnalliset yhteydet, mikä lähtökohtaisesti vastaisi pitkälti nykyistä junaliikennetarjontaa. Tarkoituksena olisi, että maakunnat voisivat halutessaan hankkia alueensa sisällä esimerkiksi hitaampia ja tiheämmin pysähtyviä junavuoroja, jotka palvelevat esimerkiksi maakunnan sisäistä työmatkaliikennettä. Lisäksi maakunnat voisivat hankkia yhteistyössä maakuntien välistä liikennettä. Alueellisen ja valtakunnallisen rautatieliikenteen yhteensovittaminen voitaisiin tehdä laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä määriteltävän valtakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen yhteydessä.

Lentoliikenteen ostot ovat osa julkista henkilöliikennettä ja tehtävä siirtyisivät valtiolta (Liikennevirasto) maakunnille, mutta rahoitus toteutettaisiin erillisrahoituksena. Lentoliikenteen ostojen tehtävien siirrolla Liikennevirastosta maakuntiin on vähäinen henkilöstövaikutus (0,5 htv).

Tarkoituksena myös olisi, että lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon myönnetty valtionavustustehtävät siirtyisivät valtiolta (liikenne- ja viestintäministeriö) maakunnille. Maakunnat voisivat harkitessaan osoittaa tukea muille kuin Finavia Oyj:n lentoasemaverkkoon kuuluville

lentopaikoille. Lentopaikkoja koskevan valtionavustustehtävän siirto ministeriöstä maakuntaan on vähäinen henkilöstövaikutus (0,5 htv).

Julkinen henkilöliikenne koskisi maakuntalakiehdotuksen mukaan tieliikennettä, rautatieliikennettä, lentoliikennettä sekä Merenkurkun liikennettä. Tieliikennettä koskevat julkisen henkilöliikenteen järjestämistehtävät ja Merenkurkun laivaliikenteen palveluiden ostoliikenne siirtyisivät ELY-keskuksista maakuntiin, lentoliikenteen ostotehtävät Liikennevirastosta maakuntiin ja lentopaikkojen valtionavustuksia koskevat tehtävät (koskee muita kuin Finavia Oy:n kentiä) liikenne- ja viestintäministeriöstä maakuntiin. Maakuntalaissa mahdollistetaan se, että maakunnat ottavat hoitaakseen julkisen henkilöliikenteen tehtävät, suunnittelun, järjestämisen ja mahdolliset ostopalvelut. Toiminta kuuluisi yleiskatteellisesti rahoitettaviin tehtäviin muilta osin paitsi lentoliikenteen ostot, Merenkurkun liikenne ja valtionavustustehtävät.

Maakunnat voivat halutessaan hoitaa ja vastata maakunnan liikennepalveluiden kehittämisestä ja järjestämisestä kokonaisvaltaisesti. Tulevaisuudessa perinteisen julkisen henkilöliikenteen rinnalle syntyy uusia, tietoon perustuvia liikkumispalveluita ja digitaalisia tapoja jakaa ja yhdistellä nykyistä tarjontaa uudella asiakkaita paremmin palvelevilla tavoilla.

Saaristoliikenteen järjestäminen

Laki saariston kehittämisen edistämisestä (494/1981) sääntelee saariston kiinteän asutuksen mahdollisuuksia toimeentuloon, liikkumiseen ja peruspalvelujen saantiin. Lain 5 §:n mukaan ”valtion on pyrittävä huolehtimaan siitä, että saariston vakinaisella väestöllä on käytettävissään tarpeelliset liikenne ja kuljetuspalvelut ja että nämä palvelut ovat mahdollisimman joustavat ja ilmaiset tai hinnaltaan kohtuulliset”.

Aikaisemmin kuljetusten järjestämisestä vastasi Merenkululaitos, mutta ELY-keskusten perustamisen jälkeen vuodesta 2010 lähtien järjestämisvastuu on ollut niillä. Varsinais-Suomen ELY -keskus kilpailuttaa ja avustaa keskitetysti liikennettä Sipoon, Raaseporin, osittain Inkoon ja Loviisan saaristoissa sekä Saariston Rengasteillä. Avustetulla saaristoliikenteellä tarkoitetaan sellaista yksityisen liikenteenharjoittajan vesiteitse merikelpoisella aluksella hoitamaa säännöllistä liikennettä, joka palvelee saaristossa pysyvästi asuvia henkilöitä sellaisilla saariston sisäisillä tai saariston ja mantereen välisillä reiteillä, joilla ei ole muuta säännöllistä liikennettä tai tieyhteyksiä.

Saariston yhteysalusliikennepalvelujen liikennöinnistä on tehty monivuotiset sopimukset eri alueille. Suurin osa voimassa olevista sopimuksista päättyy vuonna 2023.

Maakuntalain 6 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaan maakunta voi huolehtia saaristoliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä. Maakunta vastaisi saariston yhteysalusliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä sekä yksityisteiden losseja ja lauttapaikkoja koskevista avustustehtävistä. Nämä tehtävät siirtyisivät maakunnalle ELY-keskusten liikennevastuualueelta, jossa tehtävää on hoidettu yhteysalusliikenteen osalta keskitetysti Varsinais-Suomen ELY-keskuksesta. Maakunnat voisivat hoitaa tehtävää joko itsenäisesti tai yhdessä muiden maakuntien kanssa.

2.3 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden lainsäädäntö

Suomalainen yhdyskuntarakenne eroaa useimmista muista Euroopan maista. Suomi on pinta-alaltaan laaja ja harvaan asuttu maa, joten tieverkon tiheys on alhaisempi kuin monissa muissa maissa (0,31 km/km²). Maanteiden merkitys on kuitenkin merkittävä elinkeinoelämän ja ihmisten liikkumisen kannalta, sillä rautatie- ja lentoasemaverkosto eivät kata koko maan tarpeita.

Seuraavat liikennetehtävien jakoa valtionhallinnossa Pohjoismaissa koskevat tarkastelut perustuvat Liikenneviraston tilaamaan taustaselvitykseen ”Liikennetehtävät valtion aluehallinnossa ja maakuntahallinnossa Norjassa, Tanskassa ja Ruotsissa”, jonka on laatinut Peter Molin, Ramboll Finland Oy (5.2.2016).

2.2.1 Ruotsi

Suomalaisia oloja lähimpänä on Ruotsi, jossa tieverkosto koostuu Suomen tavoin valtion teistä, kunnallisista teistä ja kaduista sekä yksityisteistä, joista osa saa valtionapua. Ruotsissa valtionapua on kuitenkin saatavilla huomattavasti enemmän. Ruotsissa maanteitä sääntelee tielaki (Väglag).

Valtion tiehallinto Trafikverket vastaa valtion tieverkostosta. Käytännössä valtion tieverkko ulottuu syvemmälle kaupunkeihin ja kuntiin kuin Suomessa, sillä myös isommissa kaupungeissa pääväylät ovat usein valtion teitä. Trafikverketillä ei ole tieliikenteen sektorivastuuta ja se on muodollisesti luopunut myös alueorganisaatiostaan, mutta sillä on edelleen kuusi aluejohtajaa, jotka ovat virallisestikin alueellisia tienpitoviranomaisia. Trafikverket vastaa kansallisista pääväylistä, kuten Eurooppateistä. Lisäksi valtion alemman tieverkon hankkeiden rahoitus, fyysinen suunnittelu ja toteuttaminen ovat Trafikverketillä. Hankkeet priorisoidaan yhteistyössä lääninhallituksen kanssa, mikäli rahoitus ei ole riittävää. Trafikverketin henkilöstömäärä on noin 6200.

Ruotsissa on jo vuodesta 1862 ollut maakuntia, joiden valtuustot valitaan suoralla kansanäänestyksellä. Nykyään maassa on 20 maakuntaa (landsting), joista kahdeksalla (region) on laajennettu vastuualue. Regionien laajennettu vastuu liittyy alueelliseen kestäväan kehitykseen ja kasvuun sekä myös alueellisiin liikenneinfrastruktuurisuunnitelmiin eli alueellisen liikenneverkon kehittämisen. Muita maakuntien tehtäviä ovat vastuu terveydenhuollosta, paikallisliikenteestä sekä maakuntakaavoituksesta.

Ruotsissa on lisäksi 21 lääninhallitusta, jotka edustavat valtiota ja valvovat valtion etua aluetasolla. Lääninhallitukset muun muassa seuraavat valtion päätösten täytäntöönpanoa alueellisesti ja edistävät alueiden kehittymistä. Lääninhallitukset perustuvat samaan, alun perin vuoden 1634 lakiin, johon Suomenkin aiemmat lääninhallitukset perustuivat. Lääninhallituksella on alueellinen suunnitteluvastuu eli lääninhallitus priorisoi valtion alemman tieverkon hankkeet alueellaan, kuten edellä on mainittu.

Ruotsissa on tällä hetkellä 290 kuntaa. Vuosien 1962 ja 1974 välillä kuntien määrää supistettiin noin 1000:sta 278:aan. Tämän jälkeen on tapahtunut joitain kuntajakoja, jotka ovat johtaneet tämän päivän lukumäärään. Kunnat vastaavat pääasiassa omista kaduistaan, mutta pääkadut voivat olla Trafikverketin vastuulla.

Ruotsissa on käynnissä projekti nimeltään ”oikeat tienpitäjävastuut” (Rätt väghållaransvar (RÄV)), jossa Trafikverket yhteistyössä kuntien, maakuntien (landsting) ja Yksityisteiden tieyhdistyksen (Riksförbundet Enskilda Vägar) luo järkevämpää tienpitoa. Yhteisenä projektin tavoitteena on ollut saavuttaa oikea tienpitovastuu valtion, kuntien ja yksityisten tienpitäjien välille, jotta saavutetaan kokonaistaloudellista tehokkuutta ja järkevämpää tienpitoa.

Ruotsi on laatinut kansallisen suunnitelman pitkän tähtäimen panostuksista liikenneverkkoon. Nykyinen suunnitelma on laadittu vuosille 2014–2025 (Nationell plan för transportsystemet), siitä päättää valtioneuvosto ja sen toteuttaa Trafikverket. Kokonaisuudessa panostetaan 522 miljardia kruunua (n. 56 miljardia EUR) kauden aikana. Tästä summasta 241 miljardia kruunua (n. 25,7 mrd. EUR) kohdennetaan teiden ja rautateiden hoitoon ja ylläpitoon. Loput 281

miljardia (n. 30 mrd. EUR) kruunua kohdennetaan infrastruktuurin kehittämiseen. Valtiollisen rahoituksen lisäksi toimenpiteitä rahoitetaan ruuhkamaksuilla ja muilla maksuilla noin 67 miljardilla kruunulla (n. 7,2 mrd. EUR) sekä yhteisrahoituksessa kuntien, alueiden ja yritysten kanssa 18 miljardilla kruunulla (n. 1,9 mrd. EUR). Maakunnat esittelevät omat alueelliset liikenneinfrastruktuuria koskevat suunnitelmansa samalle jaksolle 2014–2025. Suunnitelmat sisältävät maakuntien suunnittelemat investoinnit koskien muun muassa niiden osuuksia alueellisesta joukkoliikenteestä, yhteiskustannusosuuksia kansallisesta suunnitelmasta, teiden vaatimia toimenpiteitä sekä kevyenliikenteenväylien tarpeita. Valtioneuvosto päättää maakuntien taloudellisista kehyksistä.

Mahdollisista tienkäyttömaksuista ja niiden perimisestä päättää Ruotsin hallitus asiaa sääntelevän lain (Lag om infrastrukturavgifter på väg, 2014:52) puitteissa. Tällä hetkellä tienkäyttömaksuja peritään Ruotsin ja Tanskan välisellä Öresundin (Juutinrauman) sillalla sekä Ruotsin ja Norjan välisellä Svinesundin liittymällä. Kaupunkitullimaksujen perimisestä päättää Ruotsin eduskunta. Tällä hetkellä kaupunkitullimaksuja peritään säännöllisesti vain Tukholmassa ja Göteborgissa.

2.2.2 Norja

Norjan tieverkosto koostuu valtion teistä, maakuntien teistä, kuntien teistä ja kaduista sekä yksityisteistä. Norjassa panostetaan selvästi enemmän väyliin kokonaisuudessaan kuin Suomessa johtuen muun muassa nykyisen tieverkon tasosta sekä topografiasta ja maaperäolosuhteista. Norjassa maanteitä sääntelee laki teistä (Lov om vegar).

Valtion tiehallinto Statens vegvesen vastaa valtion tieverkostosta ja sillä on tieliikenteen sektorivastuu. Statens vegvesen muodostuu keskushallinnosta (Vegdirektoratet) ja viidestä tiepiiristä (region). Kukin tiepiiri kattaa useamman maakunnan ja ne vastaavat tiepiirinsä alueella valtion teistä sekä maakuntateistä maakuntien ohjauksessa. Statens vegvesenin kokonaishenkilömäärä on 7332. Tiesioissa rakentaminen ja kunnossapito ovat ulkoistettu, mutta melkein puolet valtion teiden suunnittelusta tehdään edelleen Statens vegvesenin keskushallinnossa ja tiepiirien tieosastoilla. Tiepiireissä (Region) on oma tieosastonsa kullekin maakunnalle ja lisäksi isoimmille hankkeille on oma projektiosasto. Lisäksi tiepiirissä on yhteisiä resursseja eli oma keskushallinto.

Norjassa on 19 maakuntaa (fylkeskommune) mukaan lukien Oslo, joka on samalla sekä maakunta että kunta. Maakunnat saavat liikennehankituksensa valtiolta ja tietulleista, joista saadaan suoraan rahoitusta kyseisille liikennehankkeille yhteensä n. 8,1 mrd. NOK (n. 860 milj. EUR) vuodessa. Maakunnat keräävät myös maakuntaveroa, mutta veron suuruudesta päättää eduskunta ja veroa tasapainotetaan maakuntien kesken kehysrahoituksella. Vuonna 2010 hallintouudistuksessa siirrettiin valtiolta 17 200 km teitä ja 78 lauttayhteyttä maakunnille. Maakuntien tieverkko siis kasvoi noin 50 %. Teiden mukana myös rahoitus siirtyi maakuntiin ja noin 5,4 miljardia NOK (noin 557 milj. EUR) siirrettiin maakuntien kehysrahoitukseen ja 1 mrd. NOK (noin 105 milj. EUR) vapaaseen rahoitukseen. Kaudelle 2010–2014 myönnetty varat olivat lievästi laskevat ja vuonna 2014 maakunnille myönnettiinkin lisärahoitusta kunnossapitoon, sillä jo myönnetty rahoitus ei ollut riittänyt siirtyneen korjausvelan pitämiseen edes ennallaan.

Maakunnat päättävät itsenäisesti, miten maakunnan tieverkkoa kehitetään ja pidetään kunnossa, ja niissä on selkeästi panostettu uusinvestointien rahoitukseen osin kunnossapidon kustannuksella. Teiden osalta maakuntien toimintaa ohjaavat maakuntien laatimat strategiset suunnitelmat sekä budjetti, jotka toimivat tulostavoitteina maakuntateille. Maakunnat tilaavat maakuntateihin liittyvän tuotannon Statens vegvesenin tiepiiriltä. Tiepiirien tiejohtajat vastaavat

puolestaan siitä, että maakuntien asettamille tehtäville ja tavoitteille on käytettävissä tarpeelliset resurssit. Tiepiirien toimintaa maakuntateiden osalta ohjaavat erilaiset suunnitelmat, sopimukset ja budjetit. Tieinvestointien ja kunnossapidon osalta vastuu onkin jaettu niin, että maakunnat päättävät, mihin panostetaan, ja tiepiirit päättävät, miten panostus käytännössä toteutetaan. Vuoden 2010 muutosta ei nähdä suurena käytännön tasolla Norjassa. Tämä johtuu siitä, että tiepiirit hallinnoivat maakuntateitä osittain kuten ennen. Haasteita kuitenkin on: tiepiirin johtaja raportoi sekä Statens vegvesenille että maakuntahallinnolle, tiepiirin alueella olevilla maakunnilla voi olla erisuuntaiset tavoitteet ja rahoituksesta kilpailevat myös muut maakuntien tehtävät.

Norjassa on myös yhteensä 428 kuntaa. Kussakin maakunnassa, pois lukien Oslo, on 14–24 kuntaa. Kunnan vastuulla on, kuten Suomessakin, peruskoulutus, terveydenhoito, kaavoitus ja tekniset palvelut mukaan lukien kunnalliset tiet ja kadut. Kuntien määrä on selvästi Suomea suurempi ja Norjassa on vuonna 2014 käynnistetty ohjelma kuntien määrän vähentämiseksi. Ohjelman käytännön tulokset ovat toistaiseksi vähäiset.

Norjassa on myös perustettu uusi valtiollinen tieyhtiö (Vegselskap), jonka tarkoituksena on pääosin vastata suuremmista investointihankkeista sekä näiden kunnossapidosta Norjan TEN-T verkolla. Yhtiö saa rahoituksensa suoraan valtiolta kerättävistä tietulleistä. Lisäksi yhtiö voi saada valtiolta lainaa. Lisäksi Norjassa käynnistellään uudestaan Public Private Partnership -hankkeita (PPP).

Norjan tieverkostoa rahoitetaan sekä suoraan valtion varoilla, että tietullimaksuilla. Maassa on tällä hetkellä käytössä noin 210 aktiivista tietullipistettä, joilla peritään kyseisiä maksuja. Tietullimaksut ovat Norjassa luonteeltaan veroihin rinnastettavia suorituksia, joita kerätään pääosin yksityisiltä kansalaisilta käyttöperusteisesti. Vertailukohtana voidaan mainita tältä osin Ranska, sillä Norjan tietullijärjestelmä vastaa hyvin paljon Ranskan tietullijärjestelmää. Tietullimaksuja maksetaan Norjassa tavanomaisesti vähintään siihen asti, kunnes kyseisen tien rakennuskustannukset on täysin katettu.

2.2.3 Tanska

Tanskan tieverkosto koostuu valtion teistä, kuntien teistä ja kaduista sekä yksityisteistä. Tieverkon laajuus on luonnollisesti kokonaisuudessaan pienempi kuin muissa Pohjoismaissa, mutta tiheydeltään tieverkko on selkeästi Pohjoismaiden suurin ja noin puolet liikennesuoritteesta Tanskassa on valtion teillä. Tanskassa maanteitä sääntelee yleistielaki (Lov om offentlige veje).

Valtion tiehallinto Vejdirektoratet vastaa valtion tieverkosta eli käytännössä moottoriteistä ja muista pääteistä, kansainvälisesti tärkeistä teistä ja teistä, jotka yhdistävät Tanskan eri maanosia. Kaikki muut tiet ovat kuntien vastuulla. Vejdirektoratetillä on selkeä tieliikenteen sektorivastuu ja sen kokonaishenkilömäärä on noin 820. Tanskassa hallinnolla on muutoinkin sektorivastuut paitsi Transportstyrelsenillä, joka vastaa tie-, rata- ja ilmaliikenteen sääntelystä. Tanskassa on myös erikseen liikenteen turvallisuusvirasto. Vuoden 2007 muutoksen perua ovat myös Vejdirektoratetin alueelliset tiekeskukset (vejcenter), joita on kuusi. Näiden tarkoituksena on palvella alueellisia tarpeita, muun muassa yhteistyötä kuntien kanssa. Tiekeskukset vastaavat myös päivittäisen hoidon valvonnasta.

Vuoden 2007 kuntauudistus toi mukanaan mittavat kuntaliitokset ja kuntia Tanskassa on nykyään 98 entisen 271 sijaan. Uudistuksessa suurin osa (80 %) läänien (amt) teistä siirrettiin kuntien vastuulle. Vaikka kunnat saivat vastuulleen huomattavasti lisää teitä ja katuja, liikennesuorite keskittyy valtion tieverkolle. Uudistuksella lakkautettiin samalla 14 läänin (amt) ja

niitä korvaamaan perustettiin viisi aluetta (regioner), joiden vastuulla on muun muassa terveydenhuolto, alueellinen kehitys ja joukkoliikenne sekä osa sosiaalitoimesta. Alueilla ei ole roolia tienpidossa. Kolmitasoisesta hallinnosta kaksitasoiseen siirtymistä perusteltiin hallinnon yksinkertaistamisella ja kansallisten pääyhteysien kehittämisen varmistamisella.

Tanskan valtion teiden rahoitus perustuu valtion budjettiin, mutta Norjasta ja Ruotsista poiketen Tanskassa sekä hallitus- että oppositiopuolueet ovat sopineet yhteisesti panostuksista liikenneverkkoon. Tämä sopimus on tehty noin 5 vuoden tähtäimellä.

Tanskan tieverkosto on suurimmaksi osaksi maksutta kaikkien tahojen käytettävissä. Poikkeuksia yllä mainitusta ovat joidenkin siltojen, kuten Ison-Beltin (Storebælt) sillan ja Juutinrauman (Øresund) siltojen käyttö, sillä näiden siltojen käyttäjiltä peritään erillistä käyttömaksua. Siltoja hallinnoivat yhtiöt ovat osa suurempaa Sund og Bælt -nimistä konsernia. Tämä konserni on tytäryhtiöineen Tanskan erityislainsäädännön alainen.

Sillankäyttömaksut perustuvat siihen, että molempien siltojen käyttäjiltä peritään käyttömaksu aina, kun käyttäjä ylittää sillan. Käyttömaksu ei ole luonteeltaan täysin kiinteä. Käyttömaksuja saatetaan nimittäin ajoittain laskea esimerkiksi tiettyjen alennusten ja kampanjoiden ajaksi, jolloin siltojen käyttömaksut ovat normaalia alhaisempia. Sillankäyttömaksujen tasot vaihtelevat riippuen siitä, onko kyseessä yksityishenkilön vai yrityksen käyttöön rekisteröity ajoneuvo. Lisäksi maksuihin vaikuttaa vuodenaika, vuorokaudenaika sekä tehtyjen matkojen määrä.

2.4 Nykytilan arviointi

Maantielaki

Maailmassa ja suomalaisessa yhteiskunnassa tapahtuva kehitys haastaa uusiin toimiin. Toimintaympäristössä tapahtuvat muutokset vaikuttavat liikenteen ja liikennejärjestelmien suunnitteluun. Näitä muutoksia ovat muun muassa liikkumisen murros, aluerakenteen erilaistuminen, kaupunkiseutujen kasvu ja kaupungistuminen, väestömuutokset, ilmastohaasteet ja energiakysymykset, kestävän kehityksen periaatteet, digitalisaatio ja automaatio, uudet liikenteen palvelut sekä muutokset hallintorakenteissa. Näillä kehityssuunnilla on pitkäaikaisia vaikutuksia Suomen menestymiseen. Maantieverkon edellytetään vastaavan erilaisiin tarpeisiin niin matkojen kuin kuljetustenkin osalta. Toisaalta myös vaatimukset liikennejärjestelmän palvelutasoon ovat lisääntyneet.

Maanteiden kunnossapidosta käydään vilkasta keskustelua. Yksi keskusteluissa esiin nouseva teema on tienpidon laadunvalvonta sekä yleisesti perusväylänpidon rahoituksen riittävyys. Myös maantielain sääntelyä on tarkasteltava uudelleen tämä keskustelu huomioiden.

Maantielain kirjauksia tienpitäjistä, tienpitoviranomaisesta ja viranomaistehtävien hoitamisesta laajemminkin on tarkasteltava uudelleen maakuntauudistuksessa tehdyistä linjauksista johtuen. Hallitus on myös linjannut, että liikenneverkon yhtenäisyydestä huolehditaan ja maantieverkon omistajuus säilyy edelleen valtiolla. On tarpeen määrittää maakuntien rooli maanteiden alueellisessa tienpidossa sekä maanteiden omistajan valtion ja sen liikennehallinnon rooli suhteessa maakuntiin maantielakia koskevien liikennetehtävien hoitamisen osalta. Maantielakiin on kirjattava eri toimijoiden välinen työnjako ja vastuut uudessa tilanteessa.

Valtion maantieverkon omistajuuden ja valtakunnallisesti kestävän tienpidon kannalta tehtävien kokoaminen ylimaakunnalliseksi yhteistyöksi sekä erillisrahoitus ovat ainoa tapa säilyttää tieverkko ja palvelutaso yhtenäisenä eri puolilla maata. Alueellisen tienpidon tehtävät rahoitet-

taisiin niin sanottuna erillisrahoituksena liikenne- ja viestintäministeriön pääluokasta. Erillisrahoituksesta ja sen kohdistamisesta on tarpeen ottaa perussäännökset maantielakiin.

Vuosien ajan tienpidon tuottavuutta on parannettu organisaatorakennetta tehostamalla ja toimintoja keskittämällä. Viimeksi vuoden 2016 alussa käynnistettiin hankinta-alue toiminta vastauksena ELY-keskusten yt-prosessissa asetettuihin vaatimuksiin. Nykyisten keskittämisten hyötyjen säilyttäminen on tärkeää, ja tehtävien koonnista on siksi tarpeen säätää maantielaisissa.

Maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 kohdan mukaiset alueellisen tienpidon tehtävät toteutettaisiin sopimus pohjaisesti. Sopimuksissa voitaisiin sopia tarkemmin tienpitoalueen maakuntien kanssa kaikkien alueen hoidossa olevien maakuntien tienpidosta. Sopimusmenettelystä ja sopimusten sisällöstä sekä valtion liikennehallinnon roolista maantieverkon omistajan edustajana suhteessa maakuntiin on tarpeen säätää tarkemmin maantielaisissa.

Suurin osa ELY-keskusten liikennevastuualueen henkilöstöstä siirtyy uudistuksen toteutumisen myötä maakuntien palvelukseen. Henkilöstön asemasta, vireillä olevien asioiden käsittelystä lain voimaan tullessa, olemassa olevien tienpidon palvelusopimusten siirrosta sekä muista mahdollisesti tarpeellisista siirtymäsäännöksistä on tarpeen sisällyttää säännökset samaan lakiin, jossa tehdään varsinaiset sisällölliset muutokset.

Nykyisin ei ole olemassa sääntelyä liikennejärjestelmäsuunnittelun sisällöstä ja menettelytapoista. Maantie- ja ratalaisissa on edellytetty, että väyläratkaisujen on perustuttava liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Valtakunnallisiin alueiden käyttötavoitteisiin tai valtioneuvoston aluekehityspäätökseen rinnastuvia valtakunnallista liikennejärjestelmää koskevia linjauksia ei nykyisin ole. Maakuntien ja valtion välisen toimivan yhteistyön taustalla olisi tärkeää olla avoimesti valmistellut pitkän tähtäimen valtakunnalliset liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet ja linjaukset, joilla voitaisiin osaltaan edistää yhtenäisen palvelutason turvaamista liikennejärjestelmän käyttäjille. Linjaukset ja niihin käytettävissä oleva rahoitus tarjoaisi valtakunnallisen tahtotilan liikennejärjestelmän palvelutasosta ja kehittämisestä maakuntien, kuntien, elinkeinoelämän ja muiden käyttöön. Liikennejärjestelmäsuunnittelusta ja toimijoiden rooleista sekä uutena asiana valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta olisi selkeyden vuoksi tärkeää säätää lailla.

Maantien palvelutason määrittämisen kannalta on tärkeää säätää maanteiden luokituksesta, jotta se vastaisi asiakastarpeita ja tarjoaisi käyttäjille yhtenäisyyttä liikenneolosuhteissa. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa, kaavoituksessa ja investointien suunnittelussa matkojen ja kuljetusten palvelutasoa määrittäessä on noudatettu epävirallista luokittelua valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon ja muuhun päätieverkkoon. Pääteillä tarkoitetaan valta- ja kantaiteita. Maanteiden luokittelusta ja siihen liittyvästä palvelutasojattelusta on hyviä kokemuksia ja olisi tärkeä saada siihen lainsäädännön antama tuki. Verkon luokittelun ja laissa määritellyn palvelutason ei kuitenkaan tulisi yksin olla valtakunnallisten investointien priorisointiperuste, vaan kohteiden tärkeyden tulisi määräytyä tarpeiden ja palvelutasopuutteiden perusteella. Verkollisen aseman tulisi olla tärkeä suunnitteluperuste, mikä ohjaisi sekä tavoitteiden asettamista että ratkaisu- ja suunnitteluperiaatteita.

Pääteiden runkoverkon osalta palvelutason olisi oltava muuta verkkoa korkeampi johtuen sen liikenteellisestä merkittävydestä. Tasainen matkanopeus ja matka-ajan ennakoitavuus ovat tärkeitä pitkän matkan liikkujille sekä ammattiliikenteelle. Erityisesti raskaan liikenteen kannalta nopeusrajoitusten muutoksista ja liittymistä johtuvat jarrutukset ja kiihdytykset ovat ongelmallisia. Ammattiliikenteelle tulisi tarjota turvallinen työympäristö liikenteessä sekä tasalaatuinen ja yhtäläinen kunnossapidon taso, jotka mahdollistaisivat liikkujille tasaisen ja turvallisen matkanopeuden.

Nykyisin suunnittelutarpeista ja -kohteista päätetään ELY-keskusten ja Liikenneviraston yhteistyössä. Valtakunnallinen suunnitteluohjelma laaditaan yhteistyössä ELY-keskusten kanssa, mutta suunnitteluohjelmasta vastaa ja päättää Liikennevirasto käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa. Valtakunnallisen yhtenäisyyden ja suunnittelurahoituksen tehokkaan kohdistamisen varmistamiseksi olisi myös uudessa tilanteessa tienpidon tehtävien hoitamisen siirtyessä maakunnille perusteltua säilyttää vastaavanlainen yhteistyöhön perustuva toimintamalli, jossa Liikennevirasto huolehtii valtakunnallisen yhtenäisyyden toteutumisesta. Suunnitteluperusteiden käyttäminen tiehankkeiden suunnittelua ohjaavana asiakirjana olisi tärkeää jatkossakin. Siksi olisi selkeyden sekä käytännön jatkuvuuden turvaamisen kannalta tarkoituksenmukaista lisätä maantielakiin suunnitteluperusteita koskevat tarpeelliset säännökset. Samoin hankearvioinnista olisi tärkeää säätää lailla, jotta hankkeiden arvioinnin vertailukelpoisuus ja läpinäkyvyys toteutuisivat valtakunnallisesti yhtenäisesti.

Nykyisin maantielaisissa säädetään tietyistä maantieverkon kehittämistä ja kunnossapitoa sekä maantien rakentamista koskevista vaatimuksista. Vaatimukset olisi tarkoituksenmukaista koota yhteen pykälään. Lisäksi digitalisaatiokehityksen ja liikenteen automaation edistämiseksi olisi tärkeää säätää maanteihin ja tienpitoon liittyvien tietojen saatavuudesta sekä maanteiden ja muun liikenneverkon sekä digitaalisen infrastruktuurin yhteentoimivuudesta.

Ajantasaisia liikennetietoja sekä liikenteen automaation mahdollistamia palveluita tulisi voida tarjota tienkäyttäjille. Keli- ja liikennetiedot tarkoittavat muun muassa tietoja häiriöistä, ajokeleistä ja sen ennusteesta, liikenteen sujuvuudesta ja ruuhkista sekä kelirikon aiheuttamista painorajoituksista. Ajantasaiset liikennetiedot parantavat liikenteen turvallisuutta ja mahdollistavat muun muassa matka- ja kuljetusaikojen paremman ennakkoinnin. Tieliikenteen automaation lisääntyminen etenee nopeasti, ja markkinoille tulevissa uusissa autoissa on jatkuvasti enemmän edistyneitä kuljettajaa avustavia sähköisiä järjestelmiä. Automaatiokehitys on tärkeää huomioida maanteiden tienpidossa sekä sitä koskevilla säädöksillä ja järjestelyillä.

Toisin kuin esimerkiksi rautatiejärjestelmän osalta, maantielaisissa ei nykyisin säädetä tienpidon valvonnasta. Valvontaa on nykyisin tehty Liikenneviraston omien toimintalinjojen mukaisesti ja urakkasopimuksiin sisällytettyjen kirjausten kautta. Liikennevirastolla ei ole kuitenkaan ollut esimerkiksi toimivaltaa antaa tienpitoa koskevia sitovia määräyksiä. Eduskunnan oikeusasiamies on katsonut, että turvallisuustakeista sekä siihen liittyvästä valvonnasta säätäminen laissa olisi tärkeää perustuslain 7 §:n 1 momentin sekä perustuslain 22 §:n valossa (metroliikenteen liikennöintiä ja liikenneturvallisuutta koskeva ratkaisu Dnrot 448/4/11 ja 3865/4/12). Lausunnossaan oikeusasiamies myös toteaa, että julkinen intressi toiminnan sääntelyyn ja valvontaan on sitä suurempi, mitä suurempi turvallisuusintressi toimintaan liittyy. Liikenneviraston tietilastojen mukaan kaikilla maanteilla liikkui vuonna 2016 keskimäärin 1327 autoa vuorokaudessa. Valtateilla liikkui keskimäärin 6202 autoa vuorokaudessa. Maanteiden turvallisuuteen kohdistuu siis hyvin suuri julkinen intressi. Maantielaisissa on säädetty yleisistä tienpidon turvallisuuteen liittyvistä periaatteista. Sääntelyä tulisi kuitenkin osittain täydentää. Lisäksi perusoikeussuojan paremmaksi toteutumiseksi ja liikenneturvallisuuden varmistamiseksi olisi tärkeää säätää Liikenteen turvallisuusvirastolle toimivalta antaa vaatimuksia täydentäviä määräyksiä sekä velvoitteiden valvonnasta.

Yksityistieliittymien rumpujen kunnossapidossa esiintyy usein puutteita, jotka ilmenevät vaurioina maantiessä. Yksityistieliittymien kunnossapito (kuivatus) on usein järjestetty puutteellisesti, mikä vaikuttaa negatiivisesti maantien tierakenteisiin. Uudistuksen yhteydessä olisi tarpeen selvittää mahdollisuutta vaikuttaa ongelmaan muuttamalla yksityistieliittymiä koskevaa sääntelyä siltä osin, että yksityistieliittymien rumpujen kunnossapitovastuu siirrettäisiin jatkossa maantien kunnossapitajalle.

Ratalaki

Maakuntauudistuksen johdosta ratalakiin on tehtävä maakuntauudistukseen liittyviä muutoksia koskien kirjauksia tienpitäjästä ja tienpitoviranomaisesta. Lisäksi uudistuksissa on syytä huolehtia valtion keskeisiä liikenneväyliä koskevien lakien, maantielain ja ratalain, yhdenmukaisuudesta kaikilta tarkoituksenmukaisilta osin. Tähän liittyen esimerkiksi ratojen luokittelua, radanpitoa koskevia keskeisiä vaatimuksia ja palvelutason määrittämistä koskevia kirjauksia voisi olla tarpeen täydentää.

Maakuntauudistus ja muu liikennettä koskeva lainsäädäntö

ELY-keskusten liikennevastuualueen tehtävät siirtyvät pääasiassa maakuntien vastuulle ja hoidettavaksi. Nämä tehtävät koskevat erityisesti liikennejärjestelmän toimivuutta, alueellista tienpitoa ja liikennepalveluiden järjestämistä ja suunnittelua. Muutoksella päätöksenteko siirtyy lähemmäksi asukkaita ja alueella toimivaa elinkeinoä. Vastuu liikenteen päivittäisestä toimivuudesta ja sen varmistamisesta siirtyy valtiolta maakunnille, mutta tienpidon rahoitus säilyy erillisrahoituksena ja valtiolla. Tämä tulee edellyttämään tehtävien kokoamista, osaamisen ylläpitoa ja kehittämistä sekä riittäviä resursseja, jotta tehtävistä voitaisiin suoriutua tuloksellisesti ja tavoitteiden mukaisesti.

Maakuntauudistuksen edellyttämät säädösmuutokset toteutetaan liikenteen osalta pääosin tämän esityksen liitelakeilla. Julkisen henkilöliikenteen järjestämistä koskevat muutokset sisällytetään liikenteen palveluista annettuun lakiin sekä lentoliikenneestoja- ja lentoasemien rahoitusta koskevat muutokset sisällytetään ilmailulakiin.

Esitykseen sisältyy lisäksi liitelakeja, joihin on tehtävä maakuntauudistuksesta johtuvia muutoksia toimivaltaisiin viranomaisiin ja niiden nimiin.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on maakuntauudistuksen täytäntöön paneminen maakuntalakiehdotuksen 6 §:n 1 momentin 14-15 kohtaan ja 2 momentin 1 kohtaan sisältyvien tehtävänälojen osalta. Esityksen tavoitteena on toteuttaa näiden tehtävien siirrot ELY-keskusten liikennevastuualueilta maakuntiin sekä tehdä muut tienpidon ja liikenteen toimijakentän muuttumisen vuoksi tarpeelliset muutokset.

Vaikka maakunnalle tulee tienpidon tehtäviä, ei maantieverkon omistajuutta ole maakuntauudistuksessa tarkoitus siirtää maakuntien omistukseen. Tarkoitus on säilyttää valtiolla maantieverkon omistajuus samoin kuin tienpitäjän vastuu maantieverkosta. Omistajuuden säilyminen edellyttää valtion riittävän päätäntävällän sekä maakuntiin kohdistuvan ohjauksen varmistamista sekä tienpidon rahoituksen kulkemista valtion kautta. Ilman tätä ei valtiolla olisi tosiasiallista kykyä kantaa omistajan vastuuta maanteistä.

Esityksen tavoitteena on myös varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys sekä maanteiden riittävä palvelutaso joka puolella maata. Keskeisiä tavoitteita tähän liittyen ovat myös tienpidon laadun varmistaminen ja valvonnan parantaminen. Esityksen tavoitteena on osaltaan turvata tienpidon rahoituksen riittävyys uudessa tienpidon järjestämissmallissa.

Kun tienpidon tehtäviä siirtyy ELY-keskuksilta uudelle itsehallinnollisista maakunnista muodostuvalle aluehallinnolle, on mahdollista, että esimerkiksi maanteiden kunnossapidossa halut-

taisiin tehdä toisistaan merkittävästi eroavia ratkaisuja eri alueilla. Tienkäyttäjän näkökulmasta olisi kuitenkin ongelmallista, jos maantien palvelutaso vaihtelisi maakuntarajojen mukaan. Ennakoitavuuden, matkojen ja kuljetusten suunnittelun sekä tienkäyttäjän odotusten näkökulmasta on tärkeää, että maanteiden palvelutaso on valtakunnallisesti yhtenäistä.

Tienpitoa on tehostettu voimakkaasti viime vuosina, eikä tienpidon niukkoja resursseja olla lisäämässä maakuntauudistuksen yhteydessä. Siksi esityksen tavoitteena on varmistaa nykyisten keskittämisten ja yhtenäisten toimintatapojen kautta saavutettujen hyötyjen sekä tienpidon kustannustehokkaan hoitamisen turvaaminen jatkossakin. Tienpidon tehtävät ovat lisäksi erityisasiantuntemusta vaativia asiantuntijatehtäviä. Uudessa tilanteessa on erittäin tärkeää varmistaa asiantuntijuuden säilyminen. Esityksen tavoitteena on tienpidon tehtävien asiantuntevan hoitamisen turvaaminen jatkossakin.

Esityksen tavoitteena on osaltaan turvata tienpidon rahoituksen riittävyys uudessa tienpidon järjestämisessä.

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä tieliikenneturvallisuuden parantamisesta edellytetään laajaa keinovalikoimaa, mukaan lukien tieliikenteen infrastruktuurin parantaminen. EU-tasolla määriteltujen liikenneturvallisuustavoitteiden mukaan liikennekuolemien määrä pitäisi puolittaa vuodesta 2010 vuoteen 2020. Myös tämän esityksen tavoitteena on osaltaan parantaa maanteiden turvallisuutta ja sen hallintaa.

Liikennejärjestelmäsunnittelua on tehty 1990-luvulta lähtien ja vuonna 2010 se tuli ensimmäistä kertaa maakuntien liittojen tehtäväksi. Esityksen tavoitteena on, että kaikki liikenne- ja kulkutavat sisältävää liikennejärjestelmäsunnittelua tehdään jatkossakin osana maakuntien suunnittelujärjestelmää ja suunnitelma toimii yhtenä lähtökohdana valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsunnitelmalle. Suunnitelmilla ja siihen sisältyvillä toimenpiteillä vähennetään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä ja parannetaan liikennejärjestelmän energiatehokkuutta ja luodaan edellytyksiä toimiville ja turvallisille matka- ja kuljetusketjuille kustannustehokkaasti.

3.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Esityksen valmistelun keskeisiä lähtökohtia ovat olleet maakuntauudistuksen toteuttaminen maakuntalain mukaisesti sekä maantieverkon valtakunnallisen yhtenäisyyden turvaaminen kaikissa ratkaisuissa. Valtakunnallista merkitystä on etenkin pitkänmatkaista liikennettä palvelevilla valta- ja kantateilla, joiden palvelutason yhtenäisyyteen on erityinen intressi. Toteuttamisvaihtoehdot on esityksen valmistelussa valittu ja niitä on arvioitu näistä lähtökohdista. Hallituksen esityksen valmistelussa on arvioitu vaihtoehtoja maakunnille siirtyvien tehtävien järjestämisessä erityisesti koskien tieverkon omistajuutta, rahoituksen järjestämistä ja ELY-keskuksissa nykyisin hoidettavia valtakunnallisia tehtäviä.

Omistajuuden osalta vaihtoehtoina on arvioitu ensinnäkin koko maantieverkon omistajuuden säilyttämistä valtiolla sekä toisaalta seutu- ja yhdystien siirtämistä maakuntien omistukseen ja niiden pidettäväksi valta- ja kantateiden säilyessä valtion omistuksessa niin, että Liikennevirasto vastaisi niiden tienpidosta. Koko maantieverkon siirtoa maakuntien omistukseen ei ole pidetty vaihtoehtona, koska valta- ja kantateilla on erityisen suuri merkitys maantieverkon yhtenäisyydelle ja ne palvelevat toisaalta valtakunnallista pitkänmatkaista liikennettä, jolloin niiden tienpidossa ja hallinnoinnissa on kaikissa tilanteissa huolehdittava valtakunnallisesta näkökulmasta.

Omistajuuteen liittyvien vaihtoehtojen arviointiin on liittynyt kiinteästi myös tienpidon rahoituksen toteuttamisvaihtoehtojen arviointi. Valmistelussa on katsottu, että omistajuuden ja rahoitusta koskevan päätäntävällän olisi oltava saman tahon käsissä, koska omistajuuden ja rahoituksen eriyttäminen esimerkiksi niin, että kaikkien maanteiden omistajuus säilyisi valtiolla mutta maakunnat saisivat seutu- ja yhdysteiden rahoituksen yleiskatteellisena, johtaisi omistajan kannalta kestävämpään tilanteeseen. Suurin ongelma olisi se, että valtio kantaisi omistajan vastuut, vaikka päätöksenteko tapahtuisi maakunnissa. Omistajan oikeudet ja vaikutusmahdollisuudet määrärahan-käyttämiseen olisivat olemattomat.

Omistajuuden siirtämisessä maakunnille ja rahoituksen järjestämisessä yleiskatteellisena seutu- ja yhdysteiden osalta olisi olemassa riski siitä, että tienpidon rahoitusta ei käytettäisi tienpitoon vaan maakunnan muihin tarpeisiin, mikä voisi maantieverkon kunto ja nykyisenkin rahoitustason niukkuus huomioiden johtaa seutu- ja yhdysteiden rapistumiseen ja korjausvelan hallitsemattomaan kasvuun. Myös liikenneverkon valtakunnallinen yhtenäisyys kärsisi, ja tienpito pirstaloituisi neljään verkkoon (yksityistiet, kadut, maakunnan verkko ja valtakunnan verkko). Ongelmaksi muodostuisi se, miten samalla maantieteellisellä alueella sijaitsevien eri tienpitäjien verkot sovitettaisiin yhteen. Tienpidon rahoituksen toteuttaminen yleiskatteellisena ja omistajuuden siirtäminen seutu- ja yhdysteiden osalta toisi maakunnille toisaalta kuitenkin suuremman vastuun tienpidosta tällä verkon osalla, lisäksi niiden päätösvaltaa ja vahvistaisi alueellisen näkökulman merkitystä ratkaisussa. Tässä ratkaisussa alempaa tieverkkoa koskevaa yksityiskohtaista ohjausmallia ei myöskään tarvitsisi kehittää. Eri verkon osia koskevien ohjausmallien yhteensovittaminen olisi kuitenkin vaikeaa. Rahoituksen toteuttaminen yleiskatteellisena ja omistajuuden siirtäminen maakuntiin seutu- ja yhdysteiden osalta voisi lisäksi vahvistaa maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista alueellisesti.

Kun valtio omistaisi koko maantieverkon ja rahoitus toteutettaisiin erillisrahoituksena, kulkisi rahoitus maakunnille liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan kautta. Rahan käytöstä ja liikenteen palvelutasosta sovittaisiin sopimuksin maakuntien kanssa. Erillisrahoituksen vahvuudeksi tunnistettiin erityisesti se, että tienpidon toiminnan ja palvelutason yhtenäisyys säilyisi perustienpidossa, samalla kun maakunnat voisivat vaikuttaa maanteiden alueellisiin investointeihin ja kunnossapitoon. Erillisrahoituksessa maanteiden valtakunnallinen yhtenäisyys voitaisiin varmistaa koko tieverkolla, ja asiakkaalle tarjottaisiin tieverkkoluokittain yhtäläistä palvelutasoa alueen sijainnista riippumatta. Palvelutaso ja asiakasvuorovaikutus elinkeinoelämän ja muiden sidosryhmien kanssa olisi tasapuolista koko maassa, mikä olisi tärkeää etenkin valtakunnallisille toimijoille. Erillisrahoitus ja valtion ohjaus mahdollistaisi tienpidon markkinoiden järkevään hyödyntämiseen hankinnoissa (esimerkiksi hoito- ja päällysteyrakoiden tasainen laatu hankinnoissa) ja loisi siten vakautta alan yritysten toimintaan. Valtion ohjauksessa ja erillisrahoituksena tapahtuvassa tienpidossa toimintaa pystyttäisiin edelleen kehittämään valtakunnallisten painopisteiden ja tavoitteiden mukaisesti niin, että tehokkaimmat ja vaikuttavimmat toimenpiteet ja toimintamallit otetaan käyttöön. Erillisrahoitusvaihtoehdon heikkouksiin kuuluvat mahdollisesti raskas sopimusjärjestely ja maakuntien rajallinen vaikutusmahdollisuus valtakunnallisiin linjauksiin. On haastavaa luoda selkeät ohjausmekanismit ja -mittarit perustienpidon rahoituksen käytön valmisteluun ja seurantaan maakunnittain tai maakuntien tienpitoalueilla.

Hallituksen esityksen valmistelussa on seurattu valmistelun alkuvaiheessa käynnissä ollutta liikenneverkon liiketaloudellista kehittämistä koskevan hankkeen valmistelua, jossa esitettiin mahdollisuutta perustaa niin sanottu liikenneverkkoyhtiö. Liikenneverkkohankkeen kannalta maantieverkon omistajuuden säilyttämistä valtiolla pidettiin keskeisenä. Esityksen valmistelussa on lisäksi huomioitu liikenneverkon rahoitusta koskevan parlamentaarisen työryhmän työ niin, ettei sen mahdollisesti esittämiä uudistuksia esityksellä vaikeutettaisi. Omistajuuden säilyttämistä valtiolla on pidetty tärkeänä myös tämän työn kannalta.

Maakuntiin kohdistettavan ohjauksen toteuttamisvaihtoehtona on pidetty lähinnä sopimusjärjestelyä maakuntalain perusteluiden mukaisesti. Lisäksi on kuitenkin arvioitu muunlaisen täydentävän ohjauksen tarvetta ja tarkoituksenmukaisuutta. Ohjauksen toteuttamisessa on arvioitu, kuinka täsmällisesti esimerkiksi maanteiden palvelutasosta olisi tarpeen säätää lailla tai määräyksin, vai riittäisikö pelkkä sopimusohjaus riittävän palvelutason turvaamiseen. Toisaalta on arvioitu nykyisten Liikenneviraston tienpitoa koskevien ohjeiden asemaa tulevaisuudessa ja tarvetta siirtää joitain niiden keskeisiä ohjeita määräystasolle tai maakuntia sitoviksi sopimusten kautta. Valmistelussa on toisaalta lisäksi tunnistettu eri muodoissa tapahtuvan informaatio-ohjauksen suuri merkitys, ja pyritty arvioimaan, miltä osin maakuntien tienpitoa voidaan ohjata tällaisen juridisesti ei-sitovan ohjauksen ja yhteistyön kautta.

Valtakunnallisten tehtävien järjestämisen osalta vaihtoehtoina valmistelussa olivat valtakunnallisten tehtävien siirtäminen keskitetysti Liikennevirastoon tai kaikkien tehtävien siirtäminen maakuntiin.

Valtakunnallisten tehtävien siirtämistä Liikennevirastoon puoltavat osaltaan resurssikysymykset. ELY-keskuksissa saavutetut tehtävien keskittämisedut olisi mahdollisuus säilyttää siirtämällä tehtävät Liikennevirastoon. Ratkaisu varmistaisi henkilöresurssien tehokkaan käytön sekä toisi mahdollisuuden synergiaetuihin Liikenneviraston nykyisten tehtävien kanssa ja mahdollisuuden hyödyntää Liikenneviraston osaamista. Keskittämällä valtakunnalliset tehtävät Liikennevirastoon varmistettaisiin myös valtakunnallisesti tehokas ja asiantunteva asiakaspalvelu sekä tehtävien valtakunnallisesti yhtenäinen hoitaminen. Heikkoutena valtakunnallisten tehtävien siirtämisessä Liikennevirastoon olisi erityisesti välimatkan kasvaminen alueellisten asiakastarpeiden ymmärtämiseen. Joihinkin tehtäviin liittyy lisäksi tarvetta alueelliseen läsnäoloon ja valvontaan esimerkiksi katselmuksissa.

Esityksen valmistelussa arvioitavana on ollut myös laissa jatkossa käytettävät käsitteet. Nykyisin tienpitäjä on valtio, ja Liikennevirasto toimii asiassa vastuuviranomaisena. Tienpitöviranomainen on pääasiassa ELY-keskus, ja Liikennevirasto silloin kun siitä erikseen säädetään. Käsitteet on tarpeen muuttaa vastaamaan sitä tehtävänjakoa, jota tienpitotehtävien siirtäminen maakunnille edellyttää. Valtio omistaisi maantiet edelleen, joten tienpitäjän rooli ja vastuu säilyisivät valtiolla, jota Liikennevirasto asiassa edustaa. Tienpidosta vastaavia viranomaisia olisivat jatkossa maakunnat tai niiden muodostamat yhteistoimintaelimet sekä Liikennevirasto. Kaikkia nykyisin ELY-keskuksissa hoidettavia tienpidon tehtäviä ei valtion omistajuudesta johtuen voida siirtää maakuntiin. Myös Liikennevirastolla olisi siten edelleen ja nykyistä enemmän tienpidon tehtäviä. Tienpitöviranomainen-käsitteen käyttö tarkoittamaan kahta eri organisaatiota olisi ongelmallista. Liikennevirastolle tehtäviä, vastuuta ja oikeuksia säädettäessä olisi selkeämpää käyttää muuta ilmaisua kuin maakuntien tienpidosta vastaavista elimistä säädettäessä. Kun Liikennevirasto toimii tienpitäjänä, voidaan siitä käyttää joko virastonimeä Liikennevirasto tai tienpitäjä-käsitettä. Edellä mainitun mukaisesti maakuntien on välttämättömä tehdä yhteistyötä tienpidon tehtävien hoitamisessa. Vaihtoehtoja maakuntien tienpidon vastaavasta toimijasta puhuttaessa on ainakin maakunta tai tienpitoalue. Koska tavoitteena on, että maakunnat saisivat itse määrittää tienpidon tehtävien hoitamisessa tehtävän yhteistyön muodon maakuntalain mahdollistamissa rajoissa, ja koska mikään näistä yhteistoimintamuodoista ei muodosta erillistä organisaatiota tai oikeushenkilöä, vastuu tehtävien hoidosta kuuluisi viimekädessä maakunnille. Siksi selkeintä olisi säätää tehtävät yksinkertaisesti maakunnalle. Esimerkiksi tienpitoalue-käsitettä ei voisi käyttää, koska vastuutaho jäisi tällöin lain tasolla epäselväksi.

Teiden kunnossapidon käsitteet poikkeavat toisistaan valtio- ja kuntasektoreilla. Rakennustietosäätiön puitteissa tehdyn yhteistyön tuloksena on suositus, että siirryttäisiin käyttämään yläkäsitteenä kunnossapitoa ja sen alla olevina käsitteinä hoitoa ja korjausta nykyisten valtion

käyttämien hoidon ja ylläpidon sijaan. Valmistelussa on arvioitu vaihtoehtoina tarvetta tehdä käsittemuutokset tämän uudistuksen yhteydessä, tai pysyä toistaiseksi vanhassa käytännössä. Lainsäädännöllä voidaan kuitenkin ohjata uusien käsitteiden käyttöönottoa. Sen vuoksi on syytä ottaa uudet käsitteet käyttöön jo tässä vaiheessa.

Maakunnan ja valtion liikennejärjestelmäsunnittelutehtävistä ei nykyisin ole ollut juuri lainsäädäntöä. Maakuntauudistuksen uudessa tilanteessa valmistelussa oli arvioitavana, onko tehtävistä ja työnjaosta tarpeen jatkossa säätää lailla. Lainsäädäntöä pidettiin tarpeellisena etenkin pitkäjänteisyyden ja selkeän työnjaon kannalta. Toisaalta arvioitavana oli, mihin lakiin liikennejärjestelmäsunnittelua koskeva kokonaisuus olisi luontevinta sijoittaa. Yksi vaihtoehto on esimerkiksi työ- ja elinkeinoministeriön valmisteleva laki alueiden kehityksestä ja kasvupalveluista, jolla korvataan nykyinen laki alueiden kehittämisestä ja rakennerrahastotoiminnan hallinnoinnista, johon nykyisin sisältyy lyhyt maininta maakunnan liiton roolista liikennejärjestelmäsunnittelusta. Vaikka liikenne- järjestelmäsunnittelulla on läheinen yhteys muuhun alueiden käytön suunnitteluun, voisi liikennejärjestelmää koskeva sääntely kuitenkin olla tarkoituksenmukaisempaa sisällyttää liikennealan säädöksiin. Toinen vaihtoehto voisi olla esimerkiksi laki liikenteen palveluista, johon on koottu eri liikennemuotojen liikennemarkkinoita ja -palveluita koskevia säännöksiä. Liikennejärjestelmäsunnittelulla on alueidenkäyttöön liittyvän kytkennän kautta perinteisesti ollut kiinteä yhteys fyysisiin liikenneväyliin. Koska kaikkien liikennemuotojen väyliä koskevaa yhtä säädöstä ei ole, on vaihtoehtona sisällyttää liikennejärjestelmäsunnittelua koskeva sääntely johonkin olemassa olevista väylälaeista. Mahdollista olisi myös säätää kokonaan uusi laki liikennejärjestelmäsunnittelusta. Koska maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 kohdan mukaiset tienpidon tehtävät siirretään maakunnille maantielailalla, olisi maantielaki olemassa olevista väylälaeista luontevin paikka sääntelyllä, koska siinä olisi mahdollista kootusti säätää maakuntien tienpito- ja liikennejärjestelmätehtävistä.

Esityksen valmistelun aikana on jo osin saatettu voimaan laki liikenteen palveluista (liikennepalvelulaki (320/2017)). Se tulee lähivuosina uudistamaan merkittäväällä tavalla koko liikennejärjestelmää antamalla tilaa kehittää liikennejärjestelmän käyttäjille heidän tarpeitaan vastaavia laadukkaita, edullisia ja tehokkaasti tuotettuja uudenlaisia liikkumisen palveluja ja palvelukokonaisuuksia. Lailla pyritään vastaamaan uusien maailmanlaajuisten ilmiöiden kuten automaation, digitalisaation ja jakamistalouden mukanaan tuomiin haasteisiin ja mahdollisuuksiin, jotka muovaavat koko yhteiskuntaa toimintaympäristönä. Nämä samat toimintaympäristön muutokset tulevat vaikuttamaan liikennejärjestelmän suunnitteluun myös muutoin kuin liikkumisen palveluiden suhteen, esimerkiksi 3D-tulostuksen ja virtuaalitodellisuusratkaisujen myötä, jotka voivat vaikuttaa paitsi ihmisten myös tavaroiden liikkumistarpeisiin. Uudet palvelut perustuvat tiedon tehokkaaseen hyödyntämiseen sekä digitaalisuuteen, automaatioon, uusiin innovaatioihin ja uudenlaisiin liiketoimintamalleihin. Palvelumuotojen, esimerkiksi liikkumispalveluiden tai hyvinvointipalvelujen väliset raja-aidat madaltuvat, mikä tarkoittaa sitä, että eri palvelumuodot integroituvat uusiksi kokonaispalveluiksi. Uudet palvelut ja palvelukokonaisuudet yhdistettynä kattaviin ja toimintavarmoihin liikenne- ja viestintäyhteyksiin mahdollistavat käyttäjille entistä laadukkaammat ja saumattomammat matka- ja kuljetukset. Uudet palvelut laajentavat liikennejärjestelmän kehittämisen keinovalikoimaa merkittävästi. Liikennejärjestelmän suunnittelussa tämä merkitsee siirtymistä väyläpainotteisesta tarkastelusta käyttäjälähtöiseen suunnitteluun, jossa hyödynnetään ja yhdistellään monipuolisesti uudenlaisia liikkumisen palveluja, tietoa sekä liikenne- ja viestintäyhteyksiä kehittäviä toimenpiteitä käyttäjien matkojen ja kuljetusten toimivuuden parantamiseksi.

Uudenlaisia liikkumisen palveluita ja palvelukokonaisuuksia kehittynee lain voimaantulon jälkeen nopeasti, ja ne muuttavat ihmisten ja yritysten käyttäytymismalleja. Moni uusi palvelu syntyy täysin markkinaehtoisesti. Välillä nopeastikin muuttuvien markkinaehtoisten palvelujen vaikutukset tulee huomioida osana pitkäkestoisia julkisia suunnitelmia. Liikennejärjestel-

män suunnittelun tulee olla jatkuvaa, osallistavaa, vuorovaikutteista ja ketterää niin, että suunnitelmien sisältämien ratkaisujen tarpeellisuutta ja laatutasoa arvioidaan kysynnän muuttuessa sekä uudenlaisten korvaavien tai täydentävien palvelujen kehittyessä. Tietoon ja uuteen teknologiaan perustuvia työkaluja voidaan ja tulisi liikennejärjestelmäsuunnittelussa kehittää ja hyödyntää entistä paremmin niin käyttäjäkokemuksen ja käyttäytyvyyden kuin suunnitelmien ajankäytön, toteutumisen ja vaikuttavuudenkin seurannassa.

Esityksen valmistelun aikana on käynnistetty liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistuksen valmistelu. Virastouudistuksesta aiheutuvia muutostarpeita ja siitä johtuvia toteuttamisvaihtoehtoja tähän esitykseen sisältyviin lakeihin arvioidaan kuitenkin virastouudistusta koskevan hallituksen esityksen valmistelussa. Tämän esityksen mukaan tienpitäjänä toimivalle Liikennevirastolle tulevien tehtävien sijoittuminen valtion liikenne- ja viestintähallinnossa ratkaistaan virastouudistuksen yhteydessä, ja Liikennevirastolle tässä esityksessä ehdotetut tehtävät sijoittuvat virasto-uudistuksessa tehtävien ratkaisujen seurauksena joko Väylävirastoon tai Liikenne- ja viestintävirastoon.

3.3 Keskeiset ehdotukset

Esityksellä toteutettaisiin maakuntalakehdotuksen 6 §:n 1 momentin 14 ja 15 kodan ja 2 momentin 1 kohdan mukaan ELY-keskusten liikennevastuualueilta maakuntiin tehtävät tehtäväsiirrot. Nämä tehtävät koskevat liikennejärjestelmäsuunnittelua, julkista henkilöliikennettä ja tienpitoa.

3.3.1 Maantielaki

Maantielakiin tehtäisiin ensinnäkin tarpeelliset muutokset ja lisäykset koskien tienpidon järjestämistä. Tienpidon tehtävät jakautuisivat jatkossa valtion ja maakuntien välille. On tarpeen säätää sopimusmenettelyyn perustuvasta tienpidon hoitamisesta valtion ja maakuntien yhteistyönä. Tässä kokonaisuudessa on varmistettava maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys.

Toiseksi lakiin lisättäisiin uutena kokonaisuutena valtakunnallista ja maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevat säännökset.

Lisäksi tehtäisiin eräitä tienpitoa koskevia sisällöllisiä muutoksia, joista merkittävimmät koskevat maanteiden luokittelua, tienpidon yleisiä vaatimuksia, maanteiden palvelutasoa ja kuntoapitoa sekä tienpidon valvontaa. Myös tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmästä ja varustamisesta ehdotetaan lisättäväksi säännökset lakiin.

Tienpidon järjestämismalli

Lain 1 luvussa säädettäisiin uuden tilanteen yleisellä tasolla edellyttämistä perusratkaisuista kuten maakuntien ja valtion rooleista ja vastuusta tienpidossa, tienpidon erillisrahoituksesta, valtion ja maakuntien välisistä sopimuksista sekä maanteiden palvelutason määrittelyn vaatimista seikoista ja tienpidon yleisistä vaatimuksista. Lakiin lisättäisiin tienpidon tehtävien hoitamisen järjestämistä sekä valtion ja maakunnan välistä suhdetta siinä käsittelevä 1 b luku, jossa tienpidon tehtävien hoitamisesta maakunnissa, valtion ja maakuntien välisistä sopimuksista ja tienpidon erillisrahoituksesta säädettäisiin tarkemmin. Tienpitäjänä toimisi valtiota edustava Liikennevirasto, ja voimassa olevan lain mukainen tienpitoviranomaisen käsite poistettaisiin.

Maakuntien olisi hoidettava niille tässä laissa säädetty tienpidon tehtävät yhteistoiminnassa muodostamalla enintään yhdeksän tienpitoaluetta, jotka olisi organisoitava jollakin maakunta-

lain 8 luvussa säädetyllä yhteistoiminnan muodolla. Tienpitoalueella tarkoitettaisiin siten maakuntien yhteistyösopimuksen osapuolina olevien maakuntien toimialueiden muodostamaa aluetta, jolla hoidettaisiin alueen maakunnille kuuluvat tienpidon tehtävät yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Maakuntalain mukaiset yhteistoimintamuodot eivät merkitse erillisen oikeushenkilön perustamista. Siksi ehdotettavassa laissa säädettäisiin maakuntien hoidettavaksi tulevat tienpidon tehtävät kuten esimerkiksi luvussa 2 säädetyt maanteiden suunnittelun tehtävät maakunnalle. Näiden tehtävien hoitaminen edellytettäisiin kuitenkin tehtävän maakuntien yhteistyössä tienpitoalueilla. Maakuntien tienpitoalueilla tienpidosta vastaavaa toimijaa ei myöskään tarkemmin määriteltäisi, vaan asia jätettäisiin maakuntien yhteistyösopimuksen varaan.

Maakuntien tulisi sopia tienpitoalueista niin, että huomioitaisiin tienpidon kustannustehokkuus sekä maanteiden yhtenäinen, asiantunteva ja pitkäjänteinen hoitaminen, vaadittavan palvelutason toteutuminen ja asiakastarpeiden huomioiminen sekä tarkoituksenmukaisten tienpitoalueiden muodostuminen. Mikäli yhteistyöneuvotteluissa ei päästäisi yhteisymmärrykseen, valtioneuvosto tekisi liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen alueellisen tienpidon tehtävien hoitamisesta maakuntien yhteistoiminnassa.

Maakuntien tehtävänä tienpitoalueilla hoidettavana olisi jatkossa tienpidon ja rahoituksen suunnittelu, tienpidon ja liikenteen suunnitelman ja tienpidon sopimuksen valmistelu, maanteiden hankesuunnittelu sekä maanteiden suunnittelun, kunnossapidon ja rakentamisen hankinnat sekä niihin liittyvä valvonta. Tähän liittyen maakunnilla olisi myös merkittävä vastuu tienpitoon liittyvien markkinoiden toimivuuden varmistamisessa. Palveluntarjoajien näkökulmasta etenkin hankintojen sisällön yhdenmukaisuus sekä hankintojen aikataulut ja laajuus ovat tärkeitä näkökohtia.

Maakuntien vastuulla olevan tienpidon rahoitus eriteltäisiin maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin ja muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistetaan maantieverkon ja sen kunnan yhtenäisyys. Liikennevirasto kohdentaisi rahoituksen jokaiselle maakunnalle ja tekisi rahoitusvaraukset tienpitoalueen käyttöön tienpidon sopimuksen perusteella. Liikennevirasto varaisi osan perusväylänpidon tienpidon talousarvion määrärahasta kohdistettavaksi tienpidon valtakunnallisiin tehtäviin, teemaohjelmiin ja äkillisiin tai ennakoimattomiin korjaustarpeisiin.

Valtio ohjaisi tienpitoalueella maakuntien tehtävänä olevaa tienpitoa tienpidon sopimuksen, informaatio-ohjauksen sekä Liikenteen turvallisuusviraston tienpidon yleisiä vaatimuksia tämentävien mahdollisten määräysten keinoin. Maantieverkon omistajan valtion tason näkemykset, ja sen ylintä hallitusvaltaa käyttävän hallituksen liikennepoliittiset linjaukset voitaisiin viedä maakuntien ohjaukseen ja sopimusprosessiin liikenne- ja viestintäministeriön Liikennevirastoon kohdistaman tulosohjauksen kautta sekä toisaalta pitkäjänteisesti 1 a luvussa ehdotettavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kautta.

Jokaiselle maakunnalle laadittaisiin liikennejärjestelmäsuunnitelmien pohjalta valtuustokausittain tienpidon ja liikenteen suunnitelma, joka olisi osa valtion ja maakunnan välistä tienpidon sopimusprosessia. Suunnitelma olisi keskeinen asiakirja Liikenneviraston ja tienpitoalueen välistä tienpidon sopimusta koskevissa neuvotteluissa. Tämän sopimuksen allekirjoittaisivat Liikenneviraston edustaja ja tienpitoalueen maakuntien edustajat.

Tienpidon sopimuksessa olisi sovittava tienpitoalueelle kuuluvien tehtävien hoitamiseksi tarpeellisesta rahoituksesta ja sen suuntaamisesta, tienpitoa koskevista tavoitteista, toimintaa ja taloutta koskevista tavoitteista sekä raportoinnista. Nämä liittyvät myös tienpidon markkinoi-

den toimivuuden varmistamiseen, missä tienpitäjällä olisi valtakunnallinen näkökulma. Sopimus sisältäisi tienpitoalueen käyttöön tulevat rahoitusvaraukset. Jos Liikenneviraston ja tienpitoalueen maakuntien välisissä sopimusneuvotteluissa ei päästäisi sopimukseen, liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneviraston ja tienpitoalueen maakuntien tulisi neuvotella asiasta ja tarvittaessa valtioneuvosto tekisi liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen tienpidon sopimuksella ratkaistavista asioista.

Tavoitteena on sovittaa liikenteen ja tienpidon tehtäviin liittyvä maakuntien ja valtion välinen yhteistyö muihin neuvottelumenettelyihin, joita ovat julkisen talouden suunnitelman valmistelu sekä valtion ja maakuntien väliset keskustelut aluekehittämisestä.

Liikennevirasto vastaisi valtiolle maantieverkon omistajuudesta johtuvista tehtävistä sekä tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Valtakunnalliset tehtävät ovat muun muassa nykyisin yhteen ELY-keskukseen keskitettyjä tehtäviä, joilla on valtakunnallista merkitystä. Nykyisin yhteen ELY-keskukseen keskitetyt erikoistumistehtävät ja tienpidon lupatehtävät on lueteltu tarkemmin nykytilan kuvaus -osiassa.

Yhteen ELY-keskukseen nykyisin sijoitettujen tehtävien lisäksi tie- ja ratamaanhankinnan ja kiinteistöjen hallinnan tehtävät valtion väylien omistajuuteen liittyvänä tehtäväkokonaisuutena ehdotetaan siirtyväksi ELY-keskuksista Liikennevirastoon. Liikennevirasto edustaa maantiet omistavaa valtiota. Maantiet ovat Liikenneviraston taseessa, ja se hallinnoi maanteitä. Nykyään ELY-keskuksissa Liikenneviraston lukuun toteutettava väyläverkon maanhankinta on valtion maaomaisuuden hallintaa eikä tienpitoa, eikä sitä voisi siirtää maakuntien vastuulle.

Tienpidon lupatehtävien osalta myös ne luvat, joita on nykyisin hoidettu jokaisessa yhdeksässä liikennevastuualueen ELY-keskuksessa, siirtyisivät osana lupatehtävien kokonaisuutta Liikenneviraston hoidettavaksi. Lupatehtävien keskittämisellä Liikenneviraston hoidettavaksi voidaan turvata asiakkaiden valtakunnallisesti yhtenäinen ja tasapuolinen kohtelu sekä lupatoiminnan tehokkuus ja kehittämismahdollisuudet. Hallituksen esityksessä tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 180/2017 vp) erikoiskuljetuslupien myöntäminen on vastaavasti ehdotettu siirtyväksi Liikennevirastoon.

Liikennevirastossa nykyisin hoidettavia tienpidon valtakunnallisia tehtäviä ovat esimerkiksi tieliikenteen ohjaus, liikenne- ja tiestömittaukset ja niihin liittyvät rekisterit sekä tiehankkeiden valtakunnallinen suunnitteluohjelma. Näiden lisäksi ELY-keskuksista siirtyvät Liikennevirastossa jatkossa hoidettavat valtakunnalliset tehtävät olisivat seuraavat:

- tienpidon lupatehtävät
- vahingonkorvaukset ja ajoneuvojen siirrot
- museo- ja perinnetoiminta
- maantielauttaliikenteen järjestäminen
- hoidon alueurakoiden kilpailutuksen ohjaus ja tuki
- tie- ja ratamaanhankinta ja kiinteistöjen hallinta.

Lakia täydennettäisiin säätämällä Liikennevirastolle, joka jatkossa hoitaisi esimerkiksi tienpidon lupatehtäviä, mahdollisuus siirtää näihin ja muihin tehtäviinsä liittyvät avustavat maastopalvelutehtävät sopimuksella yksityisen palveluntarjoajan hoidettavaksi.

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta on päättänyt 13 päivänä kesäkuuta 2017 Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisestä. Asiaa koskeva hallituksen esitys on annettu huhtikuussa 2018 (HE 34/2018 vp). Liikennevirastossa nykyisin hoidettavat tie-, meri- ja rautatieliikenteen liikenteenohjaustoiminnot yhtiöitetään valtion osakeyhtiöksi 1 päi-

västä tammikuuta 2019 alkaen. Liikennevirasto hankkisi jatkossa tienpidossa tarpeelliset liikenteenohjauspalvelut perustettavalta liikenteenohjausyhtiöltä. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikennetelematiikkayksikön tehtävistä liikenteenhallinnan ja telematiikan asiantuntija tehtävät kuuluisivat tulevan liikenteenohjausyhtiön tehtäväalaan. Telematiikkaan liittyvä hankintojen kehittäminen, hankintaohjelma, älyliikenteen kehittäminen, toimintamallien suunnittelu, kansainvälinen yhteistyö sekä osallistuminen tiesääjärjestelmien ja -palveluiden kehittämisen kansainväliseen yhteistyöhön, että kansallisen yhteistyön koordinointi olisivat edelleen valtion tehtäviä, jotka hoidettaisiin jatkossa Liikennevirastossa. Myös tunneliturvallisuuden asiantuntijatehtävät olisivat Liikenneviraston tehtäviä. Lisäksi Liikenteen asiakaspalvelukeskuksen nykyiset tehtävät kuuluisivat jatkossa perustettavan liikenteenohjausyhtiön tehtäväalaan. Ehdotetaan siksi ELY-keskusten liikennevastuualueiden tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtävät ja niitä hoitava henkilöstö siirrettäväksi perustettavaan liikenteenohjausyhtiöön ELY-keskusten lakattua vuoden 2020 alussa.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu ja muut liikennetehtävät

Lakiin lisättäisiin liikennejärjestelmää käsittelevä 1a luku ja lain soveltamisala laajennettaisiin koskemaan valtakunnallista ja maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua, joka kattaisi kaikki liikennemuodot ja kulkutavat. Lain nimi muutettaisiin tämän seurauksena laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Lain tarkoituksena olisi jatkossa säätää liikennejärjestelmän sisällöstä, edistää pitkäjänteistä, yhteistyöhön perustuvaa, ketterää ja kokeilevaa ja valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet yhteen sovittavaa liikennejärjestelmäsuunnittelua ja siten luoda edellytykset toimivalle liikennejärjestelmälle ja sen kehittämislle. Tässä laissa ei säädettäisi kunnissa ja kaupungeissa tehtävästä liikennejärjestelmäsuunnittelusta.

Jokaisen 18 maakunnan tehtäviin kuuluisi ehdotettavan lain mukaisesti liikennetehtävänä vastaaminen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelusta ja sen kytkemisestä maakunnan muuhun suunnitteluun ja naapurimaakuntien liikennejärjestelmäsuunnitteluun sekä eri toimijatahojen yhteistyöstä liikenneturvallisuustyössä ja maankäytön yhteistyössä. Jokaisen 18 maakunnan tehtäviin kuuluisivat lisäksi päätöksenteko maakunnan tienpidon ja liikenteen suunnittelusta sekä tienpidon sopimuksen hyväksymisestä. Molempien valmistelu voitaisiin kuitenkin tehdä tienpitoalueella sovitun toimijan toimesta. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma voisi olla myös osa maakuntastrategiaa tai muuta strategista suunnittelua.

Lain 1 a luvussa säädettäisiin liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Luvussa määriteltäisiin liikennejärjestelmäsuunnittelu, sen tavoitteet ja suunnittelusta vastaavat tahot. Luvussa säädettäisiin valtakunnallisen ja maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimisesta ja valmistelun aikaisista menettelyistä. Liikennejärjestelmäsuunnittelu olisi jatkuva ja vuorovaikutteinen prosessi.

Liikenneverkon rahoitusta arvioinut parlamentaarinen työryhmä esitti loppuraportissaan (28.2.2018), että jatkossa liikenneverkkoa kunnossapidettäisiin ja kehitettäisiin parlamentaarisesti valmistellun 12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti. Liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältäisi muun muassa kehittämisen ja kunnossapidon kanalta keskeiset hankkeet ja liikenteen palveluiden kehittämisen. Tämä vastaa ehdotettavaa sääntelyä valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa voitaisiin määrittää strategisia pitkän tähtäimen tavoitteita koko liikennejärjestelmälle ja eri liikennemuodoille sekä rahoituksen tasoa ja malleja. Se voisi ohjata valtion ja maakuntien välistä yhteistyötä ja neuvotteluita sekä vaikuttaisi osaltaan palvelutason määrittelyyn ja antaisi lähtökohtia maakunnissa tehtävään liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tarjoaisi

valtakunnallisen tahtotilan liikennejärjestelmästä ja sen kehittämisestä avoimesti maakuntien, elinkeinoelämän ja kansalaisten käyttöön sekä edistäisi osaltaan yhtenäisen palvelutason turvaamista liikennejärjestelmän käyttäjille koko maassa.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma asettuisi osaksi muuta valtakunnallisen tason suunnitelmia ja päätösten kokonaisuutta. Muita tällaisia asiakirjoja ovat esimerkiksi maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet, joiden valmistelusta ympäristöministeriö vastaa, lakiluonnokseen alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista sisältävä aluekehityspäätös, joka valmisteltaisiin työ- ja elinkeinoministeriön johdolla sekä valtiovarainministeriön johdolla laadittava julkisen talouden suunnitelma. Muiden hallinnonalojen valtakunnalliset suunnitelmat ja päätökset sisältävät myös liikennettä koskevia asioita, mutta liikennejärjestelmää kokonaisuutena linjaavaa pitkäjänteistä instrumenttia ei nykyisin ole. Tämä valtakunnallisia linjauksia sisältävä asiakirja on lisäksi osaltaan vuorovaikutuksessa hallitusohjelman ja talousarvion sekä niiden valmistelun kanssa. Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan olisi sisällytettävä liikennejärjestelmän toimenpide- ja rahoitusohjelma 12 vuodeksi. Suunnitelmaa päivitetäisiin hallituskausittain sekä tarpeen mukaan toimintaympäristön merkittävien muutosten seurauksesta.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaisi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Suunnitelmasta voitaisiin tehdä valtioneuvoston päätös ja se voitaisiin antaa tiedonantona eduskunnassa. Liikennevirasto tuottaisi suunnitelmaan laadintaan tarvittavaa tietoa ja asiantuntijanäkemyksiä sekä tekisi valmistelussa yhteistyötä asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa. Myös Liikenteen turvallisuusviraston tulisi osallistua valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun erityisesti henkilöliikenteen liikennepalveluiden näkökulmasta sekä tukemalla ministeriötä liikennejärjestelmän strategiseen kokonaisuuteen liittyen. Maakunnalliset ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmat olisivat keskeistä lähtöaineistoa suunnittelussa.

Maakunta vastaisi maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta, maakunnan liikennetehtäviä ja tieliikennettä koskevien osuuksien valmistelusta sekä kyseisen liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteensovittamisesta maakunnan muun suunnittelun sekä valtakunnallisen, ylimaakunnallisen ja kunnallisen suunnittelun kanssa. Liikennevirasto osallistuisi aktiivisesti maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelun valmisteluun valtakunnallisen liikennejärjestelmän näkökulmasta sekä raide- ja vesiliikenteen kannalta. Myös Liikenteen turvallisuusviraston tulisi osallistua maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun.

Maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma olisi monivuotinen ja se voitaisiin tehdä myös ylimaakunnallisena. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma voisi olla myös osa maakuntastrategiaa tai muuta maakunnan strategista suunnittelua. Valtakunnallinen ja maakunnalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat olisi valmisteltava laajassa vuorovaikutuksessa liikennejärjestelmään liittyvien toimijoiden kanssa.

Maanteitä ja tienpitoa koskevat sisällölliset muutosehdotukset

Maanteiden luokittelussa säilytettäisiin voimassa olevan lain mukainen luokittelu valta- ja kantateihin sekä seutu- ja yhdysteihin. Laissa säädetään lisäksi valtakunnallisesti merkittävän runkoverkon määrittämisestä. Maanteiden luokittelua ja runkoverkosta päättämistä koskevia toimivaltuuksia selkeytettäisiin ja muutettaisiin niin, että Liikenne- ja viestintäministeriö säätäisi asetuksella maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin sekä siitä, miltä osin maantiet kuuluisivat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Liikenne- ja viestintäministeriö on joulukuussa 2017 käynnistänyt virkamiesvalmistelun maanteiden ja rautateiden valtakunnallisesti merkittävän runkoverkon määrittämiseksi.

Maanteihin ja tienpitoon yleisesti kohdistuvia vaatimuksia selkeytettäisiin. Maanteihin kohdistuvat yleiset vaatimukset olisi jatkossa lueteltu selkeästi yhdessä säännöksessä, jota matkojen ja kuljetusten palvelutasoa ja kunnossapidon tasoa koskevat uudet säännökset täydentäisivät. Maanteitä koskevat yleiset vaatimukset ja matkojen ja kuljetusten palvelutaso olisi suhteutettava kunkin maantien liikenteelliseen merkitykseen. Tienpidon yleisten vaatimusten tulisi ohjata kaikkea tienpitoa, eli maanteiden suunnittelua ja rakentamista, kehittämisinvestointeja koskevaa päätöksentekoa, teiden päivittäistä hoitoa ja maanteiden korjausta sekä liikenteen hallintaa.

Voimassa olevasta laista poiketen ehdotuksessa määriteltäisiin matkojen ja kuljetusten palvelutaso valtakunnallisesti merkittävälle runkoverkolle sekä runkoverkkoon kuulumattomille valta- ja kantateille ja seutu- ja yhdysteille. Tällä pyritäisiin turvaamaan valtakunnallisesti merkittävällä runkoverkolla korkea palvelutaso erityisesti pitkämatkaiselle liikenteelle. Runkoverkolla huomiota tulisi kiinnittää erityisesti tasaiseen matkanopeuteen, liikenneturvallisuuteen, matka-aikojen hyvään ennakoitavuuteen ja ajantasaisiin liikennetietoihin. Nämä erityisvaatimukset perustuisivat runkoverkon rooliin merkittävänä raskaan liikenteen kulkuyhteytenä ja runkoverkkoon kohdistuvien asiakastarpeiden laadusta ja määrästä sekä runkoverkon merkityksestä liikennejärjestelmässä. Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla maanteillä palvelutasossa korostettaisiin väyliin kohdistuvien asiakastarpeiden ja liikenteellisen merkityksen huomioimista. Palvelutasosta voitaisiin lisäksi antaa tarkempia säännöksiä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Jotta laissa edellytettävä matkojen ja kuljetusten palvelutaso verkolla toteutuisi, edellyttäisi se kunnossapidolta tiettyä tasoa. Teiden kunnossapidon käsitteet muokattaisiin alan suositusten mukaisesti niin, että ylläpito korvattaisiin korjauksella. Näin ollen kunnossapito käsittäisi jatkossa hoidon ja korjauksen. Tavoitteena on, että kunnissa siirryttäisiin käyttämään samoja käsitteitä.

Lakiin lisättäisiin säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta runkoverkolla, muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateilla sekä muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä. Säädettyjä tasovaatimukset on jatkossa huomioitava valtion tienpidon rahoitusta koskevassa päätöksenteossa sekä maakuntien tienpitotehtävien hoitamisessa. Tienpitoon käytettävissä oleva rahoitus vaikuttaa niin matkojen ja kuljetusten palvelutason toteutumiseen kuin kunnossapidon tasoon. Liikenneverkon rahoitusta arvioinut parlamentaarinen työryhmä esitti loppuraportissaan (28.2.2018) vähintään 300 miljoonan euron pitkäjänteistä tasokorotusta perusväylänpidon rahoitukseen. Tämä ehdotettu rahoitustaso vastaa kuluhan hallituskauden aikana perusväylänpitoon suunnattua rahoituksen tasoa, kun huomioidaan myös lisärahoitusohjelmat. Parlamentaarisen työryhmän mukaan korjausvelan vähentämistoimenpiteet tulisi suunnata ensisijaisesti keskeiselle väyläverkostolle, missä korjausvelkaa syntyy nopeimmin. Vähäliikenteisten väylien korjausvelan vähentämistä tehtäisiin elinkeinoelämän tarpeita priorisoimalla kansalaisten liikkumistarpeita unohtamatta. Tämä kirjaus on yhdenmukainen esityksen kunnossapidon tasoa koskevien pykälien kanssa ja on arvioitu, että linjatulla määrärahan tasokorotuksella pystyettäisiin toteuttamaan maantielaissa säädetty maanteiden kunnossapitovelvoitteet.

Tavoitteena on, että päivittäinen hoito tukee turvallista liikkumista maanteillä sekä että korjausvelka ei runkoverkolla tai muilla valta- ja kantateilla kasvaisi ja pysyisi hallinnassa myös seutu- ja yhdysteillä. Kunnossapidon laadusta ja tarkemmista kunnossapitoluokista voitaisiin säätää liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Uudistuksessa lakiin lisättäisiin myös uusia valvontaa koskevia vaatimuksia. Lakiin ehdotetaan säännöksiä Liikenneviraston (tienpitäjän) ja maakuntien omavalvonnasta. Lisäksi maa-

kuntia velvoitettaisiin huolehtimaan riittävien valvontaa koskevien määräysten sisällyttämisestä urakkasopimuksiin. Tällä tarkoitetaan sekä maakunnan tilaajana toteuttama valvontaa, että palveluntuottajan omavalvontaa koskevia määräyksiä. Omavalvonta käsittäisi muun muassa seurantaan ja havaintoihin perustuvat toimenpiteet ja niistä raportoinnin julkisesti.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolle säädettäisiin uusi valvontatehtävä koskien tienpidon yleisten vaatimusten, palvelutason ja kunnossapidon tason toteutumista, siinä havaittavia muutoksia ja puutteita. Tämä valvonta kohdistuisi saavutettuun palvelutasoon ja tienpidosta vastaaviin viranomaisiin eli Liikennevirastoon ja maakuntiin. Tarvittaessa olisi mahdollista antaa huomautus taikka velvoittaa korjaamaan virhe tai laiminlyönti sakon, keskeyttämisen tai teettämisen uhalla.

Laissa ehdotetaan käyttöön otettavaksi Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmä, joka koskisi kaikkia valta- ja kantateitä sekä vilkkaasti liikennöityjä seututeitä. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä olisi systemaattinen tapa ohjata liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamista tienpitoon liittyvien toimintojen osalta, ja edistäisi osaltaan vilkkaasti liikennöityjen väylien turvallisuutta. Samalla Liikenteen turvallisuusviraston valvontarooli maanteiden turvallisuuden edistämässä laajenisi TEN-T-tieverkosta kattamaan kaikki valta- ja kantatiet sekä vilkkaasti liikennöidyt seututiet. Valvonnalla voitaisiin konkreettisesti vaikuttaa valtakunnallisesti maantienfran turvallisuustasoon ja näin osaltaan mahdollistaa EU:ssa asetettujen liikenneturvallisuustavoitteiden ja valtioneuvoston periaatepäätöksessä tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta asetettujen tavoitteiden saavuttamista. Esitykseen sisältyy lisäksi ehdotus varautumisvelvollisuutta koskevaksi säännökseksi sisältäen asiaa koskevan määräyksen antovaltuuden Liikenteen turvallisuusvirastolle. Liikenteen turvallisuusviraston valvontarooli laajenisi koskemaan turvallisuusjohtamisjärjestelmän lisäksi varautumista, sekä tienpidon yleisten tavoitteiden, palvelutason ja kunnossapidon tason vaatimusten toteutumista.

Lain 2 luvussa säädettäisiin, että maakunta tienpitoalueella vastaisi yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisesta, mutta tienpitäjä voisi ottaa vastattavakseen merkittävää hanketta koskevan yleis- tai tiesuunnitelman laatimisen. Suunnittelukohteista sovittaisiin osana tienpidon sopimusta perustuen muun muassa maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelussa tunnistettuihin suunnittelutarpeisiin. Voimassa olevasta laista poiketen laissa säädettäisiin hankearvioinnista, yleis- ja tiesuunnittelua koskevista suunnitteluperusteista, niiden vahvistamisesta ja noudattamisesta. Maakunnan olisi tienpitoalueella laadittava merkittävää tiehanketta koskevaista yleis- tai tiesuunnitelmasta hankearviointi. Ennen yleis- tai tiesuunnitelman laatimisen aloittamista voitaisiin laatia suunnittelun kohteena olevan tiehankkeen suunnitteluperusteet. Suunnitteluperusteiden laatimisesta päättäisi tienpitäjä ja niiden valmistelusta vastaisi maakunta tienpitoalueella.

Esitykseen sisältyy muitakin yksittäisiä muutosesityksiä, kuten postilaatikkojen sijoittamista maantien varteen koskeneen lupavaatimuksen poistaminen niin, että lainsäädäntö olisi yhtenäistä postilain kanssa ja vastaisi käytäntöä. Ehdotetaan myös lupavelvollisuudesta vapautusta puutavaran säilyttämiseen ja kuormaamiseen tiealueilla yhdysteillä ja seututeillä tietyin edellytyksin. Lisäksi esitetään maanteiden yksityistieliittymien rumpujen kunnossapitoa siirrettäväksi jatkossa maantien kunnossapitäjälle, käytännössä tienpitoalueen hoidettavaksi.

Hallituksen esityksessä on pyritty huomioimaan myös automaation ja digitaalisten palveluiden kehittymisen edistäminen erityisesti tiedon tuottamis- ja ylläpitovelvoitteita koskevilla täydentävillä kirjauksilla lakiin.

3.3.2 Ratalaki

Ratalakiin tehtäisiin luokittelua koskevaa päätöksentekoa koskien maantielakia vastaavat muutokset. Siten myös rautateiden runkoverkosta säädettäisiin jatkossa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Myös ratalain radanpidon yleisiä vaatimuksia selkeytettäisiin ja täydennettäisiin. Lisäksi lakiin tehtäisiin maakuntauudistuksesta johtuvat tarpeelliset muutokset.

3.3.3 Julkinen henkilöliikenne, lentoliikenne ja lentoasemat sekä liikkumisen ohjaus sekä muut maakuntauudistusta koskevat muutosehdotukset

Maakuntalakiehdotuksen 6 §:ssä määriteltyjen tehtävänälojen mukaisesti muita jokaisen 18 maakunnan liikennetehtäviä olisi lisäksi toimivaltaisena viranomaisena toimiminen julkisissa henkilöliikenneasioissa vastaten maakunnan julkisen henkilöliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä alueellaan yhteistyössä maakunnan kuntien ja kaupunkien kanssa. Tehtävä olisi kuitenkin vapaaehtoinen maakunnille. Kaupungit ovat myös jatkossa toimivaltaisia viranomaisia. Jokaisen maakunnan tehtävänä olisi myös yksityisteiden parantamisavustuksista päättäminen, liikkumisen ohjauksen edistäminen sekä saaristoliikenteen suunnittelu ja järjestäminen niissä maakunnissa, joissa kyseistä liikennettä on ja jotka ovat ottaneet tehtävän maakuntastrategiasa hoitaakseen. Julkisen henkilöliikenteen tehtävistä säädetään laissa liikenteen palveluista (320/2017), yksityistieavustuksista yksityistielaisa (HE 147/2017 vp) ja saaristoliikenteen järjestämisestä laissa saariston kehityksen edistämisestä (494/1981, muutosesitys sisältyy esitykseen HE 14/2018 vp).

Julkisen henkilöliikenteen järjestämistehtävät siirtyisivät ELY-keskuksista maakuntiin, lentoliikenteen ostotehtävät Liikennevirastosta maakuntiin ja lentopaikkojen valtionavustuksia koskevat tehtävät liikenne- ja viestintäministeriöstä maakuntiin. Julkinen henkilöliikenne koski tie-, rautatie- ja lentoliikennettä sekä Merenkurkun liikennettä.

Maakuntauudistuksen vuoksi muutetaan lakia Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan vuokraamisesta sekä kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä annettua lakia (104/2011) ja Saimaan kanavan komission jäseneksi ehdotetaan Etelä-Karjalan maakuntaa. Lisäksi kyseeseen lakiin tehdään teknisiä korjauksia viranomaisten nimistä (ulkoministeriö ja Tulli). Maakunnalle ja Valtion lupa- ja valvontavirastolle esitetään lausunto-, kuulemis- ja tietojensaanti-oikeuksia tai ilmoitusvelvollisuuksia eräisiin lakeihin (esimerkiksi sähköisen viestinnän palveluista annettu laki, merilaki, merenkulun ympäristönsuojelulaki, laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja vesiliikennelaki). Nämä ovat pääasiassa teknisiä muutoksia.

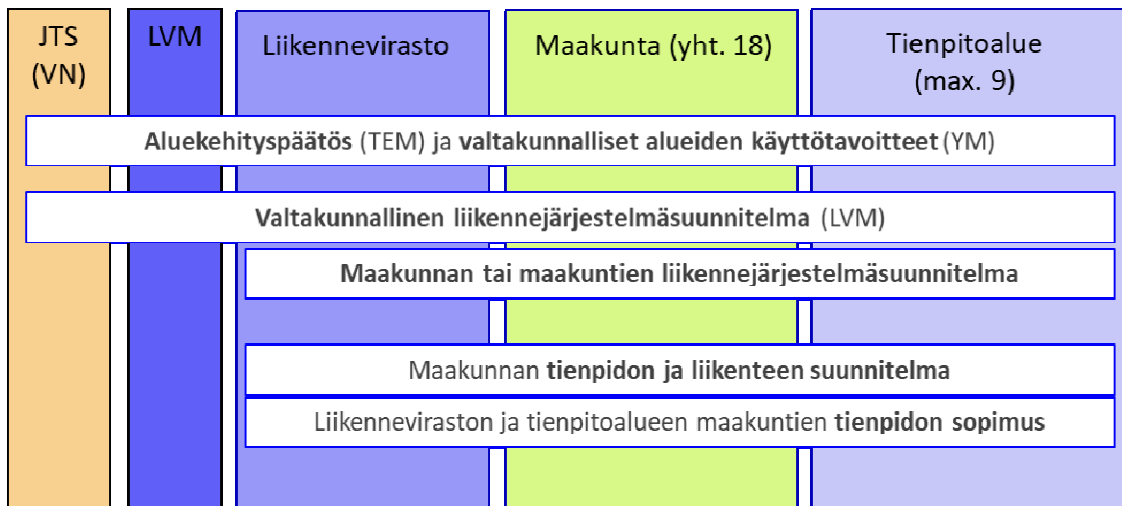
3.3.4 Yhteenvedo siirtyvistä tehtävistä

Tällä hallituksen esityksellä sekä yksityistielakia ja saariston kehityksen edistämistä koskevilla hallituksen esityksillä arvioidaan siirrettävän ELY-keskusten liikennevastuualueilta maakuntiin 325 henkilötyövuotta, Liikennevirastoon 83 henkilötyövuotta (sisältäen ELY-keskuksista siirtyvät 69 henkilötyövuotta valtakunnallisesti keskitettyjä tehtäviä ja näiden tehtävien tukitoimintoihin KEHA-keskuksesta 14 henkilötyövuotta) ja perustettavaan liikenteenohjausyhtiöön enintään 19 henkilötyövuotta (tilanne 1.2.2017).

Liikennetehtävien rahoitus jakaantuu maakuntauudistuksessa yleiskatteelliseen rahoitukseen ja erillisrahoitukseen. Valtion suorittamaa erillisrahoitusta on ensinnäkin tilanteissa, joissa tehtävä säilyy valtion vastuulla ja joissa maakunta toimii toimeksiantotehtävään liittyvän sopimuksen mukaisesti. Merkittävin tällainen tehtävä on alueellinen tienpito. Muita erillisrahoituksella toteutettavia tehtäväkokonaisuuksia olisivat: yksityistielossien ja -lautta-alusten valtionavustus, saaristoliikenne ja lentoliikenteen ostot. Yleiskatteellisena rahoituksena toteutettaisiin: maakunnan liikennepalveluiden kehittämistä ja järjestämistä, julkisen henkilöliikenteen ostot

ja kehittäminen, liikkumisen ohjauksen avustukset, eräiden lentopaikkojen rakentaminen ja ylläpito sekä yksityisteiden valtionavustukset.

Suunnitelmat ja sopimukset ehdotettavan lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä mukaisessa valtion ja maakuntien välisessä ohjausmallissa sekä niihin liittyvät muut valtioneuvostotasoiset päätökset ja ohjelmat:



Maantielain uusi sääntely tienpidon vaatimuksista, palvelutasosta ja kunnossapidon tasosta sekä liikennejärjestelmäsuunnittelusta ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian. Maanteiden laadun varmistamiseen ja valvontaan on tarpeen saada lain tuomat parannukset mahdollisimman pian. Myös liikennejärjestelmäsuunnitelmia olisi hyvä voida alkaa valmistella mahdollisimman pian. Maakuntien osalta maakuntien väliaikaiset valmistelutoimielimet voisivat alkaa valmistella maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmia hyvissä ajoin. Myös ratalakiin sisältyy yleisiä vaatimuksia koskevaa uutta sääntelyä, jonka on tarpeen tulla voimaan mahdollisimman pian. Lisäksi molempiin mainittuihin lakeihin tehtävät selkeyttävät muutokset koskien luokittelusta ja runkoverkosta päättämistä ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian. Tähän esitykseen sisältyvät sisällölliset muutokset koskien maanteita, tienpitoa ja liikennejärjestelmäsuunnittelua ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian. Maakuntauudistukseen liittyvät tehtävä- ja henkilöstösiirrot toteutettaisiin 1 päivänä tammikuuta 2020. Siirroista säädettäisiin erillisellä voimaantulolailla.

4 Esityksen vaikutukset

Vaikutusarvioinnin lähtökohdat

Esityksellä toteutettaisiin maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 kohdassa tarkoitettujen tehtävien siirto valtiolta maakunnille. Esityksellä siirrettäisiin lisäksi eräitä tehtäviä maakuntauudistuksen yhteydessä lakkaavista elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista Liikennevirastoon. Esityksessä maantielain nimikettä ehdotetaan muutettavaksi laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteista sekä soveltamisalaa vastaavasti laajennettavaksi. Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi valtakunnallista ja maakunnissa tapahtuvaa liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevat uudet säännökset. Esitykseen sisältyvät myös ehdotukset maakuntauudistuksen edellyttämäksi uudeksi sääntelyksi koskien maanteiden tienpidon järjestämistä maakuntien ja valtion yhteistyönä.

sekä tähän liittyvistä ohjaus-, sopimus- ja muista järjestelyistä sekä maanteiden palvelutasoa koskevaksi sääntelyksi.

Uudistus muuttaa olennaisesti tienpidon nykytilaa ja lähtökohtia maakunnille osoitettavan tienpitoa koskevan toimivallan myötä. Maakuntauudistuksen periaatteisiin sisältyy maakuntien itsehallinnon ja itsenäisen päätäntävällän kunnioittaminen ja jatkossa maakunnat vastaisivat alueellisesta tienpidosta. Suomen valtio, jota edustaa Liikennevirasto, kuitenkin omistaisi maantiet ja myös ohjaisi maakuntien tienpitoa ja sen rahoitusta. Tieverkon ja sen palvelutason valtakunnallisen yhtenäisyyden varmistaminen sekä tieverkon omistajuuden säilyminen valtiolla edellyttävät esitykseen sisältyvää ohjausmallia, jolla tieverkon ja sen palvelutason yhtenäisyys on mahdollista turvata. Liikenneyhteydet eivät pääty maakuntien tai valtakunnan rajoille ja kansalaisten sekä elinkeinoelämän liikkumistarpeet edellyttävät toimivia liikenneyhteyksiä. Liikenneverkon yhtenäisyyden ja sen säilymisen turvaaminen maakunnille siirtyvien liikennetehtävien osalta on tarpeellinen ja turvattava tavoite, vaikka se rajoittaakin tienpidon ja siihen osoitettavan erillisrahoituksen osalta maakunnallista itsehallintoa ja maakunnallisen itsenäisen päätäntävällän laajuutta.

Esityksellä on huomattavia vaikutuksia viranomaisten välisiin suhteisiin ja rooleihin, kun ELY-keskukset lakkaavat ja Liikennevirastolla on rooli maakuntia ohjaavana tahona. Lisäksi ELY- keskusten liikennevastuualueiden tienpidon tehtävät ja tehtäviä hoitanut henkilöstö siirtyy pääosin maakuntiin. Liikennevirastoon siirtyy kuitenkin osa ELY- keskusten liikennevastuualueiden tehtävistä.

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Maakuntauudistuksen johdosta vastuu tienpidosta siirtyy maakuntiin siten kuin ehdotettavassa laissa tarkemmin säädetään. Maakuntauudistuksessa tienpidon rahoitus on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan talousarviomomentin erillisrahoitusta, mikä edistää valtakunnallisesti yhtenäistä tienpidon palvelutasoa sekä valtion väyläomaisuuden hallintaa. Maakunnat eivät voi käyttää yleiskatteellista rahoitusta tienpitoon.

Valtioneuvoston 28.4.2017 hyväksymän vuosia 2018–2021 koskevan julkisen talouden suunnitelman mukaan perusväylänpidon vuoden 2020 määräraha on 940 miljoonaa euroa. Määräraha ei sisällä hallituksen strategisten tavoitteiden mukaista korjausvelkaohjelman rahoitusta. Perustienpidon rahoitus tulee vähenemään nykyisestä 540 miljoonasta eurosta 505 miljoonaan euroon.

Kun tästä rahoituksesta otetaan pois maantielauttaliikenteen rahoitus, Liikenneviraston tienpitoon liittyvien toimintojen rahoitus sekä isoihin korjaushankkeisiin varattava keskitetty rahoitus, jää maakunnille jaettavaa rahoitusta noin 410 miljoonaa euroa. Rahoituksesta lähes puolet arvioidaan käytettävän maanteiden päivittäiseen kunnossapitoon, noin 44 % korjaukseen ja loput alueellisiin investointeihin ja investointien suunnitteluun. Rahoitus on niukka ja johtaa tieverkon kunnan heikkenemiseen, eikä maakuntien pieniin liikenneinvestointeihin voida osoittaa käytännössä rahoitusta kuin vähäisissä määrin. Pienillä maakunnilla rahoitus on kokonaisuudessaan pienehkö, mikä johtaa vähäisempään joustomahdollisuuteen tienpidon ohjelmoinnissa.

Kuluvalla hallituskaudella liikenneväylien 2,5 miljardin euron korjausvelan vähentämiseen on myönnetty lisärahoitusta vuosille 2016–2018 600 miljoonaa euroa. Tämän lisäksi nimeämättömiin investointeihin varattua määrärahaa on siirretty ja tullaan siirtämään perusväylänpitoon ja yksityisteiden valtionapuun yhteensä 364 miljoonaa euroa vuosina 2017-2019.

Vuoden 2016 korjausvelkarahoituksella pysäytettiin korjausvelan kasvu ja vilkasliikenteisillä teillä korjausvelkaa on saatu myös hiukan vähennettyä, mikä näkyi erityisesti päällysteiden kunnossa. Päällystysohjelma kasvoi 20 % ja päällysteiden kunnan parantumisesta johtuvat ajokustannussäästöt ovat jo ensimmäisenä vuonna 8-13 miljoonaa euroa. Korjausvelkaohjelman rahoituksella tehdään myös teiden ja tierakenteiden rakenteellisia kunnostuksia sekä paksumpia päällysteitä, jotka pitävät tien kunnossa pidempään. Tämän hallituskauden kolmen vuoden korjausvelkapanostus näkyykin pitkällä aikavälillä noin 2000 kilometrin huonokuntoisten teiden vähenemänä (-30 %). Siltojen korjausten vaikutukset käyttäjille konkretisoituvat pääosin vähentyneinä painorajoituksina ja niistä johtuvina lyhempinä ja tehokkaampina kuljetuksina.

Voimassa olevasta laista poiketen ehdotuksessa määriteltäisiin palvelutaso valtakunnallisesti merkittävälle runkoverkolle, runkoverkkoon kuulumattomille valta- ja kantateille sekä muille maanteille. Tällä pyritäisiin turvaamaan valtakunnallisesti merkittävillä runkoteillä yhtenäisen ja korkea palvelutaso erityisesti pitkämatkaiselle liikenteelle. Erityisesti runkoverkolla on merkittävä rooli raskaan liikenteen kulkuyhteytenä, mistä johtuen muutoksella tavoitellaan hyvää matka-aikojen ennakoitavuutta, tasaista matkanopeutta ja liikenneturvallisuutta. Jotta laissa edellytettävä matkojen ja kuljetusten palvelutaso verkolla toteutuisi, edellyttäisi se kunnossapidolta eli maanteiden päivittäiseltä hoidolta ja korjaukselta tiettyä tasoa. Lakiin lisättäisiin säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta runkoverkolla, muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä sekä muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä. Säädetävät tasovaatimukset on jatkossa huomioitava valtion tienpidon rahoitusta koskevassa päätöksenteossa sekä maakuntien tienpito-tehtävien hoitamisessa. Tavoitteena on, että päivittäinen hoito tukee turvallista liikkumista maanteillä sekä että korjausvelka ei runkoverkolla tai muilla valta- ja kantateillä kasvaisi ja pysyisi hallinnassa myös seutu- ja yhdysteillä.

Vuodesta 2020 eteenpäin perusväylänpidon rahoituksen perustaso on noin 940 milj. euroa vuodessa, missä ei ole huomioitu korjausvelkaohjelman mukaista lisärahoitusta. On arvioitu, että esityksessä kuvattu palvelutaso edellyttäisi lisärahoitusta korjausvelan vähentämiseen, hintojen nousun kompensointiin ja väyläomaisuuden hallinnan kehittämiseen vähintään noin 200 miljoonaa euroa tämän perustason päälle. Jotta pystytään huomioimaan myös kasvavat talvikunnossapidon sekä mittojen ja massojen kasvusta aiheutuvat tarpeet, tarvittava lisärahoituksen määrä on huomattavasti suurempi. Tästä tienpidon osuus olisi noin 60-70 %. Maanteiden osalta maantielain 33 §:n mukaisen kunnossapitotason saavuttaminen vaatisi tällä hallituskaudella perusväylänpitoon osoitetun rahoitustason säilyttämistä, ja että toimenpiteet kohdistettaisiin tienpitoon vastaavasti kuin tällä hallituskaudella.

Tästä korjausvelan vähentämisen kompensointiin kohdennettaisiin valtaosa, yhteensä noin 180 milj. euroa ja väylänhallinnan ja väylänpidon kehittämiseen yhteensä noin 20 milj. euroa. Tämä ei kuitenkaan vielä sisällä muun muassa ilmastomuutoksesta aiheutuvaa teiden talvihoidon tason toivottua nostoa, joka olisi noin 20 miljoonaa euroa eikä välttämättömiä paikallisia pieniä investointeja, joilla pidetään huolta muun muassa siitä, että uusia maanteitä ei tarvitse rakentaa. Pieniin investointeihin tarvittaisiin 30-50 miljoonaa euroa vuodessa lisää nykytilanteeseen verrattuna, että paikalliset elinkeinoelämän ja muiden asiakkaiden tarpeet saadaan tyydytettyä.

Kun rahoitus ja henkilöstöresurssit jaetaan maakuntauudistuksen ja maantielain muutosten myötä useammalle taholle kuin nykytilanteessa, on riskinä, että yksikkökustannukset tulevat nousemaan pitkällä aikavälillä. Tarkan vaikutusarvion laatiminen on haasteellista, mutta asiaa voidaan peilata päivittäisen kunnossapidon keskittämällä aikaisemmin saavutettuihin hyötyihin. Vuosituhannen alusta alkaen toteutetulla tienpidon toimintojen keskittämällä saavutettiin noin 20–25 prosentin säästöt (pääasiassa henkilöstömenoissa), joten hajauttamisen kus-

tannusvaikutuksen voitaisiin arvioida olevan jotain tämän suuntaista. Vaikutusten näkökulmasta on olennaista, että esityksen mukaan maakuntien tulee sopia niille kuuluvien tienpidon tehtävien hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpitoalueella, mikä rajoittaa osaltaan hajautumisesta mahdollisesti aiheutuvia kokonaiskustannusvaikutuksia.

Esityksen mukaan maakuntien hoitamien tienpidon tehtävien (maanteiden perusväylänpidon) rahoitus jaettaisiin maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin sekä muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistettaisiin maantieverkon ja sen kunnan yhtenäisyys. Liikennevirasto tienpitäjänä kohdentaisi rahoituksen jokaiselle maakunnalle tienpidon sopimuksen perusteella. Sopimuksen taustalla olisivat valtakunnalliset toimintalinjat, maakuntien tienpidon ja liikenteen suunnitelmat sekä talousarvio. Tämän lisäksi Liikennevirasto varaisi osan tienpidon perusväylänpidon talousarviorahoituksesta kohdistettavaksi perusväylänpidon valtakunnallisiin tehtäviin, teemaohjelmiin ja äkillisiin tai ennakoimattomiin korjaustarpeisiin. Käytännössä joidenkin maakuntien rahoitusosuudet tulevat olemaan hyvin rajallisia, mikä voi hankaloittaa tienpidon suunnittelua ja erityisesti isompien kunnossapitokohteiden, kuten suurten siltojen, toteuttamista. Yleisestikään pienet budjetit eivät mahdollista joustavaa tienpitoa, mistä johtuen on mahdollista, että tienpidon rahoitus voisi loppua maakunnassa kesken vuotta. Edellä mainitusta johtuen on tarpeen, että Liikennevirastoon jätetään merkittävä rahoitusosuus säästöön, minkä avulla tienpidossa saavutetaan tieverkon omaisuudenhallinnan kannalta tärkeää joustavuutta ja reagointikykyä.

Elinkeinoelämän ja yritysten näkökulmasta toimiva liikennejärjestelmä on keskeinen yritystoiminnan edellytys erityisesti Suomessa, jossa on pitkät etäisyydet ja niistä johtuen Keski-Eurooppaa korkeammat kuljetuskustannukset. Maantieverkko luo yrityksille edellytyksiä sujuviin ja turvallisiin kuljetuksiin kohtuullisin kustannuksin. Esitykseen sisältyy uudet säännökset liikennejärjestelmästä ja liikennejärjestelmäsuunnittelusta, millä pyritään edistämään pitkäjänteistä ja kestävästä liikennejärjestelmän kehittämistä nykyiset ja tulevat liikennetarpeet ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset huomioiden. Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, joka laaditaan yhteistyössä eri toimijoiden kanssa, on sisällytettävä myös liikennejärjestelmän rahoitus- ja toimenpideohjelma 12 vuodelle. Elinkeinoelämän investointien näkökulmasta esitykseen sisältyvä pitkäjänteinen suunnittelu edistää ja osaltaan mahdollistaa elinkeinoelämän investointien ja toiminnan suunnittelemista nykyistä pidemmän aikavälin suunnitelmiin ja tietoihin perustuen. Kun maakunnat laativat valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan perustuvia maakunnallisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia, huomioidaan menettelyssä ja vuorovaikutuksessa (15 g §) myös sellaiset alueelliset toiminnanharjoittajat, joiden toimialaan liikennejärjestelmä voi olennaisesti liittyä. Tarvittaessa maakunnallisen suunnitelman valmistelua varten voidaan asettaa myös yhteistyöryhmä, jossa voi tarpeen mukaan olla myös elinkeinoelämän edustusta.

Tienpitovastuun siirtyminen maakunnille voi palveluntuottajien näkökulmasta muuttaa yritysten toimintaympäristöä nykytilanteeseen verrattuna. Nykytilanteessa maantiestön päivittäinen kunnossapito toteutetaan 80 alueurakalla ja urakat kilpailutetaan niiden keston ollessa yleensä viisi vuotta. Urakkasäilytöjen yhtenäisyyttä ohjataan valtakunnallisilla toimintalinjoilla ja asiakirjapohjilla. Liikennevirasto jakaa pääosan päivittäisen kunnossapidon rahoituksesta alueille urakkasopimusten hintojen perusteella. Vuoden 2016 alusta alkaen on tienpidon toteutus eli kunnossapidon ja investointien hankinta hoidettu keskitetysti neljällä alueella niin kuin luvussa 2.1 on selostettu. Jatkossa tienpidon hankinta on maakuntien tehtävänä, millä voi olla vaikutuksia myös palveluntuottajiin. Esimerkiksi hoitourakat, niiden koko sekä hoitoalueet saattavat muuttua, millä voi olla vaikutusta myös kyseisellä toimialalla toimiviin yrityksiin. Esityksen vaikutuksia markkinoiden toimivuuteen infrarakentamisen ja kunnossapidon toimialoilla on kuitenkin hankala yksityiskohtaisesti arvioida, koska maakuntien yhteistyömalli esimerkiksi tienpitoalueiden määrän osalta jää maakuntalain ja tämän esityksen mukaisesti

maakuntien harkintavaltaan, tosin sillä reunaehdolla, että tienpitoalueita saa olla enintään yhdeksän. Maakuntaudistuksen toimeenpanossa tulisi tienpidon osalta kiinnittää huomiota markkinoiden toimivuuden varmistamiseen ja varautua etukäteen riittävillä käytännön toimenpiteillä markkinahäiriöiden estämiseksi.

Toimivallan ja tehtävämuutosten johdosta elinkeinoelämälle tulee ennalta arvioiden aiheutumaan jonkin verran hallinnollisia kustannuksia, jotka johtuvat muun muassa lupatoimivallan siirtymisestä Liikennevirastoon ja mahdollisten uusien luvituksen liittyvien järjestelmien ja prosessien käyttöönotosta.

Esityksellä pyritään edistämään myös uusien palveluiden kehittymistä, millä voi osaltaan olla myönteisiä vaikutuksia elinkeinoelämälle. Pidemmällä aikavälillä uusien palveluiden syntyedellytysten turvaamisella voidaan arvioida olevan myös laajempia kansantaloudellisia vaikutuksia, mikäli uusia palveluita myös maantieverkon ja tienpidon osalta syntyisi markkinaehtoisesti. Tiedolla on nykyisin jatkuvasti suurempi merkitys liikennejärjestelmälle sekä sen kehittämiselle ja se on yhä useammin myös uudet liikennepalvelut mahdollistava raaka-aine ja edellytys liikennepalveluiden syntymiselle. Tieliikenteen automaation lisääntyminen etenee nopeasti ja markkinoille tulevissa uusissa ajoneuvoissa on yhä enemmän edistyneitä järjestelmiä, jotka avustavat kuljettajaa. Esityksellä pyritään osaltaan edistämään tällaista talouden ja työllisyysvaikutustenkin näkökulmasta myönteistä kehitystä, joka mahdollistaa uusien palveluiden syntymisen esimerkiksi liikennetietoihin (matkustajainformaatio, verkkoja koskeva tieto, sää- ja kelitiedot, sekä kaikkia liikennemuotoja ja -välineitä koskevat rekisterit) perustuen.

Esityksessä ehdotetaan maanteiden yksityistieliittymien rumpujen kunnossapitoa siirrettäväksi jatkossa maantien kunnossapitäjälle, käytännössä tienpitoalueen hoidettavaksi. Arvion mukaan yksityistieliittymien rumpujen lukumäärä on noin 500 000 kpl. Jo nyt yksityistieliittymien kunnossapitoa sisältyy alueurakoihin jonkin verran. Välittömästi toimenpiteitä vaativien yksityistieliittymien määräarviot vaihtelevat 50 000 ja 100 000 välillä. Arvioiden mukaan rummun uusiminen maksaa noin 600–1000 euroa. Pehko-projektin perusteella tehdyn arvion mukaan yksityistieliittymien rummut nostavat korjausvelkaa 10–20 miljoonaa euroa vuodessa. Kriittisimmät kohteet olisi korjattavissa 2–3 vuodessa, jolloin kustannusarvio olisi 30–40 miljoonaa euroa. Yksimielisiä arvioissa ollaan siitä, että mikäli rumpujen kunnossapidossa haetaan elinkaarihyötyjä, tarvittaisiin pysyvä reilu yli 10 miljoonan lisärahoitus vuodessa yksityistieliittymien rumpujen uusimiseen. Tällä saataisiin Liikenneviraston arvion mukaan uusittua yli 10 000 rumpua vuodessa. Tieomaisuuden arvossa tämä tulisi moninkertaisena takaisin, sillä mitä enemmän aluksi panostettaisiin rahaa, sitä enemmän saataisiin elinkaarihyötyjä. Laskuosituksiin ja ojituksiin kyseisissä kohteissa olisi hyvä varata vuosittain noin 2 miljoonaa euroa vuodessa lisää. Kokonaishintaiset työt ja tarkastukset maksaisivat noin miljoonan vuodessa. Edullisinta nämä olisi kilpailuttaa alueurakoihin. Vaikka kustannuksia lakimuutoksesta valtiolle tulisikin, on hyöty pidemmällä aikavälillä huomattava, kun korjausvelan kasvua saadaan hidastettua ja maanteiden elinkaarihokkuutta parannettua ehkäisemällä puutteellisesta kuivatuksesta johtuvat vauriot maanteissa. Muutos olisi toteutettavissa kustannustehokkaasti alueurakoiden kilpailuttamisen myötä.

Esityksellä ei ole kotitalouksiin tai yksityisiin henkilöihin kohdistuvia suoranaisia ja välittömiä taloudellisia vaikutuksia. Myöskään kuntatalouteen esityksellä ei ole tunnistettu olevan ainakaan merkittäviä vaikutuksia. Julkishallintoon kohdistuvat taloudelliset vaikutukset liittyvät erityisesti henkilöstöresursseja koskeviin kysymyksiin, joita on kuvattu viranomaisten tehtäviä ja toimintatapoja koskevassa osiossa yksityiskohtaisemmin.

Esityksen mukaisesti tienpidolla tarkoitettaisiin maanteiden suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa sekä lisäksi näihin tehtäviin liittyvän tiedon tuottamista ja yl-

läpitoa. Maanteiden tienpidossa olisi edistettävä tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksia, liikenteen automaatiota ja liikenteen palveluiden kehittämisen edellytyksiä. Katava tieto ja sen siirtämiseen tarpeelliset yhteydet sekä niiden rakentaminen ovat keskeinen edellytys liikenteen digitaalisten palveluiden kehittymiselle ja muullekin digitalisaatiolle samoin kuin automaatiolle. Tiedon tuottamista ja siten myös tietojärjestelmävaatimuksia on mahdollista sisällyttää tienpidon sopimuksiin, joilla tienpitäjä eli Liikennevirasto ja maakunnat sopivat tienpidon järjestämisestä. Osaltaan tiedon tuottamisen ja ylläpidon sisällyttäminen tienpitoon kuuluvaksi kokonaisuudeksi sekä tietojärjestelmien yhteensovittaminen edellyttää julkishallinnolta toimivia tietojärjestelmiä, mikä voi aiheuttaa kustannuksia Liikennevirastolle ja maakunnille. Esityksen tietoa koskeva sääntely on luonteeltaan ennakoivaa ja mahdollistavaa, minkä vuoksi tulevaisuudessa tärkeän tiedon ja sen keräämisen kannalta välttämättömien tietojärjestelmien kustannuksia julkiselle vallalle ei voida ennakolta arvioida tarkasti.

Yritysten ja elinkeinoelämän kannalta tienpidossa tuotettava tieto ja sen ylläpito voivat osaltaan edistää tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksia myös liikenteen palveluiden ja automaation markkinaehtoisessa kehittämisessä.

Vaikutukset kansantalouteen

Liikenneinfrastruktuurilla on erityisen suuri merkitys Suomen kaltaisessa, kaukana kansainvälisistä markkinoista sijaitsevassa pitkien etäisyyksien maassa. Tieverkko onkin Suomessa verrattain kattava (ks. yleisperustelut kohta 2.1, maantieverkon tila, tienpito ja tienpidon rahoitus). Liikenneinfrastruktuurin määrä suhteessa väestöön tai bruttokansantuotteeseen on Suomessa myös melko suuri verrattuna muihin EU-maihin, mutta kuitenkin pienempi kuin esimerkiksi Ruotsissa (Infrastruktuurin ja julkisten toimintojen sijainnin vaikutukset aluetasolla, Valtioneuvoston kanslian julkaisu -sarja 31/2009).

Esityksen kokonaisvaikutuksia työllisyyteen, investointeihin ja kulutukseen, tuotantoon, tuontiin ja vientiin sekä hintatasoon arvioitaessa voidaan kiinnittää huomioita elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaamiseen esityksessä. Esitykseen sisältyvillä maanteiden luokittelua (4 §), tieluokkiin perustuvaa palvelutasoa (13 a §) sekä liikennejärjestelmäsuunnittelua (1 a luku) koskevilla säännöksillä voi pitkällä aikavälillä olla myönteisiä vaikutuksia esimerkiksi investointeihin sekä tuontiin ja vientiin vaikuttaviin toimintaedellytyksiin. Esitykseen sisältyvä liikennejärjestelmäsuunnittelu on pitkän aikavälin suunnittelua, johon sisällytetään rahoitus- ja toimenpideohjelma 12 vuodelle. Tämä mahdollistaa nykyistä paremman ennakoitavuuden liikennejärjestelmän kehittämisessä, millä voi olla myös investointien näkökulmasta laajempia kansantaloudellisia myönteisiä vaikutuksia. Teiden luokittelun lähtökohtana on puolestaan niiden liikenteellinen merkitys ja esityksen mukaan liikenne- ja viestintäministeriö päättää siitä, miltä osin valta- ja kantatiet kuuluvat esimerkiksi valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Maanteiden palvelutaso on runkoverkolla muuta tieverkkoa korkeampi, mikä tarkoittaa muun muassa tasaista matkanopeutta ja hyvää matka-aikojen ennakoitavuutta. Runkoverkolla ajantasaisten liikennetietojen tulee myös tukea matka-aikojen ennakoitavuutta. Pitkällä aikavälillä onkin mahdollista, että esityksen mukaisin muutoksin esimerkiksi runkoverkon palvelutasoa pystytään turvaamaan ja kehittämään, millä voi olla myös myönteisiä kansantaloudellisia vaikutuksia. Toisaalta yrityksiä toimii luonnollisesti myös alemman tieverkon varassa, johon kohdistuvat lyhyen tähtäimen kunnossapitotoimet voivat maakuntien tienpitäjäroolin myötä myös tehostua ja kohdentua erityisesti elinkeinoelämän näkökulmasta nykyistä tehokkaammin.

Esitykseen sisältyvällä tienpidon rahoitus- ja ohjausmallilla sekä merkittäviä tiehankkeita koskevalla tienpitäjän (Liikennevirasto) toimivallalla varmistetaan myös se, että tienpitoa kehite-

tään ja toteutetaan yhtenäisesti ja kansantalouden kokonaisuutta parhaiten tukevalla tavalla. Esityksellä ei ole tunnistettu olevan julkisen sektorin tuottavuutta edistäviä vaikutuksia.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Keskinäiset suhteet

Voimassa olevan maantielain 10 §:n mukaan tienpitäjänä on valtio, joka vastaa tienpidosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Liikennevirasto toimii tässä asiassa vastuviranomaisena. Sen tehtävänä on valtion omistamien maanteiden ylläpito ja kehittäminen. Esityksen mukaan Liikennevirasto vastaa maantieverkosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Tieverkko on Liikenneviraston taseessa ja sen hallinnoimaa valtion omaisuutta. Voimassa olevan maantielain 11 §:n mukaan tienpitoviranomaisena toimii Liikennevirasto erikseen säädetyissä tapauksissa ja ELY-keskus muutoin. ELY-keskuksia on 15, joissa yhdeksässä hoidetaan liikennetehtäviä.

Liikennevirasto vastaisi valtiolle maantieverkon omistajuudesta johtuvista tehtävistä sekä tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Valtakunnalliset tehtävät ovat muun muassa nykyisin yhteen ELY-keskukseen keskitettyjä tehtäviä, joilla on valtakunnallista merkitystä. Nykyisin yhteen ELY-keskukseen keskitetyt erikoistumistehtävät ja tienpidon lupatehtävät on lueteltu tarkemmin nykytilan kuvaus -osiossa. Yhteen ELY-keskukseen nykyisin sijoitettujen tehtävien lisäksi tie- ja ratamaanhankinnan ja kiinteistöjen hallinnan tehtävät valtion väylien omistajuuteen liittyvänä tehtäväkokonaisuutena ehdotetaan siirtyväksi ELY-keskuksista Liikennevirastoon. Tienpidon lupatehtävien osalta myös ne luvat, joita on nykyisin hoidettu jokaisessa yhdeksässä liikennevastuualueen ELY-keskuksessa, siirtyisivät osana lupatehtävien kokonaisuutta Liikenneviraston hoidettavaksi. Lupatehtävien keskittämisellä Liikenneviraston hoidettavaksi voidaan turvata asiakkaiden valtakunnallisesti yhtenäinen ja tasapuolinen kohtelu sekä lupatoiminnan tehokkuus ja kehittämismahdollisuudet. Erityisesti tienpidon luvitukseen liittyen on vireillä myös norminpurkuun liittyviä hallinnollisia keventämistoimia, joilla pyritään edistämään muun muassa digitalisaation hyödyntämistä tienpidon lupa-asioiden käsittelyssä. Näiden asioiden keskittämisellä Liikennevirastoon voidaan edesauttaa lupatoiminnan kehittämistä yhtenäisesti ja Liikenneviraston olemassa olevat resurssit tehokkaasti hyödyntäen. Lupatehtävillä on kuitenkin myös hyvin läheinen liityntäyhteys maakunnan tehtäviin, erityisesti maankäytön ja väylien suunnitteluun, minkä vuoksi lupatoimivallan irrottaminen alueellisesta yhteydestä edellyttää hyvää vuorovaikutusta ja tietojensaantimahdollisuuksia maakuntien ja lupaviranomaisena toimivan tienpitäjän välillä. Liikennevirasto voi tarvita lupa-asioiden käsittelyssä esimerkiksi tietoja alueellisista olosuhteista tai muusta lupaharkinnan kannalta merkityksellisistä seikoista. Toimivaltaisen viranomaisen edellytykset näiden tehtävien hoitamiseksi on huomioitu esityksessä sisällyttämällä lakiin säännös tietojensaantioikeudesta (15 p §).

Valtakunnallisesti keskitetyt liikennetehtävät ja niihin liittyvät tukitoiminnot olisi tarkoitus siirtää ELY-keskuksista sekä ELY-keskusten ja TE-toimistojen kehittämisen ja hallintokeskuksesta Liikennevirastoon ja perustettavaan Liikenteenohjausyhtiöön. Siirtyvien tehtävien määräksi arvioidaan noin 100 henkilötyövuotta. Lisäksi valtakunnallisesti keskitettyjen tehtävien tietojärjestelmät ja niiden vaatima ylläpito sekä kehittäminen siirrettäisiin Liikennevirastoon. Tämä tarkoittaa yhteensä noin 3,7 miljoonan euron määrärahasiirtoa ELY-keskusten toimintamenoista Liikenneviraston toimintamenoihin. Tässä on huomioitu siirtyviin liittyvät tietojärjestelmien menot (noin 1,5 miljoonaa euroa) sekä lupatulot (noin 4 miljoonaa euroa).

Valtion ja maakuntien välisestä suhteesta sekä ylimaakunnallisesta yhteistyöstä säädetään lain 1b luvussa. Valtion omistukseen jäävän tieverkon tienpidon kustannustehokkaaksi sekä yhtenäiseksi, asiantuntevaksi ja pitkäjänteiseksi hoitamiseksi maakunnat sopivat alueellisen tien-

pidon hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään 9 tienpitoalueella siten, kuin maakuntien yhteistoimintatavoista on säädetty maakuntalain 8 luvussa. Maakuntien yhteistyötä koskevan sopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä turvaa viime kädessä sen, että tienpidossa varmistetaan tämän lain mukaiset (15 f §:ssä osoitetut) tienpitoalueiden muodostamisella varmistettavat tavoitteet. Tienpidon järjestämistavalla on myös kansalaisiin ja elinkeinoelämään kohdistuvia vaikutuksia, minkä vuoksi ylimaakunnallisen yhteistyön järjestämisessä tulisi kiinnittää huomiota myös työssäkäyntialueisiin.

Esityksessä tienpidon ohjaus perustuu siihen, että Liikennevirasto ohjaa maakuntien tienpitoa ja tienpidon rahoituksen käyttöä tienpidon sopimuksella sekä informaatio-ohjauksella. Maakuntien organisatorinen asema valtionhallinnon ulkopuolella muuttaa kuitenkin tienpitoon liittyvää ohjausmallia nykytilanteeseen verrattuna. Käytännössä tienpidon yhtenäisyyden ja palvelutason varmistaminen on nykytilanteeseen verrattuna riippuvaisempi ohjausmallin sekä valtion ja maakuntien yhteistyön tosiasiallisesta toimivuudesta. Maanteiden palvelutaso liittyy verkkojen yhtenäisyyteen, kattavuuteen ja laajuuteen ja esimerkiksi valtatiellä 4 välillä Helsinki–Oulu tulee olla raskaan liikenteen kuljetusten näkökulmasta tietty palvelutaso, vaikka tien tyyppi saattaakin vaihdella.

Ohjausmallin sisällön osalta onkin suhteessa maakuntien itsehallintoon arvioitava perusteellisesti, mistä asioista on säädettävä asetuksella tai määräyksellä ja mitkä seikat voidaan tämän lain tavoitteet huomioiden jättää informaatio-ohjauksen varaan. Joka tapauksessa uudistuksen myötä on nykytilaan verrattuna entistä enemmän tarpeen tukeutua epämuodollisen yhteistyön sijaan normeilla ja ohjeilla sekä myös informaatio-ohjauksella tehtävään tienpidon ohjaukseen. Nykymallissa Liikennevirastolla on ELY-keskusten liikennevastuualueiden sekä sidosryhmien kanssa muodostunut luottamukseen perustuva maanteiden suunnittelua koskeva toimintatapa ja -malli. Uudistuksen tehtävä- ja roolimuutosten johdosta on mahdollista, että uudistuksen alkuvaiheessa on nähtävissä myös sääntelyn (tienpidon normiohjaus) ja byrokraattisuuden lisääntymistä. Maakuntien aloitettua toimintansa on mahdollista arvioida, miten maakunnat ja tienpitoalueet toimivat, jolloin selviää tarkemmin ohjaustoimenpiteiden, kuten määräysten, tarkoituksenmukainen laajuus.

Esityksellä edistetään myös viranomaisten välistä yhteistyötä tiesuunnitteluprosessissa. Maantielakiin ehdotetaan sisällytettäväksi säännös ennakkoneuvottelumenettelystä (27 a §), mikä vahvistaisi suunnitelman laatimisesta vastaavana viranomaisena toimivan maakunnan ja muiden viranomaisten yhteistyötä ja tiedon kulkua sekä edistäisi suunnittelun sujuvaa läpiviemistä. Ennakkoneuvottelulla tavoiteltaisiin suunnitelman edellyttämien selvitys- ja arviointimenettelyjen hallintaa, suunnitelman laatijan ja sen hyväksyjän sekä muiden viranomaisten yhteistyön ja tietojen vaihdon sujuvuutta sekä suunnitelman ja sitä koskevan hyväksymisesityksen laadun varmistamista. Erityisesti tienpitäjän mahdollisuus järjestää suunnitelman laatimisen aikana ennakkoneuvottelu tienpitoalueen ja tarvittaessa myös muiden keskeisten viranomaisten, kuten Valtion lupa- ja valvontaviraston kanssa, edistää suunnittelun laadukasta laatimista yhteistyössä eri tehtävät ja intressit omaavien viranomaisten kanssa. Näin ollen esityksessä edistettävällä viranomaisten välisellä yhteistyöllä voidaan arvioida olevan myös vaikutuksia viranomaisten välisten valitusprosessien määrään, kun suunnittelua tehdään maantielain mukaisen vuorovaikutusmenettelyn ja ennakkoneuvottelumenettelyä koskevan uuden sääntelyn mukaisesti yhteistyöhön perustuen.

Tehtävät ja menettelytavat

Esityksellä on vaikutuksia viranomaisten tehtäviin ja menettelytapoihin, kun ELY-keskukset lakkaavat ja Liikennevirastolla on jatkossa rooli maakuntia ohjaavana tahona. Kokonaisuutena ELY-keskusten L-vastuualueet ovat olleet nykytilanteessa valtio-osapuolen edustajia ja ääni

vuoropuhelussa maakuntien, kuntien ynnä muiden toimijoiden kanssa. Muutoksen myötä tämä nykyinen ELY-keskusten liikennevastuualueiden rooli katoaa kokonaan, millä on vaikutusta myös Liikenneviraston resurssitarpeisiin. Jatkossakin on kyettävä käymään vuoropuhelua ja tehtävä valtion edunvalvontaa muun muassa kaavoitukseen liittyen suhteessa maakuntiin, kuntiin ja muihin toimijoihin.

Tieverkon omistajuuden erottaminen käytännön toiminnasta tarkoittaa myös uusien toimintatapojen ja -mallien käyttöönottamista. Uusien tehtävien ja muutosten haltuunotto vie väistämättä jonkin verran viranomaisresursseja, millä voi olla uudistuksen alkuvaiheessa vaikutusta viranomaisten toiminnan tehokkuuteen. Maakuntiin siirtyvät ELY-keskusten liikennevastuualueiden henkilöt ovat muutoksen voimaantulon jälkeen aivan uudessa asemassa kuin missä he ovat aikaisemmin olleet valtion edustajina. Viranomaisten tulee kiinnittää huomioita myös riittävään henkilöstön perehdyttämiseen, kouluttamiseen sekä muutoksesta tiedottamiseen.

Liikennevirasto ohjaisi maakuntien tienpitoa ja tienpidon rahoituksen käyttöä tienpidon sopimuksilla sekä informaatio-ohjauksella. Valtio ohjaisi tienpitoalueella hoidettavaa tienpitoa tienpidon sopimuksen sekä ohjeiden ja muun, informaatio-ohjauksen keinoin. Uudistuksen johdosta on mahdollista, että norminanto (13 §:n nojalla annettavat mahdolliset Liikenteen turvallisuusviraston määräykset sekä 13 a ja 33 §:n nojalla annettavat liikenne- ja viestintäministeriön asetukset) tulisivat korvaamaan ainakin joissain määrin nykymallin epämuodollista ohjauskeinovalikoimaa.

Lisäksi ELY- keskusten liikennevastuualueiden tienpidon tehtävät ja tehtäviä hoitanut henkilöstö siirtyy pääosin maakuntiin. Liikennevirasto vastaa jatkossa maantieverkon omistajuudesta johtuvista tehtävistä sekä tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Liikennevirastoon siirtyy siten osa ELY- keskusten liikennevastuualueiden tehtävistä. Liikennevirastossa jatkossa hoidettavat valtakunnalliset tienpitotehtävät luetellaan keskeiset ehdotukset -osiossa s. 34.

Pääosa tienpitoon liittyvistä tehtävistä siirtyy esityksen mukaisesti maakuntiin. Maakunnat vastaisivat maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelusta, jota toteutettaisiin 18 maakunnassa, ja maanteiden tienpitotehtävät järjestettäisiin maakuntien tienpitoalueilla.

Liikennevirastoon siirtyvien tehtävien osalta Liikenneviraston työmäärä ja tehtävät tulevat lisääntymään, mutta toimintaedellytykset säilyvät, kun tehtäviä ELY-keskusten liikennevastuualueilla hoitanut henkilöstö siirtyy Liikennevirastoon. Uusia mahdollisia resurssitarpeita on tunnistettu ja ne liittyvät siihen, että Liikenneviraston tulee kyetä ohjaamaan päätieverkon kaikkia palvelutasoon vaikuttavia asioita jo kaavatasolta lähtien.

Asiakasnäkökulmasta yllä mainittujen tehtävien keskittäminen voi jossain määrin myös selkiyttää tilannetta nykytilaan verrattuna, vaikkakin suurin osa esimerkiksi tienpidon lupatehtävistä hoidetaan nykymallissakin keskitetysti. Esityksen mukaisella toimintatavalla voidaan mahdollisimman tehokkaasti edistää modernia, holistista ja käyttäjä- sekä asiakasystävällistä toimintaa tienpitoon liittyvissä tehtävissä. Keskitetty lupatoimivalta parantaa kansalaisten yhdenvertaisuutta, kun lupaperusteiden lisäksi lupaharkinta on yhtäläistä koko maassa.

Menettelytapoihin ja tehtäviin liittyen muutoksella voi olla myös välillisiä vaikutuksia liikenne- ja viestintäministeriön Liikennevirastolle asettamien tulostavoitteiden edistämiseen ja toteutumiseen, koska nykytilanteessa tulohajattavien ELY-keskusten liikennevastuualueiden sijasta uudistuksen jälkeen ohjataan 18 itsenäistä maakuntaa. Poliittisen päätöksenteon lisääntyminen voisi ainakin teoriassa johtaa myös tehottomuuteen ja jopa toimenpiteiden viivästyttämiseen. Poliittisella päätöksenteolla voi olla mahdollista ohjata rahoitusta pois sieltä, missä si-

tä tarvittaisiin väyläomaisuuden säilyttämiseksi. Riskinäkökulmasta tarkasteltuna tämä voisi johtaa esimerkiksi korjausvelan lisääntymiseen.

Viranomaisten menettelytapoihin on vaikutuksia esitykseen sisältyvällä säännöksellä, jolla mahdollistettaisiin maastopalvelun hankkiminen muilta kuin viranomaisilta. Lakia täydennettäisiin säätämällä Liikennevirastolle, joka jatkossa hoitaisi esimerkiksi tienpidon lupatehtäviä, mahdollisuus siirtää näihin ja muihin tehtäviinsä liittyvien avustavien maastopalvelutehtävien sopimuksella yksityisen palveluntarjoajan hoidettavaksi. Tienpidon viranomaistehtäviä on järjestelmällisesti keskitetty ja alueellisten olojen tuntemus on käytännössä pyritty varmistamaan operatiivisten ja teknisluonteisten maastotöiden hankkimisella ostopalveluna jo nykykäytännössä. Perusteena käytännölle on ollut se, että mainittuja maastotarkastuksia voidaan pitää teknisluontoisina ja avustavina toimina, joihin ei sisälly julkisen vallan käyttöä. Ei myöskään ole täysin selvää, että tehtävässä olisi kyse kokonaisuudessaan julkisesta hallinto-tehtävästä. Julkisen hallintotehtävän käsitteen hyvin laajan tulkinnan mukaan on kuitenkin perusteltua täydentää maantielakia siten, että maastopalvelutehtävän hankkimisesta muilta kuin viranomaisilta säädetään laissa. Resurssinäkökulmasta maastopalvelussa on kysymys liikennehallinnon kannalta merkittävästä asiasta, mikäli kyseinen palvelu tulisi tuottaa kokonaan virkautyönä. Muutoksella ei ole tunnistettu olevan vaikutuksia viranomaisten resurssitarpeisiin, koska näitä teknisluonteisia ja avustavia maastopalvelutehtäviä on hankittu ostopalveluna tienpidon hoitourakoiden yhteydessä.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolle ehdotetaan uusia tienpidon valvontaan ja tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmään liittyviä tehtäviä, joiden resursointiin on virastossa kiinnitettävä huomiota hyödyntäen esimerkiksi rautateiden turvallisuusjohtamisjärjestelmässä ja valvonnassa käytettyjä toimintamalleja.

Vaikutukset organisaatioon ja resursseihin

Merkittävimmät vaikutukset organisaatioon ja henkilöstöresursseihin liittyvät maakunnille siirtyviin ELY- keskusten liikennetehtäviin, Liikenneviraston uuteen ohjausrooliin suhteessa maakuntiin sekä ministeriölle esityksessä säädettyihin tehtäviin.

Nykytilanteessa Liikenne ja infrastruktuuri-vastuualueita on 9 ELY-keskuksessa.

Vuoden 2016 alusta alkaen on tienpidon toteutus eli kunnossapidon ja investointien hankinta hoidettu keskitetysti neljällä alueella: Eteläinen (vastuu KAS ELY), Läntinen (vastuu VAR ELY), Itäinen (vastuu KES ELY) ja Pohjoinen (LAP ELY). Keskitetyissä hankintatehtävissä on henkilöstöä noin 105 htv. Valtakunnallisesti on keskitetty myös seuraavat tehtävät: tienpidon luvat (PIR ELY), liikenteen asiakaspalvelut (PIR ELY), saaristoliikenteen maantielauttaja ja yhteysalusliikenne (VAR ELY), vahingonkorvaukset ja ajoneuvojen siirrot (LAP ELY) ja tienvarsi-telematiikka (KAS ELY). Näissä tehtävissä on 73 htv.

Tienpitoa on tehostettu voimakkaasti ja tienpidon palvelutason yhtenäistämiseksi ja hankintojen tehostamiseksi jo tiepiirejä yhdistettiin voimakkaasti. Sittenkin tehostamista on jatkettu ELY-keskuksissa erityisesti hankintojen ja toimintojen keskittämällä, millä on pyritty turvaamaan riittävät resurssit tehtävien laadukkaaseen hoitoon. ELY-keskusten aloittaessa toimintansa vuonna 2010 tienpitotehtävissä oli noin 520 htv ja vuoden 2016 alussa enää noin 395 htv. Yhteenvetona voidaan todeta, että ELY-keskusten L-vastuualueen tehtävistä ja henkilöstöstä noin puolet (50 %) on keskitetty joko yhteen tai useampaan ELY-keskukseen.

Maakuntaudistuksen riskinä on tunnistettu erityisesti nykyisten henkilöresurssien jakaantuminen useaan maakuntaan, mikä voisi johtaa siihen, että ilman ylimaakunnallista yhteistyötä

kaikilla maakunnilla ei olisi riittävää asiantuntemusta kaikista tienpidon kannalta merkityksellisistä asioista. Ilman maakuntien välistä yhteistyötä tarvittaisiin arviolta 40 - 50 % lisää henkilöstöä hoitamaan nykyisiä liikennehallinnon tehtäviä (nyt tienpitoa tuotetaan tehtäväkokonaisuudesta riippuen yhdeksästä, neljästä tai yhdestä yksiköstä). Kokonaan uusille "tienpito-paikkakunnille" tarvittaisiin jopa 150 - 200 henkilöä, eikä tällaisen osaamisen hankkiminen käytännössä olisi mahdollista. Valtion näkökulmasta on tärkeää, että uudistuksessa turvataan tehokkain tapa hoitaa tuloksellisesti valtion omaisuutta osaaminen säilyttäen ja sitä kehittäen, olemassa olevat ja tulevat synergiat hyödyntäen.

Myös tienpidon hankinnan keskityksen purkaminen voi, ainakin ennen maakuntien toiminnan vakiintumista, nostaa jossain määrin kustannuksia, koska nykyistä ohuemmalla ammattitaidolla hajautetummin hoidettu kilpailutus voisi johtaa esimerkiksi useampiin valituksiin ja näin viivästyttää töiden suorittamista. Yksikkökustannusten nousu voi olla mahdollista, mutta siihen pystytään osaltaan vaikuttamaan ohjauksen, kuten hankinnan menettelytapoja koskevan ohjauksen, kautta.

Erityisesti erityisosaamisen tarpeesta ja henkilöresurssien niukkuudesta johtuen maakuntauudistuksen myötä tarvitaan maakuntien yhteistyötä tienpidon tehtävien hoitamisessa. Esityksessä on pyritty huomioimaan edellä mainitut riskit säätämällä tienpitoalueiden enimmäismääräksi yhdeksän sekä lisäksi siirtämällä ylimaakunnallista intressiä omaavia tehtäväkokonaisuuksia Liikenneviraston hoidettavaksi (esimerkiksi tienpidon lupa-asiat). Esityksessä on pyritty huomioimaan myös osaaminen ja resurssit, koska ongelmaksi toimivallan hajauttamisessa maakuntien ja niiden tienpitoalueiden sekä tienpitäjän kesken voisi nousta se, että sekä valtionhallinnossa että maakuntien hallinnossa tarvittaisiin tietty määrä samansuuntaista osaamista omaavia asiantuntijoita eivätkä asiantuntijat voisi olla virkasuhteessa sekä valtionhallintoon että maakuntiin.

Maantielain suunnittelua koskevilla 2 luvun muutoksilla maanteiden suunnittelu siirtyy pääsääntöisesti maakuntien tienpitoalueiden tehtäväksi. Tienpitäjä voi kuitenkin erityisestä syystä ottaa vastattavakseen yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen. Erityinen syy voisi olla esimerkiksi hankkeen merkittävyys. Merkittävänä tiehankkeina pidettäisiin ainakin valtion talousarviossa erikseen nimettyjä hankkeita. Näiltä osin ELY-keskusten liikennevastuualueiden henkilöstö siirtyy maakuntien palvelukseen, joten Liikennevirastoon tulee kohdistumaan resurssitarvetta suunnittelun osalta.

Resurssivaikutuksia voi olla myös sillä, että kaikkia sellaisia tukiresursseja, joita Liikennevirastosta tuotetaan nykyisellä ohjaus- ja toimintamallilla ELY-keskusten liikennevastuualueiden käyttöön, ei välttämättä ole mahdollista toteuttaa maakuntamallissa uudistuksen alkuvaiheessa.

Julkisen henkilöliikenteen palvelutason ja järjestämisen (mukaan lukien ostopalveluiden) vastuu siirtyy ELY-keskuksista maakunnille, jotka voivat järjestää asian parhaaksi katsomallaan tavalla. Maakuntien tulee arvioida, voidaanko julkinen henkilöliikenne järjestää markkinaehtoisesti vai tarvitaanko julkista tukea. Palvelutason arvioinnissa joudutaan huomioimaan liikenneyhteydet eri kuntien ja maakuntien välillä. Toiminnan toteuttaminen edellyttää tiivistä yhteistyötä alueellisesti ja maakunnan rajojen yli. Liikenteen palveluista annetun lain tullessa voimaan 1.7.2018 maakunnilla on mahdollisuus yhdistellä kuljetuksia vapaammin kuin tällä hetkellä. Keskisuurten ja suurten kaupunkien joukkoliikennetuki säilyy edelleen. Palveluiden suunnittelu ja järjestäminen edellyttävät osaamista ja riittäviä resursseja tehtävien siirtyessä yhdeksästä ELY-keskuksesta 18 maakuntaan. Toiminta kattaisi tie-, rautatie- ja lentoliikenteen sekä erityiskysymyksenä Merenkurkun liikenteen. Toiminta kuuluisi yleiskatteellisesti rahoi-

tettaviin tehtäviin lukuun ottamatta valtionavustustehtäviä ja lentoliikenteen ostoja sekä Merenkurkun liikennettä.

4.3 Henkilöstövaikutukset

Lakiehdotuksen henkilöstövaikutukset kokonaisuutena

Jokaisen 18 maakunnan tehtäviin kuuluisi ehdotettavan lain mukaisesti vastaaminen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelun johtamisesta ja kytkemisestä maakunnan muuhun suunnitteluun sekä eri toimijatahojen yhteistyöstä liikenneturvallisuustyössä. Jokaisen 18 maakunnan tehtäviin kuuluvat lisäksi päätöksenteko maakunnan tienpidon ja liikenteen suunnitelmasta sekä tienpidon sopimuksen hyväksymisestä. Molempien valmistelu voitaisiin kuitenkin tehdä tienpitoalueella maakuntien sopiman toimijan toimesta.

Maakuntalain 6 §:ssä määriteltyjen tehtävänälojen mukaisesti maakunta voisi hoitaa liikennepalveluiden ja julkisen henkilöliikenteen sekä saaristoliikenteen järjestämistä ja suunnittelua. Tehtävä on vapaaehtoinen, mutta jos maakunta ottaa vastatakseen näistä kokonaisuuksista, Kunnalliset ja seudulliset viranomaiset voivat jatkossakin olla toimivaltaisia viranomaisia. Jokaisen maakunnan tehtävänä olisi myös yksityisteiden parantamisavustuksista päättäminen, liikkumisen ohjauksen edistäminen sekä saaristoliikenteen suunnittelu ja järjestäminen niissä maakunnissa, joissa kyseistä liikennettä on ja jotka ovat ottaneet tehtävän maakuntastrategiasa hoitaakseen. Julkisen henkilöliikenteen tehtävistä säädetään laissa liikenteen palveluista (320/2017), yksityistieavustuksista yksityistielaisissa ja saaristoliikenteen järjestämisestä laissa saariston kehityksen edistämisestä (494/1981).

ELY-keskuksissa tienpidon tehtäviä hoitava henkilöstö siirtyisi edellä kuvatun tehtävänjaon mukaisesti maakuntiin ja Liikennevirastoon.

Tähän esitykseen sisältyvien lakien sekä muiden liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan maakuntauudistukseen liittyvien säädösten (yksityistielaki, laki liikenteen palveluista, laki saariston kehityksen edistämisestä) mukaan ELY-keskusten liikennevastuualueilta ja Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten ja työ- ja elinkeinokeskusten kehittämis- ja hallintokeskuksesta siirtyvien tehtävien arvioitujen henkilöstövaikutukset esitetään alla olevassa taulukossa. Jatkovalmistelun yhteydessä vahvistetaan tarkemmin siirtyvät henkilötyövuosimäärät ottaen huomioon osaamisen ja toimintaresurssit sekä tehtävien ja henkilöstön jakautuminen maakuntien, Liikenteenohjausyhtiön ja Liikennevirasto välillä siirtoja koskevien säännösten mukaisesti. Siirrot on tarkoitus toteuttaa 1 päivänä tammikuuta 2020.

Tehtävä (vastuu)	HTV 1.2.2017	Järjestäjätahot 2020
Liikenteen asiantuntijatehtävät (kaikki ELYt), josta - Joukkoliikennetehtävät 30 htv - Yksityistieavustukset 6 htv - Lj-työn johtaminen 6 htv	120	Maakunta Maakunta Maakunta
Tienpidon suunnittelu ja väyläomaisuuden hallinta (kaikki ELYt) - Tie- ja ratamaanhankinta ja kiinteistöjen hallinta - tienpidon suunnittelu	118 13 105	Liikennevirasto Maakunta
Maanteiden kunnossapidon ja rakentamisen hankinta sekä sopimuskauden aikainen toiminta - Hoidon alueurakoiden kilpailutuksen ohjaus ja tuki (VAR)	100 2	Liikennevirasto

- Muut	98	Maakunta
Maantielauttaliikenne (tien jatke)	2	Liikennevirasto
Saariston yhteysalusliikenne	2	Maakunta
Tienvarsitelematiikka (KAS)		
- Tietunneliturvallisuuden asiantuntijatehtävät	1	Liikennevirasto
- Hankintojen, palveluiden ja älyliikenteen kehittäminen sekä kansallinen ja kansainvälinen yhteistyö	1	Liikennevirasto
- Liikenteen hallinnan ja telematiikan asiantuntijatehtävät	7	Liikenteenohjausyhtiö
Tienpidon lupatehtävät (PIR)	40	Liikennevirasto
Asiakaspalvelutoiminto (PIR)	12	Liikenteenohjausyhtiö
Vahingonkorvaukset ja ajoneuvojen siirrot (LAP-ELY)	9	Liikennevirasto
Museo- ja perinnetoiminta (PIR)	1	Liikennevirasto
KEHA/ Tienpitoa palvelevat taloushallintotehtävät	6	Liikennevirasto
KEHA/ Tienpidon maanhankinnan maksatustehtävät	3	Liikennevirasto
KEHA/ Tienpidon lupapalvelua tukevien tietojärjestelmien ylläpito ja kehittäminen	1	Liikennevirasto
KEHA/ Tienpidon asiakirjahallintotehtävät siirtyviin tehtäviin liittyen (mm. lupapalvelut)	4	Liikennevirasto
Yhteensä	427	
- Maakunnissa 325 HTV		
- Liikennevirastossa 83 HTV		
- Liikenteenohjausyhtiössä 19 HTV		

Maakuntiin siirtyvän henkilöstön asema

Muutoksessa noudatettaisiin hyvää henkilöstöpolitiikkaa. Onnistunut muutoksen johtaminen edellyttää avoimuutta ja henkilöstön osallistamista muutoksen toteutukseen. Henkilöstön tiedonsaannista ja vaikutusmahdollisuuksista tulee huolehtia uudistusta toteutettaessa.

Henkilöstön siirtyminen maakuntauudistuksen yhteydessä maakuntiin sekä maakuntakonserniin kuuluiin ja maakuntien määräysvallassa oleviin yhteisöihin katsottaisiin esityksen perusteella liikkeenluovutukseksi. Maakuntien liitoista siirtyvän henkilöstön osalta työsopimuslain ja kunnallisesta viranhaltijasta annetun lain sekä valtiolta siirtyvän henkilöstön osalta valtion virkamieslain ja työsopimuslain liikkeenluovutussäännöksiä sovellettaisiin kaikkiin uudistuksen yhteydessä toteutettaviin työnantajan vaihtumista merkitseviin muutoksiin riippumatta siitä, täyttyvätkö niissä mainituissa laeissa liikkeenluovutukselle säädetyt tunnusmerkit. Jos henkilö siirtyisi ensin maakuntaan ja sieltä myöhemmin maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palvelukseen, voimaannpanolain liikkeenluovutusta koskevia säännöksiä noudatettaisiin vuoden 2021 loppuun mennessä tehtävissä henkilöstösiirroissa. Tämän jälkeen tehtävissä henkilöstösiirroissa noudatettaisiin voimassa olevien lakien liikkeenluovutussäännöksiä.

Henkilö siirtyisi sen maakunnan tai maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palvelukseen, jolle siirtyvät tehtävät muodostavat vähintään puolet henkilön tosiasiallisista työtehtävistä.

Henkilöstö siirtyisi niin sanottuina vanhoina työntekijöinä ja säilyttäisi siirtymähetkellä voimassa olevat työ- tai virkasuhteeseen liittyvät oikeudet ja velvollisuudet. Uusi työnantaja olisi velvollinen noudattamaan luovutushetkellä voimassa olevan, aikaisempaa työnantajaa sito-

neen työ- tai virkaehtosopimuksen määräyksiä sopimuskauden loppuun. Sopimuskauden päätymisen jälkeen siirryttäisiin soveltamaan uutta työnantajaa sitovaa työ- tai virkaehtosopimusta.

Liikkeenluovutus ei ole sellaisenaan peruste palvelussuhteen ehtojen muuttamiseen. Henkilöstön tehtävät voisivat muuttua, kun siirtyvät tehtävät yhdistettäisiin uudella tavalla kokonaisuudeksi. Tehtävien muutoksilla voisi olla vaikutuksia myös palkkaukseen.

Määräaikaisissa palvelussuhteissa olevat siirtyisivät liikkeenluovutuksessa uuden työnantajan palvelukseen määräaikaisen palvelussuhteensa keston ajaksi. Suuri osa määräaikaisista palvelussuhteista todennäköisesti päättyy vuoden 2019 lopussa.

Aikaisemman työnantajan palveluksesta perhevapaille jääneillä työntekijöillä olisi oikeus palata uuden työnantajan palvelukseen ensisijaisesti aikaisempaan työhön.

Jos henkilö siirtyisi sellaisen maakunnille talous- ja henkilöstöhallinnon palveluja tuottavan palvelukeskusyhtiön palvelukseen, joka ei kuulu maakuntakonserniin tai ole maakuntien määräysvallassa, tilanteessa sovellettaisiin yleisiä liikkeenluovutusta koskevia säännöksiä.

Kunnallisen palvelussuhdelainsäädännön soveltamisalaa on ehdotettu laajennettavaksi koskemaan myös maakunnan henkilöstöä, joten valtion henkilöstöä siirtyisi uuden palvelussuhdelain-säädännön piiriin. Osa valtion henkilöstöstä siirtyisi työsuhteeseen ja siten työsuhteissa sovellettavan lainsäädännön piiriin. Jos siirtyminen tapahtuisi maakuntakonserniin kuuluvaan tai maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön tai näiden määritelmien ulkopuolelle jäävään muuhun maakunnille palveluja tuottavaan palvelukeskusyhtiöön, siirtyisi virkamies työ-sopimussuhteeseen.

Maakuntien työnantajaedunvalvonta on ehdotettu järjestettäväksi siten, että työnantajaedunvalvojana toimisi Kunta- ja maakuntatyönantajat KT. Sen tehtäviin kuuluisi neuvotella ja sopia jäsenyhteisöjensä puolesta henkilöstön palvelussuhteen ehdoista sekä neuvotella ja sopia keskusjärjestötasoisia sopimuksista ja suosituksista.

Lähtökohtaisesti vain virkasuhteessa olevalla henkilöllä on oikeus julkisen vallan käyttöön. Tästä voidaan kuitenkin poiketa säätämällä tehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle perustuslain 124 §:n mukaisilla edellytyksillä. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan antaa vain viranomaiselle. Merkittävänä julkisen vallan käyttönä pidetään esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta käyttää voimakeinoja tai puuttua muuten merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä tai tehtäviä, jota ei voida antaa muulle kuin viranomaiselle, hoitaa maakunta. Näin ollen virkasuhteessa oleva, julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä hoitava henkilöstö siirtyisi lähtökohtaisesti maakuntien palvelukseen.

Maakuntien liitoista ja valtiolta maakuntaan sekä maakuntakonserniin kuuluvaan tai maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön siirtyvän henkilöstön lisäeläkkeet turvattaisiin säätämällä asiasta erikseen. Jos henkilö siirtyisi valtiolta sellaisen maakunnille talous- ja henkilöstöhallinnon palveluja tuottavan palvelukeskusyhtiön palvelukseen, joka ei kuulu maakuntakonserniin tai ole maakuntien määräysvallassa, henkilön lisäeläkkeen säilyminen turvattaisiin sopimuksin.

Henkilöstön siirryttyä maakuntien palvelukseen vuoden 2020 alussa, on kunkin maakunnan tehtävänä määritellä henkilöstö- ja palkkapolitiikka lainsäädännön sekä työ- ja virkaehtosopimusten määrittämissä rajoissa. Palkkaharmonisoinnin kustannusvaikutus määräytyy sen mu-

kaisesti, millaiseksi tehtäväkohtaiset palkkatasot maakunnissa määritellään ja millä aikataululla palvelussuhteen ehtoja ja palkkausta harmonisoidaan.

Liikennevirastoon siirtyvän henkilöstön asema

Muutoksessa noudatetaan hyvää henkilöstöpolitiikkaa. Onnistunut muutoksen johtaminen edellyttää avoimuutta ja henkilöstön osallistamista muutoksen toteutukseen. Henkilöstön tiedon-saannista ja vaikutusmahdollisuuksista tulee huolehtia uudistusta toteutettaessa.

Valtion virastojen välillä tapahtuvissa henkilösiirroissa noudatetaan valtion virkamieslain 5a–5c §:issä säädettyjä periaatteita. Pääsääntönä tällöin on, että virat ja niihin nimitetyt virkamiehet siirtyvät samaan virastoon tai samoihin virastoihin kuin tehtävät siirtyvät. Määräaikaisissa palvelussuhteissa olevat siirtyvät uuden työnantajan palvelukseen määräaikaisen palvelussuhteensa keston ajaksi.

Liikennevirastoon siirtyvään henkilöstön tehtävien vaativuudet sekä henkilökohtaiset työsuoritusvirastossa arvioitaisiin ja palkkaukset määräytyisivät Liikenneviraston palkkausjärjestelmän mukaisesti.

Liikenteenohjausyhtiöön siirtyvän henkilöstön asema

Muutoksessa noudatetaan hyvää henkilöstöpolitiikkaa. Onnistunut muutoksen johtaminen edellyttää avoimuutta ja henkilöstön osallistamista muutoksen toteutukseen. Henkilöstön tiedon-saannista ja vaikutusmahdollisuuksista tulee huolehtia uudistusta toteutettaessa.

Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta ehdotetulla lailla (HE 34/2018 vp) perustettavaan osakeyhtiöön (jäljempänä yhtiö) siirtyisi ELY-keskuksissa hoidetut liikenteen hallinnan ja telematiikan asiantuntijatehtävät sekä liikenteen asiakaspalvelutoiminto. Näitä tehtäviä hoitavan henkilöstön virat lakkaisivat, ja niihin perustuvat virkasuhteet ja määräaikaiset virkasuhteet päättyisivät ilman irtisanomista. Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden virkasuhteinen henkilöstö otettaisiin yhtiön palvelukseen työsuhteesuhteeseen. Virkojen lakkaaminen ja virkasuhteiden päättyminen eivät edellyttäisi suostumusta. Määräaikainen henkilöstö siirtyisi tai otettaisiin määräaikansa osoittamaksi ajaksi yhtiön palvelukseen määräaikaiseen työsuhteeseen.

Työntekijöihin ja palvelussuhteen ehtoihin sovellettaisiin, mitä laissa tai sen nojalla säädetään tai määrätään ja mitä yhtiötä sitovassa työehtosopimuksessa ja työehtosopimuksessa sovitaan.

Henkilöstö siirtyisi yhtiöittämisessä julkisten alojen eläkelain (81/2016) mukaisesta järjestelmästä yksityisen alan työeläkejärjestelmän piiriin. Periaatteena olisi, että ELY-keskuksesta osakeyhtiöön siirtyvän henkilöstön eläketurva vastaisi sitä nykyistä ansaittua eläketurvaa, joka henkilöllä valtiolla on eläkeiän, valtion peruseläkkeen suuruuden ja lisäeläkekarttuman suhteen. Tuleva eläkekarttuma on henkilöstöllä sama sekä valtion että yksityisessä eläkejärjestelmässä. Henkilöstön edellä kuvatus mukaisen eläketurvan tason säilyttämiseksi perustettava osakeyhtiö ottaisi erillisen lisäeläkevakuutuksen. Lisäeläketurvan kertakustannukseksi arvioidaan noin 80 000 euroa.

Muilta osin liikenteenohjauksen ja -hallinnan yhtiöittämiseen liittyviä vaikutuksia on arvioitu hallituksen esityksessä laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 34/2018 vp).

Yhteistoiminta

Maakuntauudistuksen valmistelussa noudatettaisiin työnantajan ja henkilöstön välisestä yhteistoiminnasta kunnissa annettua lakia (449/2007) ja yhteistoiminnasta valtion virastoissa ja laitoksissa annettua lakia (1233/2013). Maakuntien perustamisen jälkeen toteutettavat järjestelyt käsiteltäisiin yhteistoiminnassa ehdotetun työnantajan ja henkilöstön välisestä yhteistoiminnasta kunnassa ja maakunnassa annetun lain mukaisesti.

Maakuntauudistuksen edellyttämät järjestelyt valmisteltaisiin yhteistoiminnassa muutoksen kohteena olevan henkilöstön edustajien kanssa. Kun otetaan huomioon uudistuksen laajuus ja siirtyvien tehtävien hoidon jatkuvuuden sekä palvelukyvyyn turvaamisen tärkeys, ovat yhteistoimintaneuvottelujen oikea-aikainen käynnistys ja valmisteluun liittyvä avoimuus keskeisiä uudistuksen onnistumiselle. Valmistelu edellyttää merkittävää työpanosta henkilöstön edustajilta. Edellä mainituissa yhteistoimintalaeissa säädetään työnantajan velvollisuudesta antaa henkilöstön edustajille vapautusta työstä.

Yhteistoimintaneuvottelut olisi käynnistettävä hyvissä ajoin ennen kuin tehdään sellaisia tehtävien siirtoa koskevia päätöksiä, joilla on merkittäviä henkilöstöä koskevia vaikutuksia. Vaiheittainen muutoksen toteutus voisi johtaa useisiin tehtäväsiirtoja koskeviin yhteistoimintaneuvotteluihin valtion virastoissa.

Muilta osin viitataan hallituksen esityksen eduskunnalle maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevaksi lainsäädännöksi (HE /2018 vp) henkilöstövaikutusten arviointiin.

4.4 Sukupuolivaikutukset

Muutoksessa noudatetaan naisten ja miesten välisestä tasa-arvosta annettua lakia (609/1986).

Maakuntia ja muita uusia työnantajia koskee naisten ja miesten välisestä tasa-arvosta annetun lain kielto soveltaa palkka- ja muita palvelussuhteen ehtoja siten, että työntekijä tai työntekijät joutuvat sukupuolen perusteella epäedullisempaan asemaan kuin yksi tai useampi työnantajan samassa tai samantarvoisessa työssä oleva työntekijä. Tasa-arvolain 6 a §:n mukaisella palkkakartoituksella tulisi selvittää, ettei saman työnantajan palveluksessa olevien samaa tai samanarvoista työtä tekevien naisten ja miesten välillä ole perusteettomia palkkaeroja.

Vuoden 2016 tietojen mukaan ELY-keskuksiin ja KEHA-keskukseen palvelussuhteessa olevista oli naisia noin 59 prosenttia.

Lakeihin ehdotettavilla muilla muutoksilla ei ole tunnistettu olevan vaikutuksia sukupuolten väliseen tasa-arvoon.

4.5 Ympäristövaikutukset

Esityksellä ei ole tunnistettu olevan välittömiä ympäristövaikutuksia. Voidaan kuitenkin todeta, että esitykseen sisältyvä pitkän aikavälin liikennejärjestelmäsuunnittelu ottaa huomioon myös tulevat liikennetarpeet ja ympäristönäkökohdat. Liikennejärjestelmäsuunnittelu on kokonaistarkastelua, jolla hyvin toimiessaan voidaan arvioida olevan myös ympäristön kannalta positiivisia vaikutuksia. Tätä kautta uudistuksella voi olla myös ihmisten terveyteen ja elinoloihin sekä ilmastomuutoksen hillintään pitkällä aikavälillä liittyviä myönteisiä vaikutuksia.

Maanteiden kunnossapidon tasosta ja palvelutasosta säätämisellä voisi olla positiivisia ympäristövaikutuksia. Lyhyemmät ajoajat ja tasaisempi matkavauhti näkyvät polttoaineen pienempänä kulutuksena. Pienempi määrä painorajoituksia esimerkiksi elinkeinoelämän kannalta tär-

keissä silloissa mahdollistaa osaltaan kustannustehokkaammat kuljetukset silloin, kun raskaiden kuljetusten ei tarvitse käyttää painorajoituksista johtuvia kiertoreittejä.

Esityksen 2 luvussa säädetään hankearvioinnista, joka kohdistuu myös luonnonympäristöön ja rakennettuun ympäristöön. Hankearvioinnin lakisääteisyys parantaa arvioinnin laatua ja yhdenmukaistaa käytäntöjä, jolloin hakkeiden ympäristövaikutukset ovat tältä osin nykyistä paremmin vertailukelpoisia keskenään.

Edelleen esityksen 2 luvussa säädetyissä suunnitteluperusteissa on mahdollista määritellä esimerkiksi jokin tietty ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tarkasteltu vaihtoehto jatko-suunnittelun pohjaksi. Tällöin myös esitykseen sisältyvien suunnitteluperusteiden (15 r §) kautta on mahdollista vaikuttaa myös mahdollisiin ympäristövaikutuksiin esimerkiksi tien sijainnin ja haitallisten vaikutusten torjumiseksi tehtävien toimenpiteiden osalta.

Esityksellä ei ole tunnistettu olevan vaikutuksia luonnonvarojen ja energian käytön osalta. Eri liikennemuotojen välisiin suhteisiin tullaan jatkossa vaikuttamaan erityisesti liikennejärjestelmäsuunnittelussa, jossa käsitellään myös liikkumistarpeita yleisesti. Näin ollen liikennejärjestelmätavoilla on mahdollista vaikuttaa ja myös ohjata eri liikkumismuotojen käyttämistä, millä voi pitkällä aikavälillä olla vaikutuksia myös liikenteen päästöjen hillitsemisen ja ihmisten terveyden ja elinolojen kannalta.

4.6 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Maanteiden merkitys on elinkeinoelämän ja ihmisten liikkumisen kannalta merkittävä, koska rautatie- ja lentoasemaverkosto eivät kata koko maan tarpeita. Aluekehitysvaikutusten ja alueiden kehittämisen kannalta tieliikennejärjestelmä on keskeisessä asemassa. Liikennejärjestelmäsuunnittelulla ja tieverkon pitkäjänteisellä kehittämisellä luodaan edellytykset asumiselle ja elinkeinotoiminnalle maan eri osissa sekä vaikutetaan kestäväen ja tasapainoisen aluerakenteen syntymiseen. Tienpidolla tulee voida edistää alueiden omia kehitysstrategioita ja alueellisia erityispiirteitä, ottaen huomioon ylimaakunnalliset tarpeet sekä valtion intressit väyläomaisuuden haltijana. Maantielain muutoksessa tienpitotehtävät siirtyvät maakuntien vastuulle ja ohjaus- ja rahoitusmallin mukaisesti tienpidon rahoitus eriteltäisiin maakunnittain tieverkon ominaisuuksiin ja muihin olosuhteisiin perustuen. Ohjaus- ja rahoitusmallin tavoitteena on varmistaa maantieverkon ja sen kunnon yhtenäisyys. Toisaalta maakuntien rooli tienpidossa ja alueellinen asiantuntemus ja päätöksenteko voivat myös parantaa erityisesti alemman tieverkon kunnossapitoa ja tasoa, jos maakunnissa ja tienpitoalueilla kyetään nykyistä paremmin kohdentamaan toimenpiteitä tarpeiden mukaisesti ja alueelliseen asiantuntemukseen perustuen. Voidaan myös arvioida, että näistä lyhyen tähtäimen hyötyjen etsimisestä tulee nykyistä joustavampaa, vaikka tieverkon omaisuudenhallinnan näkökulmasta painopisteen tulee olla pääasiassa pitkän aikavälin tarkastelussa ja tienpidon rahoituksen kohdentamisessa maantieverkon omaisuudenhallinnan näkökulmasta tarkoituksenmukaisimmalla tavalla.

Aluekehitysnäkökulmasta tiehankkeet keskusalueilla ja pitkämatkaisen liikenteen kauttakulkuväylinä toimivien yhteysvälien kehittäminen parantavat syrjäseutujen saavutettavuutta kokonaisuutena tehokkaammin kuin itse syrjäseuduilla toteutettavat hankkeet, sillä syrjäseutujen hankkeet vaikuttavat saavutettavuuden kannalta paljon suppeampaan maantieteelliseen alueeseen. Hyvin toimivat liikenneyhteydet ydinalueen ja muiden alueiden välillä (esimerkiksi maanteiden runkoverkko) voivat kuitenkin kiihdyttää taloudellisen toiminnan alueellista keskittymistä ydinalueelle, jos ydinalueelta on hyvät liikenneyhteydet kaikkialle maahan, mutta alueiden välillä liikenneyhteydet eivät toimi tai niiden palvelutaso ei ole riittävällä tasolla. Tasaisten kehityksen saamiseksi pitäisi kyetä parantamaan saavutettavuutta myös eri alueiden ja aluekeskusten välillä, esimerkiksi alueellisen saavutettavuuden kannalta keskeisten liikenteen

solmukohtien yhteysvälejä parantamalla. Tällaiset näkökulmat tulevat esityksen mukaan huomioitavaksi pitkän aikavälin liikennejärjestelmäsunnittelussa.

Yleisesti voidaan arvioida, että esityksen mukaista rahoitus- ja ohjausmallia noudattamalla esitykseen sisältyvillä muutoksilla ei pitäisi olla merkittäviä vaikutuksia aluekehityksen näkökulmasta. Mikäli Liikenneviraston vaikutus- ja ohjausmahdollisuudet puolestaan heikkenisivät nykytilaan verrattuna, ei käytännössä olisi mahdollista taata yhtäläisiä tienpidosta johtuvia sekä tienpitotoimenpitein edistettäviä aluekehitysmahdollisuuksia. On myös luonnollista, että maakunnat pyrkivät edistämään alueidensa elinvoimaisuutta ja muun muassa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä alueillaan. Tällä voi olla vaikutuksia myös aluekehitykseen ja toimintojen sijoittumiseen pidemmällä aikavälillä.

Esitykseen sisältyvällä yhtenäisellä palvelutasomäärittelyllä sekä laatutasovaatimuksilla edistettäisiin kansalaisten ja elinkeinoelämän mahdollisimman yhdenvertaista kohtelua maan eri osissa. Maantieverkon kunnolla on laajat yhteiskunnalliset vaikutukset. Vaikutukset kohdistuvat sekä asiakkaille että väylänpitäjälle eli valtiolle.

Huonokuntoinen liikenneverkko lisää logistiikan kustannuksia lisääntyvinä ajoaikoina ja -kustannuksina. Väylien korjausvelka pidentää matka- ja kuljetusaikoja sekä heikentää niiden ennakoitavuutta ja täsmällisyyttä. Painorajoitukset alentavat elinkeinoelämän kuljetusten tehokkuutta silloin, kun joudutaan turvautumaan kiertoreitteihin. Verkon käyttäjien polttoaineen kulutus lisääntyy. Huonokuntoinen tieverkko lisää värinä- ja meluhaittoja. Lisäksi huonokuntoinen tieverkko vähentää väylän käyttäjien ajomukavuutta ja kasvattaa ajoneuvojen korjauskustannuksia. Liikenneverkon huonolla kunnolla on myös vaikutuksia liikenneturvallisuuteen sekä jonkin verran päästöjen määrään.

Väylänpitäjälle eli valtiolle korjausvelan kasvu kasvattaa akuuttien, äkillisten korjaustarpeiden määrää. Väylien tulevat korjauskustannukset kasvavat sitä suuremmiksi, mitä kauemmin korjausvelan annetaan kasvaa. Teiden talvihoito vaikeutuu ja kallistuu väylien kunnon laskiessa ja talvihoidon taso laskee. Myös vahingonkorvausvaatimukset lisääntyvät ja asiakkaiden lisääntyvä tyytymättömyys saattaa johtaa lyhyellä tähtäimellä tehottomiin ratkaisuihin.

Kunnossapidon tasosta säättäminen edistäisi kansalaisten ja elinkeinoelämän yritysten yhdenvertaista kohtelua maan eri osissa, kun merkitykseltään ja liikennemääriltään saman tasoisilla teillä tulisi tarjota yhtenäistä kunnossapidon tasoa. Kunnossapidosta säättäminen tuottaisi myös ennustettavaa tietoa siitä, millaista laatutasoa kullakin väylällä olisi tarjottava. Odotusarvo on, että vaikutukset väylien kuntoon olisivat positiiviset.

Maakuntien alueelliset intressit sekä päätöksenteon poliittisuus voivat ilman Liikenneviraston vaikutus- ja ohjausmahdollisuutta kohdentaa toimenpiteitä ja niiden rahoitusta siten, ettei aluekehitysnäkökulmaa tarkastella prosessissa riippumattomasti. Kehitykseen voi paikallisesti vaikuttaa myös se, että kun tienpito on enemmän maakunnan vastuulla, voi keinovalikoima mahdollisten tieverkosta johtuvien ongelmien ja haasteiden ratkaisemisessa monipuolistua nykyisestä. Käytännössä tämä voisi tarkoittaa esimerkiksi sitä, että haja-alueiden rakentamiseen ja kehittämiseen suhtauduttaisiin pidättyväisemmin, kun kokonaistarkastelussa huomioitaisiin myös maanteiden kunnossapitokustannukset. Maakuntien intressissä voikin olla enenevissä määrin tienpidon määrärahojen kohdentaminen niille verkon osille, joissa toimenpiteillä on mahdollisimman suuri vaikutus maakunnan elinvoimaan ja menestystekijöihin.

Maanteiden suunnittelua koskevalla toimivallanjaolla ei ole tunnistettu olevan vaikutuksia kansalaisten asemaan. Lailla turvataan kansalaisten yhtäläiset osallistumismahdollisuudet sekä

maantien suunnittelua koskeva vuorovaikutusmenettely, joka on yhtäläinen riippumatta siitä, vastaako hankkeesta maakunta vai Liikennevirasto.

Turvallisuuteen ja varautumiseen liittyen esitykseen sisältyy ehdotus varautumisvelvollisuutta koskevaksi säännökseksi sisältäen asiaa koskevat valvonta- ja määräyksenantovaltuudet Liikenteen turvallisuusvirastolle. Varautumista koskeva säännös varmistaa osaltaan sen, että tienpidon toimijakentässä tapahtuvista muutoksista huolimatta varautumisen kannalta olennaisen tärkeä valtakunnallinen yhtenäisyys pystytään varmistamaan. Varautumisesta säättäminen vähentää myös mahdollisia riskejä, joita varautumiseen liittyen voisi aiheutua tienpitoon liittyvissä muutoksissa, joissa maakunnat tulevat vastaamaan maakuntalain mukaisesti tietyistä tienpitoon liittyvistä tehtävistä. Säännös velvoittaisi tienpitäjää yhteistyössä tienpitoalueen maakuntien kanssa varautumaan normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin, joten velvollisuudella olisi myös vaikutuksia Liikenneviraston ja maakuntien resurssi- ja osaamistarpeisiin. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi valtuus valvoa varautumista ja turvallisuusvirastolla olisi myös valtuus antaa tarkempia määräyksiä tienpitäjältä ja maakunnilta edellytettävästä valmiussuunnittelusta.

Vesiliikennelain (463/1996) muutoksella mahdollistetaan, että kunta voi periä maksun moottorikäyttöisellä vesikulkuneuvolla suoritettavien kilpailujen tai harjoitusten toistuvaan tai pysyvään järjestämiseen haettavasta luvasta tai yksittäisen tapahtuman järjestämisestä, jos tapahtumasta on odotettavissa merkityksellisiä ympäristöhaittoja.

Esityksellä ei ole tunnistettu olevan vaikutuksia perustuslain 2 luvun mukaisiin perusoikeuksiin, yhdenvertaisuuteen tai syrjimättömyyteen, vaikutuksia lapsiin eikä sukupuolivaikutuksia. Myöskään työllisyysvaikutuksia ei ole tunnistettu, mutta pidemmällä aikavälillä maakuntien rooli voi lisätä myös elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja siten työllisyyttä maakunnissa.

Vaikutukset maantieverkkoon ja liikennejärjestelmään kokonaisuudessaan

Mikäli esityksen mukainen tienpidon rahoitus- ja ohjausmalli tulevat toimimaan käytännössä, eivät esitykseen sisältyvät uudistukset itsessään tule ainakaan heikentämään väyläverkon kuntoa.

Esitykseen sisältyvän liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on edistää pitkäjänteistä valtion, maakuntien ja kuntien yhteistyötä toimivan ja kestävä liikennejärjestelmän luomiseksi. Esityksen mukaisesti maantietä koskevassa yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet. Näin ollen liikennejärjestelmäsuunnitelman huomioon ottaminen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa vahvistaa valtakunnallisten ja maakunnallisten tavoitteiden toteutumista, millä on laajasti katsoen yhteiskunnallisia vaikutuksia.

Esitykseen sisältyvillä maantien suunnittelua ja rakentamista koskevalla 2 luvun säännöksillä ei ole pääsääntöisesti tarkoitus luoda uusia velvoitteita tai menettelyjä, vaan tavoitteena on lakiin kirjaamalla turvata nykyisten hyvien ja tarkoituksenmukaisten käytäntöjen noudattaminen maakuntaudistuksen yhteydessä. Tällä hetkellä menettelyjen noudattaminen perustuu Liikenneviraston ohjeisiin, jotka eivät ole oikeudellisesti sitovia.

5 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenneviraston kanssa. Valmistelussa on tehty yhteistyötä myös nykyisten ELY-keskusten liikennevastuualueiden se-

kä maakuntien liittojen kanssa. Uudistustarpeita koskevasta arviomuistiosta pyydettiin valmistelun tueksi kommentteja maakuntien liitoilta, ministeriöiltä, liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastoilta ja eräiltä järjestöiltä huhtikuussa 2017.

5.1 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Hallituksen esitysluonnoksesta maantielain muuttamiseksi pyydettiin lausuntoja 5.7.–4.9.2017. Lausuntoja annettiin 21.9.2017 mennessä noin 90 kpl. Esityksen vastaanotto oli kokonaisuutena positiivinen, mutta useisiin yksityiskohtiin esitettiin täsmennyksiä tai muita muutoksia.

Esitettyä tienpidon järjestämismallia pidettiin pääosin hyvänä. Roolien ja vastuiden katsottiin tarvitsevan selkeyttämistä. Maakuntien liitot olivat huolissaan tulevien maakuntien tosiasiallisesta liikkumavarasta ja tasavertaisuudesta keskenään. Muun muassa elinkeinoelämän edustajat kantoivat huolta tienpidon kustannusten noususta sekä tienpidon tason ja toimintatapojen eriytymisestä eri maakunnissa. Rahoituksen sääntelyyn sekä esimerkiksi tienpidon suunnittelman ja sopimuksen prosessien kytkemiseen muihin maakuntaprosesseihin kaivattiin selkeytystä. Yhteinen huoli lausunnonantajien kesken oli maakuntien resurssien ja osaamisen riittävyyden turvaamisesta. Tienpidon järjestämismallia ja toimijoiden vastuuta koskevaa sääntelyä on jatkovalmistelussa pyritty selkeyttämään. Perusteluja on täydennetty avaamaan paremmin tulevan tienpidon järjestämismallia ja ehdotettavien säännösten merkitystä eri toimijoiden kannalta.

Ehdotettuun liikennejärjestelmäsuunnittelukokonaisuuteen ja siitä lain tasolla säätämiseen suhtauduttiin myönteisesti. Pitkäjänteisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman käyttöönottoa pidettiin tarpeellisenä ja tärkeänä. Kuntien roolin tunnistamista sekä myös muiden toimijoiden roolien selkeyttämistä kaivattiin vielä. Suunnitteluprosessien katsottiin tarvitsevan vielä viimeistelyä. Jatkovalmistelussa on avattu ja selkeytetty liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteyttä muuhun alueidenkäytön ja maankäytön suunnitteluun. Lisäksi on sujuvoitettu ehdotettua sääntelyä tiivistämällä, yhdistämällä ja yhdenmukaistamalla joitain ehdotettua sääntelyä. Luonnosta on myös selkeytetty korostamalla liikennejärjestelmäsuunnittelun vuorovaikutteisuutta sekä käsittelemällä perusteluissa enemmän myös kuntien roolia liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Liikennejärjestelmäsuunnittelua koskien ja esityksessä muutoinkin on pyritty myös huomioimaan liikenteen palveluistumisen kehitys sekä digitalisaatio- ja automaatiokehitykset mukanaan tuomat vaatimukset ja mahdollisuudet.

Maanteiden palvelutasoa ja valtakunnallisesti merkittävää runkoverkkoa koskevia ehdotuksia pidettiin erittäin tervetulleina ja tarpeellisina. Lausunnoissa katsottiin, että vielä olisi kuitenkin täsmennettävä muun muassa palvelutason tekijöitä. Jatkovalmistelussa maanteiden palvelutasotavoitteita on pyritty täsmentämään, ja palvelutason tekijät nimeämään selkeämmin. Lisäksi aiemman luonnoksen 13 §:ään ja nykyisen lain 3 ja 13 §:iin maanteiden kehittämistä, kunnossapitoa ja rakentamista koskevat vaatimukset on järjestetty jatkovalmistelussa selkeämmin tienpitoa koskeviksi yleisiksi vaatimuksiksi. Nämä vaikuttavat osaltaan maanteiltä edellytettävään palvelutasoon. Palvelutason toteutumiseen vaikuttavana tekijänä on lisätty sääntelyä maanteiden kunnossapidon tasosta. Laadunvarmistamiseksi myös omavalvonnasta ja viranomaisvalvonnasta on jatkovalmistelussa lisätty säännökset lakiin.

Kysymys maantienkäytön maksullisuudesta tai maksuttomuudesta nousi esiin varsin monessa lausunnossa. Kyseiseen säännökseen ei ollut esitetty muutosta muutoin kuin toimivaltaisten viranomaisten osalta. Esimerkiksi eräät maakuntaliitot, kaupungit ja kaupunkiseudut, ympäristöministeriö sekä Kuntaliitto katsoivat tarpeelliseksi luoda edellytykset maksujen käyttöönottamiselle. Osa muista lausunnonantajista vastusti maksullisuutta kiihkeästi. Jatkovalmistelussa

on päädytty siihen, että maksullisuuteen liittyviä muutoksia ei ehdoteta tässä esityksessä. Lisäksi esimerkiksi raskaan liikenteen vinjettimaksuissa ja ruuhkamaksuissa olisi perustuslain 81 §:n kannalta kyse veroista, joista olisi säädettävä verolaeissa.

Vaikutusten arviointia katsottiin tarpeelliseksi täsmentää erityisesti henkilöstövaikutusten ja muutoksesta aiheutuvien lisäresurssitarpeiden osalta. Esiin nousivat myös tietojärjestelmiin kohdistuvien kustannusvaikutusten, ympäristövaikutusten, liikenneturvallisuusvaikutusten ja tasa-arvovaikutusten arviointi ja niiden täydennystarve. Vaikutusten arviointia on täydennetty mahdollisuuksien mukaan.

Lisäksi esiin nostettiin muun muassa maantietalueelle sijoitettuja johtoja ja kaapeleita koskeva siirtokustannusten ja -vastuiden sääntely. Jatkovalmistelussa johtojen ja muiden rakenteiden, laitteiden ja rakennelmien sijoittamista tietalueille sekä siihen liittyviä kysymyksiä on selvitetty tilaamalla aiheeseen liittyvä oikeudellinen selvitys. Valmistelua on kuitenkin tarkoitus jatkaa tästä hallituksen esityksestä erillisenä kokonaisuutena. Liikenneviraston ja metsäteollisuuden puunkuormaukseen liittyvän esityksen johdosta jatkovalmistelussa on luonnosteltu ehdotus vapauttaa puutavaran säilyttäminen ja kuormaaminen 42 §:n mukaisesta lupavaatimuksesta yhdysteillä ja seututeillä tietyin edellytyksin.

Lausunnoissa esiin nostettiin myös muita yksittäisiä kysymyksiä. Esimerkiksi yksityistierumpujen kunnossapitovastuun siirtämistä maantien tienpitäjän vastuulle kannatettiin. Muun muassa Liikenneviraston lausunnossa nostettiin jatkovalmistelussa arvioitavaksi asiaksi varautumisvelvoitteesta säättäminen erikseen maantielaissa, ja jatkovalmistelussa onkin valmisteltu ehdotus varautumisvelvollisuutta koskevaksi säännökseksi sisältäen asiaa koskevat valvontaja määräyksenantovaltuudet Liikenteenturvallisuusvirastolle.

Hallituksen esitysluonnosta on pyritty täydentämään lisäksi erityisesti koskien tiedon tuottamisvelvoitteita koskevilla kirjauksilla. Luonnosta on jatkovalmistelussa edellä mainittujen kokonaisuuksien lisäksi täydennetty muuttamalla maanteiden luokittelua koskevaa säännöstä selkeyttämällä maanteiden luokittelua ja runkoverkon määrittämistä koskevaa päätöksentekoa. Lakiin on jatkovalmistelussa ehdotettu myös lisättäväksi säännös Liikenneviraston mahdollisuudesta sopimuksella siirtää sille kuuluvien lupa- tai muiden tehtävien hoitamiseen liittyvien avustavien maastotehtävien hoitaminen yksityisen palvelutarjoajan hoidettavaksi. Lisäksi esitykseen on lisätty ehdotukset varautumista, Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmää ja valvontaa koskevista säännöksistä.

Jatkovalmistelussa on lisäksi päädytty sisällyttämään kaikki liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle kuuluvat maakuntauudistuksen täytäntöönpanosta johtuen muutettavana olevat lait samaan hallituksen esitykseen. Esitykseen on siten lisätty ehdotukset myös seuraavien lakien muuttamisesta: ratalaki (110/2007), ajoneuvojen siirtämisestä annettu laki (828/2008), ilmailulaki (864/2014), liikenteen palveluista annettu laki (320/2017), merilaki (674/1994), merenkulun ympäristösuojelulaki (1672/2009), Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annettu laki (104/2011), sähköisen viestinnän palveluista annettu laki (917/2014), turvallisuustutkintalaki (525/2011), vesiliikennelaki (463/1996) sekä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki (719/1994). Kyseisten lakien muutokset ovat keväällä 2017 olleet lausuttavana osana niin sanottua maakuntauudistuksen 2-pakettia. Ratalakiin, ajoneuvojen siirtämisestä annettuun lakiin sekä Saimaan kanavan vuokraamisesta annettuun lakiin on tehty tämän lausuntokierroksen jälkeen eräitä täydentäviä muutoksia. Lausuntokierroksella suurin osa kommentteista liittyi saaristoliikenteeseen (laki saariston kehityksen edistämisestä 494/1981). Asiaa koskeva lakiehdotus muutoksineen on sisällytetty maakuntauudistuksen 2-pakettiin, koska asia kuuluu

maa- ja metsätalousministeriön toimialaan, vaikka lakiin sisältyy myös liikenne- ja viestintäministeriön ja ympäristöministeriön toimialaan kuuluvia asioita. Muut lausuntokierroksen kommentit liittyivät julkisen henkilöliikenteen järjestämiseen, liikennejärjestelmäsuunnitteluun, alueiden kehittämiseen sekä yhteistyön ja tehtävänjaon selkeyttämiseen valtion, maakunnan, kuntien ja kuntayhtymien välillä.

Koska hallituksen esitykseen tuli eräitä sisällöltään merkittäviä lisäyksiä ja tällä hallituksen esityksellä muutettavien lakien kokonaisuus täydentyi huomattavasti, pyydettiin luonnoksesta uusia lausuntoja 21.2.-9.3.2018. Esityksestä saatiin noin 80 lausuntoa. Pääasiallisesti niissä suhtauduttiin myönteisesti esitykseen ja pidettiin uudistuksia kannatettavina.

Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun suhtauduttiin lausunnoissa erittäin myönteisesti. Maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun osalta useissa lausunnoissa nostettiin esiin kuntien ja kaupunkien rooli liikennejärjestelmäsuunnittelussa, halukkuus osallistua ja tulla kuulluksi sekä maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelman ohjausvaikutuksen selkeyttäminen. Lisäksi korostettiin liikennejärjestelmäsuunnittelun suhdetta maankäytön suunnitteluun, MAL-sopimuksiin ja julkisen talouden suunnitelmaan. Liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevaa sääntelyä on jatkovalmistelussa pyritty selkeyttämään. Täsmennyksiä on tehty erityisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun suhteeseen koskien muuta valtakunnallista suunnittelua sekä maakunnan ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmien väliseen vuorovaikutukseen. Kunnille on lisätty lakiin vaikuttamismahdollisuuksia koskien maakunnan tie- ja yleissuunnitelman sekä tienpidon ja liikenteen suunnitelman laatimista.

Kysymys rahoituksen ja resurssien riittävyydestä nousi esiin useissa lausunnoissa. Parlamentarisen työryhmän suosituksia valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ja rahoitustason nostosta pidettiin välttämättöminä. Osassa maakuntien liittojen lausunnoissa valtion erillirahoituksen ja tienpidon valtio-ohjauksen nähtiin mahdollisesti johtavan siihen, että maakunnilla säilyy vain nimellinen päätöksentekovoima. Osassa lausuntoja nousi esiin mahdollisuuksia yleiskatteellisen rahoituksen käyttämisestä tienpitoon, muiden tahojen osallistumisesta kustannuksiin sekä erillirahoituksesta muun muassa liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Jatkovalmistelussa lausunnot on pyritty ottamaan huomioon täsmentämällä erityisesti tienpidon yleisiä vaatimuksia, palvelutasoa sekä kunnossapidon tasoa koskevaa sääntelyä. Osa lausunnoista koski asioita, joista esitetään säädettäväksi hallituksen esityksellä maakuntien perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisen uudistusta koskevaksi lainsäädännöksi. Myös perusteluja on pyritty täydentämään muun muassa vaikutusten arvioinnin osalta.

Tienpidon yleisten vaatimusten, palvelutason, kunnossapidon tason ja runkoverkon määrittelyyn suhtauduttiin positiivisesti lähes kaikissa lausunnoissa. Runkoverkon määrittelytavasta esitettiin kuitenkin vastakkaisia näkemyksiä. Osassa lausuntoja toivottiin runkoverkon keskittävän priorisoituun, keskeisimpään verkkoon. Osassa lausuntoja toivottiin puolestaan runkoverkon ulottuvan jokaiseen maakuntaan ja yhdistävän keskeisiä toimijoita, kuten satamia, lentokenttiä ja rajanylityspaikkoja. Huoli runkoverkon ulkopuolelle jäävän tieverkon kunnan kehityksestä nostettiin esiin useissa lausunnoissa. Eri tasoille toivottiin myös teknisempiä määrittelyjä. Lisäksi esiin nostettiin kaupunkiliikenne ja poikittaisliikenne erityisesti ratojen osalta sekä kevyen liikenteen väylät. Jatkovalmistelussa on täsmennetty runkoverkon ja muiden maanteiden yleisiä vaatimuksia, palvelutasoa ja kunnossapidontasoa koskevia määritelmiä. Runkoverkoista valmisteilla oleva asetus määritteli tarkemmin runkoverkkoon kuuluvat maantiet ja rautatiet. Asetuksella voitaisiin säätää myös eri tasojen tarkemmista teknisistä määrittelyistä. Perusteluja on täsmennetty myös ratalain osalta.

Lausunnoissa suhtauduttiin yleisesti positiivisesti esitettyyn tienpidon järjestämismalliin sekä valvontaa ja turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevaan sääntelyyn. Lausunnoissa katsottiin,

että vielä olisi kuitenkin täsmennettävä eri toimijoiden välistä vastuunjakoa sekä arvioitava resurssien riittävyyttä. Lisäksi osassa lausuntoja nostettiin esiin henkilösiirtojen ajankohta sekä vuorovaikutusta ja kuuluttamista koskevan tehtävän siirtäminen kunnilta maakunnille. Jatkovalmistelussa on pyritty täsmentämään eri toimijoiden välisiä rooleja ja vastuunjakoa. Täsmennyksiä on tehty lakiehdotukseen erityisesti selkeyttämällä perusteluissa tehtävänjakoa erityisesti siitä, mitkä maakuntien tehtävistä tehdään tienpitoalueella sovitun mukaisesti sekä Liikenneviraston tehtävien osalta.

Lausunnoissa nousi esiin myös muita yksittäisiä kysymyksiä. Maantienkäytön maksullisuudesta ja maksuttomuudesta esitettiin vastakkaisia näkemyksiä. Lisäksi esiin nousi vastuukysymys mahdollisissa onnettomuustilanteissa, mikäli tienpidon taso ei vastaisi lain vaatimuksia. Esiin nousivat myös muun muassa maantialueelle sijoitettuja johtoja ja kaapeleita koskevien siirtokustannusten ja -vastuiden sääntely, puutavaran kuormauksen luvasta vapauttamista koskeva sääntely sekä maastopalveluja koskeva sääntely. Jatkovalmistelussa on päädytty siihen, että maksuttomuuteen liittyviä muutoksia ei ehdoteta tässä esityksessä. Jatkovalmistelussa on pyritty täsmentämään perusteluissa mahdolliseen vastuuseen liittyviä kysymyksiä. Johtojen sekä muiden rakenteiden, laitteiden ja rakennelmien sijoittamiseen liittyvää valmistelua jatketaan tästä hallituksen esityksestä erillisenä kokonaisuutena. Puunkuormausta ja maastopalveluja koskevia perusteluja täsmennetään.

Lausunnoissa kommentoitiin hyvin rajallisesti maakuntauudistukseen liittyviä liikennetehtäviä ja niiden siirtämistä maakuntien tehtäväksi. Syynä lienee se, että maakuntauudistusta koskevan 2-paketin yhteydessä nämä samat lakiehdotukset olivat mukana ja sen lausuntokierroksen jälkeen muutoksia on jo tehty. Tämä hallituksen esityksen jatkotyössä huomioitiin ne muutosehdotukset, jotka koskivat lakiehdotusten sisältöä, erityisesti ajoneuvojen siirtoa koskevaan lakiin tehtiin täydennyksiä.

Esityksen viimeistelyssä mukaan on lisätty myös eräitä liitelakeja, joissa muutettaisiin muualla lainsäädännössä olevat viittaukset maantielakiin viittauksiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin.

6 Riippuvuus muista esityksistä

Hallituksen esitys liittyy eduskunnalle 2.3.2017 annettuun hallituksen esitykseen maakuntien perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisen uudistusta koskevaksi lainsäädännöksi sekä Euroopan paikallisen itsehallinnon peruskirjan 12 ja 13 artiklan mukaisen ilmoituksen antamiseksi (HE 15/2017 vp). Esityksellä toteutettaisiin esitetyn maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14-15 kohdan sekä 2 momentin 1 kohdan edellyttämät tehtävien ja henkilöstön siirrot valtiolta maakunnille.

Hallituksen esitys liittyy osittain myös eduskunnalle 18.5.2017 annettuun hallituksen esitykseen (HE 57/2017 vp) maakuntien perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisen uudistusta koskevaksi lainsäädännöksi sekä Euroopan paikallisen itsehallinnon peruskirjan 12 ja 13 artiklan mukaisen ilmoituksen antamiseksi annetun hallituksen esityksen (HE 15/2017 vp) täydentämiseksi maakuntien rahoitusta koskevien ja eräiden muiden säännösten osalta. Kyseinen esitys liittyy maakuntien rahoitukseen ja sillä on osaksi vaikutusta tämän esityksen toteuttamiseen.

Liikenteen palveluista annetun lain ensimmäinen vaihe vahvistettiin 24.5.2017. Laki tulee voimaan pääosin 1.7.2018, uusien sähköisten palvelujen edistämistä koskevien säännösten osalta se on jo tullut voimaan 1.1.2018. Mainitun lain II osaa koskeva hallituksen esitys on

annettu eduskunnalle 19.10.2017 (HE 145/2017 vp). Viimeinen vaihe on tarkoitus valmistella ja antaa eduskunnalle viimeistään syksyllä 2018.

Hallitus on antanut eduskunnalle esityksen uudeksi yksityistielaksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 147/2017 vp). Yksityistielain ja maantielain rajapintaan kuuluvat erityisesti liittymiä ja niihin liittyviä oikeuksia ja velvollisuuksia koskeva sääntely. Hallitus on antanut eduskunnalle myös esityksen uudeksi tieliikennelaksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 180/2017 vp). Tieliikennelaissa säädetään esimerkiksi liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta tielle, millä on merkitystä ehdotettavaan lakiin sisältyvän viranomaisten työnjaon kannalta.

Esitys liittyy myös hallituksen esitykseen eduskunnalle maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevaksi lainsäädännöksi. Hallituksen esitys (HE 14/2018 vp) annettiin eduskunnalle maaliskuussa 2018.

Työ- ja elinkeinoministeriössä valmistellaan hallituksen esitystä alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista. Aiemmin alueiden kehittämistä koskevalla sääntelyllä on ollut yhteys erityisesti liikennejärjestelmäsunnitteluun. Nyt valmisteltavana olevassa uudessa laissa liikennejärjestelmäsunnittelusta ei kuitenkaan enää säädettäisi. Jatkossakin liikennejärjestelmäsunnittelulla on kuitenkin tiivis yhteys aluekehitykseen ja sitä koskevaan sääntelyyn. Esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle huhtikuussa 2018.

Oikeusministeriö valmistelee ehdotusta uudeksi laiksi oikeudenkäynnistä hallintoasioissa. Uudella lailla on tarkoitus kumota voimassa oleva hallintolainkäyttölaki (586/1996). Hallituksen esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle kevätistuntokaudella 2018.

Oikeusministeriö valmistelee hallituksen esitystä, jolla kumottaisiin laki julkisista kuulutuksista vanhentuneena ja lisättäisiin julkista kuuluttamista koskeva yleissäännös hallintolakiin. Maantielakiin, ratalakiin ja ajoneuvojen siirrosta annettuun lakiin ehdotetaan tässä esityksessä tehtäväksi mainitussa hallituksen esityksessä ehdotettaviin muutoksiin liittyviä muutoksia kuuluttamista koskeviin säännöksiin. Hallituksen esitys olisi tarkoitus antaa eduskunnalle viimeistään syksyllä 2018.

Esitys liittyy liikenne- ja viestintäministeriön valmistelemaan hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 34/2018 vp).

Liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellaan hallituksen esitystä merenkulun ympäristösuojelulain muuttamisesta. Muutos olisi tekninen ja liittyisi Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) yleissopimuksen muutokseen. Esityksellä muutettaisiin mainitun lain 1 ja 7 luvun eräitä säännöksiä sekä lisättäisiin 7 lukuun uusi säännös. Esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle huhtikuussa 2018.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

Maantielain nimike esitetään muutettavaksi laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä lakiin lisättävästä uudesta liikennejärjestelmää ja liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevasta sääntelystä johtuen. Kyse ei olisi siten enää ainoastaan maanteitä ja tienpitoa sekä niihin liittyviä oikeuksia ja velvollisuuksia koskevasta sääntelystä, vaan soveltamisala laajenisi liikennejärjestelmää koskevien säännösten osalta koskemaan kaikkia liikennemuotoja ja kulkutapoja.

1 luku Yleiset säännökset

1 §. Lain tarkoitus. Pykälässä säädetään lain tarkoituksesta. Pykälään esitetään lisättäväksi uusi *1 momentti*, jossa säädettäisiin lain tarkoituksesta liikennejärjestelmään ja liikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyen.

Pykälän nykyinen 1 momentti siirtyisi *2 momentiksi* ja siihen lisättäisiin tavoitteeksi varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys ja palvelutaso. Tällä korostettaisiin välttämätöntä tarvetta huolehtia maantieverkon yhtenäisyydestä sekä laissa määritellyn palvelutason toteutumisesta eri puolilla maata, vaikka tienpidon järjestäminen hoidetaankin jatkossa maakuntien toimesta. Lisäksi 2 momenttiin lisättäisiin tarkennus siitä, että maanteiden omistajana on valtio.

2 §. Soveltamisala. Pykälässä säädetään lain soveltamisalasta. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi liikennejärjestelmää koskeva *1 momentti*. Sen mukaan laissa säädettäisiin valtakunnallisesta ja maakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta kattaen kaikki liikennemuodot ja kulkutavat. Liikennejärjestelmää koskeva sääntely sekä maakunnissa ja valtion tasolla tehtävä liikennejärjestelmäsuunnittelu liittyvät maakunnan muuhun suunnitteluun sekä valtakunnalliseen suunnitteluun, maankäytön suunnitteluun ja aluekehittämiseen. Työnjaosta valtion ja maakunnan välillä liikennejärjestelmäsuunnittelussa on tarkoituksenmukaista säätää lailla. Valtiota edustaa tienpitäjänä Liikennevirasto. Sääntely sopii maanteitä koskevan sääntelyn yhteyteen, jossa jatkossa säädetään myös valtion ja maakuntien suhteista koskien tieliikennettä.

Pykälän nykyinen 1 momentti siirtyisi *2 momentiksi* ja siihen lisättäisiin maininta maanteiden palvelutasosta, josta säädettäisiin uudessa 13 a §:ssä. Toiseksi momenttia ehdotetaan täydennettäväksi mainitsemalla tienpidon järjestämiseen liittyvä työnjako, millä tarkoitetaan tienpitäjän ja maakuntien välistä työnjakoa tienpidossa. Momenttia täydennettäisiin myös lisäämällä maininta tienpidon järjestämiseen liittyvistä sopimuksista, ohjauksesta ja muista järjestelyistä. Näistä asioista säädettäisiin muun muassa tässä esityksessä ehdotettavassa uudessa 1 b luvussa. Momenttia muutettaisiin lisäksi niin, että laissa säädettäisiin valtiolle, maakunnille ja muille viranomaisille kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista, ei ainoastaan tienpitäjälle kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista.

Tässä laissa ei säädettäisi kunnissa ja kaupungeissa tehtävästä liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Kaupunkiseuduilla tehtävässä liikennejärjestelmäsuunnittelussa voidaan myös hyödyntää tässä laissa esitettyjä tavoitteita ja toimintamalleja.

3 §. Määritelmät. Pykälässä säädetään nykyisin maantieverkon kehittämisestä ja kunnossapidosta. Pykälän nykyinen sisältö ehdotetaan siirrettäväksi osaksi 13 §:ää ja pykälässä säädetäväksi tarpeellisista määritelmistä.

Pykälän 1 kohdassa määriteltävä liikennejärjestelmä kattaa ensinnäkin kaikki liikennemuodot, joita ovat tieliikenne, raideliikenne, vesiliikenne ja ilmaliikenne. Liikennejärjestelmäsunnittelu kattaa osana liikennemuotoja pyöräilyn, kävelyn, saaristoliikenteen, julkisen henkilöliikenteen ja kansainväliset liikenneyhteydet. Liikennejärjestelmä muodostuu henkilö- ja tavaraliikenteestä sekä niitä palvelevista liikenneverkkoista, -tiedosta ja -palveluista, liikennevälineistä sekä liikennettä ohjaavista järjestelmistä. Liikennettä palvelevat liikenneverkot eli liikenneinfrastruktuuri, johon sisältyvät liikenneväylät kuten tiet, rautatiet ja vesiväylät sekä liikenteen solmukohdat kuten terminaalit, satamat ja lentoasemat. Liikenneverkkoihin sisältyvät myös rajanylityspaikat, kansainväliset merialueet ja ilmatila sekä muut kansainvälisiä yhteyksiä palvelevat väylät ja solmukohdat. Liikennejärjestelmän määritelmään sisällytettäisiin myös liikennettä palvelevat viestintäyhteydet, joilla on nykyisin ja jatkossa yhä kiinteämpi yhteys liikennejärjestelmän kokonaisuuden muodostumiseen ja esimerkiksi niiden päälle rakentuviin palveluihin.

Tiedolla on nykyisin jatkuvasti suurempi rooli liikennejärjestelmälle ja sen kehittämiselle. Tieto on yhä useammin liikennepalvelut mahdollistava raaka-aine ja edellytys. Liikennetietoa on esimerkiksi matkustajainformaatio, verkkoja ja liikennettä koskeva tieto, sää- ja kelitiedot sekä kaikkia liikennemuotoja ja -välineitä koskevat rekisterit.

Määritelmään sisällytettävillä palveluilla tarkoitettaisiin liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) tarkoittamia palveluja. Liikennepalveluita ovat joukkoliikenteen ja muut henkilöliikenteen palvelut sekä tavarakuljetuspalvelut. Laki liikenteen palveluista mahdollistaa lisäksi aivan uudenlaisten liikenteen palveluiden kehittymisen sekä uusien liiketoimintakonseptien ja palvelumallien ja syntymisen. Liikennepalvelut voivat olla julkista, markkinaehtoista tai yksityistä liikenteeseen liittyvää palvelua tai palveluyhdistelmää, jota tarjotaan yritysten, julkisten toimijoiden tai yksityiseen käyttöön.

Liikennettä ohjaaviin järjestelmiin sisältyy esimerkiksi ohjaus- ja kulunvalvontajärjestelmiä sekä ilmatilanhallinnan järjestelmiä.

Tienpidolla tarkoitettaisiin maanteiden suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa sekä näihin tehtäviin liittyvän tiedon tuottamista ja ylläpitoa. Tienpito on voimassa olevassa laissa määritelty 9 §:ssä. Maanteillä liikenteen hallintaan liittyvää liikenteen ohjauspalvelua on nykyisin tuotettu Liikenneviraston tieliikennekeskuksissa, joiden toiminta on erillistä muusta tienpidosta. Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta on päättänyt 13. kesäkuuta 2017 Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisestä. Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut hallituksen esitysluonnoksen Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 34/3018 vp). Liikennevirastossa nykyisin hoidettavat tie-, meri- ja rautatieliikenteen liikenteenohjaustoiminnot yhtiöitetään valtion osakeyhtiöksi 1.1.2019 alkaen. Jatkossa tienpidossa tarpeelliset liikenteenohjauspalvelut ostettaisiin perustettavalta liikenteenohjausyhtiöltä, ja taso määräytyisi Liikenneviraston ja yhtiön välisessä sopimuksessa. Siinä olisi huomioitava jäljempänä säädettävät vaatimukset maanteille ja niiden palvelutasolle. Liikenneviraston olisi huolehdittava maakuntien esittämien maakunnallisten ja alueellisten tarpeiden huomioimisesta tässä sopimuksessa.

Rakentamisella tarkoitettaisiin tässä laissa uuden tien tekemistä tai tien parantamista. Parantamisella tarkoitetaan vähäistä merkittävämpiä toimenpiteitä.

Kunnossapidolla tarkoitettaisiin tien hoitoa ja korjausta. Hoidolla tarkoitetaan toimia, joilla varmistetaan tien tai sen rakenteen päivittäinen toimivuus ja ehkäistään tien tai rakenteen enenaikaista vaurioitumista. Korjaamisella palautetaan vaurioitunut tie tai rakenne nykytarpeita vastaavalle tasolle.

Tienpitäjällä tarkoitettaisiin tässä laissa Liikennevirastoa. Valtio olisi edelleen maanteiden omistaja, ja maantieverkko säilyisi Liikenneviraston hallinnassa.

Lakiin uutena terminä tuleva tienpitoalue merkitsisi maakuntien tämän lain 15 f §:n mukaisen yhteistyösopimuksen kautta muodostamaa yhteistoiminta-aluetta, joka vastaisi alueensa maakuntien hoidettavana olevista tienpidon tehtävistä. Maakuntalain 8 luvussa säädetään maakuntien julkisoikeudellisen yhteistoiminnan muodoista, joita ovat yhteinen toimielin, yhteinen virka sekä sopimus viranomais tehtävän hoitamisesta. Yhteistoiminta-alue muodostettaisiin maakuntien välisen sopimuksen mukaan jollain näistä maakuntalain mahdollistamista yhteistoiminnan muodoista.

Tienpidon sopimuksella tarkoitettaisiin tienpitäjän eli Liikenneviraston ja maakuntien välillä tienpidon järjestämiseksi laadittavaa sopimusta. Tienpidon sopimuksesta säädettäisiin tarkemmin 15 m §:ssä. Tienpidon sopimus olisi jatkossa keskeinen instrumentti maanteiden pidosta kokonaisuudessa vastaavan Liikenneviraston ja tienpidon tehtäviä tienpitoalueittain hoitavien maakuntien suhteen sekä esimerkiksi tienpidon rahoituksen järjestämisen kannalta.

4 §. Maantiet ja niiden luokittelu. Pykälässä säädetään maantien yleisestä määritelmästä sekä maanteiden luokittelusta valtateihin ja kantateihin sekä seututeihin ja yhdysteihin. Pykälässä säädetään lisäksi valtakunnallisesti merkittävän runkoverkon määrittämisestä. Koska valtio ei enää yksin huolehtisi maanteiden tienpidosta, ehdotetaan 1 momenttiin sisältyvää maantien määrittelyä muutettavaksi niin, että maantie olisi valtion omistama tai tieoikeudella hallinnoima tie, joka on luovutettu yleiseen käyttöön, ja on Liikenneviraston hallinnassa. Maantiet sisältyvät Liikenneviraston taseeseen. Koska kaikki maantiet eivät ole valtion omistuksessa, vaan niihin kohdistuu tieoikeus, sisältäisi säännös myös kirjauksen Liikenneviraston hallinnasta. Vaikka valtio on jatkossakin tienpitäjänä vastuussa maanteista, ei määritelmää maakuntaudistuksesta johtuen voida enää sitoa yksin siihen, että valtio huolehtii maanteiden ylläpitämisestä. Peruslähtökohtaa siitä, että maantien on oltava luovutettu yleiseen liikenteeseen ja sen olemassaolon edellytyksenä on hallinnollinen päätös, ei muutettaisi. Maantien rakentamisessa tämä tarkoittaa tiesuunnitelman hyväksymistä, tien rakentamista ja vielä hallinnollisen päätöksen tekemistä tien luovuttamiseksi yleiselle liikenteelle. Lisäksi tiesuunnitelma laaditaan, jos yksityinen tie tai katu otetaan maantieksi. Tiealueeksi vahvistettu alue tulee tienpitäjän omistukseen 57 §:n mukaan, kun lunastuspäätös saa lainvoiman. Tämän lisäksi maankäyttö- ja rakennuslain 93 §:n mukaan maantien omistus siirtyy korvauksetta kunnalle, kun maantien haltuunoton jälkeen alueelle tulee voimaan asemakaava. Samassa yhteydessä tienpitäjälle perustetaan tieoikeus. Lisäksi 58 §:ssä tarkoitetuissa tilanteissa perustetaan tienpitäjälle omistusoikeuden sijasta tiealueeseen tieoikeus siten kuin tiesuunnitelmassa määrätään.

Pykälän 2 momentissa kuvataan valta-, kanta- ja seututeiden palvelutehtävä. Muut maantiet ovat yhdysteitä. Momenttiin lisättäisiin asetuksenantovaltuus, jonka liikenne- ja viestintäministeriö antaisi säännökset maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Säännös korvaisi nykyisen 3 momentin säännökset, joiden mukaan liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä maantiet ovat valtateitä ja mitkä kantateitä, ja Liikennevirasto määrää, mitkä maantiet ovat seututeitä ja mitkä yhdysteitä.

Pykälän 3 momentin nykyinen sisältö korvattaisiin kuvauksella valtakunnallisesti merkittävän runkoverkon palvelutarkoituksesta. Runkoverkkoon kuuluvat maantiet yhdistävät valtakunnal-

lisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskuksat ja solmukohdat ja palvelevat erityisesti pitkänmatkaista liikennettä. Valtakunnallisilla keskuksilla tarkoitetaan erityisesti maakuntakeskuksia. Muu valtakunnallisesti merkittävä keskus voisi olla erityisistä syistä muukin saavutettavuuden kannalta keskeinen kohde. Solmukohdilla tarkoitetaan erityisesti satamia, lentoasemia, raja-asemia ja rautatieasemia. Runkoverkko palvelisi myös kansainvälistä liikennettä, joten tällaisilla keskuksilla on myös kansainvälistä merkitystä. Pitkänmatkaisella liikenteellä tarkoitetaan matkoja ja kuljetuksia, joiden pituus on yli 100 kilometrin. Momentissa säädettäisiin lisäksi liikenne- ja viestintäministeriölle asetuksenantovaltuus määrittää, milta osin valta- ja kantatiet kuuluvat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Runkoverkkoon voisi erityisestä syystä kuulua myös muita liikenteellisesti merkittäviä maanteitä. Pykälän 3 momentin nykyinen sanamuoto ei vastaa nykyisen perustuslain vaatimuksia, ja on ollut epäselvää sen suhteen, tarkoittaako liikenne- ja viestintäministeriölle ja Liikennevirastolle säädetty toimivalta normipäätöksen vai hallintopäätöksen antamista. Nykyinen maanteiden luokittelu valta- ja kantateihin perustuu Liikenneministeriön 2 päivänä joulukuuta 1992 antamaan päätökseen valtateistä ja 21 päivänä kesäkuuta 1993 antamaan päätökseen kantateistä. Luokittelu ei kaikilta osin vastaa enää nykyistä toimintaympäristöä, ja siihen kohdistuu uudistustarpeita. Luokittelun uudistamista voitaisiin valmistella osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua.

Aiemmin tehdyt luokittelupäätösten kaltaiset päätökset voivat lähtökohtaisesti olla kuitenkin vain hallinnon sisäisiä määräyksiä, joiden tulisi koskea vain omaa hallinnonala. Sellaisten antamiseen suositellaan myös suhtautumaan pidättyvästi nykyisen perustuslain johdosta, jos vaikutukset ovat tätä laajempia. Aineellisen oikeussäännöksen tulisi nykyään aina olla laki tai asetus. Koska runkoverkon määrittelyssä on kyseessä asia, jonka merkitys ulottuu ja jolla myös nimenomaisesti pyritään vaikuttamaan muun muassa elinkeinoelämän kilpailukykyyn ja alueidenkäyttöön, olisi siitä kuten myös maanteiden muusta luokittelusta siten tarpeen antaa oikeussäännös hallinnollisen määräyksen sijaan.

Maantielakiin sisältyvän luokittelun lisäksi maanteitä koskee niin sanottuun TEN-T-asetukseen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämisestä) ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta) sisältyvä luokittelu, jonka nojalla osa maanteista kuuluu myös asetuksen liitteessä I määriteltyn ydin- tai kattavaan verkkoon. Ainakin TEN-ydinverkkoon kuuluvien teiden tulisi sisältyä myös 3 momentin nojalla määriteltävään runkoverkkoon johtuen runkoverkon palvelutarkoituksesta, johon sisältyy myös kansainvälisten yhteyksien huomioiminen. Runkoverkkojen määrittelyä koskevassa asetuksessa olisi muutoinkin huomioitava TEN-T-asetus ja TEN-verkkoon kuuluville teille asetetut vaatimukset.

Selkeytettäisiin 4 momentin ensimmäistä lausetta niin, että käytettäisiin ilmaisua muu vain tietynlaista liikennettä varten tarkoitettu tie. Ilmaisua olisi yhdenmukainen uuden 108 a §:n ja nykyisen maantieasetuksen (924/2005) 2 §:n maantieräkisteriä koskevien säännösten kanssa. Pykälän 4 momentin viimeinen lause poistettaisiin, sillä soveltuvin osin ilmaisua ei nykyisten säädösvalmistelun ohjeiden mukaisesti tulisi käyttää. Tämä laki soveltuu talviteihin myös ilman erillistä säätämistä.

6 §. Maantielautat. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi, että lautta-alukseen sovelletaan, mitä säädetään ja määrätään ro-ro-matkustaja-aluksesta. Ro-ro-matkustaja-alus on määriteltä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:ssä alukseksi, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa ja jossa on non-SOLAS-direktiivin (matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/45/EY) liitteessä I olevassa II-2/A/2 säännössä määriteltä

tyjä ro-ro-lastitiloja tai erityistiloja. Lautta-alus on ro-ro-matkustaja-alus. Muutoksella selkeytettäisiin, mitä lautta-aluksella tarkoitetaan ja mitä sääntöjä siihen sovelletaan. Tilanne vastaisi paremmin nykyistä tilannetta, eikä lisäys aiheuttaisi mitään lisävaatimuksia olemassa oleville aluksille rakenteen tai varustuksen osalta.

Pykälän 2 *momentista* ehdotetaan poistettavaksi toinen lause. Lause ei ole enää tarpeen. Lautta-aluksiin, jotka ovat ro-ro-matkustaja-aluksia, sovelletaan tosin edelleen merilain (674/1994) säännöksiä, mutta lautta-aluksille ei aseteta enää teknisiä vaatimuksia merilain nojalla. Niille asetetaan nykyisin teknisiä vaatimuksia aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetussa laissa ja sen nojalla annetuissa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksissä ja miehitysvaatimuksia laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetussa laissa (1687/2009) ja sen nojalla aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (166/2013).

Ehdotetaan lisäksi, että luovutaan 2 momenttiin sisältyvästä Liikenteen turvallisuusviraston valtuudesta antaa tarkempia määräyksiä lossin kuljettajan pätevyydestä ja tältä vaadittavasta todistuksesta. Tarkoituksena on, että toimijoille (lauttaliikenteen palvelujen tuottajille) annettaisiin enemmän vastuuta. Määräyksenantovaltuuden poistamisella ei olisi vaikutusta lossien turvalliseen käyttöön ja meriturvallisuuteen. Lossin kuljettajalta vaadittavien todistusten myöntäminen ei ole Liikenteen turvallisuusviraston ydintehtävä, ja niitä on myönnetty vuosina 2015 ja 2016 28 kappaletta vuodessa tenttien perusteella. Määräyksenantovaltuuden poistamisen myötä momentissa olisi tarpeen mainita lossin kuljettajaa koskevat perusvaatimukset ja siihen ehdotetaan lisättäväksi maininta lauttaliikenteen palvelujen tuottajan vastuusta. Lossin kuljettajan todistuksen saamiseksi kuljettaja on tähän asti suorittanut tentin joko suomeksi tai ruotsiksi, jolloin on voitu varmistua riittävästä kielitaidosta. Todistuksesta luopumisen takia olisi tarpeen säätää, että lossin kuljettajalla on oltava riittävä kielitaito, jotta hän voi antaa hätätilanneohjeet matkustajille. Riittävänä kielitaitona voidaan pitää riittävää suomen tai ruotsin kielen taitoa. Onnettomuustilanteessa se, että lossin kuljettaja kykenee kommunikoidaan matkustajien kanssa ymmärrettävällä kielellä, on tärkeää varsinkin sen vuoksi, että lossissa voi olla huomattava määrä ihmisiä.

Ehdotetaan myös, että toista 2 momentissa olevaa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksenantovaltuutta täsmennetään lisäämällä siihen, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä myös lossien varusteista. Tällä hetkellä maantielautoista annetun asetuksen 4 §:n 2 momentissa säädetään, että lossin varusteista säädetään Liikenteen turvallisuusviraston alusten katsastuksista annetussa määräyksessä. Määräyksenantovaltuuden tulisi sisältyä lakiin, ja asetusta olisi muutettava. Asetuksessa oleva toteamus ei myöskään vastaa nykytilannetta, sillä lossin varusteista ei ole määräyksiä Liikenteen turvallisuusviraston katsastusmääräyksessä. Tienpitoviranomainen muutettaisiin momentissa tienpitäjäksi.

Pykälän 3 *momentissa* tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Lisäksi täydennettäisiin toista lausetta niin, että tienpitäjä voisi päättää, että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan liikenteellisten syiden lisäksi maakunnan, muun viranomaisen tai muun toimijan, kuten esimerkiksi sellaisten elinkeinoelämän tahojen, joiden toimintaan asia vaikuttaa, perustellun hakemuksen perusteella. Pykälän 4 *momenttia* ei esitetä muutettavaksi.

8 §. Maantiehen kuuluvat palvelualueet. Pykälän otsikko muutettaisiin muotoon maantiehen kuuluvat palvelualueet. Tällä olisi tarkoitus selkeyttää sitä, ettei pykälän säännös koske kaikkia maanteiden käyttäjille tarjottavia kaupallisia palveluita ja niihin liittyviä alueita, vaan ainoastaan tiealueeseen kuuluvia tienpitäjän omistukseen lunastettuja alueita, ja niiden käyttöä. Pykälän 1 ja 2 *momentissa* tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Pykälän 2 mo-

mentin mukaisia tienpitäjälle kuuluvia tehtäviä täsmennettäisiin siten, että momenttiin lisättäisiin tienpitäjän tehtäviin kuuluva tiedon tuottamista koskeva vaatimus.

9 §. *Tienpito.* Pykälä ehdotetaan kumottavaksi ja siihen sisältyneestä tienpidon ja maantien rakentamisen määritelmästä säädettyäksi edellä ehdotetulla tavalla 3 §:ssä.

10 §. *Tienpitäjä ja tienpitäjän kustannukset.* Pykälässä säädetään tienpitäjästä ja tienpidon kustannuksista. Selkeyden vuoksi esitetään 1 momenttiin sisältyvää tienpitäjän määrittelyä muutettavaksi niin, että valtion sijaan tienpitäjä olisi valtion liikenneväylistä vastaava Liikennevirasto. Ratkaisu on yhtenäinen ratalain kanssa, jossa Liikennevirasto on nimetty radanpitäjäksi. Valtio vastaisi edelleen tienpidon kustannuksista. Pykälän 2 ja 3 momentteja ei esitetä muutettavaksi. Pykälän 2 ja 3 momentissa tarkoitetuissa sopimusneuvotteluissa edustautumista voitaisiin sopia tienpitäjänä toimivan Liikenneviraston ja tienpitoalueen maakuntien kesken tarkoituksenmukaisten järjestelyiden löytämiseksi.

11 §. *Tienpidosta vastaavat viranomaiset.* Pykälässä säädetään nykyisin tienpitoviranomaisesta. Koska tienpidon tehtävät ja siihen liittyvät viranomaistehtävät jatkossa jakautuisivat Liikenneviraston ja maakuntien välillä, esitetään pykälässä säädettyä tienpidosta vastaavista viranomaisista sekä Liikenneviraston ja maakuntien välisen työnjaon periaatteista. Koska tässä pykälässä on nimenomaisesti kyse tienpidosta vastaavista viranomaisista, käytettäisiin tienpitäjästä Liikennevirastosta sen nimeä eikä edellä määriteltyä käsitettä tienpitäjä.

Liikennevirasto vastaisi 1 momentin mukaan jatkossa valtiolle maantieverkon omistajuudesta johtuvista tehtävistä sekä tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Valtakunnallisilla tehtävillä tarkoitetaan Liikennevirastossa nykyisin hoidettavia tienpidon tehtäviä sekä pääasiassa nykyisin yhteen ELY-keskukseen keskitettyjä tehtäviä, joilla on valtakunnallista merkitystä. Myös eräitä nykyisin 9 ELY-keskuksessa hoidettuja tienpidon lupatehtäviä ehdotetaan siirrettäväksi tienpitäjän vastuulle. Valtion väyläomaisuuden hallintaan liittyviä tehtäviä ovat esimerkiksi maanhankintaan sekä maantie- ja ratakiihteistöjen hallintaan liittyvät tehtävät. Tienpitäjälle Liikennevirastoon siirtyvät valtakunnalliset tehtävät on eritelty tarkemmin yleisperusteluissa osiossa 3.3. Keskeiset ehdotukset (s. 34).

Liikenneviraston tehtäviin sisältyisi jatkossa lisäksi maakuntien ohjaaminen niille kuuluvien tienpidon tehtävien hoidossa sekä tienpidon järjestämisestä sopiminen tienpitoalueen maakuntien kanssa. Sopimusmenettelystä säädetäisiin tarkemmin 1 b luvussa. Liikennevirasto voisi ohjata maakuntia tienpidon sopimusmenettelyn lisäksi niin sanotun informaatio-ohjauksen keinoin. Tällainen ohjaus ei olisi juridisesti sitovaa, mutta sillä voitaisiin tukea maakuntia niiden tehtävien hoitamisessa sekä edistää yhtenäisten toimintatapojen kehittymistä ja käyttöä. Informaatio-ohjauksella tarkoitettaisiin muun muassa vertais- ja arviointitietoa, suosituksia ja suositusluonteisia ohjeita ja oppaita, tiedotteita, verkostoyhteistyötä ja vuorovaikutusta, toiminta- ja palvelumalleja, parhaita käytäntöjä, strategioita ja kehittämisohjelmia, koulutuksen, neuvottelupäivien ja muiden tilaisuuksien järjestämistä sekä tutkimus- ja kehittämishankkeita.

Pykälän 2 momentin mukaan maakunnat vastaisivat alueensa tienpidon järjestämisestä tienpidon sopimuksen ja Liikenneviraston ohjauksen mukaisesti enintään yhdeksällä tienpitoalueella. Liikennevirasto vastaisi kuitenkin merkittävien tiehankkeiden rakentamisesta, mihin voi sisältyä rakennussuunnittelua ja rakentamista sekä näiden hankintaa. Merkittävänä tiehankkeina voitaisiin pitää esimerkiksi valtion talousarviossa erikseen nimettyjä valta- ja kantateitä sekä vilkkaita seututeitä tai runkoverkkoa koskevia hankkeita. Tällaisia voisivat olla myös hankkeet, joissa tarvitaan monipuolista erikoisosaamista tai kaikki hankkeet, joilla on ylimaakunnallista merkitystä tai vaikutuksia. Liikenneviraston olisi tarkoituksenmukaista vastata tällaisten hankkeiden toteutuksesta, koska niihin voi liittyä hankkeen kokoon, resurssien tehokkaa-

seen käyttöön tai erityisosaamiseen liittyviä erityisiä tarpeita. Myös sellaisten hankkeiden, joissa on mukana useita osapuolia sopimusten perusteella tai joissa on kyse pitkäaikaisista sopimusjärjestelyistä, kuten esimerkiksi tunneleihin liittyvissä kansihankkeissa, toteutus voi usein olla tarkoituksenmukaista tehdä Liikenneviraston toimesta. Se, milloin olisi kyse merkittävistä tiehankkeista ja milloin Liikennevirasto toimisi hankkeen toteuttajana, ratkaistaisiin yhdessä maakuntien ja Liikenneviraston kesken tienpidon sopimuksen laatimisen yhteydessä.

Jokainen maakunta vastaisi oman alueensa tienpidon ja liikenteen suunnitelmaa sekä tienpidon sopimusta koskevasta päätöksenteosta. Tienpitoalueilla toiminnan järjestämistä koskevat merkittävät linjat tehtäisiin tienpitoalueeseen kuuluvien maakuntien välisessä yhteistyösopimuksessa, jonka hyväksymisestä kukin maakunta päättäisi.

Pykälän nykyinen 2 momentti siirtyisi 3 momentiksi sisällöltään muuttumattomana.

13 §. *Tienpitoa koskevat yleiset vaatimukset.* Pykälässä yhdistettäisiin nykyisen 13 §:n maantien rakentamista koskevat säännökset sekä 3 §:n säännökset maantien kehittämistä ja kunnossapidosta. Lisäksi pykälään lisättäisiin eräitä uusia vaatimuksia ja Liikenteenturvallisuusvirastolle määräyksenantovaltuus vaatimusten turvaamiseksi tarpeellisten tarkempien määräysten antamiseen. Samalla muutettaisiin pykälän otsikko vastaamaan paremmin säännöksen sisältöä, ja tehtäisiin vaatimuksiin eräitä täydennyksiä. Tienpidolla tarkoitetaan 3 §:n 2 kohdan mukaisesti maantien suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa sekä näihin tehtäviin liittyvän tiedon tuottamista ja ylläpitoa.

Pykälän 1 momenttiin koottaisiin maantieverkon kehittämisen ja kunnossapidon keskeisten tavoitteiden edistämistä koskevat säännökset, jotka ohjaavat myös maanteihin tehtäviä investointeja. Tavoitteena on selkeyttää niiden tavoitteiden kokonaisuutta, joita tienpidossa on edistettävä, sekä vahvistaa niiden huomioon ottamista tämän lain soveltamisessa. Uutena vaatimuksena momentin 1 kohtaan sisältyisi velvoite edistää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita. Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta säädettäisiin jäljempänä 1 a luvussa. Nykyisinkin esimerkiksi 3 §:n 1 momentissa on edellytetty liikennejärjestelmän kokonaisuuden näkökulman huomioimista. Jatkossa liikennejärjestelmän kokonaisuutta käsiteltäisiin mainitussa valtakunnallisessa suunnitelmassa, minkä vuoksi säännös liikennejärjestelmän kokonaisuuden huomioimisesta kiinnitettäisiin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman edistämiseen.

Momentin 2 kohdan mukaan nykytilaa vastaavasti olisi edelleen edistettävä myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista, alueiden kehittämistä yleisesti sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää, ja niiden tarkoituksena on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien asioiden huomioiminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa. Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa huomioidaan myös maanpuolustuksen ja huoltovarmuuden tarpeet, jotka tulee huomioida myös tienpidossa. Alueiden kehittämiseen liittyy muun muassa aluekehityspäätös ja siinä asetettavat tavoitteet. Aluekehityspäätöksestä säädetään laissa alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista, jota koskevaa hallituksen esitystä valmistellaan työ- ja elinkeinoministeriössä. Maantieverkkoa ja yksittäisiä maanteita tulisi lisäksi kehittää siten, että edellytykset alue- ja yhdyskuntarakenteen suunnittelulle kehittämiselle ilmastotavoitteet ja taloudellinen tehokkuus huomioon ottaen säilyvät. Kirjaus alue- ja yhdyskuntarakenteen taloudellisuuden huomioon ottamista koskevasta vaatimuksesta tarkoittaisi, että maantieverkkoa ja yksittäisiä maanteita tulisi suunnitella ja rakentaa siten, että edellytykset alue- ja yhdyskuntarakenteen suunnittelulle kehittämiselle säilyvät huomioiden yhdyskuntataloudellinen tehokkuus.

Momentin 3 kohtaan lisättäisiin velvollisuus edistää liikenteen päästöjen vähentämistä. Esimerkiksi uusien polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin ja sähköautojen latauspisteverkoston kehittämisen mahdollistaminen ja edistäminen ovat maantieverkon kehittämisessä huomioitavia asioita, joilla vaikutetaan myös päästöjen vähentämiseen. Maantieverkko osaltaan palvelee erilaisten toimintojen aiheuttaman liikennetarpeen täyttämistä. Maantieverkon laajuus, ominaisuudet ja sen tuoma saavutettavuus vaikuttavat myös toimintojen sijoittumiseen ja siten myös liikenteen kysyntään ja liikennesuoritteeseen.

Momentin 4 kohtaan sisällytettävän uuden vaatimuksen mukaan maanteiden tienpidossa olisi edistettävä tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksia, liikenteen automaatiota ja liikenteen palveluiden kehittämisen edellytyksiä. Tieto on digitaalisten mahdollisuuksien käyttöönoton perusedellytys. Tieto on uusien digitaalisten palveluiden raaka-ainetta. Kattava tieto ja sen siirtämiseen tarpeelliset yhteydet sekä niiden rakentaminen ovat keskeinen edellytys liikenteen digitaalisten palveluiden kehittymiselle ja muullekin digitalisaatiolle samoin kuin automaatiolle. Tieliikenteen automaatio edistyy nopeasti, ja siihen on varauduttava myös maantieverkon kehittämisessä ja muussa tienpidossa. Automaattiajamisen vaatimukset teiden laadulle ovat suhteellisen korkeat; tarvitaan esimerkiksi hyvälaatuiset kaistamerkinnot ja tarkka digitaalinen infrastruktuuri. Liikennettä, teitä ja niihin liittyviä palveluita koskevan tiedon välittämisessä myös nopeat ja toimintavarmat tietoliikenneyhteydet ovat keskeisessä asemassa. Käytännössä tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksien ja liikenteen automaation edistäminen voi maantien suunnittelussa, rakentamisessa ja kunnossapidossa vaikuttaa esimerkiksi tiealueen laajuuden määrittelyyn sekä tarpeeseen sijoittaa erilaisia varusteita tai laitteita tiealueelle. Paisti tietoon ja digitaalisuuteen perustuvien palveluiden lisäksi myös esimerkiksi ammattiliikenteen levähdyspaikkojen tarve on maanteiden kehittämisessä ja tienpidossa huomioitava liikenteen palvelu.

Pykälän 2 *momenttiin* koottaisiin maanteiden tienpidon toteuttamista koskevat keskeiset vaatimukset. Vaatimukset koskisivat tienpidosta vastaavien tahojen toimintaa kaikkien tienpitoa koskevien toimintojen suorittamisessa. Momentin vaatimukset olisivat velvoittavia, mutta niitä olisi tulkittava ottaen huomioon kulloinkin kyseessä olevan maantien liikenteellinen merkitys. Liikenteellisellä merkityksellä tarkoitetaan maantietä käyttävän liikenteen luonnetta, joka muodostuu matkojen ja kuljetusten pituuden, suuntautumisen ja tarkoituksen perusteella. Liikenteelliseen merkitykseen vaikuttaa keskeisesti myös liikennemäärä. Erilaisia matkojen ja kuljetusten tarkoituksia ovat muun muassa tavaraliikenne, julkinen henkilöliikenne, henkilöautoliikenne ja pyöräliikenne. Matkojen ja kuljetusten suuntautumiseen vaikuttaa esimerkiksi eri toimintojen ja palveluiden sijoittuminen valtakunnallisiin ja alueellisiin keskuksiin tai muualle sekä liikenteellisten solmukohtien kuten satamien sijoittuminen.

Momentin 1 kohtaan siirrettäisiin nykyisin 3 §:n 2 momenttiin sisältyvä maantieverkkoa koskeva perustavaa laatua oleva vaatimus, että maanteiden tulee tarjota mahdollisuus turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa kohtuullisin kustannuksin ottamalla huomioon erilaiset kulkutavat, eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. Maininnalla uusista kulkutavoista eri kulkumuotojen eli myös jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen tarpeet tulisivat selkeämmin esiin. Kuljetavan valinta ja siihen vaikuttaminen on yksi tärkeimmistä keinoista vähentää liikenteen ympäristöhaittoja. Maanteillä esimerkiksi pysäkkien sijoittelulla, niiden varustelulla ja liityntäpysäköintipaikoilla voidaan edistää hyvien liikkumisen palveluiden syntymistä kestäviä kulkutapoja hyödyntäen sekä houkuttella ihmisiä liikkumaan joukkoliikenteellä ja lyhyemmällä matkoilla pyöräillen.

Momentin 2 kohtaan siirrettäisiin nykyisin 3 §:n 2 momentin toiseen virkkeeseen sisältyvä säännös siitä, että maantieverkon ja liikenteen ympäristölle aiheuttamien haittojen tulee jäädä mahdollisimman vähäisiksi, ja että luonnonvarojen on käytettävä säästeliäästi.

Momentin 3 kohtaan siirrettäisiin nykyisin rakentamista koskevan 13 §:n 2 momenttiin sisältyvä vaatimus, jonka mukaan kenellekään ei saa tuottaa enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. Säännös ilmaisee periaatteen minimoida haittoja suhteessa tarpeeseen (yleinen tarve), eli tiehankkeiden yhteydessä vaadittavan punninnan haitallisten vaikutusten ja yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden välillä.

Momentin 4 kohdassa säädettäisiin, että maanteiden on oltava liikenteellisesti ja teknisesti mahdollisimman toimivia ja turvallisia, ja niiden tarkoitus on saavutettava mahdollisimman edullisesti. Näiden asioiden huomioimisesta säädetään nykyisin 13 §:n 2 momentissa.

Momentin 5 kohdan mukaan maanteitä ja tienpitoa koskevien tietojen tulisi olla ajantasaiset ja käytettävissä. Momentin 5 kohdassa tiedoilla tarkoitetaan muun muassa väylätietoja, varusteita ja laitteita koskevia tietoja sekä tiestön kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa koskevia tietoja. Tietojen tulisi olla avoimesti kakkien hyödynnettävissä avoimien rajapintojen kautta, ellei olisi perustetta muulle.

Momentin 6 kohdan mukaan maanteiden ja niihin liittyvän digitaalisen infrastruktuurin olisi oltava yhteentoimivia muun liikenneverkon ja siihen liittyvän digitaalisen infrastruktuurin kanssa. Maanteihin liittyvällä digitaalisella infrastruktuurilla tarkoitetaan esimerkiksi maanteihin liittyviä viestintäverkkoja sekä tietojärjestelmiä, joissa maanteihin liittyvää tietoa käsitellään. Maanteihin liittyvä digitaalinen infrastruktuuri voisi muun muassa mahdollistaa liikenteen ohjaukseen liittyvän tiedon välittämisen ajoneuvoille taikka digitaalisten liikenteenohjauslaitteiden toiminnan. Yhteentoimivuudella tarkoitettaisiin sitä, että maanteiden käyttäjät, kuten esimerkiksi maanteilla kulkevat ajoneuvot, pystyisivät saumattomasti kulkemaan maanteilla ja tarpeen mukaan muulla liikenneverkolla. Yhteentoimivuus voitaisiin esimerkiksi varmistaa maanteiden varusteita taikka liikenneteknisiä ratkaisuja koskevin määräyksin, joita Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa 4 momentin perusteella. Esimerkiksi automaatioon liittyvää infraa (digitaalista tai fyysistä) koskien voitaisiin antaa yhteentoimivuutta koskevia tarkempia määräyksiä.

Pykälän 3 momenttiin siirrettäisiin voimassa olevan 13 §:n 1 momentti sekä 13 §:n 2 momentin viimeinen lause, jotka asettavat edellytykset maantien parantamiselle ja uuden maantien rakentamiselle. Oikeusvaikutteisia kaavoja, joiden vastaisesti maantietä ei saa rakentaa ovat maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti maakuntakaava, oikeusvaikutteinen yleiskaava ja asemakaava. Parantamisella tarkoitetaan vähäistä merkittävämpiä hankkeita.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle määräyksenantovaltuus antaa tienpitoon liittyviä määräyksiä, jotka koskevat tien rakennetta, varusteita ja liikenneteknisiä ratkaisuja sekä maantien käyttöä ja siihen liittyviä rajoituksia. Määräysten tarkoituksena olisi varmistaa 2 momentin vaatimusten turvaaminen sekä liikenneturvallisuuden, väyläomaisuuden hallinnan ja tienpidon kustannustehokkuuden varmistaminen sekä ympäristölle aiheutuvien haittojen vähentäminen valtakunnallisesti yhtenäisesti. Tien rakenne ja liikennetekniset ratkaisut tarkoittavat esimerkiksi liittyviä ja niiden teknisiä ratkaisuja. Myös esimerkiksi liikenneturvallisuuden ja ympäristölle aiheutuvien haittojen hallintaa tehdään ennen kaikkea tien rakennetta ja teknisiä ratkaisuja koskevien ratkaisujen kautta. Maantien käyttöä ja siihen liittyviä rajoituksia koskevan määräyksenantovaltuuden tarkoituksena olisi, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi silloin, kun se olisi 2 momentin mukaisten vaatimusten turvaamiseksi tarpeellista, antaa määräyksiä esimerkiksi tieosuuden nopeustasosta sekä tiettyjen kaistojen tai tieosuuksien määrittämisestä automaattisen liikenteen käyttöön. Tällaisia määräyksiä voitaisiin antaa koskemaan myös vain osaa maantieverkosta.

13 a §. *Matkojen ja kuljetusten palvelutaso maanteillä.* Uudessa 13 a §:ssä säädettäisiin matkojen ja kuljetusten palvelutasosta maanteillä. Palvelutasomäärittelyn tavoitteena on edistää kansalaisten ja elinkeinoelämän matkojen ja kuljetusten toimivuutta, liikenneturvallisuutta sekä yhdenvertaista palvelutasoa maan eri osissa. Tarkoituksena olisi, että asiakkaat eli kansalaiset ja elinkeinoelämä sekä alueelliset toimijat kuten kunnat ja maakunnat voisivat odottaa verkon palvelutasolta tiettyjen kriteerien täyttymistä sen perusteella, millainen verkon osa on kulloinkin kysymyksessä. Asiakkaiden ja alueiden olisi myös tärkeää pystyä ennakoimaan, millaista palvelutasoa verkon osalla voi odottaa tarjottavan tulevaisuudessa.

Pykälän tavoitteena olisi varmistaa, että maanteillä tarjottava palvelutaso olisi liikenteelliseltä merkitykseltään samanlaisilla verkon osilla valtakunnallisesti yhtenäistä ja tasapuolista sekä vallitsevien asiakastarpeiden mukaista, kun sitä tarkastellaan erityisesti käyttäjien ja liikkumisen ja kuljetusten kustannustehokkuuden näkökulmasta. Palvelutason määrittely perustuisi maantien liikenteelliseen merkitykseen, ja sitä käytettäisiin kaikessa tieverkkoon liittyvässä suunnittelussa ja toiminnassa. Pykälän mukaisella palvelutasolla on vaikutusta erityisesti maanteiden kehittämis- ja parantamistarpeisiin, ja siinä toisaalta tarkennettaisiin 13 §:n yleisiä vaatimuksia maanteiden kehittämisen, rakentamisen ja kunnossapidon osalta. Tavoitteena on pyrkiä palvelutasoon, joka tukee yritysten ja alueiden kilpailukykyä, edistää arjen toimivuutta ja liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta. Palvelutason toteutumiseen vaikuttaa käytettävissä oleva rahoitustaso. Palvelutason täsmällisempään määrittymiseen vaikuttaisiin myös valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsunnittelussa tehtävillä linjauksilla sekä tämän pykälän viimeiseen momenttiin ehdotettavan asetuksenantovaltuuden nojalla annettavalla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Tienpitäjän velvollisuutena olisi 1 momentin mukaan huolehtia 13 §:n yleisten vaatimusten ja kunkin maantien liikenteellisen merkityksen kannalta riittävän palvelutason ylläpitämisestä. Edellä 13 §:n 1 momentissa esitetyt vaatimukset voivat erityyppisillä maanteillä merkitä käytännössä eri toimenpiteitä. Tavoitteena on muun muassa varmistaa, että liikenneympäristö tulevaisuudessa tukisi liikenteen digitalisoitumista ja automaatiota ja uusien palvelujen kehitystä. Esimerkiksi digitalisaation ja tiedon hyödyntämismahdollisuudet sekä liikenteen automaation mahdollistaminen eri verkon osilla olisi ainakin lähivuosina kuitenkin eritasoista. Myös liikenneturvallisuuden turvaamisen edellyttämät toimet vaihtelevat eri tietyypeillä sekä liikennemäärän mukaan. Lisäksi esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetusreitit voivat vaikuttaa tien liikenteelliseen merkitykseen tavalla, joka olisi palvelutason ylläpidossa huomioitava.

Pykälän 1 momentissa palvelutason keskeisinä tekijöinä ja palvelutason ylläpidossa huomioon otettavina tekijöinä mainittaisiin matka-aika, liikenneturvallisuus, matka-ajan ennakoitavuus, ja kuljetusten kustannustehokkuus. Kustannustehokkuudella matkojen ja kuljetusten palvelutasotekijänä tarkoitetaan liikkumisen ja kuljetusten kustannustehokkuutta, mihin liittyy esimerkiksi siihen, onko maantieverkkoa mahdollista käyttää toimijan kannalta kustannustehokkaiden ajoneuvoilla ja valitsemalla kustannustehokkaita reittejä. Matka-aikaan palvelutasotekijänä vaikuttavat nopeusrajoitukset ja niiden yhtenäisyys sekä toisaalta liittymät ja muut matkantekoa keskeyttävät ja hidastavat tekijät. Myös esimerkiksi erilaisilla liittymätyypeillä on erilainen vaikutus matka-aikoihin ja siis maanteillä tarkoittavaan palvelutasoon. Liittymillä ja muilla keskeytyksillä tai matkaa hidastavilla tekijöillä on vaikutusta toisaalta myös kustannustehokkuuteen, liikenneturvallisuuteen ja ympäristölle aiheutuviin vaikutuksiin, kun ajoneuvojen, erityisten raskaiden kuljetusajoneuvojen, on tehtävä jarrutuksia ja kiihdytyksiä. Luettelo palvelutasotekijöistä ei olisi tyhjentävä, vaan palvelutasotekijöinä voitaisiin ottaa huomioon myös muita maanteiden käyttäjien ja eri liikenneympäristöjen kannalta keskeisiä tekijöitä, joita voitaisiin täsmentää esimerkiksi 5 momentin mukaisesti annettavalla asetuksella.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin valtakunnallisesti merkittävien runkoteiden palvelutasosta. Valtakunnallisesti merkittävät runkotiet yhdistäisivät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskuksat ja palvelevat erityisesti valtakunnallista pitkämatkaista liikennettä. Runkoverkon yhteyksillä on merkittävä rooli kansainvälisen liikenteen kuljetusketjussa. Valtakunnallisesti merkittävillä runkoteilla olisi oltava korkea pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso. Runkoteiden liikenteellisen merkityksen ja niihin kohdistuvien asiakastarpeiden takia palvelutason olisi oltava korkeampi kuin muulla maantieverkolla. Tämä tarkoittaisi tasaista matkanopeutta ja hyvää matka-aikojen ennakoitavuutta. Käytännössä se tarkoittaisi jatkuvaa pääosin vähintään 80 km/h nopeusrajoitusta, turvallisia ohitusmahdollisuuksia säännöllisin välein ja sellaisia liittymiä, että pääsuunnan liikenne on sujuvaa, ja liittymätiheys on rajoitettua. Runkoverkon on tuettava turvallista liikkumista, ja sen on tarjottava turvallinen työympäristö ammattikuljettajille ja niille, joiden elinkeinonharjoittamiseen liittyvät pitkämatkaiset kuljetukset. Tienpitäjän on varmistettava runkoverkolla reaaliaikaisen liikenne- ja olosuhdetiedon kattavuus ja ajantasaisuus. Runkoverkolla ajantasaisen liikenne- ja olosuhdetietojen tulisi tukea matka-aikojen ennakoitavuutta ja uusien digitaalisten palveluiden kehittymistä. Liikennetiedoista erityisesti häiriötiedot ja tietyötiedot ovat keskeisiä matka-ajan ennakkoinnin näkökulmasta. Reaaliaikaisen ja ajantasaisen häiriötiedon saatavuuden varmistaminen edellyttää toimivaa yhteistyötä tienpitäjän kanssa aluetasolla. Olosuhdetiedoilla tarkoitetaan esimerkiksi toteutettuja kunnossapitotoimia koskevia tietoja ja tietoja tien keli- ja sääolosuhteista. Jotta nopeustavoitteet voivat olla korkeita ja tasaisia, on verkon kunnossapidon tasoon, kuten esimerkiksi urasyvyyteen ja korkeaan päivittäiseen hoitotasoon, kiinnitettävä erityistä huomiota, jotta ne mahdollistavat asetetut palvelutasotavoitteet. Runkoverkon päällysteiden ja siltojen kunnon tulee vastata tavoitetta turvallisesta liikennejärjestelmästä. Kunnossapidon tasosta säädettäisiin jäljempänä 33 §:ssä tarkemmin. Lisäksi runkoverkon tulee mahdollistaa riittävät raskaan liikenteen tauko- ja lepopaikat. Runkoverkolla on kiinnitettävä huomioita High Capacity Transport (HCT) ajoneuvoyhdistelmien ja muiden erikoisajoneuvojen reitteihin.

Pykälän 3 momentin muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateilla olisi oltava liikennemäärään, liikennemympäristöön ja paikallisiin tarpeisiin sovitettu hyvä matkojen ja kuljetusten palvelutaso, jotta se palvelisi verkon osalle tyypillistä seudullista liikennettä sekä myös pitkämatkaista liikennettä. Teiden liikenteellinen merkitys ja liikennemäärät tällä maantieverkon osalla vaihtelevat, mikä olisi huomioitava palvelutason tarkemmassa määrittelyssä. Siten palvelutaso voisi vaihdella, mutta nykytilassa ja tulevaisuudessa olisi kuitenkin tärkeää turvata se, että nämä valta- ja kantatiet välittävät pitkämatkaista liikennettä sujuvasti ja turvallisesti. Valtatiet ja kantatiet yhdistävät maakuntakeskukset ja tärkeät aluekeskukset. Nopeusrajoitukset voisivat vaihdella hieman enemmän kuin runkoverkolla määräytyen paikallisten tarpeiden mukaan. Liittymätiheys voisi olla suurempi kuin runkoverkolla, ja liittymätyyppien valinnassa voitaisiin käyttää enemmän vaihtoehtoja. Erityisesti vilkasliikenteisillä valta- ja kantateilla ajantasaisen liikenne- ja olosuhdetietojen saatavuus tulisi varmistaa mahdollisimman kattavasti. Verkon laatutasoon liittyen kunnossapidon tasossa tulisi huomioida verkolle kohdistuvat alueelliset liikenteen tarpeet.

Pykälän 4 momentin mukaisesti seutu- ja yhdysteillä olisi oltava alueellisen tarpeen edellyttämä ja tien liikenteellistä merkitystä vastaava palvelutaso. Maakunnilla olisi keskeinen rooli yhteistyössä kuntien kanssa paikallisten tarpeiden tunnistamisessa sekä niiden yhteensovittamisessa tienpitoon ottaen huomioon myös maantie- ja katuverkon rajapinnat. Liittymätyyppisissä ja nopeusrajoituksissa voitaisiin tehdä vapaammin paikallisiin tarpeisiin perustuvia ratkaisuja kuin muulla tieverkolla. Nykyisen luokituksen mukaisten seutu- ja yhdysteiden liikenteellinen merkitys ja liikennemäärät vaihtelevat huomattavasti etenkin seututeillä. Näiden maanteiden kunnossapitotasossa ja liikenneturvallisuuden varmistamisessa huomioitaisiin eri teiden liikenteelliset erot.

Pykälän 5 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä matkojen ja kuljetusten palvelutasosta maanteilla. Asetuksella voitaisiin antaa yksityiskohtaisemmat säännökset siitä, miten tässä pykälässä eri maantieverkon osilta edellytettävä matkojen ja kuljetusten palvelutaso tulisi toteuttaa ja miten eri palvelutasotekijät olisi huomioitava. Riippuen runkoverkon määrittelyä koskevassa asetuksessa tehtävistä ratkaisuista voisi runkoverkon palvelutasoa tämentää myös tekemällä runkoverkon sisäinen jaottelu kahteen tai useampaan runkoverkkoluokkaan niin, että joltain runkoverkon osalta edellytettäisiin lain vähimmäisvaatimuksia korkeampaa tasoa teiden liikenteelliseen merkitykseen perustuen. Kaikissa tapauksissa olisi kuitenkin pysyttävä lain palvelutasovaatimuksen sallimissa rajoissa. Sama olisi mahdollista muidenkin teiden palvelutason osalta.

1 a luku Liikennejärjestelmäsunnittelu

15 a §. Liikennejärjestelmäsunnittelu ja sen tavoitteet. Pykälässä säädettäisiin liikennejärjestelmäsunnittelusta ja sen tavoitteista. Liikennejärjestelmäsunnittelua tehdään nykyisin valtakunnallisesti, maakunnallisesti sekä kaupunkiseuduilla ja kunnissa. Eritasoisella liikennejärjestelmäsunnittelulla onkin jo kymmenien vuosien perinteet, vaikkei sitä olekaan aiemmin kirjattu lakiin. Liikennejärjestelmäsunnittelu on jatkuva ja yhteistyöhön perustuva prosessi, jossa tarkastellaan liikennejärjestelmän tilaa ja kehittämistarpeita kokonaisvaltaisesti kaikkien liikennemuotojen osalta. Liikennejärjestelmäsunnittelu on pitkäjänteistä ja strategista suunnittelua.

Pykälässä säädettäisiin, että liikennejärjestelmäsunnittelua tulee tehdä yhteistyössä eri viranomaisten ja muiden toimijoiden välillä. Viranomaisilla tarkoitettaisiin valtion, maakuntien ja kuntien viranomaisia. Laaja-alaisesta yhteistyöstä on tärkeää huolehtia liikennejärjestelmän toimivuuden edistämiseksi ja suunnittelun tehostamiseksi.

Liikennejärjestelmäsunnittelun tavoitteena on edistää liikkumisen ja kuljetusten toimivuutta, turvallisuutta sekä ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä liikennejärjestelmän kehittämistä. Suunnittelussa tulisi huomioida muun muassa liikenteen, maankäytön, palvelujen ja elinkeinotoiminnan vuorovaikutus, toimintojen synnyttämä nykyinen ja tuleva liikennetarve, eri ihmisryhmien liikkumistarpeet ja kulkutavat sekä tavaroiden kuljetusmuodot, liikenneverkot ja liikenteen palvelut, liikenneturvallisuus, liikennejärjestelmän ja sen kehittämisen vaikutukset sekä liikennejärjestelmän kehittämis- ja rahoitustarve. Liikkumisen palveluilla tarkoitetaan sekä julkisia, markkinaehtoisia ja jakamistalouteen perustuvia että yksityisiä liikumista ja kuljettamista hyödyttäviä ja tukevia palveluja. Liikennejärjestelmäsunnittelussa tarkastellaan laajasti liikennejärjestelmän ja sen kehittämisen vaikutuksia mm. alueiden kehittymiseen, erilaisten asukkaiden ja yritysten matkojen ja kuljetusten toimivuuteen, liikenneturvallisuuteen sekä erilaisiin muihin yhteiskuntapoliittisiin tavoitteisiin. Liikennejärjestelmäsunnittelun tuloksena syntyy näkemys liikennejärjestelmän ylläpito- ja kehittämistarpeista sekä niiden edellyttämien toimenpiteiden julkishallinnolle kohdistuvista rahoitustarpeista.

Toimintojen synnyttämällä liikennetarpeella tarkoitettaisiin muun muassa liikennemääriä ja -muotoja. Liikennejärjestelmäsunnittelussa tulisi huomioida erilaisten ryhmien liikkumistarpeet ja kulkutapavaihtoehdot yhdenvertaisuuslakia noudattaen. Tällä tarkoitetaan muun muassa esteettömyys- ja saavutettavuuskysymyksiä. Tavaroiden kuljetusmuodoilla tarkoitettaisiin muun muassa elinkeinoelämän kuljetusmuotovaihtoehtoja. Liikenteen ekologista kestävyyttä ja energiatehokkuutta edistettäisiin vastuullisuutta korostavilla ja ennalta ehkäiseviin toimintamalleihin perustuvalla pitkäjänteisellä ja poikkihallinnollisella liikennejärjestelmän kehittämisellä. Liikennejärjestelmäsunnittelussa tulisi myös huomioida kansainväliset sekä valtakunnalliset ympäristötavoitteet, kuten päästövähennystavoitteet ja kestävä kehitys. Liikennejärjestelmän energiatehokkuuteen vaikuttavat liikenteen suorite ja eri kulkutapojen käyttö-

mahdollisuudet. Muilla ympäristöhaitoilla tarkoitetaan muun muassa melua, päästöjä ilmaan ja veteen, liikenteen tilan tarvetta sekä vaikutuksia elinympäristön viihtyisyyteen.

Liikennejärjestelmän toimivuus ja turvallisuus vaikuttavat muun muassa matka- ja kuljetusketjujen toteutumiseen, matka-aikojen ennakoitavuuteen, matkojen ja kuljetusten kustannuksiin sekä matkustusmukavuuteen. Toimivassa liikennejärjestelmässä yhteydet on järjestetty tarkoituksenmukaisesti ja kehittämisratkaisut mietitty kokonaisuuksina liikennekysyntä ja liikkujien tarpeet huomioiden. Liikenteen turvallisuutta on mahdollista edistää vastuullisella, ennalta ehkäisevällä ja riskianalyysiin perustuvalla liikennejärjestelmän kehittämisellä.

Digitaalisuuden ja automaation kehittymisen ja lisääntymisen myötä syntyvät uudet liikkumisen palvelut tulisi mahdollistaa ja kyetä hyödyntämään liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Tulevaisuuden liikennejärjestelmä pohjautuisikin uudenlaiseen toimintatapaan, jossa tiedon ja digitalisaation hyödyntämiseen perustuvat käyttäjälähtöiset liikenne- ja kuljetuspalvelut toimisivat saumattomasti yhteen. Liikenteen palvelujen osalta liikennejärjestelmätyössä tulisi huomioida eri palvelutarjoajat, joiden tarjoamat palvelut muodostavat osia matkaketjujen kokonaisuudesta. Tulevaisuuden liikennejärjestelmä muodostuisikin palveluiden, tiedon ja infrastruktuurin yhteentoimivasta kokonaisuudesta.

Vaativuudella liikenteen vuorovaikutuksesta muihin yhteiskunnallisesti merkittäviin kokonaisuuksiin, kuten maankäyttöön, asumiseen, palveluihin ja elinkeinotoimintaan, varmistettaisiin liikennejärjestelmäsuunnittelun kytkeytyminen osaksi valtakunnallista, alueellista tai paikallista suunnittelukokonaisuutta. Tällä varmistettaisiin, että eri kokonaisuudet tukevat toisiaan ja että muiden kokonaisuuksien tarpeet huomioitaisiin liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja niitä pyritäisiin edistämään. Liikennejärjestelmäsuunnittelulla tulisi olla vahva yhteys alueidenkäytön suunnitteluun. Alueidenkäytöllä ja erilaisten toimintojen sijoittumisella vaikutetaan liikenteen kysyntään ja ratkaistaan edellytyksiä eri liikkumis- ja kuljetusmuotojen käytölle. Liikennejärjestelmän kehittäminen toisaalta luo mahdollisuuksia erilaisille alueidenkäytön ratkaisuille. Alueidenkäytön ja liikennejärjestelmän ratkaisut kokonaisuutena vaikuttavat merkittävästi yhdyskuntien energia- ja taloudelliseen tehokkuuteen.

Liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulisi huomioida kaikki liikennemuodot ja -verkot, kuten tie-, vesi- ja, rataväylät sekä lentoasema- ja satamaverkosto. Erityisen tärkeää olisi sovittaa yhteen eri liikennemuotojen ja tietoliikenteen toimivuus huomioimalla kansalaisten ja elinkeinon elämän tarpeet. Liikkumisen palveluilla puolestaan tarkoitettaisiin jo nykyisin olemassa olevia palveluita sekä tulevaisuudessa digitalisaation ja automaation myötä kehittyviä uusia palveluita. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa olisi tärkeää huomioida yksityiset ja markkinaehtoiset liikkumis- sekä liikenne- ja kuljetuspalvelut, vaikka ne sinänsä soveltuvat huonosti suunniteltavaksi osana liikennejärjestelmäsuunnittelua. Yksityisillä ja markkinaehtoisilla palveluilla voi kuitenkin olla merkitystä esimerkiksi väyläinvestointeihin ja joukkoliikennepalvelujen toimenpiteiden oikea-aikaiseen ajoitukseen ja optimaaliseen mitoittamiseen. Palveluiden kehittämis- ja rahoitustarpeita katsottaisiin liikennejärjestelmäsuunnittelussa julkisin varoin hankittavien palveluiden osalta. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulisi laatia vaikutustenarviointia tarpeellisilta osin ja lisäksi toimenpiteiden rahoitustarpeita tulisi arvioida. Liikennejärjestelmäsuunnittelu kattaisi myös sitä varten tehdyt mahdolliset esiselvitykset, yhteysväliselvitykset ja muut erilaiset selvitykset, joiden pohjalta liikennejärjestelmäsuunnitelma muodostetaan.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu sisältäisi kehittämistä, kunnossapitoa ja liikenteen palveluja koskevat suunnitelmat, tavoitteet ja vaatimukset.

15 b §. *Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma.* Tällä lailla säädettäisiin liikennejärjestelmäsuunnittelusta kahdella tasolla: valtakunnallisesti ja maakunnallisesti. Liikennejärjestelmäsuunnittelua ei kuitenkaan tehtäisi hierarkkisesti eri suunnittelutasoilla, kuten maankäytön suunnittelua, vaan suunnittelu perustuisi enemmänkin eri tasojen väliseen vuorovaikutukseen ja toimijoiden väliseen jatkuvaan yhteistyöhön.

Tässä pykälässä säädettäisiin valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ja sen sisällöstä. Liikenne- ja viestintäministeriö vastaisi pitkän aikavälin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman hyväksymisestä päättäisi valtioneuvosto. Suunnitelman valmistelun laajapohjaisuus on tarkoitus varmistaa säätämällä siitä laissa jäljempänä ehdotettavassa 15 d §:ssä. Lisäksi 15 e § sisältäisi asetuksenantovaltuuden, jonka mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä suunnitelman laadintamenettelystä. Jos eduskunnan kuulemista tämän lisäksi pidetään tarpeellisena, kuulemisesta, esimerkiksi selonteon antamisesta, päättää kulloinkin toimivaltainen valtioneuvosto. Perustuslain 44 ja 45 §:ssä sekä eduskunnan työjärjestyksen 23 ja 24 §:ssä säädetään ilmoitusten, tiedonantojen ja selontekojen käsittelystä eduskunnassa.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ohjaisi valtion ja maakuntien välisiä menettelyitä ja neuvotteluja sekä vaikuttaisi palvelutason määrittelyyn ja maakunnissa tehtävään suunnitteluun. Liikennejärjestelmäsuunnitelmalla pyrittäisiin toteuttamaan lain tavoitteita sekä täytäntöönpanon edistämistä. Suunnitelmaan olisi sisällytettävä liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, tavoitteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja, toimenpide-ehdotukset tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelmassa olisi huomioitava 15 §:ssä säädettävien tavoitteiden mukaisesti nykyiset ja tulevat liikennetarpeet, tiedon ja digitalisaation hyödyntäminen, liikenne- ja kuljetuspalveluiden kehittämisen edellytykset, liikenteen turvallisuus, ympäristövaikutukset sekä kustannus- ja energiatehokkuus. Arvioita, tavoitteita ja toimenpide-ehdotuksia voitaisiin tehdä myös esimerkiksi liikkumisenohjauksesta.

Suunnitelmaan olisi myös sisällytettävä liikennejärjestelmän toimenpide- ja rahoitusohjelma 12 vuodeksi. Ohjelma koskisi julkisten toimijoiden, valtion, maakuntien ja kuntien toimenpiteitä sekä valtion liikennejärjestelmää koskevaa rahoitusta. Ohjelma tulisi tarkistaa tarvittaessa osana muuta liikennepoliittista strategia- ja suunnittelutyötä sekä tarvittaessa tilanteiden muuttuessa. Tarkistusten yhteydessä on varmistettava yhteensovitus julkisen talouden suunnitelman kanssa. Selvyyden vuoksi säädettäisiin lisäksi nimenomaisesti, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma olisi tarkistettava ja sovitettava yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa kunkin hallituskauden alussa. Julkisen talouden suunnitelman muuttuessa olisi suunnitelma tarkistettava muulloinkin. Julkisen talouden suunnitelma muodostaa rahoituskehityksen 3 momentissa tarkoitettulle ohjelmalle, luo todellisuuspohjaa toteutusaikataululle ja jaksottaa valtion vuosittaisen rahoituksen toimenpiteille. Näin ollen sen merkitys on keskeinen ohjelman ja liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutuksen kannalta.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältäisi niin kehittämistä kuin kunnossapitoa ja palveluita koskevia tavoitteita ja vaatimuksia. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun yhteydessä voitaisiin jatkossa myös valmistella tarpeellisia päivityksiä maanteiden valtakunnallisesti merkittävää runkoverkkoa koskevaan asetukseen. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan voitaisiin sisällyttää linjauksia liikenneverkon ja -palveluiden palvelutasosta.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulisi huomioida myös liikenneratkaisujen erilaiset vaikutukset sekä vertailla toimenpiteiden vaikuttavuutta. Laissa viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (200/2005) säädetään viranomaisten velvollisuudes-

ta selvittää suunnitelman tai ohjeen ympäristövaikutukset. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee sen merkittävyyden ja laaja-alaisen vaikutusten vuoksi sisältää lain mukainen ympäristövaikutusten arviointi. Suunnitelmaa valmisteltaessa on huomioitava myös Euroopan unionin lainsäädännön vaatimukset sekä muut kansainväliset velvoitteet, esimerkiksi niin sanotut TEN-T-asetus ja ITS-direktiivi (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönnoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista).

Liikenne- ja viestintäministeriön olisi varmistettava valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteensovittaminen muihin valtakunnallisiin suunnitelmiin. Muilla valtakunnallisilla suunnitelmilla tarkoitettaisiin muun muassa valtakunnallisia alueiden käyttötavoitteita (VAT), joista säädetään maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999), aluekehityspäätöksiä, joista tullaan säättämään laissa alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista (Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista), valtioneuvoston asetuksen mukaista julkisen talouden suunnitelmaa sekä keskipitkän aikavälin ilmastopoliittista suunnitelmaa (KAISU), josta säädetään ilmastolaissa (609/2015). Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tulisi sovittaa yhteen edellä mainittujen suunnitelmien kanssa kokonaisuuden kannalta tarkoituksenmukaisten ratkaisujen varmistamiseksi. Julkisen talouden suunnitelmalla olisi edellä kuvatulla tavalla erityisen keskeinen merkitys suunnitelman toteuttamisen kannalta verrattuna mihin valtakunnallisiin suunnitelmiin nähden.

Kuten edellä on todettu, tällä lailla ei säädettäisi kaupunkiseuduilla tehtävästä liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Helsingin seudulla liikennejärjestelmäsuunnittelua tekee Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä niin kuin laissa pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta (829/2009) säädetään.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu olisi kuitenkin tehtävä tarvittavassa määrin yhteistyössä kunnissa ja kaupunkiseuduilla tehtävän liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa matka- ja kuljetusketjujen palvelutason takaamiseksi. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman osalta tämä tarkoittaisi esimerkiksi valtakunnallisesti merkittävien tie- tai ratahankkeiden tai joukkoliikenteen palvelutasoon vaikuttavien toimien suunnittelua yhdessä kaupunkiseutujen kanssa erityisesti silloin, kun ne kytkeytyvät merkittävästi kaupunkiseudun maankäyttöä, asuntotuotantoa tai palveluverkkoa koskevaan suunnitteluun. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä voisi olla myös perusteltua tarkastella valtion tavoitteita suurten kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien kehittämiseksi, koska niiden toimivuus on valtakunnallisesti merkittävä kysymys.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma olisi luonteeltaan strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisen periaatteista sekä valtakunnallisista tavoitteista ja näiden saavuttamiseksi tarpeellisista toiminnoista. Suunnitelma ohjaisi muita viranomaisia ja hallinnonalan toimijoita ottamaan toiminnassaan huomioon suunnitelmassa esitetyt tavoitteet ja toimenpide-ehdotukset, vaikka suunnitelmalla ei olisi oikeudellisia vaikutuksia.

Suunnitelman toteutuksen kannalta olisi tärkeää sisällyttää suunnitelmaan ehdotus suunnitelman seurannasta.

15 c §. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Pykälässä säädettäisiin maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ja sen sisällöstä. Jokaisen maakunnan tulisi laatia valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi ja siinä esitettyjen toimien täytäntöönpanon edistämiseksi toimialueelleen monivuotinen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa voitaisiin esittää myös maakunnan oloista johtuvia muita maakunnallisia ja maakunnan erityispiirteistä joh-

tuvia tavoitteita ja toimia liikkumisen ja liikennejärjestelmän toimivuuden, turvallisuuden ja kestävästi liikennejärjestelmän edistämiseksi ja kehittämiseksi. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan voitaisiin sisällyttää kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseen liittyviä liikkumisen ohjausta koskevia tavoitteita ja toimenpiteitä. Maakuntalain 6 §:n 1 momentin 15 kohdan mukaisesti maakuntien tehtävänä olisivat myös liikkumisen ohjausta koskevat valtionavustustehtävät, joten liikkumisen ohjausta olisi luontevaa käsitellä myös liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Vastaavasti maakuntien tehtäviin kuuluisi maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 kohdan mukaan liikenneturvallisuus, jolloin myös sen käsittely maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa voisi olla tarkoituksenmukaista. Liikennejärjestelmän toimivuuteen liittyvien kysymysten yhtenä osa-alueena on jatkossa yhä vahvemmin älykkäiden liikenneratkausten, liikenteen digitalisaation ja automaation hyödyntäminen ja edistäminen, mihin liittyviä tavoitteita ja toimenpiteitä maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmassa olisi syytä arvioida. Maakunnallisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa tulisi laajasti arvioida uusia toiminta- ja ratkaisumalleja liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Maakunnan oloihin vaikuttavia tekijöitä voisivat olla muun muassa maantieteeseen, liikennemääriin, elinkeinotoimintaan ja -rakenteeseen, etäisyyksiin, liikennemuotoihin, väestörakenteeseen tai muihin maakunnallisiin tekijöihin liittyvät syyt. Kukin maakunta määrittelee erityispiirteitään tarkemmin itse maakuntastrategiassa.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma olisi monivuotinen, pitkäjänteinen suunnitelma, jonka toteutumista ja vaikuttavuutta maakunnan olisi arvioitava vähintään kerran valtuustokaudessa sekä tarvittaessa tarkistettava suunnitelma. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma tuottaisi tavoitteet maakunnan nelivuotiselle tienpidon ja liikenteen suunnitelmalle, josta säädettäisiin myös tällä lailla.

Maakuntalain periaatteiden mukaisesti maakunnat olisivat itsehallinnollisia toimijoita. Maakunnat voisivatkin päättää, laaditaanko maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma ylimaakunnallisesti yhteistyössä yhden tai useamman muun maakunnan kanssa. Maakunnat voisivat myös päättää, laaditaanko maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma jonkin maakunnan muun strategisen suunnitelman, kuten maakuntastrategian tai maakuntaohjelman, yhteydessä tai osana. Joka tapauksessa maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa tulisi huomioida maakuntastrategian ja muiden maakunnan strategisten suunnitelmien tavoitteet sekä maakuntakaavan vaatimukset. Yhteensovittaminen maakunnan muuhun suunnitteluun tarkoittaisi myös maakunnassa tehtävää alueidenkäytön suunnittelua.

Liikennejärjestelmän jatkuvuuden ja toimivuuden kannalta on tärkeää, että maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmat yhteen sovitetaan maakunnan alueeseen rajoittuvien maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien kanssa. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa olisi myös kiinnitettävä huomiota maakunnan alueen kuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmää koskevaan suunnitteluun. Maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman osalta yhteistyö kunnissa ja kaupunkiseuduilla tehtävän liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa tarkoittaisi muun muassa sitä, että kaupunkiseutujen tavoitteet ja suunnitelmat liikenteen, maankäytön, asumisen ja palveluiden kehittämiseksi otettaisiin huomioon ja sovitettaisiin yhteen maakunnan tason suunnittelun kanssa. Sama koskisi muun muassa joukkoliikennepalvelujen muuta kehittämistä. Yhteensovittaminen kuntien liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa on edellytys kokonaisvaltaiselle liikennejärjestelmän toimivuudelle. Kuntien katuverkko ja liikennejärjestelmä muodostavat valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittäviä liikenteen solmukohtia, jotka tulee huomioida osana kokonaisuutta.

Työ- ja elinkeinoministeriön valmisteleman hallituksen esityksen alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista annetun lain 11 §:n mukaan lain tavoitteiden toteuttamiseksi voidaan laatia aiesopimuksia ja muunlaisia yhteistyösopimuksia. Liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjalta

olisi myös mahdollista tehdä aiesopimuksia ja muita sopimuksia. Näitä sopimuksia voitaisiin laatia valtion tai toisten maakuntien kanssa. Suurten kaupunkiseutujen kuntien ja valtion välisiä maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksia (MAL-aiesopimuksia) on laadittu vuodesta 2011 Helsingin, Turun, Tampereen ja Oulun kaupunkiseuduilla. Tämä laki ei rajoita tai estä kuntien ja valtion välistä MAL-aiesopimusten mukaista vapaaehtoista sopimusmenettelyä kaupunkiseutujen liikennejärjestelmään koskien.

Pykälän 4 momentin mukaan maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on kiinnitettävä huomiota maakunnan alueella toimivien viranomaisten toiminnassa. Tämä tarkoittaa, että esimerkiksi maakunnan kuntien tulisi omassa liikennejärjestelmäsuunnittelussaan kiinnittää huomiota maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältöön ja tavoitteisiin. Myös Liikennevirasto esimerkiksi radanpitäjän ominaisuudessa voisi olla tässä tarkoitettu alueella toimiva viranomainen. Suunnitelmalla ei olisi oikeudellisia vaikutuksia alueella toimivien muiden viranomaisten toimintaan tai sitovia vaikutuksia niiden päätöksentekoon.

Suunnitelman toteutuksen kannalta olisi tärkeää sisällyttää suunnitelmaan ehdotus sen seurannasta.

15 d §. Menettely suunnitelmia valmisteltaessa. Pykälässä säädettäisiin menettelystä, jota noudatettaisiin suunnitelmia valmisteltaessa. Pykälän 1 momentin mukaan valtakunnallista valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tulee valmistella yhteistyössä kaikkien maakuntien ja muiden liikennejärjestelmän kannalta keskeisten viranomaisten kanssa. Suunnitelmaluonnoksesta olisi pyydyttävä lausunto niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta ja muilta toimijoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy.

Pykälän 2 momentin mukaan maakunnan olisi valmisteltava maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma vuorovaikutuksessa liikenteen hallinnonalan, alueensa kuntien, muiden maakuntien ja viranomaisten sekä muiden toimijoiden kanssa, joiden toimialaan liikennejärjestelmäsuunnitelma voi olennaisesti liittyä. Muilla toimijoilla tarkoitettaisiin muun muassa palvelun tuottajia, elinkeinoelämää, järjestöjä sekä satamien ja lentoliikenteen toimijoita. Tarvittaessa tätä vuorovaikutusta varten voitaisiin asettaa yhteistyöryhmä. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa olisi ministeriöille, alueen kunnille sekä muille maakunnille ja toimijoille varattava tilaisuus antaa suunnitelmaluonnoksesta lausuntonsa.

Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston olisi osallistuttava sekä valtakunnalliseen että maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Liikenteen hallinnonalan virastot toisivat liikennejärjestelmäsuunnitteluun osaamista muun muassa valtakunnallisen tavoitteiston sekä maantie-, rata- ja vesiliikenteen osaamisen ja toimenpidetietojen osalta. Virastot myös vastaavat valtakunnallisesti liikennejärjestelmän toimivuudesta ja toimivat edistämällä liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainoista kehitystä ja kestävä kehitystä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin kansalaisten ja muiden kuin edellä mainittujen toimijoiden vaikutusmahdollisuuksien turvaamiseksi, että suunnitelmasta vastaavan olisi varattava muillekin kuin 1 ja 2 momentissa mainituille tahoille mahdollisuus tutustua luonnokseen ja esittää siitä mielipiteensä. Näitä muita tahoja voisivat olla muun muassa, mutta ei ainoastaan, palvelun tuottajat, eri julkiset toimijat, kansalaiset, elinkeinoelämä asiakkaan roolissa, muut viranomaiset, kaupungit, kunnat, etu- ja kansalaisjärjestöt sekä satamien ja lentoliikenteen toimijat ja muut, joilla on intressi vaikuttaa liikennejärjestelmän kehittämiseen. Mahdollisuus tutustua suunnitelmaluonnokseen ja esittää siitä mielipiteensä varattaisiin julkaisemalla kuulutus jäljempänä 108 §:ssä viitatus hallintolain 62 a §:ään ehdotettavan julkisia kuulutuksia koskevan yleissäännöksen mukaisesti. Kuulutus ja kuulutettavat asiakirjat julkaistaisiin yleisessä tietoverkossa viranomaisen verkkosivuilla. Tarpeen vaatiessa kuulutus julkaistaisiin myös asian

vaikutusalueen sanomalehdessä tai muulla viranomaisen päättämällä tavalla. Mielipiteiden esittämiselle i varattava aika olisi 108 §:n mukaisestivähintään 30 päivää. Tämä olisi siis vähimmäisaika lausuntojen ja mielipiteiden antamiselle, mutta enimmäispituutta ei lailla määriteltäisi. Hyväksytystä suunnitelmasta perusteluineen sekä lausuntojen ja mielipiteiden huomiinnista olisi kuulutettava vastaavalla tavalla.

15 e §. Asetuksenantovaltuus. Pykälässä säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarvittaessa tarkempia säännöksiä liikennejärjestelmäsuunnitelmien laadintamenettelyistä.

1 b luku Tienpidon järjestäminen

15 f §. Tienpitoalueet. Pykälässä säädettäisiin maakunnille velvoite hoitaa tienpidon tehtävät yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpitoalueella jollakin maakuntalain 8 luvussa säädettyistä yhteistoimintamuodoista. Erityisesti erityisosaamisen tarpeesta ja henkilöresurssien niukkuudesta johtuen maakuntauudistuksen myötä tarvitaan maakuntien yhteistyötä tienpidon tehtävien hoitamisessa. Maakuntalain 8 luvussa säädetään maakuntien julkisoikeudellisen yhteistoiminnan muodoista, joita ovat yhteinen toimielin, yhteinen virka sekä sopimus viranomaistehtävän hoitamisesta. Pykälässä edellytettäisiin, että maakunnat hoitaisivat niille tällä lailla säädettyjä tienpidon tehtäviä yhteistoiminnassa. Tällä tarkoitetaan ennen kaikkea tienpidon tehtäviin sisältyvää valmistelua ja toimeenpanoa. Päätökset tienpitoa koskevissa merkittävissä maakunnan toimivallassa olevissa asioissa tehtäisiin lähtökohtaisesti asianomaisessa maakunnassa. Näistä merkittävimpiä olisivat tienpitoalueesta sopiminen muiden maakuntien kanssa, maakunnalle valmistellun tienpidon ja liikenteen suunnitelman sekä Liikenneviraston kanssa tehtävän tienpidon sopimuksen hyväksyminen.

Jäljempänä tässä laissa maantien suunnittelua, kunnossapitoa ja muita tienpidon tehtäviä koskevissa säännöksissä toimivalta olisi laissa kullakin maakunnalla, mutta tämän pykälän mukaisesti niitä olisi kuitenkin hoidettava yhteistoiminnassa muiden maakuntien kanssa enintään yhdeksällä tienpitoalueella.

Tienpitoalueella maakuntien yhteistyössä hoidettavia tienpidon tilaajatehtäväksi luonnehdittavia tehtäviä olisivat kokonaisuutena:

- Tienpidon ja rahoituksen suunnittelu
- Tienpidon ja liikenteen suunnitelman ja tienpidon sopimuksen valmistelu
- Maanteiden hankesuunnittelu
- Maanteiden suunnittelun, kunnossapidon ja rakentamisen hankinnat ja niiden toteutuksen seuranta
- Tietojen tuottaminen maantieverkosta

Yhteistoiminnassa tienpitoalueella hoidettavia tehtäviä olisivat esimerkiksi seuraavissa lainkohdissa tarkoitetut tehtäviin liittyvä valmistelutyö ja, jos maakuntien välisessä yhteistyösopimuksessa niin sovitaan, myös tehtäviä koskevien päätösten tekeminen:

- 3 luvun mukaiset suunnittelutehtävät, kuten suunnitelmien vuoropuhelu, nähtäville asettaminen ja vastineen antaminen
- 34 § mukaiset rajoitetun kunnossapidon esittäminen ja päättäminen kevyen liikenteen väylillä kunnossapidosta ilman liukkauden torjuntaa
- 35 §:n mukainen liikenteen rajoittaminen
- 36 §:n mukainen oikeus tilapäisen kulun järjestämiseen
- 38 §:n mukainen yksityistien liittymän tai maatalousliittymän rummun kunnossapito

- 40 §:n mukainen liittymän poistaminen
- 43 §:n mukaiset toimenpiteet erityisen talvitien ja kulkuväylän risteämissä
- 44 § ja 45 §:ssä tarkoitetut tehtävät ja oikeudet maantien suoja- ja näkemäalueella
- 51 §:n mukainen oikeus pystyttää lumiaita ja lumen sijoittaminen tiealueen ulkopuolelle

Yhteistyösopimuksessa olisi sovittava tienpitoalueella hoidettavista tehtävistä sekä alueen maakuntien toimivallasta ja vastuista. Yhteistoiminnan muodosta riippumatta yhteistyösopimuksessa olisi sovittava lisäksi ainakin tienpitoalueen maakuntien edustamisesta, päätöksentekoprosesseista, resursseista ja kustannusten kattamisesta, tehtävän hoidon seurannasta, sopimuksen voimassaolosta ja sen muuttamisen periaatteista sekä muista tienpitotehtävien hoitamiseen liittyvistä keskeisistä kysymyksistä. Toimivaltajakoon ja tienpitoalueen maakuntien edustamiseen liittyen olisi tärkeää sopia maakunnille laissa säädettyjen tienpidon viranomais-tehtäviä kuten esimerkiksi 35 §:ssä tarkoitettua liikenteen rajoittamista hoitavasta maakunnasta ja tehtävää siellä hoitavasta tahosta. Koska tienpito rahoitetaan erillisrahoituksena, ja rahoituksesta sovitaan tienpitoalueen maakuntien ja tienpitäjän kesken tienpidon sopimuksessa, yhteistyösopimuksessa olisi tärkeää sopia erityisesti maakuntien yleiskatteellisella rahoituksella hoidettavista henkilöstökustannuksista. Edelleen yhteistyösopimuksessa olisi määriteltävä tehtäviin liittyvä tiedon tuottamisen ja ylläpitämisen vastuunjako.

Yhteisen toimielimen tapauksessa olisi lisäksi sovittava yhteisen toimielimen kokoonpanosta ja yhteistoimintaan osallistuvien maakuntien oikeudesta valita toimielimeen jäseniä, sekä siitä, mikä maakunta toimii maakuntalain 48 §:n tarkoittamana vastuummaakuntana. Yhteisen viran perustamisen tapauksessa olisi sovittava siitä, mikä sopimukseen osallistuvista maakunnista toimii työnantajan velvollisuuksista vastaavana maakuntana. Valittaessa yhteistyön muodoksi sopimus viranomaistehtävän hoitamisesta olisi määriteltävä, minkä maakunnan viranhaltijalla tai viranhaltijoille tehtäviä annetaan hoidettavaksi.

Maakuntien tulisi sopia yhteistoiminnasta niin, että varmistettaisiin pykälän 2 momentin 1–3 kohdassa säädettyjen vaatimusten noudattaminen. Maakuntien välisillä yhteistyösopimuksilla olisi 1 kohdan mukaan varmistettava tienpidon kustannustehokas, yhtenäinen, asiantunteva ja pitkäjänteinen hoitaminen. Tienpitoa on ELY-keskuksissa tehostettu voimakkaasti, ja ELY-keskusten liikennevastuualueiden tehtävistä ja henkilöstöstä noin puolet on keskitetty joko yhteen tai useampaan ELY-keskukseen. Kunnossapidon ja rakentamisen hankinnat on vuoden 2016 alussa keskitetty neljälle hankinta-alueelle. Hankinta-alueet ovat tuoneet mukanaan tehokkuutta ja yhtenäistäneet toimintaa. Maakuntauudistuksen muuttaessa tienpidon toimijoiden kenttää on tienpidon tehtäviä kuitenkin tarkasteltava kokonaisuutena, eikä ole tarkoituksenmukaista edellyttää hankintatehtävien erillistä keskittämistä. Tienpidon rahoitus ja henkilö-resurssit ovat kuitenkin jatkossakin niukat, minkä vuoksi maakuntien väliseltä yhteistyöltä edellytettäisiin tehtävien kustannustehokkaan ja asiantuntevan hoitamisen varmistamista. Kun maakuntauudistuksen johdosta kunkin 18 maakunnan ja tienpitoalueiden odotukset ja näkemykset tienpidon järjestämisestä voisivat vaihdella keskenään ja toisaalta myös valtuustokausittain saman maakunnan tai tienpitoalueen sisällä merkittävästikin, edellytettäisiin yhteistyösopimuksilta tienpidon yhtenäisyyden ja pitkäjänteisyyden varmistamista. Pitkäjänteisyyteen sisältyy myös odotus maakuntien yhteistoimintasopimusten vähintäänkin kohtalaiselle pysyvyydelle sekä riittäville perusteluille yhteistyöalueisiin kohdistuvien muutosten osalta. Tienpitoalueita koskevien yhteistyösopimusten muuttamisesta säädettäisiin lisäksi erikseen jäljempänä 15 i §:ssä. Maantieverkon yhtenäisyydestä huolehdittaisiin lisäksi Liikenneviraston kanssa tehtävien tienpidon sopimusten kautta ja Liikenneviraston muutoin toteuttaman informaatio-ohjauksen keinoin.

Momentin 2 kohdan mukaan maakuntien välisellä yhteistyösopimuksella olisi varmistettava laissa säädetyn palvelutason toteutuminen sekä asiakastarpeiden huomioon ottaminen. Palve-

lutason vähimmäistaso määritettäisiin lain 1 luvussa. Tarkemmin palvelutason määrittely tapahtuisi edelleen maakuntien ja valtion välisessä tienpidon sopimuksessa. Yhteistyösopimuksilla olisi kyettävä varmistamaan palvelutason toteuttaminen lain mukaisesti. Tavoite on tiiviissä yhteydessä tienpidon resursseihin sekä siten myös momentin 1 kohdan mukaiseen vaatimukseen tienpidon kustannustehokkaasta hoitamisesta. Palvelutason määrittely luo myös tien käyttäjien suunnalta erilaiset odotukset eri luokkiin kuuluville maanteille. Asiakastarpeiden huomioiminen sisältäisi vaaditun palvelutason täyttämisen lisäksi esimerkiksi maanteiden yhtenäisyyden odotuksen huomioimisen sekä joissain tapauksissa paikallisiin olosuhteisiin liittyvien täsmätoimenpiteiden mahdollistamisen.

Momentin 3 kohdan mukaan yhteistyösopimuksilla olisi muodostettava maantieteellisesti, kooltaan ja muutoinkin tarkoituksenmukaiset tienpitoalueet. Tienpitoalueeseen kuuluvien maakuntien tulisi sijaita vierekkäin muodostaen tarkoituksenmukaisen maantieteellisen kokonaisuuden esimerkiksi tienpidon hoitourakoiden järjestämistä ajatellen. Myös muodostettavien alueiden koolla on merkitystä urakkakokonaisuuksien muodostamisessa samoin kuin momentin 1 kohdassa tarkoitetun kustannustehokkuuden näkökulmasta. Alueiden tarkoituksenmukaisuuden arviointiin vaikuttavat myös esimerkiksi työssäkäyntialueet.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että yksittäinen maakunta voisi muodostaa tienpitoalueen yksin, jos se kykenee yksin järjestämään tienpitotehtävien hoitamisen 2 momentin vaatimukset täyttävällä tavalla, eikä tienpitoalueiden yhteismäärä ylitä yhdeksää.

15 g §. Tienpitoalueista sopiminen. Pykälän 1 momentin mukaan tienpitoaluetta koskeva yhteistyösopimus olisi laadittava toistaiseksi voimassa olevana. Kuten edellä 15 f §:n 1 momentin yksityiskohtaisissa perusteluissa on esitetty, tienpidon pitkäjänteisen hoitamiseen liittyy myös odotus tienpitoalueiden vähintäänkin kohtalaisesta pysyvyydestä, eikä tienpitoalueita koskevia sopimuksia siksi tulisi laatia määräaikaisina. Momentissa säädettäisiin lisäksi, että tienpitoaluetta koskeva sopimus tulisi voimaan sen laatimista seuraavan kalenterivuoden alusta. Maakuntauudistuksen voimaantullessa yhteistyösopimuksen tulisi olla voimassa ja sovellettavissa ensimmäisen kerran 1.1.2020 alkaen, jolloin vastuu tämän lain mukaan maakunnille tulevista tienpidon tehtävistä siirtyisi maakunnille. Myös mahdollisesti myöhemmin laadittavat yhteistyösopimukset tulisivat voimaan aina kalenterivuoden alusta.

Liikenne- ja viestintäministeriön on voitava varmistaa ennen tehtävien siirtymistä maakunnille ja myöhemmin mahdollisia uusia yhteistyösopimuksia solmittaessa, että sopimus ylimaakunnallisesta yhteistyöstä täyttäisi tienpidon tehtävien hoidolle 15 f §:n 2 momentissa säädettävät vaatimukset. Maakunnilla tulisi lisäksi olla riittävästi aikaa organisoida tehtävien hoito sopimuksen hyväksymisen tai, jos maakunnat eivät pääsisi yhteistoiminnasta sopimukseen, valtioneuvoston päätöksen ja sitä täydentävän maakuntien sopimuksen hyväksymisen jälkeen. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tämän vuoksi, että maakuntien olisi valmisteltava ja hyväksyttävä 15 f §:ssä tarkoitettu yhteistyösopimus siten, että hyväksytty sopimus voidaan toimittaa tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle viimeistään 30 päivänä elokuuta yhteistyösopimuksen voimaantuloa edeltävänä vuonna.

Pykälän 3 momentin mukaan maakuntien tulisi varata liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle tilaisuus lausua maakuntien yhteistoimintaa koskevasta sopimuksesta viimeistään kahdeksan viikkoa ennen sopimuksen hyväksymistä.

Liikenne- ja viestintäministeriö esittäisi lausunnossaan näkemyksensä siitä, täyttääkö maakuntien sopima yhteistyösopimus laissa tehtävien hoidolle asetetut vaatimukset. Jos ministeriö arvioisi, että maakuntien sopimus yhteistoiminnasta olisi vaatimusten täyttämiseksi puutteell-

nen, ministeriön ja maakuntien olisi neuvoteltava asiasta. Maakunnat voisivat neuvottelun perusteella tarvittaessa tarkistaa sopimusta ennen sen hyväksymistä.

15 h §. *Maakuntien yhteistyötä koskevan sopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä.* Pykälän mukaan valtioneuvosto voisi päättää maakuntien yhteistoiminnasta tienpidon tehtävissä, jos maakunnat eivät pääsisi tehtävien hoitamisesta lain 15 f §:n mukaiseen sopimukseen. Valtioneuvoston toimivalta koskisi niitä maakuntia ja niitä tehtäviä, joiden osalta sopimusta ei olisi saatu aikaan.

Yhteistoiminnasta päättäminen voisi tulla valtioneuvoston ratkaistavaksi paitsi silloin, kun maakunnat eivät lainkaan sopisi tehtävien hoitamisesta, myös siinä tapauksessa, että maakuntien sopimuksella hyväksymä yhteistoiminta arvioitaisiin riittämättömäksi täyttämään lain 15 f §:n 2 momentissa tehtävän hoidolle säädetyt vaatimukset. Arvion tekisi liikenne- ja viestintäministeriö sen jälkeen, kun maakunnat olisivat toimittaneet ministeriölle lain 15 g §:n 3 momentissa tarkoitetun neuvottelun tuloksena valmistelemansa sopimuksen.

Valtioneuvosto voisi 2 *momentin* mukaan määrätä, että maakuntien yhteistoiminta järjestettäisiin maakuntalain 48 §:ssä tarkoitetun maakuntien yhteisen toimielimen avulla. Tällöin valtioneuvosto voisi samalla päättää, mikä yhteistoiminnan osapuolina olevista maakunnista toimisi maakuntalain 48 §:n 1 momentissa tarkoitettuna vastuummaakuntana, ja päättää maakuntalain 49 §:n 1–3 kohdassa tarkoitetuista yhteistä toimielintä koskevista seikoista. Tienpidon tehtävien hoitamista varten perustettava yhteinen toimielin olisi vastuummaakunnan valtuuston ja maakuntahallituksen alainen toimielin, ja sen alaisena toimiva organisaatio olisi osa vastuummaakunnan organisaatiota.

Valtioneuvosto voisi määrätä myös muista yhteisen toimielimen perustamiseksi välttämättömistä seikoista, joista säädetään maakuntalain 49 §:n 1–3 kohdassa ja jotka koskevat maakuntien vapaaehtoisesta toimielimestä tehtävää sopimusta. Valtioneuvosto määräisi siten yhteisen toimielimen tehtävistä, yhteisen toimielimen kokoonpanosta ja siihen osallistuvien maakuntien oikeudesta valita toimielimeen jäseniä sekä tehtävien hoidosta aiheutuvien kustannusten laskennan ja niiden jakautumisen perusteista.

Valtioneuvosto voisi lisäksi antaa muita määräyksiä, jotka olisivat tarpeen tehtävien hoidolle lain 15 f §:n 2 momentissa säädettyjen vaatimusten täyttämiseksi.

Tavoitteena on, että maakunnat sopivat keskenään yhteistoiminnan järjestämisestä. Valtioneuvoston määräysten tulisi siksi olla voimassa vain siihen saakka, kunnes maakunnat sopisivat asiasta laissa tarkoitetulla tavalla. Valtioneuvoston päätöksessä olisi tämän vuoksi aina määrättävä menettelystä, jolla valtioneuvoston antamat määräykset voitaisiin myöhemmin korvata maakuntien tekemällä 15 i §:n mukaisella sopimuksella. Valtioneuvoston päätös olisi kuitenkin voimassa sen kalenterivuoden loppuun, jonka aikana maakunnat pääsevät yhteistyösopimukseen. Vaatimus on tarpeen muun muassa tienpidon sopimuksia koskevan menettelyn vuoksi. Kesken vuotta tapahtuvien muutosten järjestäminen hankaloittaisi tienpidon järjestämistä kohtuuttomasti.

Pykälän 4 *momentin* mukaan valtioneuvoston päätös valmisteltaisiin liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelun aikana ministeriön olisi kuultava päätöksen kohteena olevia maakuntia sekä muita ministeriöitä ja viranomaisia.

Valtioneuvoston tämän pykälän nojalla tekemästä päätöksestä voisi valittaa niin kuin 105 §:ssä säädetään. Päätösten välittömästä toimeenpanosta säädetään 107 §:ssä.

15 i §. *Tienpitoalueita koskevat muutokset.* Pykälässä säädettäisiin tienpitoalueisiin tehtävien muutosten edellytyksistä. Pykälän 1 momentin mukaan tienpitoaluetta koskevaa 15 f §:ssä tarkoitettua yhteistyösopimusta voisi muuttaa tai sen voisi irtisanoa uuden sopimuksen laatimiseksi enintään kerran maakunnan valtuustokaudessa. Koska tienpitoalueilta odotettaisiin tiettyä pysyvyyttä, olisi tällaisten muutosten tai irtisanomisten toteuttamisen edellytyksenä lisäksi, että toimintaympäristössä, rahoituksen tasossa tai muissa olosuhteissa olisi tapahtunut tienpitoalueen toimintaan vaikuttava olennainen muutos taikka että sopimuksen muuttamisella tai irtisanomisella ja uuden sopimuksen laatimisella voitaisiin parantaa 15 f §:n 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten toteutumista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että yhteistyösopimuksen muuttamiseen ja uuden yhteistyösopimuksen laatimiseen sovellettaisiin, mitä 15 g ja 15 h §:ssä säädetään yhteistyösopimuksesta ja sen korvaamisesta valtioneuvoston päätöksellä. Muutosten ja uusien sopimusten laatimista ja voimaantuloa koskisivat siten 15 g §:n menettelyä koskevat säännökset, ja tarvittaessa olisi niidenkin kohdalla mahdollista korvata sopimus valtioneuvoston päätöksellä.

15 j §. *Tienpidon rahoitus.* Valtio vastaisi edelleen lain 10 §:n mukaisesti tienpidosta ja sen kustannuksista Liikenneviraston toimiessa tienpitäjänä. Ehdotettavassa 15 k §:ssä säädettäisiin maakuntien tehtävänä olevan tienpidon tehtävien rahoituksesta.

Rahoitus jaettaisiin maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin sekä muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistettaisiin maantieverkon ja sen kunnon yhtenäisyys ja 13, 13 a ja 33 §:ssä säädettyjen vaatimusten, eli tienpidon yleisten vaatimusten, palvelutason ja kunnossapidon tason, toteutuminen. Tieverkon ja liikenteen ominaisuuksilla tarkoitetaan esimerkiksi tieverkon pituutta, liikennemäärää ja koostumusta sekä teiden ja siltojen kuntoa. Muut olosuhteet voisivat olla esimerkiksi maantieteellisistä tekijöistä johtuvia vaikutuksia keleihin ja sen seurauksena esimerkiksi auraustarpeisiin. Jakomallin tavoitteena on varmistaa väyläverkoston kunnon tasapuolinen kehittyminen maan eri osissa. Tienpitäjä kohdentaisi rahoituksen kullekin 18 maakunnalle tienpitoalueiden maakuntien kanssa tehtävien tienpidon sopimusten perusteella. Vaikka tienpitoa olisi hoidettava ylimaakunnallisessa yhteistyössä enintään yhdeksällä tienpitoalueella, jaettaisiin rahoitus 18 maakunnan jaolla.

Käytännössä rahoituksen jaolla annettaisiin tienpitoalueelle rahoituskehys, tienpidon hankintojen valmisteluun. Tienpidon menot olisivat jatkossakin valtion menoja. Menot näkyisivät valtion talousarviossa perusväylänpidon momentilla. Valtion tilinpäätöksessä näkyisi tuotto-kululaskelmassa kaikki juoksevat kulut. Investoinnit aktivoitaisiin taseen varallisuuden lisäykseksi (perusväylänpidon tienpidon menoista noin puolet aktivoidaan taseeseen). Tieinvestoinneista muodostuva varallisuus olisi kokonaan valtion taseessa. Valtion ja maakunnan väliseen sopimukseen perustuviin tienpidon toimeksiantotehtäviin osoitettava erillisrahoitus käsiteltäisiin maakunnassa toimeksiantovarojen ryhmään kuuluvana tapahtumana maakunnan taseessa. Tienpidon menoja ei merkittäisi maakunnan talousarvion käyttötalousosaan eikä investointiosaan. Menot eivät näkyisi maakunnan tuloslaskelmassa toiminnan kuluina eivätkä suoritetut investoinnit varallisuuden kasvuna taseessa.

Tienpidon sopimuksessa tulisivat toisaalta lisäksi huomioiduiksi tienpidon valtakunnalliset toimintalinjat, maakuntien tienpidon ja liikenteen suunnitelmat sekä valtion talousarvio, jotka vaikuttavat rahoituskysymyksiin. Samoin rahoituskysymyksiin ja tienpidon sopimukseen vaikuttaisivat liikenne- ja viestintäministeriön Liikennevirastoon tulosohjausprosessissa kohdistamat tavoitteet, joilla valtakunnallisen liikennepolitiikan sekä erityisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita voitaisiin osaltaan viedä käytäntöön.

Pykälän 2 momentin mukaan tienpitäjän olisi varattava osa tienpidon talousarviorahoituksesta kohdistettavaksi tienpitäjälle Liikennevirastoon siirtyviin tienpidon valtakunnallisiin tehtäviin sekä teemaohjelmiin ja äkillisiin tai ennakoimattomiin korjaustarpeisiin, joita maakuntien rahoituskehyksellä ei olisi mahdollista toteuttaa. Teemaohjelma voi olla esimerkiksi liikenneturvallisuusohjelma. Korjaustarpeita voisi aiheutua esimerkiksi tulvista tai muista sääolosuhteista tai muista ennalta arvaamattomista vaurioista. Liikennevirastoon varattua keskitettyä rahoitusta jaettaisiin maakuntiin tienpitoalueille 1-2 kertaa vuodessa yllättävistä tarpeista erikseen käytyjen keskustelujen jälkeen.

15 k §. Tienpidon ja liikenteen suunnitelma. Pykälässä säädettäisiin tienpidon ja liikenteen neuvuotisesta suunnitelmasta, joka olisi laadittava jokaiselle 18 maakunnalle. Suunnitelma olisi tarkoitus valmistella maakuntien valtuustokausittain. Suunnitelma laadittaisiin valtuustokauden aluksi. Suunnitelmassa olisi käsiteltävä asiakastarpeita, teiden kunnossapitoa, eli teiden hoitoa ja muun muassa siltojen ja päällysteiden korjaamista, alueellisia investointeja ja niiden rahoitusta sekä muita maakunnan tienpitoon liittyviä kysymyksiä. Suunnitelmassa olisi käsiteltävä suunnitelman arvioituja vaikutuksia siihen sisältyvien toimenpiteiden vaikutuksia arvioimalla. Maakunnat voisivat halutessaan sisällyttää suunnitelmaan myös muita maakunnan vastuulla olevia liikennetehtäviä koskevia asioita. Näitä tehtäviä ovat maakuntalain mukaisesti yksityistieavustusten ja liikkumisen ohjauksen valtionavustustehtävät, liikennejärjestelmäsuunnittelu, liikenneturvallisuustyön koordinointi sekä, mikäli maakunta on ottanut ne tehtäväkseen, henkilöliikenteen ja saaristoliikenteen suunnittelu- ja järjestäminen. Tienpidon ja liikenteen suunnitelma olisi keskeinen asiakirja tienpidon sopimuksen valmistelussa.

Tienpidon osalta suunnitelmassa käsiteltäviä asiakokonaisuuksia voisivat olla esimerkiksi:

- Tienpidon rahoitus
- Asiakastarpeet ja tieliikenteen tila alueella
- Teiden kunnossapito (hoito ja korjaukset)
- Alueelliset investoinnit ja niiden suunnittelu
- Liikenteen ja tienpidon vaikutukset

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että tienpidon ja liikenteen suunnitelma valmisteltaisiin maakunnan omasta toimesta tai tienpitoalueella maakuntien välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti. Koska suunnitelma koskisi kuitenkin yksittäistä maakuntaa, olisi yhteistyösopimuksen mukaisesti suunnitelman laatimisesta vastaavan toimijan tehtävä valmistelussa yhteistyötä sen maakunnan kanssa, jota suunnitelma koskisi. Yhteistyön laadusta ja tavasta voisivat maakunnat sopia keskenään. Päätösvalta suunnitelman hyväksymiseen olisi sillä maakunnalla, jota suunnitelma koskee.

Tienpidon ja liikenteen suunnitelma on tärkeä myös maakunnan alueen kuntien ja niiden liikennettä koskevien tehtävien sekä kuntien ja maakunnan yhteistyön kannalta esimerkiksi kunnossapidossa ja liikenteen ohjauksessa. Kunnille tulisi siksi tarjota mahdollisuus esittää näkemyksensä tienpidon ja liikenteen suunnitelmasta siten, että tienpitoalue tai maakunta tarjoaa alueen kunnille tilaisuuden antaa lausunto suunnitelmaluonnoksesta. Myös nykyisin ELY-keskukset ovat pyytäneet kannanottoja kunnilta vastaaviin suunnitelmiin.

Lähtökohdat suunnitelman valmisteluun tulisivat paitsi tienpitäjän ohjauksesta erityisesti kunkin maakunnan maakuntaohjelmasta ja -strategiasta sekä maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta. Tienpidon ja liikenteen suunnitelma olisi edellä mainittuja ohjelmia täydentävä ja täsmentävä ja toimeenpanoon tähtäävä asiakirja.

Laissa ei olisi estettä sisällyttää tienpidon ja liikenteen suunnitelma johonkin muuhun maakunnan toimintaa koskevaan suunnitelmaan tai muuhun vastaavaan kokonaisuuteen.

15 l §. *Tienpidon sopimus.* Tienpitäjä ja tienpitoalue valmistelisivat *1 momentin* mukaan tienpidon järjestämiseksi nelivuotisen tienpidon sopimuksen. Sopimusvalmistelun perustana olisi edellä 15 m §:n perusteluissa selostetulla tavalla maakunnan tienpidon ja liikenteen suunnitelma. Sopimus voitaisiin käytännössä tehdä vahvemmin sitovaksi ensimmäisen sopimusvuoden osalta, ja 15 m §:ssä säädettävissä vuosittaisissa neuvotteluissa sopimusta voitaisiin päivittää aina edellisen vuoden sopimusta tarkistamalla ja seuraavaa vuotta koskevien merkintöjen täsmentämisellä.

Tienpidon sopimuksessa olisi kyse erityisesti tienpitoalueella tulevana toimintavuonna toteuttavista toimenpiteistä ja niiden rahoituksesta. Tehtävien hoitamiseksi käytettävissä olevasta rahoituksesta ja sen suuntaamisesta sovittaisiin tienpidon tuotteittain. Sopimuksessa olisi sovittava tienpitoalueen maakuntien käyttöön tulevista rahoitusvarauksista. Siitä, mihin kunnossapitoluokkaan kukin maantie kuuluisi, päätettäisiin tienpidon sopimuksessa. Kunnossapitoluokista säädettäisiin edellä 33 §:ään sisältyvän asetuksenantovaltuuden nojalla. Sopimuksessa olisi sovittava lisäksi tienpitoa koskevista tavoitteista sekä toimintatavoista varautumiseen liittyvistä toimenpiteistä, tienpidon omavalvonnan järjestämisestä, toimintaa ja taloutta koskevista tavoitteista sekä raportoinnista ja muista tarpeellisista tienpitoa koskevista asioista. Tienpitäjän ja maakuntien varautumisvelvollisuudesta säädettäisiin jäljempänä 100 §:ssä. Tienpidon sopimuksessa olisi sovittava tämän velvollisuuden täyttämiseksi tarpeellisista toimenpiteistä. Omavalvonnasta säädettäisiin 15 o §:ssä, ja myös siinä säädettävien velvoitteiden toteuttamiseen liittyvistä toimista Liikenneviraston ja tienpitoalueen yhteistyössä olisi tarpeen sopia tienpidon sopimuksessa. Sopimuksessa olisi lisäksi tarpeen sopia tarpeellisista vastuu- ja vahingonkorvauskesymyksistä esimerkiksi sen varalle, että sopimusosapuolet eivät toteuttaisi sopimuksessa sovittuja pykälässä lueteltaviin asioihin liittyviä velvollisuuksiaan.

Tienpitoalueen, maakuntien ja tienpitäjän välillä tehtäisiin vain yksi sopimus, joka kaikkien sopimusosapuolten olisi hyväksyttävä. Sopimusosapuolia olisivat kaikki tienpitoalueen maakunnat. Sopimus voisi kuitenkin sisältää jokaista tienpitoyhteistyöalueeseen kuuluvaa maakuntaa koskevan erillisen osion. Tällä mahdollistettaisiin rahoituksen ja toimenpiteiden kohdistamisen näkyväksi tekeminen tienpitoalueen sisällä. Maakuntakohtaisten osion sisällyttäminen sopimukseen ei kuitenkaan olisi pakollista.

15 m §. *Tienpidon sopimusta koskeva menettely.* Pykälän *1 momentin* mukaan tienpitoalueella olisi laadittava luonnos tienpidon ja liikenteen suunnitelmasta ennen tienpitäjän kanssa käytäviä tienpidon sopimusta koskevia neuvotteluita. Suunnitelmat toimitaisivat sopimusneuvotteluiden lähtökohtana, ja ne olisivat keskeisiä asiakirjoja tienpidon sopimuksen valmistelussa.

Pykälän *2 momentin* mukaan sopimusneuvottelut käytäisiin vuosittain syksyisin. Kuten edellä 15 m §:n perusteluissa on mainittu, tarkoittaisi tämä käytännössä sitä, että tienpidon ja liikenteen suunnitelma tai suunnitelmaluonnos olisi laadittava touko-syyskuussa. Sopimuksessa sovittaisiin ensimmäinen vuosi täsmällisesti ja seuraavat vuodet väljemmin. Ensimmäisen vuoden osalta voitaisiin tienpitoalueella tarvittaessa laatia tarkempi toimintasuunnitelma tai muu ensimmäistä sopimusvuotta koskeva kuvaus, joka voitaisiin myös sisällyttää tai liittää sopimukseen. Sopimusta tarkistettaisiin vuosittain ja tarvittaessa toimintaympäristön muuttuessa esimerkiksi tulva-, myrsky tai muiden sellaisten tilanteiden seurauksena.

Sopimusneuvotteluihin osallistuisivat *3 momentin* mukaan tienpitäjän edustajat Liikennevirastosta ja tienpitoalueen edustajat yhteistyöalueen maakuntien välisen sopimuksen mukaisesti. Neuvotteluihin voisi siis maakuntien välisen sopimuksen mukaisesti osallistua tienpitoalueella

tehtävistä vastaavan maakunnan tai kaikkien maakuntien edustajia. Sääntely mahdollistaisi asiasta sopimisen tienpitoalueen kesken, ja asian järjestämisen resurssien ja muiden kysymysten kannalta tarkoituksenmukaisella tavalla. Neuvotteluihin osallistuvista edustajista ei olisi välttämätöntä sopia maakuntien välisessä yhteistyösopimuksessa, vaan siitä voitaisiin sopia tienpitoalueen sisällä myös muulla tavalla. Sopimuksen allekirjoittaisivat tienpitäjän edustaja ja tienpitoalueen maakuntien edustajat.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että jos tässä pykälässä tarkoitetuissa neuvotteluissa ei päästäisi sopimukseen, olisi asiasta neuvoteltava vielä niin, että myös liikenne- ja viestintäministeriö osallistuisi neuvotteluihin.

15 n §. Tienpidon sopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä. Jos tienpidon sopimuksesta ei päästäisi sopimukseen eikä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa käytävissä neuvotteluissa päästäisi yhteisymmärrykseen, tekisi valtioneuvosto liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen tienpidon sopimuksella ratkaistavista asioista. Tämä olisi välttämätöntä jatkuvuuden sekä yleistä liikennettä ja välttämättömiä kulkutarpeita palvelevien maanteiden käytettävyyden turvaamiseksi. Ilman sopimusta tienpitoalueella ei olisi käytettävissään tienpidon rahoitusta, ja välttämättömiä tienpidon päivittäisiä ja muita toimia voisi jäädä tekemättä.

Valtioneuvoston olisi 2 momentin mukaan samalla määrättävä menettelystä, jolla valtioneuvoston päätös voitaisiin korvata tienpitäjän ja tienpitoalueen maakuntien välisellä sopimuksella. Tavoitteena on asiasta sopiminen, ja valtioneuvoston päätöksen tulisi siksi olla voimassa vain siihen asti, kunnes tienpidon sopimuksesta on päästy yhteisymmärrykseen osapuolten kesken.

Pykälän 3 momentin mukaan valtioneuvoston päätös valmisteltaisiin liikenne- ja viestintäministeriössä ja sen valmistelussa olisi kuultava niitä maakuntia, joita päätös koskee, tienpitäjää sekä muita ministeriöitä ja viranomaisia, joiden toimialaan tienpito voi olennaisesti liittyä.

Valtioneuvoston tämän pykälän nojalla tekemästä päätöksestä voisi valittaa niin kuin 105 §:ssä säädetään. Päätösten välittömästä toimeenpanosta säädetään 107 §:ssä.

15 o §. Tienpidon omavalvonta. Maantielaissa ei nykyisin säädetä tienpidon valvonnasta. Tienpidon valvontaa on nykyisin tehty Liikenneviraston omien toimintalinjojen mukaisesti ja urakkasopimuksiin sisällytettyjen kirjausten kautta. Tilaajan ja tuottajien omavalvonta olisi jatkossakin keskeistä. Velvoitteen selkeyttämiseksi ja valvonnan toteutumiseksi siitä lisättäisiin lakiin säännös. Tavoitteena on, että omavalvonta olisi säännöksen johdosta jatkossa järjestelmällisempää ja avoimempaa. Omavalvonnalla tarkoitetaan järjestelyä, jonka avulla varmistetaan, että toiminta ja palvelut järjestetään lainsäädännön edellyttämällä tavalla.

Pykälässä säädettäisiin tienpitäjältä eli Liikennevirastolta ja maakunnalta edellytettävästä omavalvonnasta tienpidon tehtävien hoitamisessa. Niiden olisi valmisteltava omavalvontaohjelmat. Omavalvontaohjelma on osaltaan johtamisen väline. Niiden tarkoituksena on myös varmistaa tienpidon tehtävien suunnitelmallisuus, laatu ja lainmukaisuus sekä tienpidon valtakunnallinen yhtenäisyys. Siinä määriteltäisiin, miten laissa säädetty tienpidon yleiset vaatimukset, matkojen ja kuljetusten palvelutaso maanteilla ja kunnossapidon tason toteutuminen varmistetaan. Omavalvontaohjelmassa olisi otettava kantaa siihen, miten vaatimusten toteuttamista seurataan ja miten havaitut puutteet korjataan. Tavoitteiden ja vaatimusten saavuttamisen analyysissä voitaisiin hyödyntää esimerkiksi täsmällisiä mittareita, kun sellaiset soveltuvat (esimerkiksi kunnossapidossa), asiakaspalautetta ja laadullista analyysia. Puutteiden korjaamisen osalta omavalvontaohjelmassa olisi käsiteltävä prosessien ja toimintatapojen parantamis-

ja muutostarpeita. Liikenneviraston tienpidon omavalvontaohjelma ja maakuntien tienpitoalueiden omavalvontaohjelmat olisivat toisiaan täydentäviä niin, että kussakin keskitytään toimijan oman rooliin liittyvän valvonnan järjestämiseen.

Maakunnan omavalvonnassa keskeistä olisi tienpidon tilaajan näkökulma, tilaajan oikeuksien ja velvollisuuksien turvaaminen palveluntuottajien kanssa tehtävissä sopimuksissa mutta myös tienpidon sopimukseen tilaajan näkökulmasta tarpeellisten kirjausten tekeminen. Maakuntien rooliin kuuluisi myös tienpidon sopimuksen seuranta omalta osaltaan ja toteutumisesta raportointi. Maakuntien omavalvontaan on tiiviissä yhteydessä palveluntuottajien kanssa tehtävät sopimukset, joissa olisikin 3 momentin mukaan sovittava tuottajan valvonnasta sekä laatu-poikkeamien käsittelystä maakunnan omavalvonnan toteuttamiseksi. Maakunnat hoitaisivat jatkossa tienpidon tilaajatehtäviä enintään yhdeksällä tienpitoalueella. Tienpitoalueella maakuntien olisi keskenään sovittava, kuka valvontaa hoitaa ja huolehtii palveluntuottajan valvontaa koskevien riittävien määräysten sisällyttämisestä urakkasopimuksiin. Urakkasopimuksissa olisi huomioitava niin palveluntuottajan velvoite oman toimintansa valvontaan ja laatu-poikkeamien käsittelyyn kuin maakunnan palveluntuottajaan kohdistama valvontamuodot. Urakoitsijoilla voi lisäksi olla omia laadunvarmistusmenettelyitään. Maakunnan omavalvonnan järjestämisessä voitaisiin hyödyntää myös maakunnan muissa tehtävissään toteuttaman omavalvonnan kanssa soveltuvien osin yhtenäisiä toimintatapoja.

Liikenneviraston näkökulma omavalvonnassa ja muutoinkin maantieverkon tienpitäjänä olisi oltava valtakunnallinen ja kohdistuttava maantieverkkoon kokonaisuudessaan. Liikennevirastolla tienpitäjänä olisi velvollisuus varmistaa ja valvoa tienpidon laatua koko maan tasolla ja varmistaa että se on riittävän yhtenäistä koko maassa. Liikenneviraston rooli omavalvonnassa keskittyisi tienpidon sopimusten valmisteluun, niiden seurantaan ja tarpeellisten muutosten valmisteluun seuraavissa sopimuksissa. Liikenneviraston omavalvontaohjelman tulisi toisaalta keskittyä Liikennevirastossa hoidettaviin valtakunnallisiin tienpidon tehtäviin sekä maakuntien kanssa tehtävien sopimusten ja niissä asetettavien tavoitteiden valvontaan.

Keskeinen osa omavalvontaa olisi myös toimenpiteistä ja havainnoista tehtävä julkinen raportointi, mihin velvoitettaisiin 2 momentissa. Ohjelman julkisuus ja saatavuus sähköisesti tietoverkkojen kautta parantaa toiminnan avoimuutta. Maanteiden käyttäjillä olisi siten mahdollisuus seurata ja arvioida maakuntien ja Liikenneviraston toimintaa ja omavalvonnan vaikutavuutta. Vaatimuksella ei tarkoiteta sitä, että jokaisesta yksittäisesti laatu-poikkeamasta olisi raportoitava erikseen tai välittömästi esimerkiksi tilanteissa, joissa asian käsittely tilaajan ja palveluntuottajan välillä on vielä kesken.

Laissa ei määritellä omavalvontaohjelman ja julkaistavien tietojen yksityiskohtaista sisältöä. Pykälän 4 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä omavalvontaohjelman sisällöstä ja laatimisesta sekä ohjelman sisältyvästä suunnitelmasta tienpidon laadunhallinnan edistämiseksi.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi jatkossa tehtävänä huolehtia tienpidon viranomaisvalvonnasta, mistä säädettäisiin jäljempänä 100 b §:ssä. Omavalvonnan tavoitteena on kuitenkin ehkäistä tilanteita, joissa Liikenteen turvallisuusviraston olisi jälkikäteen puututtava toimintaan.

15 p §. Oikeus saada tietoja. Pykälässä säädettäisiin tienpidon vastuutahojen oikeudesta saada tietoja toisiltaan, muulta viranomaiselta sekä niiden puolesta sopimuksella määriteltäviä tehtävää hoitavalta yksityiseltä palveluntarjoajalta. Näillä olisi oikeus saada tietoja maksutta ja salassapitosäännösten estämättä niiden tietoja, jotka ovat tienpitäjälle ja maakunnalle tässä laissa säädettyjen tienpito-, omavalvonta- ja lupatehtävien vuoksi välttämättömiä. Tarpeellisia voivat

olla esimerkiksi tienpidon toteutukseen ja siihen vaikuttaviin seikkoihin sekä alueellisiin olosuhteisiin liittyvät tiedot. Tienpitäjän tietotarve voisi liittyä esimerkiksi tienpidon lupatehtävien hoitamiseen ja tienpidon toteutusta koskevien alueellisten olosuhteiden selvittämiseen niihin liittyen. Maakunnan tietotarve voisi liittyä esimerkiksi hankintasopimusten seurantaan ja poikkeamien raportointia varten tarvittavien urakoitsijoiden toimenpidetietoihin. Lähtökohtaisesti maakuntien olisi huomioitava tietotarpeensa yksityisiä palveluntarjoajia kohtaan myös niiden kanssa tehtävissä sopimuksissa. Jatkossa kuitenkin myös tienpitäjällä, joka ei hoitaisi tienpidon tilaajatehtäviä, mutta vastaisi tienpidon lupatehtävistä voisi olla tietotarpeita maakuntien kanssa sopimussuhteessa olevilta palveluntarjoajilta.

2 luku Maantien suunnittelu

15 q §. Maantien suunnittelun tehtävät. Uudessa maantien suunnittelun tehtäviä koskevassa pykälässä säädettäisiin maantiehanketta koskevista suunnitelmista, suunnitelmat laativista viranomaista sekä viranomaisten yhteistyöstä suunnitelmia laadittaessa.

Pykälän 1 momentissa todettaisiin maantiehankkeiden suunnittelun osalta vallitseva tilanne. Yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma olisivat edelleen maantielaissa säädettävät tiehankkeita koskevat suunnitelmat. Lisäksi 1 momentissa viitattaisiin yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskeviin suunnitteluperusteisiin ja hankearviointiin, joista säädettäisiin tarkemmin uusissa yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskevia suunnitteluperusteita, niiden valmistelua ja vahvistamista sekä noudattamista sekä hankearviointia koskevissa pykälissä (15 r ja 15 s §).

Suunnittelukohteista päätettäisiin osana tienpidon sopimusta tienpitoalueen maakuntien esitysten pohjalta. Suunnittelukohteiden valinnan tulisi perustua valtakunnalliseen ja maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Tienpidon sopimuksessa olisi sovittava ainakin merkittävistä suunnittelukohteista. Muiden suunnittelukohteiden määrittäminen voitaisiin sopimuksessa jättää tienpitoalueen maakuntien päätösten varaan.

Pykälän 2 momentin säännös vastaisi tienpidosta vastaavia viranomaisia koskevan 11 §:n 2 momenttia, jonka mukaan maakunnat tienpitoalueittain vastaisivat toimialueensa tienpidon tehtävien hoitamisesta tienpidon sopimuksen ja tienpitäjän ohjauksen mukaisesti. Maakunta vastaisi siis pääsääntöisesti yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisesta. Tienpidon suunnittelun tehtävät, kuten muutkin tämän lain mukaan maakuntien hoidettavana olevat tienpidon tehtävät, olisi hoidettava tienpitoalueittain maakuntien tienpitoaluetta koskevassa yhteistyösopimuksessa sovitun mukaisesti. Selvytyden vuoksi tässä 2 luvun ensimmäisessä pykälässä olisi asiasta nimenomainen maininta, mutta myös muut tienpidon suunnittelun tehtävät olisi hoidettava tienpitoalueilla maakuntien yhteistoimintaa koskevan 15 f §:ssä säädettävän velvoitteen mukaisesti.

Kuitenkin myös tienpitäjällä olisi toimivalta suunnitelman laatijana. Tienpitäjä voisi ottaa vastattavakseen merkittäviä tai vaativia tiehankkeita koskevan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen. Merkittävänä tiehankkeina voitaisiin pitää esimerkiksi valtion talousarviossa erikseen nimettyjä valta- ja kantateitä sekä vilkkaita seututeitä tai runkoverkkoa koskevia hankkeita. Näitä koskevalla suunnitelmalla voisi tavoitteellisten rakentamisaikataulujen vuoksi olla välitön kytkentä Liikenneviraston projektien toteutuksen työpanokseen. Kokonaisaikataulun vuoksi olisi perusteltua viedä maantielain mukainen suunnittelu ja rakentaminen läpi yhtenä kokonaisuutena. Tällaisia voisivat olla myös hankkeet, joissa tarvitaan monipuolista erikoisosaamista tai kaikki hankkeet, joilla on ylimaakunnallista merkitystä tai vaikutuksia, esimerkiksi E18:lla tai TEN-T ydinverkolla vt 4:lla tehtävät tiehankkeet.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin lisäksi selventävä säännös, jonka mukaan maantielain yleissuunnitelman, tiesuunnitelman, hankearvioinnin, suunnitteluperusteiden ja jälkiarvioinnin laatimista sekä vuorovaikutusta koskevat säännökset koskisivat myös tienpitäjää sen vastatessa suunnittelusta tai hankkeen toteuttamisesta.

Maakunnan ja valtion roolien muuttuessa tiehankkeiden suunnittelussa niiden, mutta myös muiden viranomaisten välisen yhteistyön merkitys suunnittelussa korostuisi entisestään. Tämän vuoksi 3 momenttiin esitetään otettavaksi viranomaisten välistä yhteistyötä korostava yleinen säännös. Säännös vastaisi osittain ratalain 8 §:n 2 momenttia, jossa säädetään radanpitäjän velvollisuudesta toimia suunnitelmia laatiessaan yhteistyössä eri viranomaisten kanssa.

Tähän lakiin on lisätty säännökset valtakunnallisesta ja maakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta. Maantien suunnittelun tulee toteuttaa näiden suunnitelmien tavoitteita liikennejärjestelmän kehittämisestä. Pykälään 3 momenttiin lisättäisiin myös maantien suunnittelun kytkeytyminen valtakunnalliseen ja maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Yhteys yleisempään liikennejärjestelmäsuunnitteluun on siirretty tähän momenttiin nykyisestä 17 §:stä. Lisäksi 3 momentissa säädettäisiin siitä, että maanteiden suunnittelun tulisi perustua maantien kehittämisen tarpeisiin, yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskeviin suunnittelupe-
rusteisiin sekä alueidenkäytön suunnitteluun eri kaavatasoilla.

15 r §. Hankearviointi. Pykälään esitetään otettavaksi hankearviointia koskevat säännökset. Vaikka pykälä olisi uusi, on hankearvioinnissa kyse jo olemassa olevasta suunnitteluun liittyvästä arviointimenettelystä, jonka laatimista ja sisältöä ohjataan nykyisin Liikenneviraston ohjeilla. Maakuntaudistuksen myötä olisi tarve varmistaa tämän hankkeiden suunnittelua ja toteuttamista koskevaa päätöksentekoa tukevan menettelyn yhtenäinen noudattaminen tiehankkeissa.

Hankearvioinnin tarkoituksena olisi tukea hankkeiden suunnittelua ja hankkeen toteuttamista koskevaa päätöksentekoa. Yleissuunnittelussa hankearviointia käytettäisiin tukemaan hankkeeseen sisältyvien toimenpiteiden valintaa ja muodostettujen hankevaihtoehtojen vaikuttavuuden ja kannattavuuden vertailemiseen. Hankearviointi toisi läpinäkyvyyttä suunnitelman laatijan tekemiin valintoihin ja varmistaisi vaikutuksiltaan tehokkaimpien ja vaikuttavimpien hankevaihtoehtojen etenemisen suunnittelussa. Tiesuunnitteluvaiheessa hankearvioinnin tuottama tieto auttaisi eri hankkeiden keskinäisen tehokkuuden ja vaikuttavuuden vertailussa sekä viime kädessä tukisi poliittista päätöksentekoa toteutettavia hankkeita valittaessa. Hankkeen taloudellisuusarviointia ja muuta hankearviointia edellytetään nykyisin usein myös EU-rahoitusta hakevissa kohteissa.

Hankearvioinnin laatimisesta vastaisi suunnitelman laatimisesta vastaava viranomainen, eli pääsääntöisesti maakuntatienpitoalueen maakuntien sopiman vastuunjaon mukaisesti. Niissä tilanteissa, joissa suunnitelman laatimisesta vastaisi tienpitäjä, kuuluisi hankearvioinnin laatiminen tienpitäjälle. Hankearviointi olisi osa suunnitelmien valmistelua, ja siinä olisi siksi tehtävä 15 q §:n 3 momentin mukaisesti yhteistyötä muiden viranomaisten kuten kuntien kanssa. Lähtötietoja ja hankkeen vaikutuksia olisi tärkeää tarkastella yhteistyössä niiden kanssa, joiden toimintaan hanke vaikuttaa.

Hankearvioinnin osalta olennaista olisi arvioinnin laadukkuus, mikä tarkoittaisi arvioinnin objektiivisuutta, läpinäkyvyyttä ja luotettavuutta. Tärkeää olisi myös hankearviointien vertailtavuus, mikä edellyttää arviointien laatimista yhtenevällä tavalla. Nykyisin hankearviointien vertailukelpoisuus ja läpinäkyvyys on pyritty varmistamaan Liikenneviraston ohjeistuksella ja menettelyä tulisikin jatkaa. Hankearviointi tulisikin laatia tienpitäjän ohjeiden mukaisesti. Oh-

jeistuksen noudattaminen varmistaa eri hankkeista laadittujen hankearviointien vertailukelpoisuuden ja läpinäkyvyyden.

Hankearviointi sisältäisi lähtötietojen, tavoitteiden ja vaikutusten kuvaamisen, hankkeen arvioinnin, seuranta- ja jälkiarviointia koskevan suunnitelman sekä arvioinnin raportoinnin ja dokumentoinnin. Edellä kuvattuun hankearvioinnin kehittöön sisältyisivät seuraavat osiot:

Lähtökohtien kuvaus

- hankevaihtoehdot
- vertailuasetelma
- liikenne-ennuste

Vaikutusten kuvaus

- vaikutusten tunnistaminen ja valinta
- vaikutusten mittareiden ja kriteereiden valinta
- vaikutusten suunnitteluarvojen kokoaminen

Hankkeen arviointi

- vaikuttavuuden arviointi
- kannattavuuslaskelma
- toteutettavuuden arviointi
- päätelmät

Seurannan ja jälkiarvioinnin suunnitelma

- arvioinnin raportointi ja dokumentointi
- hankearvioinnin raportointi
- hankearvioinnin yhteenveto
- hankearvioinnin dokumentointi

15 s §. *Yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskevat suunnitteluperusteet.* Lakiin esitetään otettavaksi säännökset yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskevista suunnitteluperusteista. Kysymys olisi jo nykyisin noudatettavan suunnittelukäytännön kirjaamisesta lakiin. Suunnitteluperusteiden laatiminen perustuu nykyisin Liikenneviraston ohjeistukseen. Maakuntauudistuksen myötä olisi tarve varmistaa tämän tarpeellisen suunnittelukäytännön yhtenäinen noudattaminen tiehankkeiden suunnittelussa maakunnissa.

Suunnitteluperusteiden tulisi tukea ja edistää lain yleisten tavoitteiden ja liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteiden saavuttamista. Suunnitteluperusteiden pyrkimyksenä olisikin turvata muun muassa liikennejärjestelmäsuunnittelussa syntyvien palvelutasotavoitteiden toteutuminen tiehankkeiden suunnittelussa. Suunnitteluperusteissa määriteltäisiin maantien mitoitussnopeus, poikkileikkaus sekä maanteiden keskinäisten, yksityisten teiden ja katujen liittymien periaatteet. Näillä kaikilla osatekijöillä on ratkaiseva merkitys palvelutasotavoitteiden saavuttamisessa.

Suunnitteluperusteiden tarkoituksena on välittää liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja sen sisältämässä esisuunnittelussa määritellyjä tavoitteita osaksi tiehankkeita koskevaa suunnittelua. Suunnitteluperusteet ovat hankesuunnittelun tavoitteita, joita suunnittelussa tulee edistää. Tämän vuoksi 1 momenttiin esitetään otettavaksi säännös suunnitteluperusteiden huomioonottamisesta ja toteutumisen edistämisestä yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa laadittaessa. Ehdotettu sanamuoto mahdollistaa suunnitteluperusteiden noudattamisen kannalta tarvittavan joustavuuden, mutta edellyttää huolehdittavan siitä, että suunnitteluperusteiden tavoitteiden toteuttamista edistetään.

Nykykäytännön mukaisesti suunnitteluperusteita ei olisi välttämätöntä laatia kaikista tiehankkeista. Valtateiden, kantateiden ja vilkasliikenteisten seututeiden liikenteellisen ja ylimaakunnallisen merkityksen vuoksi olisi perusteltua, että tienpitäjä voisi päättää siitä, onko näitä väyliä koskevasta yleissuunnitelmasta tai tiesuunnitelmasta laadittava suunnitteluperusteet. Vilkasliikenteisinä seututeinä pidettäisiin esimerkiksi seututeitä, joiden liikennemäärät ovat poikkeuksellisen suuret verrattuna muihin seututeihin. Esimerkiksi yksi Suomen vilkkaimmin liikennöidyistä teistä Kehä I on seututie (seututie 101). Tienpitäjällä olisi asiaa koskeva päätäntävalta myös siinä tilanteessa, että suunnitelman laatimisesta vastaisi maakunta. Muun tieverkon suunnitteluun liittyvistä suunnitteluperusteista päättäisi maakunta tienpitoalueen maakuntien sopiman vastuunjaon mukaisesti.

Suunnitteluperusteiden valmistelusta huolehtisi maakunta tienpitoalueen maakuntien sopiman vastuunjaon mukaisesti yhteistyössä tienpitäjän ja niiden muiden viranomaisten kuten kuntien kanssa, joita asia koskee. Silloin, kun tienpitäjä ottaisi vastattavakseen yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen, vastaisi se myös 15 p §:n 3 momentin mukaisesti suunnitteluperusteiden laatimisesta tehden yhteistyötä maakunnan ja tienpitoalueen ja tarvittaessa muiden viranomaisten kanssa.

Tienpitäjä hyväksyisi valtatieitä, kantatieitä sekä vilkasliikenteistä seututieitä koskevat suunnitteluperusteet. Tämä olisi perusteltua mainittujen väylien liikenteellisen ja ylimaakunnallisen merkityksen vuoksi. Muun tieverkon osalta suunnitteluperusteet hyväksyisi maakunta. Tienpitoalueen maakuntien sopiman vastuunjaon mukaisesti hyväksyvä maakunta voisi olla se maakunta, jossa suunniteltava kohde sijaitsee, tai niin päätettäessä tienpidon tehtäviä tienpitoalueella muutoin hoitava maakunta.

Suunnitteluperusteiden hyväksyminen ei tarkoittaisi sitovan ja valituskelpoisen päätöksen tekemistä. Tämä johtuisi suunnitteluperusteiden luonteesta ja siitä, että ne tulisivat tarkemmin arvioitavaksi yleissuunnittelu- tai tiesuunnitteluprosessissa. Suunnitteluperusteet olisivat luonteeltaan suunnittelua ohjaavia tavoitteita, jotka tarkentuvat suunnitteluvaiheesta toiseen siirryttäessä. Suunnitteluperusteita voi myös olla tarpeen muuttaa suunnittelun edessä. Suunnitteluperusteiden muuttamisessa tulisi noudattaa vastaavanlaista menettelyä kuin niiden laatimisessakin. Tämä tarkoittaa muun muassa tienpitäjän ja tienpitoalueen välisen yhteistyövelvoitteen noudattamista. Suunnitteluperusteet tulisivat yleissuunnittelussa tai tiesuunnittelussa asianosaisena olevien tahojen, kuten suunnittelun alueen kuntien ja kiinteistönomistajien, arvioitavaksi mainituissa suunnitteluprosesseissa. Lain 27 §:ssä mielipiteen ilmaisemiseen ja lausuntojen antamiseen oikeutetut tahot voisivat esittää kantansa lain 27 §:n mukaisessa vuorovaikutusmenettelyssä.

16 §. Tutkimusoikeus. Pykälässä säädetään yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimiseen liittyvästä tutkimusoikeudesta, joka kuuluu suunnitelman laatimisesta vastaavalle viranomaiselle. Yleissuunnittelun ja tiesuunnittelun tehtävien siirtyessä pääsääntöisesti maakuntien tienpitoalueille esitetään 16 §:n 1 ja 2 momenteissa oleva tienpito- ja tienpitoalueen koskeva viittaus muutettavaksi viittaukseksi maakuntaan. Tehtävää olisi hoidettava maakuntien yhteistyösopimuksessa sovitun mukaisesti tienpitoalueella. Lisäksi korjattaisiin 1 ja 2 momentissa olevien yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien viittausten kirjoitustapa sekä 1 momentin toiseen virkkeeseen sisältyvän luettelon kirjoitustapaa konjunktioiden osalta.

Pykälän 2 momentin mukaan yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen sekä näihin liittyvien tutkimusten aloittamisesta on ilmoitettava kunnalle sekä kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla 27 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille. Valtioilla maanteiden omistajana ja Liikennevirastolla tienpitäjänä olisi edelleen intressi olla tietoinen omistamansa väyläverkon suunnittelun vaiheista. Tämän vuoksi 16 §:n 2 momenttiin esitetään tehtäväksi li-

säys, jonka mukaan tulisi kunnan lisäksi ilmoittaa myös tienpitäjälle yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen sekä näihin liittyvien tutkimusten aloittamisesta. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin lisäksi säätämällä suunnitelman laatimisen ja siihen liittyvien tutkimusten aloittamista koskevassa kuuluttamisessa sovellettavaksi maakunnan ilmoituksia koskevaa menettelyä. Vastaavasti 22 §:n mukaisessa vuorovaikutuksessa tulisi maakunnan kuuluttaa suunnitelman nähtäväksi asettamisesta niin kuin maakunnan ilmoituksen maakuntalain mukaan julkaistaan.

Jos tienpitäjä 15 p §:n mukaisesti ottaa vastattavakseen hanketta koskevan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen, koskevat yleissuunnitelman, tiesuunnitelman, hankearvioinnin, suunnitteluperusteiden ja jälkiarvioinnin laatimista sekä vuorovaikutusta koskevat säännökset myös tienpitäjää.

17 §. *Tien suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu.* Pykälän 1 ja 4 momentissa olevien yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien viittausten kirjoitustapa korjattaisiin.

Pykälän 3 momentin mukaan maantie voitaisiin suunnitella ilman kaavaakin, jos tien luonne huomioon ottaen tien sijainti ja suhde muuhun maankäyttöön voidaan muutoin selvittää yhdessä kunnan ja maakunnan liiton kanssa. Yleissuunnitelmien ja tiesuunnitelmien laatiminen jakautuisi jatkossa tienpitoalueella tienpitotehtäviä hoitavalle maakunnalle ja tienpitäjälle. Maakunnan vastatessa suunnittelusta viittaus maakuntaan jäisi tarpeettomaksi. Silloin, kun suunnittelusta vastaisi tienpitäjä, olisi yhteistyö maakunnan kanssa kuitenkin edelleen tarpeen selvittäessä tien sijainnin ja muun maankäytön suhdetta. Mainituista syistä pykälän 3 momenttia esitetään muutettavaksi siten, että tien sijainti ja suhde muuhun maankäyttöön voitaisiin selvittää yhdessä kunnan ja tarvittaessa maakunnan kanssa.

Pykälän 5 momentti siirrettäisiin 15 p §:ään.

19 §. *Yleissuunnitelman sisältö.* Maantielain 19 §:ssä säädetään yleissuunnitelman sisällöstä. Näitä yleissuunnitelman sisältövaatimuksia esitetään laajennettavaksi siten, että niissä otettaisiin huomioon myös uudessa 15 e §:ssä tarkoitettu valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja 15 f §:ssä tarkoitettu maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Lisäksi yleissuunnitelmaan tulisi sisällyttää myös 15 s §:ssä säädetty hankearviointi sekä 15 s §:ssä tarkoitetut suunnitteluperusteet, milloin sellaiset on pitänyt laatia.

22 §. *Tiesuunnitelman sisältö.* Pykälässä säädetään tiesuunnitelman sisältövaatimuksista. Pykälän 1 momentin toisen virkkeen mukaan tiesuunnitelmaan tulee liittää arvio tien vaikutuksista ja tiesuunnitelmassa on esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Virkettä esitetään täsmennettäväksi siten, että kyse on tien rakentamisen ja liikenteen haitallisista vaikutuksista. Esityksellä ei ole tarkoitus sisällöllisesti muuttaa vallitsevaa käytäntöä, sillä on nykyisin haitallisten vaikutusten arviointi ja vaikutusten niiden vähentämis- ja poistamistoimenpiteet kohdistuvat tienrakentamisesta ja liikenteestä aiheutuviin vaikutuksiin. Pykälän 1 momentin viittaukseen suoja- ja näkemäalueista lisättäisiin viittaukset niitä koskeviin pykäliin.

Pykälän 3 momentista poistettaisiin tarpeeton jäljempänä -sana.

Tiesuunnitelman sisältövaatimuksia esitetään laajennettavaksi siten, että niissä otettaisiin huomioon myös uudessa 15 b §:ssä tarkoitettu valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja 15 c §:ssä tarkoitettu maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Tiesuunnitelmassa ei kuitenkaan tarvitsisi esittää selvitystä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden huomioon ottamisesta silloin,

kun mainittu selvitys on esitetty jo samasta hankkeesta tehdyssä yleissuunnitelmassa ja tiesuunnitelma laaditaan yleissuunnitelman mukaisesti. Tällöinkin tiesuunnitelmassa kuitenkin esitettäisiin selvitys liikennejärjestelmäsuunnitelman huomioon ottamisesta siltä osin kuin sitä ei ole voitu ottaa huomioon yleissuunnitelmassa sen yleispiirteisyys huomioon ottaen. Jos tiesuunnitelmaa laadittaessa jouduttaisiin poikkeamaan yleissuunnitelmasta siten, että yleissuunnitelman yhteydessä tehtyä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden huomioon ottamista koskevaa selvitystä ei voitaisi kokonaan tai joltakin osin enää pitää riittävänä, olisi tältä osin tehtävä uusi selvitys. Jos yleissuunnitelmaa ei olisi lainkaan laadittu, tehtäisiin liikennejärjestelmäsuunnitelmien huomioon ottamista koskeva selvitys tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä ja selvitys liitetäisiin tiesuunnitelmaan.

Lisäksi 4 momentissa säädettäisiin siitä, että tiesuunnitelmaan tulisi sisällyttää myös 15 r §:ssä säädetty hankearviointi ja 15 s §:ssä tarkoitetut suunnitteluperusteet. Pykälän 4 momentin toiseen virkkeeseen tehtäisiin myös kielellinen korjaus muuttamalla kun -sana jos -sanaksi.

24 §. *Yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät sekä laskuajat tiesuunnitelmassa.* Pykälän 2 momentissa säädetään uuden kulkuyhteyden järjestämisestä tilanteessa, jossa olemassa olevan yksityisen tien liittymän tai maatalousliittymän käyttäminen kielletään tiesuunnitelmassa. Tällöin uuden kulkuyhteyden järjestämisestä vastaa tienpitoviranomainen kustannuksellaan. Kun maakuntauudistuksen myötä tienpitoviranomaisen käsitteestä luovuttaisiin, esitetään viittaus tienpitoviranomaiseen korvattavaksi viittauksella tienpitäjään.

27 §. *Vuorovaikutus.* Pykälässä säädetään yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimiseen liittyvästä vuorovaikutusmenettelystä. Pykälän 1 momentti edellyttää, että muun muassa kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille varataan osallistumismahdollisuus suunnitelmaa valmisteltaessa. Pykälän 2 momentissa puolestaan säädetään, että 1 momentissa mainituille tahoille on varattava mahdollisuus muistutuksen tekemiseen ennen suunnitelman hyväksymistä. Mainitut 1 ja 2 momentin säännökset on kirjoitettu passiivimuotoon siten, ettei niissä mainita viranomaistahoa, jonka tehtävänä osallistumis- ja muistutustekomahdollisuuden varaaminen on. Selvyyden vuoksi lakiin esitetään kirjattavaksi, että mainitut tehtävät kuuluvat suunnitelman laatimisesta vastaavalle viranomaiselle eli maakuntauudistuksen myötä pääsääntöisesti maakunnalle. Tehtäviä hoitaisi tienpitoalueella se maakunta, joka muutoinkin huolehtii maakuntien välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti tienpidon tehtävistä. Lisäksi korjattaisiin 1 ja 2 momentissa olevien yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien viittausten kirjoitustapa. Pykälän 1 momentissa lisättäisiin kunnat luetteloon niistä tahoista, joille on varattava mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa. Muutos on tarpeen erityisesti johtuen 2 momenttiin ehdotettavasta muutoksesta siirtyä käyttämään kunnan ilmoituksia koskevan menettelyn sijaan maakunnan ilmoituksia koskevaa menettelyä suunnitelmien nähtävänäpidossa.

Pykälän 2 momenttia muutettaisiin menettelyiden sujuvoittamiseksi niin, että suunnitelmien nähtävänäpitoon sovellettaisiin jatkossa maakuntalakiehdotuksen mukaista maakunnan ilmoituksia koskevaa menettelyä kuntalain mukaisen menettelyn sijaan. Yleissuunnittelun ja tiesuunnittelun tehtävien siirtyessä pääsääntöisesti maakunnalle esitetään momentissa olevat tienpitoviranomaista koskevat viittaukset muutettavaksi viittaukseksi maakuntaan. Pykälän 2 momenttiin lisäyksellä yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman nähtävillä oloajan yhtäjaksoisuudesta 30 päivän ajan varmistettaisiin, että esimerkiksi pyhäpäivien ja virastojen lomajaksojen ajoittuminen ei katkaisisi suunnitelmien nähtävillä oloaikaa. Menettelyn muuttuessa momentissa säädettäisiin, että maakuntien olisi varattava niille kunnille, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu, mahdollisuus lausua myös suunnitelmaa vastaan esitetyistä muistutuksista. Voimassa olevan lain mukaan muistutukset on tullut toimittaa kunnalle, joka on huolehtinut suunnitel-

man nähtäville laittamisesta, ja kunnan on tullut toimittaa lausuntonsa suunnitelmasta ja sitä vastaan tehdyistä muistutuksista sekä jätetyt muistutuskirjelmät tienpitoviranomaiselle.

Pykälän 3 *momentin* mukaan muistutuksen tehneille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa, on ilmoitettava tienpitoviranomaisen perusteltu kannanotto esitettyyn muistutukseen. Säännöksestä ei käy suoraan ilmi, onko tienpitoviranomaisen kannanotto muistutuksiin ilmoitettava 3 momentissa mainituille tahoille ennen suunnitelman hyväksymispäätöksen tekemistä vai voidaanko tienpitoviranomaisen vastaus muistutuksiin esittää suunnitelman hyväksymispäätöksessä. Hämeenlinnan hallinto-oikeus on 3.5.2017 antamassaan päätöksessä 17/0136/2 todennut, ettei maantielain 27 §:n sanamuoto edellytä muistutuksiin vastaamista ennen hyväksymispäätöksen tekemistä. Kun 27 §:n 3 momentin sanamuotoa voidaan pitää mainituilta osin tulkinnanvaraisena, esitetään momenttia selvennettäväksi siten, että siinä tarkoitettu kannanotto muistutuksiin sisältyy muistuttajalle toimitettavaan suunnitelman hyväksymispäätökseen. Lisäksi 3 momentin viittaus tienpitoviranomaiseen esitetään muutettavaksi viittaukseksi maakuntaan ja viittaus Liikennevirastoon viittaukseksi tienpitäjään. Maakunnan olisi ilmoitettava kannanottonsa paitsi muistutuksen tehneille myös alueen kunnille. Vastaavanlaiset viittausmuutokset tehtäisiin myös pykälän 4 momentin ensimmäiseen ja toiseen virkkeeseen. Lisäksi 4 momentin viittaus maakunnan liittoon muutettaisiin viittaukseksi muihin maakuntiin. Pykälän 4 momentin viimeiseen virkkeeseen kirjattaisiin vielä jo nykyisin noudatettava käytäntö, jonka mukaan maakunnan olisi esitettävä perusteltu kannanotto muistutusten lisäksi myös eri viranomaisten ja kunnan suunnitelmasta antamista lausunnoista.

27 a §. Ennakkoneuvottelu. Maantielakiin ehdotetaan sisällytettäväksi säännös ennakkoneuvottelumenettelystä, mikä vahvistaisi suunnitelman laatimisesta vastaavana viranomaisena toimivan maakunnan, suunnitelman hyväksyvänä viranomaisen toimivan Liikenneviraston ja muiden viranomaisten yhteistyötä ja tiedon kulkua sekä edistäisi suunnittelun sujuvaa läpiviemistä. Ennakkoneuvottelulla tavoiteltaisiin suunnitelman edellyttämien selvitys- ja arviointimenettelyjen hallintaa, suunnitelman laatijan ja sen hyväksyjän sekä muiden viranomaisten yhteistyön ja tietojen vaihdon sujuvuutta sekä suunnitelman ja sitä koskevan hyväksymisesityksen laadun varmistamista.

Tienpitäjällä olisi mahdollisuus yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksyvänä viranomaisena järjestää suunnitelman laatimisen aikana ennakkoneuvottelu tienpitäjän, maakunnan ja tarvittaessa myös muiden keskeisten viranomaisten, kuten kuntien ja Valtion lupa- ja valvontaviraston, kanssa. Neuvottelun suhteen aloitteen tekijänä voisi toimia tienpitäjä, maakunta tai jokin muu asian kannalta keskeinen viranomainen.

27 b §. Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisesitys. Pykälässä säädettäisiin yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevasta hyväksymisesityksestä ja siihen liitettävistä selvityksistä. Pykälä olisi uusi, mutta se vastaisi liikennehallinnossa vakiintunutta menettelyä, jossa suunnitelman laatimisesta vastaava viranomainen, eli nykyisin ELY-keskuksen liikennevastualue ja jatkossa maakunta tienpitoaluetta koskevan yhteistyösopimuksessa sovitun mukaisesti, tekee tienpitäjälle suunnitelman hyväksymisesityksen.

Pykälän 2 ja 3 *momentit* koskisivat yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien hyväksymisesitysten sisältöä ja siihen liitettäviä asiakirjoja. Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että hyväksymisesitys on tehtävä kirjallisesti. Lisäksi hakemus olisi toimitettava tienpitäjälle myös sähköisesti. Pykälän 5 *momentissa* olisi hyväksymisesityksen sisältöä ja toimittamista koskeva asetuksenantovaltuus.

30 §. Suunnitelmien muuttaminen ja vähäinen poikkeaminen. Pykälän ensimmäisessä virkkeessä olevien yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien viittausten kirjoitustapa korjattaisiin. Lisäksi poistettaisiin nykyisten säädösvalmistelun ohjeiden mukaisesti ilmaisu ”soveltuvin osin voimassa”.

Jo hyväksytyn yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman muuttamisessa noudatetaan uuden suunnitelman laatimisessa noudatettavia säännöksiä. Tästä pääsäännöstä poiketen tiesuunnitelmaan voidaan tehdä tienpitoviranomaisen harkinnan perusteella vaikutuksiltaan vähäisiä muutoksia ilman, että on tarvetta ryhtyä varsinaiseen suunnitelman muutosmenettelyyn. Maantielain sääntämiseen johtaneen hallituksen esityksen perustelujen mukaan tiesuunnitelman vähäiset muutokset liittyvät tilanteisiin, joissa rakennustyön aikana tulee esille ennalta arvaamattomia yllätyksiä, jotka edellyttävät muutoksia hyväksyttyyn tiesuunnitelmaan. Esimerkkinä tällaisesta tilanteesta mainitaan tien korkeusaseman tai jonkun teknisen ratkaisun muuttaminen maaperäolosuhteiden osoittautuessa toisenlaisiksi kuin oletettiin.

Käytännössä edellä kuvatuista tiesuunnitelman vähäisistä muutoksista ei tehdä merkintää hyväksyttyyn tiesuunnitelmaan. Kyse ei ole tosiasiallisesti tiesuunnitelman muuttamisesta, vaan siihen tehtävästä vaikutukseltaan vähäisestä poikkeuksesta, joka harkitaan tarpeelliseksi ja tarkoituksenmukaiseksi suunnitelman toteuttamisen yhteydessä. Tämän vuoksi pykälän toisen virkkeen sanamuotoa esitetään muutettavaksi siten, että kyse on tiesuunnitelmaan tehtävän vaikutukseltaan vähäisen muutoksen sijasta vaikutukseltaan vähäisestä poikkeamisesta. Muutoksella ei ole tarkoitus muuttaa nykyistä oikeustilaa ja vähäistä poikkeamista koskee edelleen säännös poikkeamisen edellytyksistä. Tiesuunnitelman vaikutukseltaan vähäistä poikkeamista koskeva säännös esitetään siirrettäväksi omaksi 2 momentiksi ja samalla pykälän otsikkoa muutettaisiin vastaamaan pykälän sisältöä. Lisäksi pykälän 2 momentissa oleva tienpitoviranomaista koskeva viittaus muutettaisiin viittaukseksi maakuntaan.

31 §. Suunnitelmien voimassaoloaika. Pykälän 1 ja 3 momentissa säädetään yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman voimassaoloajoista ja niiden pidentämisestä. Pidentämissä päätöksen tekisi kummankin suunnitelmatyypin osalta tienpitäjä. Pykälässä ei kuitenkaan ole säännöksiä suunnitelmien voimassaoloajan pidentämistä koskevan asian vireilletulotavasta.

Koska maakuntauudistuksen myötä maakunta, tienpitoalueen maakuntien yhteistyösopimuksessa sopiman vastuujon mukaisesti, vastaisi pääsääntöisesti suunnitelmien laatimisesta ja tiehankkeiden toteuttamisesta, olisi sillä myös intressi huolehtia suunnitelmien voimassaolosta. Tästä syystä yleissuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä koskevaa 1 momentin kolmatta virkettä ja tiesuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä koskevaa 3 momentin toista virkettä esitetään täydennettäväksi siten, että suunnitelmien pidentämistä koskeva päätös tehdään maakunnan esityksestä. Lisäksi 1 ja 3 momentin viittaukset Liikennevirastoon suunnitelman hyväksymispäätöksen pidentämisestä päättävänä viranomaisena muutettaisiin viittaukseksi tienpitäjään.

32 §. Seuranta ja jälkiarviointi. Pykälän 1 momentin viittaus Liikennevirastoon muutettaisiin viittaukseksi tienpitäjään. Lisäksi pykälään esitetään lisättäväksi uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin tiehankkeita koskevasta jälkiarvioinnista. Vaikka jälkiarviointia koskeva säännös olisi laissa uusi, ei tiehankkeiden jälkiarviointi kuitenkaan ole uusi menettely, sillä tiehankkeista vastaavat tahot eli ELY-keskusten liikennevastuualueet ja Liikennevirasto tekevät jo nykyään hankkeiden jälkiarviointeja.

Tiehankkeen jälkiarvioinnin tarkoituksena olisi tuottaa lisätietoa hankkeen vaikutuksista sekä kehittää tiesuunnittelua ja hankearviointia. Jälkiarvioinnissa tunnistettaisiin syyt olennaisiin

poikkeamiin siitä, mitä hankkeessa on ennakkoon arvioitu. Jälkiarvioinnin mahdollisuus kannustaisi myös panostamaan hankearviointien laatuun.

Jälkiarvioinnin laatiminen esitetään rajattavaksi vain sellaisiin hankearvioinnin kohteena olleisiin hankkeisiin, joiden osalta jälkikäteen tehtävälle arvioinnille ilmenee erityisiä syitä. Jälkiarviointia ei siten olisi tarpeen tehdä kaikista hankearvioinnin kohteena olleista tiehankkeista. Erityisenä syynä jälkiarvioinnille olisi esimerkiksi tilanne, jossa hankkeen toteutuneiden vaikutusten perusteella nähdään mahdollisuus oppia tulevia hankkeita varten tai jossa hankkeen vaikutusten nähtäisiin toteutuvan kehittyvän hyvin eri tavalla kuin hankearvioinnissa on arvioitu.

Jälkiarvioinnin laatimisesta vastaisi maakunta, mutta jälkiarviointi olisi kuitenkin laadittava yhteistyössä tienpitäjän kanssa ja tienpitäjän ohjauksessa.

Jälkiarviointi olisi mahdollista laatia useassa vaiheessa tiehankkeen lyhyen ja pitkän aikavälin vaikutusten toteutumisesta. Tyypillisesti ensimmäisen vaiheen hankearviointi laadittaisiin siinä vaiheessa, kun on kulunut 2–7 vuotta tiehankkeen liikenteelle avaamisesta. Tiehankkeen pitkän aikavälin vaikutuksia, kuten vaikutukset maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen, selvittävä jälkiarviointi sen sijaan laadittaisiin noin 10–15 vuoden kuluttua hankkeen liikenteelle avaamisesta.

Jälkiarvioinnissa arvioitaisiin tyypillisesti hankkeen toteutukseen, liikenne-ennusteisiin ja ajokustannuksiin, liikenneonnettomuuksiin, muihin hankkeen havaittavissa oleviin vaikutuksiin sekä hankkeen vaikuttavuuden ja kannattavuuden toteutumiseen liittyviä seikkoja. Arvioitavia seikkoja voisivat olla:

Hankkeen toteutus

- kustannusarvion toteutuminen
- hankearvioinnin pohjana olleen tiesuunnitelman toteutuminen
- rakentamisen aikaiset vaikutukset liikenteelle ja ympäristölle

Liikenne-ennuste ja ajokustannukset

- liikennemäärät ja siirtymät
- matka-ajat ja liikenteelliset palvelutasot
- ajoneuvo- ja päästökustannukset

Liikenneonnettomuudet

- onnettomuudet hankeverkolla
- onnettomuudet siirtymäverkolla

Muut havaittavissa olevat vaikutukset

- maankäytön ja yhdyskuntarakenteen kehittyminen
- vaikutukset luontoon ja rakennettuun ympäristöön

Vaikuttavuuden toteutuminen

- arvioidaan hankkeelle asetettujen tavoitteiden toteutumista
- arvioidaan vaikuttavuuden arvioinnin mittareiden toteutumista

Kannattavuuden toteutuminen

- arvioidaan hyöty-kustannussuhteen toteutumista
- arvioidaan eri vuosien tuottoasteiden toteutumista

32 §. *Radat tien suunnittelussa.* Pykälään esitetään lisättäväksi 2 momentti, jossa olisi informatiivinen säännös siitä, että pykälän 1 momentissa tarkoitettut rautateitä koskevat muutokset tulisi käsitellä maantien rakentamista koskevassa suunnitelmassa erikseen ratalain säännöksiä noudattaen. Rautateihin kohdistuvien muutosten suunnittelussa tulisi noudattaa ratalain säännösten lisäksi myös muita rautateiden suunnittelua koskevia säännöksiä ja määräyksiä sekä Liikenneviraston radanpitoa koskevia ohjeita ja radanpidon vakiintuneita suunnittelukäytäntöjä.

3 luku *Maantien kunnossapito, väliaikaiset liikennejärjestelyt sekä liittymät ja maantiehen kohdistuvat muut toimenpiteet*

33 §. *Maantien kunnossapito.* Pykälässä säädetään maanteiden kunnossapidon tasosta. Kunnossapidolla tarkoitetaan 3 §:n määritelmän mukaisesti tien päivittäistä hoitoa ja korjausta. Tien kunnolla viitataan siten paitsi esimerkiksi päällysteen tai sillan kuntoon myös päivittäisellä hoidolla saavutettavaan tien liikennöitävyyteen. Käsite ylläpito korvattaisiin alan suositusten mukaisesti käsitteellä korjaus. Korjaukseen sisältyy muun muassa teiden päällystämisen ja teiden rakenteiden ja siltojen korjaaminen.

Pykälän 1 momentissa voimassa olevan lain mukainen yleistä liikennettä tyydyttävä kunto korvattaisiin yleisen liikenteen tarvetta ja väylän liikenteellistä merkitystä vastaavana kuntona. Pykälän nykyisissä 1 ja 2 momenteissa kunnossapidon tason määräytymisessä ja kunnossapidossa muutoin huomioitavaksi säädetyt asiat siirrettäisiin 1 momenttiin lisättävään luetteloon. Momentin 1 kohdan mukaan olisi huomioitava liikkumisympäristö, alueelliset tarpeet sekä ke-liolosuhteet. Liikkumisympäristöllä tarkoitetaan esimerkiksi maantiehen kuuluvia osia, kuten kevyen liikenteen väyliä, linja-autopysäkkejä, liityntäpysäköintiä, meluesteitä, sekä sitä mil-laisessa ympäristössä tie sijaitsee (esim. taajamaa vai haja-asutusta). Osana liikkumisympäris-tön ja alueellisten tarpeiden huomiointia olisi muun muassa huomioitava kunnossapidon tason yhteensovitus katuverkon kanssa, jottei tien tasossa tapahtuisi äkillistä muutosta siirryttäessä kunnan katuverkolle. Tämä koskee myös maanteihin liittyviä kevyen liikenteen väyliä. Tämä edistää matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta. Luetteloa täydennettäisiin lisäksi uudella viitta-uksella 13 §:n tienpidon yleisiin vaatimuksiin ja 13 a §:ssä säädettävään palvelutasoon sekä vaatimuksilla elinkaarivaikutusten ja kustannustehokkuuden huomioimisesta sekä tieomaisuuden säilymisestä. Jotta 13 a §:n mukainen palvelutaso verkolla toteutuu, edellyttäisi se kun-nossapidolta määrättyjä toimia muun muassa urasyvyyteen ja päivittäiseen hoitoon liittyen. Kunnossapidon elinkaarivaikutusten huomioimisella tarkoitetaan sitä, että toimenpiteiden va-linnassa huomioidaan kunkin rakenteen elinkaari (oikea toimenpide oikeaan aikaan). Kustan-nustehokkuus sisältää muun muassa toimenpiteiden ja kohteiden valinnan, toteutustavan sekä hankinnan. Tieomaisuuden säilymisellä tarkoitetaan, että kunnossapito tehdään niin, että tieo-maisuus säilyy tavoitteen mukaisena (vähenee, pysyy ennallaan tai suurenee hallitusti). Tie-omaisuuden säilyminen tarkoittaa esimerkiksi talvikunnossapidossa käytännössä sitä, että väl-tetään suolan käyttöä kevytpäällysteisillä teillä.

Pykälän 2–4 momentteihin lisättäisiin säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta runko-verkolla, muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä sekä muilla kuin runko-verkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä. Säädettävät tasovaatimukset on jatkossa huomioita-va valtion tienpidon rahoitusta koskevassa päätöksenteossa sekä maakuntien tienpitotehtävien hoitamisessa.

Runkoverkolla kunnossapito olisi sovitettava erityisesti pitkämatkaisen liikenteen tarpeisiin. Runkoverkolla maanteiden kunnossapito olisi korkeatasoista. Korkeatasoisella kunnossapidol-la tarkoitettaisiin ennakoivia ja elinkaaritehokkaita toimia, joiden seurauksena liikenteen häi-

riöitä olisi mahdollisimman vähän kaikkina vuoden- ja vuorokauden aikoina. Matkat ja kuljetukset runkoverkolla olisivat kunnossapidon korkealaatuisuudesta johtuen ennakoitavia.

Talvihoidon toimenpiteet ajoitettaisiin siten, että ne haittaavat liikennettä mahdollisimman vähän. Korkealaatuiseen kunnossapitoon kuuluisivat myös talvihoidon lyhyet, sääolosuhteisiin sopeutetut toimenpideaajat, mutta ajo-olosuhteet voivat vaihdella sääolojen takia hetkellisesti. Runkoverkolla pyritäisiin siihen, että tie on pääosin paljas. Kylminä ajanjaksoina tiellä voisi olla jonkin verran pitkittäisiä ohuita polannekaistoja, jotka eivät erityisesti vaikuttaisi ajamiseen ja sään muutostilanteissa voisi esiintyä lievää liukkautta. Liukkaus torjuttaisiin pääsääntöisesti ennakoivilla toimenpiteillä.

Maantien kunnosta kertovia kriteerejä olisivat muun muassa maantien uraisuus, epätasaisuus ja vauriot sekä tien karheus, yksittäisepätasaisuudet sekä vaurionopeus. Korkealaatuinen kunnossapito korjausten osalta tarkoittaisi tien rakenteen ja päällysten kannalta sitä, että tien käyttäjälle runkoverkkoon kuuluvat maantiet ovat kunnoltaan hyvällä tasolla ja näyttäytyvät kunnoltaan tasalaatuisina. Huonokuntoisia tiejaksoja ja painorajoituksia saisi olla vain vähän tai ei lainkaan. Maanteiden korjaus runkoverkolla olisi ennakoivaa ja elinkaaritehokasta ja oikeinmitoitettuja toimenpiteitä tehtäisiin oikea-aikaisesti. Korjausvelan ei annettaisi kasvaa.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä kunnossapito olisi sovitettava liikennemäärään, liikkumisympäristöön ja alueellisiin tarpeisiin huomioiden tarvittaessa myös siis pitkämatkaisen liikenteen tarpeet. Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä kunnossapito olisi hyvätasoisista, mutta ajallinen ja paikallinen vaihtelu liikenteelliset tarpeet ja olosuhteet huomioiden sallittaisiin. Esimerkiksi sääolosuhteista sekä vuoden- ja vuorokauden ajasta johtuvaa vaihtelua ja haittoja voisi olla, Tien pinta olisi liikennemäärästä ja säästä riippuen osittain paljas ja osittain tiellä voisi olla polannekaistoja tai tie voisi olla kokonaan lumipolanteen peittämä. Tiellä tulisi olla ongelmallisimpia sääolosuhteita lukuun ottamatta hyvä talvikeli, joka ei olisi paljaan asfaltin veroinen, mutta riittävän turvallinen tienkäyttäjien liikkuesssa vallitsevien olosuhteiden mukaisesti.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä teiden kunto vaihtelisi runkoverkkoa enemmän johtuen teiden liikenteellisen merkityksen vaihtelusta. Huonokuntoisia tiejaksoja voisi olla hieman runkoverkkoa enemmän. Lähtökohtaisesti korjausvelan ei annettaisi kasvaa. Korjaustoimenpiteissä pyritäisiin elinkaaritehokkuuteen.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä kunnossapito olisi sovitettava alueellisen liikenteen tarpeisiin. Teiden kunnossapidon taso tällä maantieverkon osalla saisi olla muuta tieverkkoa matalampi, mutta taso saisi ajallisesti tai paikallisesti vaihdella liikenteelliset tarpeet ja olosuhteet huomioiden. Kunnossapidon voisi siten olla joltain osin, esimerkiksi vilkasliikenteisillä seututeillä kuten kehäteillä ja kaupunkien sisääntuloväylillä, myös vastaavaa kuin valta- ja kantateillä. Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä pyritäisiin kohdekohtaisesti mahdollisimman edullisin kunnossapidon ratkaisuin tyydyttämään alueelliset tarpeet liikenteen koostumus ja tien merkittävyys huomioiden. Alueellisen liikenteen tarpeiden osalta olisi huomioitava muun muassa koulukuljetukset, sote-kuljetukset, reittiliikenne ja paikallisen työmatkaliikenteen tarpeet. Maakunnilla ja kunnilla olisi keskeinen rooli paikallisten tarpeiden tunnistamisessa ja kunnossapidon tason sovittamisessa niiden mukaisesti. Liikenneturvallisuudesta olisi huolehdittava kuten muillakin verkon osilla. Toimenpideaajat eivät välttämättä olisi yhtä nopeita kuin muulla verkolla. Tiellä olisi normaalitilanteissa riittävä kitka ja tasaisuus maltilliseen liikennöintiin. Sään muuttuessa keli voisi joskus olla useiden tuntien ajan ongelmallinen, mikä vaatisi liikkujilta erityistä varovaisuutta.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä pyritään kustannussäästöihin sallimalla tarvittaessa alhaisempi ja epäyhtenäisempi, mutta silti tarkoituksenmukainen maantien kunto. Maantiet pyritään pitämään mahdollisimman hyvässä liikennöitävässä kunnossa paikauksin ym. korjauksin ja mahdollisuuksien mukaan ehkäistään vaurioiden syntymistä. Hyväksytään kuitenkin, että korjausvelka tällä verkon osalla saattaa aika ajoin kasvaa.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriölle asetuksenantovaltuus antaa tarkemmat säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta ja tarkemmista kunnossapitoluokista. Asetuksella voitaisiin siten säätää esimerkiksi siitä, miten tämän pykälän edellyttämän kunnossapitotaso käytännössä on toteutettava. Kunnossapitoa varten on nykyisin käytössä Liikenneviraston sisäisillä toimintalinjauksillaan käyttöönottamia kunnossapitoa koskevia laatuvaatimuksia, joka ei määräydy lakiin sisältyvän luokittelun mukaisesti. Nykyisissä tason määrittelyissä keskeisimpänä lähtökohtana on ollut tien liikennemäärä. Jatkossakin voi olla tarpeen esimerkiksi määritellä useampia kunnossapitoluokkia lakiin 2-4 momenteissa esitettävän kolmijaon lisäksi noudattaen kuitenkin lain vaatimuksia kunnossapidon tasosta. Tällaisen tarkemman luokittelun olisi kuitenkin perustuttava tämän pykälän 1 momentissa mainittuihin tekijöihin ja maantien liikenteelliseen merkitykseen. Tarvittaessa olisi kuitenkin mahdollista huomioida myös muita erityisiä seikkoja.

Maanteiden kuulumisesta kuhunkin kunnossapitoluokkaan päätettäisiin tienpidon sopimuksissa. Tavoitteena olisi valtakunnallisesti yhtenäinen maanteiden kunnossapidon taso, joka huomioisi maantielle kohdistuvan yleisen liikenteen tarpeen ja väylän liikenteellisen merkityksen lisäksi pykälässä listatut erillistä tarkastelua edellyttämät asiat.

34 §. Rajoitettu kunnossapito. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että jatkossa maantien rajoitetusta kunnossapidosta, mikä johtaa tien tai tienosan sulkemiseen yleiseltä liikenteeltä, päättäisi tienpitäjä maakunnan esityksestä. Nykyisin toimivalta asiassa on tienpitoviranomaisella. Pykälän 1 momentissa tarkennettaisiin lisäksi velvoitetta tuottaa tietoa tilapäisestä maantien tai maantienosan sulkemisesta myös digitaalisessa muodossa. Pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi.

35 §. Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen. Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi.

Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin maakunnan oikeudesta myöntää tilapäinen poikkeus 1 momentin mukaisesta kiellosta tai rajoituksesta. Säännös poikkeusluvasta vastaisi nykytilaa, sillä nykyisinkin on voitu erityisistä syistä myöntää tällainen kelirikkoajan poikkeuslupa esimerkiksi välttämättömille puutavaran, maa-ainesten, polttoaineiden, teollisten lannoitteiden, rakennustarvikkeiden ja metsä- ja rakennustyökoneiden kuljetuksille ja erikoiskuljetuksille. Kyse olisi jatkossakin yksittäin harkittavista ja poikkeuksellisista luvista, joiden myöntämisessä keskeistä olisi kuljetuksen erityinen tarve. Myös itse rajoituspäätöksessä tulisi nimetä, minkälaista liikennettä rajoitus koskee.

Pykälän uudessa 3 momentissa tarkennettaisiin velvoitetta tuottaa tietoa tilapäisestä kieltämisestä tai rajoittamisesta myös digitaalisessa muodossa.

36 §. Tilapäinen kulkutie. Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi. Momenttiin tehtäisiin myös kielellisiä korjauksia. Pykälän uudessa 3 momentissa tarkennettaisiin velvoitetta tuottaa tietoa tilapäisestä kiellosta tai rajoittamisesta myös digitaalisessa muodossa.

37 §. Liittyminen maantiehen. Pykälän 1–4 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Pykälän 1 ja 2 momentteihin tehtäisiin lisäksi kielellisiä korjauksia.

38 §. Liittymän ja ylityskohdan tekeminen, kunnossapito ja muuttaminen. Pykälän 1, 2 ja 4 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Pykälän 1 momenttia esitetään lisäksi muutettavaksi niin, että yksityistieliittymien ja maatalousliittymien rumpujen kunnossapito olisi jatkossa maantien kunnossapitäjän vastuulla. Momentin mukaan tienpitäjä eli Liikennevirasto tai sopimuksen perusteella maakunta tienpitoalueella vastaisi yksityistien liittymän tai maatalousliittymän rummun kunnossapidosta. Muutoksella on tarkoitus parantaa maanteiden kuivatuksen toimivuutta ja vähentää rakenteiden vaurioitumista routimisen ja tien kantavuuden heikkenemisen seurauksena.

Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin lisäksi kielellisiä korjauksia. Pykälän 4 momentin viittaus uhkasakkolakiin muutettaisiin informatiiviseksi.

39 §. Yksityisen tien, kadun ja moottorikelkkailureitin katkaiseminen. Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin hankkeesta vastaavaksi. Hankkeesta vastaava on se, joka vastaa hankkeen toteuttamisesta. Hankkeesta vastaava voisi olla 11 §:ssä säädettyjen tehtävien jaon mukaisesti maakunta tienpitoalueella tai tienpitäjä. Lain 10 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa erityistapauksissa hankkeesta vastaava voi olla joku muukin.

40 §. Liittymän poistaminen. Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin hankkeesta vastaavaksi. Hankkeesta vastaava on se, joka vastaa hankkeen toteuttamisesta. Hankkeesta vastaava voisi olla 11 §:ssä säädettyjen tehtävien jaon mukaisesti maakunta tienpitoalueella tai tienpitäjä. Lain 10 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa erityistapauksissa hankkeesta vastaava voi olla joku muukin. Pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi. Pykälän uudessa 3 momentissa tarkennettaisiin velvoitetta tuottaa tietoa liittymän poistamisesta myös digitaalisessa muodossa.

42 §. Tiealueeseen kohdistuva työ sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle. Pykälän 1–4 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Lisäksi 4 momenttiin tehtäisiin kielellinen korjaus.

Pykälän 5 momenttiin lisättäisiin viittaus postin keräilyssä ja jakelussa tarvittavien laitteiden tai vähäisten rakennelmien sijoittamisesta tiealueelle postilain (415/2011) 45 §:n 3 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa. Pykälän 5 momenttiin lisättäisiin myös säännös, jonka mukaan tienpitäjän lupaa ei kuitenkaan edellytetä yhdynteillä ja seututeillä, joita ei ole merkitty liikennemerkillä etuajo-oikeutettu tie, kun kyse on metsähakkuista johtuvasta puutavaran kuormaamisesta ja lyhytaikaisesta säilyttämisestä. Tiealueen osia tulisi kuitenkin käyttää lähtökohteisesti puutavaran varastointiin vain silloin, kun muut tavat ovat esimerkiksi kustannuksiltaan kohtuuttomia. Puutavaraa saisi liikenneturvallisuuksista säilyttää ainoastaan ojan ulkoluisikan ulkopuolisella alueella. Kun kysymys on puun lyhytaikaisesta säilyttämisestä ojan ulkoluisikan ulkopuolella tai puutavaran kuormaamisesta ja toiminnassa noudatettaisiin tienpitäjän ohjeita, ei toiminnasta arvioida aiheutuvan sellaista vaaraa liikenneturvallisudelle tai vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle, mikä yleisesti edellyttäisi lupaa maantien tiealueen erikoiskäyttöön. Tämän vuoksi ehdotetaan lisättäväksi 42 §:n 5 momenttiin, että luvanvaraisuus ei koski puutavaran kuormaamista ja säilyttämistä tietyin poikkeuksin yhdynteillä ja sellaisilla seututeillä, joita ei ole merkitty liikennemerkillä etuajo-oikeutettu tie. Lyhytaikaisella säilyttämisellä tarkoitettaisiin enintään kuuden kuukauden mittaista ajanjaksoa. Määräajan todentamiseksi puutavaraan tulisi kiinnittää pinoamispäivämäärä sekä puutavarasta vastaavan tahon yhteystiedot. Puutavaran varastoinnissa ja kuormaamisessa tulisi jatkossakin ottaa huomioon tieliikennelain säännökset, erityisesti tieliikennelain 29 §:n 2 momentti koskien kuormaamisen

liikenneturvallisuutta. Puupinot on sijoitettava paikkaan, jossa ne eivät aiheuta vaaraa liikenteelle, ja jossa ne eivät estä tienpitoa tai muuta maantielain mukaista toimintaa maantien tiealueella. Sijoittamispaikan valinnassa on kiinnitettävä erityistä huomioita siihen, että pinot ovat turvallisesti kuormattavissa ajoneuvoon. Näin säilytetyn puutavaran kuormaamiseen olisi rinnastettavissa ajoneuvon kuormaaminen samalla hakettaen, jos se ei vaadi sen pidempää aikaa kuin muukaan puutavaran kuormaaminen Tienpitäjällä on myös oikeus puuttua liikennettä välittömästi uhkaavan vaaraan 101 § 2 momentin mukaisesti. Tienpitäjä voisi harkintansa mukaan antaa tarpeellisia ohjeita puutavaran säilyttämistä ja kuormaamista varten. Tähän momenttiin nykyisin sisältyvä tilapäisiä ilmoituksia ja edellä mainitut lisättävät poikkeukset lupavelvollisuudesta järjestettäisiin luetteloksi.

42 a §. *Tiettyjen kaapeleiden sijoittaminen tiealueelle.* Pykälän 1 ja 3 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Pykälän 1 ja 5 momenttiin tehtäisiin lisäksi kielellisiä korjauksia.

42 b §. *Siirto-, suojaamis- ja poistamisvelvoite.* Pykälän 1 ja 2 momentissa sekä 3 momentissa jälkimmäinen tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi ja 3 momentissa ensimmäinen tienpitoviranomainen muutettaisiin muotoon hankkeesta vastaava. Hankkeesta vastaava on se, joka vastaa hankkeen toteuttamisesta. Hankkeesta vastaava voisi olla 11 §:ssä säädettyä tehtävien jaon mukaisesti maakunta tienpitoalueella sovitun vastuunjaon mukaisesti tai tienpitäjä. Lain 10 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa erityistapauksissa hankkeesta vastaava voi olla joku muukin.

43 §. *Erityisen talvitien ja kulkuväylän risteäminen.* Pykälän 1 ja 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi. Pykälän 2 momentissa tehtäisiin lisäksi kielellinen korjaus.

4 luku *Maantiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset*

44 §. *Maantien suoja-alue.* Pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi.

45 §. *Maantien näkemäalue.* Pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi. Lisäksi 2 momentissa tehtäisiin kielellinen korjaus.

47 §. *Poikkeamisvalta.* Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Kyseinen lupatehtävä on nykyisin vain osin keskitetty. Jatkossa lupatehtävä koskien poikkeuksien myöntämistä 44–46 §:ssä tarkoitetuista kielloista keskitettäisiin tienpitäjälle, eli Liikennevirastoon.

48 §. *Poikkeukset rajoituksista.* Pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Lisäksi 1–3 momenttiin tehtäisiin kielellisiä korjauksia.

49 §. *Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamista koskeva menettely.* Pykälässä tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi. Lisäksi korjattaisiin ensimmäisessä lauseessa sana ja sanaksi tai.

51 §. *Lumiaita ja lumen sijoittaminen.* Pykälän 1 ja 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi. Pykälän 1 momentissa tehtäisiin lisäksi selkeyttävä muutos, jotta olisi selkeää, että myös kunnan rakennusvalvontaviranomaisen luvan vaatiminen liittyy asuttuihin alueisiin, ja vaaditaan silloin, jos kiinteistön omistajan tai haltijan suostumusta ei saada. Maantielain alkuperäisten perusteluiden mukaan koko lauseen on tarkoitus koskea asuttua alu-

etta, ja jos suostumusta ei saada, voisi kunnan rakennusvalvontaviranomainen myöntää luvan. Oikeustilaa ei ole tarkoitus muuttaa. tältä osin.

52 §. Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu. Pykälän 2–4 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Lisäksi pykälän 4 momenttiin lisättäisiin maakunta kohtaan, jossa säädetään, keneltä tienpitäjä voi pyytää lausuntoa. Pykälän 4 momentin viimeinen lause kumottaisiin tarpeettomana. Nykyisen 11 §:n mukaan valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää jokin muu valtion viranomainen kuin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tienpitoviranomaiseksi, jos sitä tienpidon kannalta on pidettävä tarkoituksenmukaisena. Vastaavanlaista mahdollisuutta ei ehdoteta jatkossa säilytettävän. Maanteiden tienpidon tehtäviä hoitavia viranomaisia olisivat jatkossa Liikennevirasto ja maakunnat.

52 b §. Määräystenantovaltuus. Pykälässä tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

5 luku Alueiden hankkiminen ja korvaukset

53 a §. Radat maantietoimituksessa. Pykälän viittauksesta ratalakiin poistettaisiin lain numero, koska numero mainittaisiin jo 32 a §:n uudessa 2 momentissa.

54 §. Maantietoimituksen vireilletulo. Pykälässä tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Pykälään lisättäisiin myös maakunnalle mahdollisuus hakea maantietoimitusta sillä edellytyksellä, että tienpitäjä on antanut tähän suostumuksensa. Tienpitäjä voisi antaa suostumuksensa esimerkiksi tienpidon sopimuksessa, jos tämä katsottaisiin tarkoituksenmukaiseksi.

56 §. Haltuunotto. Pykälän 1, 3 ja 4 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

56 a §. Yksityisen tien luovuttaminen. Pykälässä tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

57 §. Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen tiealueeseen. Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Pykälän 2 momenttiin tehtäisiin kielellinen korjaus.

62 §. Lunastuksen käsitteleminen kahtena toimituksena. Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

69 §. Yksityistiejärjestelyt. Pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

74 §. Muut korvaukset ja korvauksia koskeva maantietoimitus. Suomenkielisen pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Ruotsinkieliseen pykälään on tehty selventävä tarkennus sanamuotoon.

75 §. Maantietoimitus erityisissä tapauksissa. Pykälän 1 ja 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Pykälän 3 momentista poistettaisiin ilmaisu ”on soveltuvin osion voimassa”.

79 §. Korvausten maksaminen ja korko. Pykälän 1 ja 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Lisäksi pykälän 4 momentti kumottaisiin, sillä korvausvelvollisuuden ollessa jatkossa tienpitäjällä eli Liikennevirastossa hoidettaisiin myös maksatukset sen

toimesta, eikä erillistä säännöstä enää tarvittaisi. Lisäksi 1 ja 3 momenttiin tehtäisiin kielellisiä korjauksia.

80 §. *Riidanalaisen korvauksen tallettaminen.* Pykälässä tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Lisäksi tehtäisiin kielellinen korjaus.

81 §. *Pakkotäytäntöönpano erityisissä tapauksissa.* Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

83 §. *Vähäiset korvaukset.* Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Lisäksi selkeytettäisiin pykälää kielellisesti.

85 §. *Maantietoimituksen kustannukset.* Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

6 luku *Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen sekä liitännäisalueen lakkauttaminen*

88 §. *Maantien lakkaaminen.* Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin muotoon tienpitäjä ja maakunta ja pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin lisäksi kielellinen selvennys niin, että tieoikeuden pysyttämisen sijaan puhuttaisiin tieoikeuden jättämisestä voimaan, ja 2 momentin viimeisessä lauseessa muutettaisiin muotoilu ”on voimassa” muotoon sovelletaan.

90 §. *Entisen tiealueen rakenteet ja laitteet.* Pykälän 1 ja 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin hankkeesta vastaavaksi. Hankkeesta vastaava on se, joka vastaa hankkeen toteuttamisesta. Hankkeesta vastaava voisi olla 11 §:ssä säädettyjen tehtävien jaon mukaisesti maakunta tienpitoalueella sovitun vastuunjaon mukaisesti tai tienpitäjä. Lain 10 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa erityistapauksissa hankkeesta vastaava voi olla joku muukin. Pykälän 3 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Pykälän 1 ja 2 momenteista poistettaisiin sana lukien tarpeettomana.

91 §. *Entisen tiealueen siirtyminen.* Pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Pykälän 3 momenttiin tehtäisiin lisäksi kielellinen korjaus.

93 §. *Entinen tiealue yksityisenä tienä.* Pykälän 3 ja 4 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Lisäksi pykälän 3 momentissa tarkoitettua entisen maantien kunnossapitovastuun lakkaamista koskeva valtioneuvoston asetuksella maanteistä (924/2005) 8 §:ssä määriteltä ajankohta siirtyisi lakiin. Lisäksi 1 momentista poistettaisiin tarpeettomana sana toistaiseksi.

95 §. *Liitännäisalueen lakkauttaminen.* Pykälän 1 ja 3 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

95 a §. *Tiealueen osan lakkauttaminen ja luovuttaminen.* Pykälän 1 ja 4 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi ja pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi tai tienpitäjäksi.

7 luku *Erinäiset säännökset*

99 §. *Päätöksenteko.* Pykälässä säädetään yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksyvistä viranomaisista. Nykyisen lain mukaan liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy tiesuunnitelmat, jotka koskevat maantien lakkauttamista muulloin kuin maantien rakentamisen yhteydes-

sä. Liikennevirasto hyväksyy muut tiesuunnitelmat sekä kaikki yleissuunnitelmat. Liikenne- ja viestintäministeriön tehtävänä on huolehtia hallinnonalansa yleisestä kehittämisestä ja liikennepoliittisista linjauksista eikä niinkään yksittäisiä maanteita koskevista hallintopäätöksistä. Edellä 10 §:ssä ehdotetaan, että Liikennevirasto tienpitäjänä toimisi maanteiden tienpitäjänä, joka vastaisi maantieverkosta. Vastaaminen tarkoittaisi myös maantieverkon laajuudesta määrittämistä sitä lisäämällä tai sitä supistamalla. Tämän vuoksi ehdotetaan, että Liikennevirastolla tienpitäjänä olisi lähtökohtaisesti toimivalta päättää kaikista yleissuunnitelmista ja tiesuunnitelmista. Liikenneviraston velvollisuus siirtää suunnitelmaratkaisu liikenne- ja viestintäministeriölle silloin, kun kunta, maakunta tai Valtion lupa- ja valvontavirasto olisi Liikenneviraston kanssa eri mieltä suunnitelman olennaisista kohdista säilytettäisiin. Maakunnalla tarkoitettaisiin tässä muita maakuntia kuin suunnitelman valmistellutta tienpidon yhteistyöaluetta. Liikenneviraston mahdollisuus erityisistä syistä oma-aloitteisesti siirtää suunnitelman hyväksyminen liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi säilytettäisiin. Siirtäminen on varsin poikkeuksellinen toimenpide, joka tulisi sovellettavaksi vain yhteiskunnallisesti hyvin merkittävässä tiehankkeissa.

99 a §. Maksut. Muutettaisiin pykälää niin, että se sisältäisi informatiivisen viittauksen valtion maksuperustelakiin (150/1992). Myös pykälään sisältynyt asetuksenantovaltuus poistettaisiin tarpeettomana, koska maksuperustelakiin sisältyvät tarpeelliset asetuksenantovaltuudet. Viittaus tienpitoviranomaiseen poistettaisiin ja ilmoituksen johdosta tehty päätös muutettaisiin ilmoitukseksi.

99 b §. Avustavien tehtävien siirtäminen. Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Perustuslain perusteluiden mukaan julkiset hallintotehtävät olisi perustuslain 124 §:n yhteydessä ymmärrettävä verraten laajaksi hallinnollisten tehtävien kokonaisuudeksi, johon kuuluu esimerkiksi lakien toimeenpanoon sekä yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen oikeuksia, velvollisuuksia ja etuja koskevaan päätöksentekoon liittyviä tehtäviä (HE 1/1998 vp s. 61, 179).

Tienpidon viranomaistehtäviä on järjestelmällisesti keskitetty ja alueellisten olojen tuntemus on käytännössä pyritty varmistamaan operatiivisten ja teknisluonteisten maastotöiden hankintaa koskevana ostopalveluna. Myös esimerkiksi tienpitoviranomaisen edustaminen maantielain mukaisiin lupamenettelyihin liittyvissä maastotehtävissä tarkastuksissa järjestetään nykyisin yksityisiltä palveluntuottajilta hankittavana ostopalveluna. Mainittuja maastotarkastuksia voidaan pitää teknisluontoisina ja avustavina toimina, joihin ei sisälly julkisen vallan käyttöä. Julkisen hallintotehtävän käsitteen hyvin laajan tulkinnan mukaan lupatehtävissä tarpeellisten maastossa tehtävien tarkastusten ja selvitysten, joita viranomainen käyttää aineistona päätöksiä tehdessään, tekemistä hallintopäätösten valmisteluun liittyvänä toimenpiteenä on mahdollista pitää joiltain osin julkisen hallintotehtävän hoitamisenä. Siksi ehdotetaan maantielain sääntelyä täydennettäväksi antamalla ehdotettavassa uudessa 99 b §:ssä Liikennevirastolle mahdollisuus siirtää tämän lain mukaisen sille kuuluvaa lupatehtävään liittyvä avustava maastotehtävä sopimuksella yksityisen tai julkisen palveluntarjoajan hoidettavaksi. Tällaisissa maastopalveluissa tuotetaan tietoja ja teknistä materiaalia, joita viranomainen itsenäisesti tulkitsee päätöksiä tehdessään. Avustavien maastotehtävien hoitamisen siirtämisen mahdollistaminen on tarkoituksenmukaista tienpidon tehtävien järjestämisen ja resurssien tehokkaan käytön kannalta. Tehtävät on nykyisinkin hoidettu ostopalveluna, ja muutos tähän aiheuttaisi merkittäviä lisäresurssitarpeita lupatehtävien hoitoon.

Maastossa tehtävien avustavien tehtävien lisäksi lupatehtäviin voi liittyä neuvontaa, jonka ei olisi välttämätöntä olla luvasta päättävän viranomaisen itse tekemää. Myös tällaisen lupateh-

tävään liittyvän avustavan neuvontatehtävän siirto sopimuksella muun palveluntuottajan hoidettavaksi voisi olla tarkoituksenmukaista resurssien tehokkaan käytön kannalta. Neuvonta kuuluu viranomaisen velvoitteisiin, mutta siihen ei sisälly julkisen vallan käyttöä. Siten ei olisi estettä siirtää tällaisia tehtäviä muulle palveluntuottajalle. Ehdotetaan siksi myös lupatehtäviin liittyvien neuvontatehtävien siirtäminen mahdollistettavaksi pykälässä.

Pykälä täyttäisi perustuslain (731/1999) 124 §:ssä asetetun lailla säätämisen vaatimuksen siitä, että julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaarana perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Perustuslakivaliokunta on katsonut, että viranomaisia avustavia tehtäviä voidaan sopimuksella siirtää muiden kuin viranomaisten hoidettavaksi (PeVL 11/2006 vp, s. 2). Julkisella palvelun tuottajalla tarkoitettaisiin esimerkiksi virastoa tai laitosta. Perustuslakivaliokunta on todennut, että viranomaiselle kuuluvan hallintotehtävän siirtäminen sopimuksella toiselle viranomaiselle ei ole ongelmatonta. Perustuslain 21 §:n mukaan jokaisella on oikeus saada asiansa käsitellyksi lain mukaan toimivaltaisessa viranomaisessa, perustuslain 2 §:n 3 momentin mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin ja kaikessa julkisessa toiminnassa on noudatettava tarkoin lakia. Kuitenkin kun kyseessä on julkiseen hallintotehtävään lähinnä rinnastettava palvelu, siirrolle ei ole ollut estettä. (PeVL 11/2004 vp, s. 2.)

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että palveluntarjoajalla olisi oltava riittävät tekniset edellytykset sekä riittävä osaaminen 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseen. Momentissa säädettäisiin lisäksi siirrettyjä tehtäviä hoitavien henkilöiden toimimisesta rikosoikeudellisen virkavastuun piirissä. Momentissa viitattaisiin myös vahingonkorvauslakiin. Vahingonkorvauslain 3 luvun 2 §:ssään säädetään muulle kuin julkisyhteisölle, joka lain, asetuksen tai lakiin sisältyvän valtuutuksen perusteella hoitaa julkista tehtävää, sama velvollisuus vahingon korvaamiseen kuin julkisyhteisöllä on julkista valtaa käytettäessä aiheutuneesta vahingosta. Kun julkisen vallan käyttöä sisältävä tehtävä perustuslain 124 §:n mukaisesti annetaan lailla tai lain nojalla muulle kuin viranomaiselle, on tullut tavaksi viitata informatiivisesti vahingonkorvauslakiin. Lisäksi säännöksessä tarkoitettujen tehtävien hoidossa olisi noudatettava hallinnon yleislakeja.

100 §. *Varautuminen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin.* Lakiin lisättäisiin tienpidon varautumista koskeva säännös, joka velvoittaisi tienpitäjää yhteistyössä tienpitoalueen maakuntien kanssa varautumaan normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin. Edellytettäviä varautumisen muotoja olisi valmiussuunnittelu ja normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa tapahtuvan toiminnan etukäteinen valmistelu, ja varautumisessa olisi otettava huomioon maantien liikenteellinen merkitys ja keliolosuhteet ja sen ennakoitavissa olevat muutokset sekä muut olosuhteet. Tienpitäjän ja tienpitoalueen maakuntien yhteistyössä toteutettavaa varautumista koskeva säännös on tarpeen tienpidon toimijakentässä tapahtuvien muutosten vuoksi, erityisesti varautumisen valtakunnallisen yhtenäisyyden varmistamiseksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston valtuudesta antaa tarkempia määräyksiä tienpitäjältä ja maakunnilta edellytettävästä valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä sekä maantiehen kohdistuvien poikkeusoloja ja normaaliolojen häiriötilanteita koskevien tarpeiden mukaista. Määräyksenantovaltuus on tarpeen 1 momentissa säädettävän varautumisvelvoitteen tarkentamiseksi ja jäljempänä 100 b §:ssä Liikenteen turvallisuusvirastolle säädettävän valvontatehtävän tehokkaan toteuttamisen varmistamiseksi.

100 a §. *Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmä.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Liikenneviraston

turvallisuusjohtamisjärjestelmän käyttöönotosta on liikennehallinnonalalla käyty keskustelua pitkään, mutta käyttöönotto ei ole aiemmin ilman lain tukea edennyt. Liikennevirastolla on jo käytössään rautatietoiminnan turvallisuusjohtamisjärjestelmä, jonka toteuttamista Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo. Liikenteen turvallisuusviraston suorittaman valvonnan lisäksi rautatieliikenteen toimijoilta edellytetään omavalvontaa.

Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmällä olisi varmistettava kaikkien valta- ja kantateiden sekä vilkasliikenteisten seututeiden tienpitoon kuuluvien riskien hallinta. Tarkoituksena olisi järjestelmätasolla varmistaa, että turvallisuusnäkökulma on otettu huomioon Liikenneviraston johtamisjärjestelmässä tieliikennettä koskevien toimintojen osalta ja että virasto toimii tämän mukaisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan turvallisuusjohtamisjärjestelmä olisi laadittava kirjallisesti, ja se tulisi olla Liikenneviraston johdon hyväksymä ja koko henkilöstölle tiedoksi annettu. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän tulisi pitää sisällään turvallisuuspolitiikka, laadullisia ja määrällisiä tavoitteita turvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi sekä suunnitelmia ja toimintatapoja kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Pykälän 3 momentin mukaan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä olisi kiinnitettävä erityistä huomiota organisaation vastuunjakoon, organisaation kaikilla tasoilla tapahtuvaan valvontaan, henkilöstön osallistumiseen johtamisjärjestelmää koskevaan päätöksentekoon sekä turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuvaan parantamiseen.

Liikenteenturvallisuusvirasto voisi 4 momenttiin sisällytettävän määräyksenantovaltuuden mukaan antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä. Liikenteen turvallisuusviraston olisi 100 b §:n mukaan lisäksi valvottava tässä pykälässä säädettyjen vaatimusten toteutumista. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän lisäksi tienpidon vaatimuksista annettavilla määräyksillä voidaan ohjata tienpitäjän Liikenneviraston ja maakuntien toimintaa tienpidossa. Jäljempänä 100 b §:n mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi tämän pykälän mukaisten velvoitteiden toteuttamista. Tämä valvontatehtävä kattaisi myös maantietunneleita koskevien tehtävien hoitamisen sekä tienpidon teknisten ohjeiden antamista koskevan prosessin.

Tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmän vaikutukset ulottuisivat välttämättä myös maakuntien tienpitoalueilla hoidettavaan tienpitoon. Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä asetettavista tavoitteista ja Liikenteen turvallisuusviraston valvonnan yhteydessä tai määräyksissään edellyttämistä vaatimuksista voisi johtua vaikutuksia myös tienpidon sopimuksiin asetettaviin tavoitteisiin. Liikennevirasto ei ole tienpidossa operatiivinen toimija, kuten se on rautatiepuolella, ja tavoitteiden saavuttamisessa maakuntien tienpitoalueet olisivat keskeisessä roolissa tienpidon tilaaja- ja muita operatiivisia tehtäviä hoitavana tahona. Mahdollisiin auditointeihin voisi olla lisäksi tarpeen osallistua paitsi Liikenneviraston myös maakuntien tienpitoalueiden. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän laatimisessa, valvonnassa ja sitä koskevien määräysten laatimisessa olisi siten kokonaisuutena huomioitava, ettei Liikennevirasto ole ainoa tienpidossa keskeinen toimija ja operatiivisia tehtäviä hoidetaan maakuntien tienpitoalueilla. Liikenneturvallisuuteen vaikuttavia toimijoita ja tekijöitä teillä on tietenkin useita muitakin.

100 b §. Viranomaisvalvonta. Uudessa 100 b §:ssä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valvontatehtävä koskien 13, 13 a, 33, 100 ja 100 a §:n mukaisten velvoitteiden toteuttamista sekä näiden nojalla annettujen säännösten ja päätösten noudattamista. Siten jatkossa tienpitoa ja sen yleisiä vaatimuksia sekä tienpidossa saavutettua turvallisuustasoa, palvelutasoa ja kunnossapidon tasoa samoin kuin varautumisvelvoitteen hoitamista valvottaisiin nykyisen Liikenneviraston omavalvonnan lisäksi ulkoisen valvonnan kautta. Tarkoitus on, että Liik-

kenteen turvallisuusvirasto valvoisi ja arvioisi edellä mainituissa pykälissä säädettyjen tavoitteiden ja vaatimusten toteutumista, sekä tässä havaittavia muutoksia. Liikenteen turvallisuusviraston olisi hoidettava valvontatehtävänsä tehokkaasti ja riskinarviointiin perustuen mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla.

Liikenneviraston ja maakuntien tienpitoalueiden omavalvonnassa tuotetut havainnot olisivat keskeistä lähtömateriaalia valvonnan toteuttamisessa, ja ne loisivat osaltaan lähtökohtia riskiperustaiselle valvonnalle ja siis riskikohtien tunnistamiselle. Valvonnassa voitaisiin hyödyntää myös esimerkiksi valtakunnallisia kyselyjä tienkäyttäjille ja valvonnassa voitaisiin muutoinkin huomioida valvottuun kokonaisuuteen liittyvä asiakaspalaute. Valvonnassa käytettäviä keinoja ei pykälässä määriteltäisi riskiperustaisuuden ja tarkoituksenmukaisuuden vaatimusten lisäksi tarkemmin. Valvonnassa voitaisiin siten hyödyntää joustavasti digitalisaation mahdollistamia keinoja, kuten mittaus- ja kuva-aineiston saamista muun muassa maito- ja postiautojen välityksellä, konenäkösovelluksia ja kuvantulkintaa, sekä tarvittaessa myös perinteisempiä valvontakeinoja.

Valvonnan on tarkoitus kohdistua siten saavutettuihin tuloksiin ja maanteiden tilaan sekä käyttäjien näkökulmaan näihin kokonaisuuksiin, eikä niinkään valittuihin toimintatapoihin ja tekniisiin ratkaisuihin. Valvonnassa mahdollisesti havaittavien puutteiden tulisi kuitenkin luonnollisesti vaikuttaa siihen, että tienpitäjä ja maakuntien tienpitoalueet arvioisivat valittuja toimintatapoja uudelleen. Keskeistä valvonnassa olisi Liikenteen turvallisuusviraston toimiala ja uusi tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmä huomioiden liikenneturvallisuus, mutta valvonta ei rajoittuisi tähän, vaan valvontatehtävä koskisi keskeisesti myös tienpidossa saavutetun laatutason valvontaa myös muilta osin. Valvonnassa voitaisiin myös arvioida rahoitustasossa tapahtuneiden muutosten vaikutuksia maanteihin ja tienpitoon.

Liikenteen turvallisuusviraston valvonta kohdistuisi käytännössä tienpitäjänä toimivan Liikenneviraston ja maakuntien tienpitoalueiden toimintaan. Liikenneviraston osalta keskeistä valvottavaa toimintaa olisi etenkin valtakunnallisen kokonaisuuden hallinta ja tienpidon sopimusten valmistelu ja seuranta. Maakuntien tienpitoalueiden toimintaa valvottaisiin tienpidon tilaajatehtävien hoitamisen osalta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus antaa valvonnassa havaittujen puutteiden johdosta huomautuksen sekä velvoittaa laiminlyöjää korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä kohtuullisessa määräajassa. Velvoitteen tehosteeksi voitaisiin asettaa uhkasakko tai uhka siitä, että toiminta keskeytetään taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään laiminlyöjän kustannuksella. Mainittuja pakkokeinoja olisi mahdollista käyttää, kun lain noudattaminen olisi sinänsä ollut mahdollista, mutta jostain syystä on toimitettu toisin. Liikenteen turvallisuusvirasto ei valvoisi sinällään Liikenneviraston ja maakuntien tienpitoalueiden välisten tienpidon sopimusten noudattamista, vaan tienpidossa saavutettua lopputulosta. Jos tienpidon sopimuksissa ei jostain välttämättömästä toimenpiteestä olisi sovittu, olisi tätä mahdollista pitää laiminlyöntinä niin tienpitoalueen maakuntien kuin Liikenneviraston puolelta. Jos taas jompikumpi näistä jättäisi noudattamatta jotain sopimuksessa sovitua, joka lain yleisiä vaatimuksia, palvelutasoa, kunnossapitoa ja varautumista koskevien säännösten kannalta välttämätöntä, voisi uhkasakko vakavissa tapauksissa tulla kyseeseen.

Uhkasakkolain 7 §:n 1 momentin mukaan uhkasakko voidaan kohdistaa vain sellaiseen asianosaaiseen, jolla on oikeudellinen ja tosiasiallinen mahdollisuus noudattaa päävelvoitetta. Tilanteet, joissa puutteita saavutetussa tasossa on aiheuttanut riittämätön rahoitus ja poikkeukselliset tilanteet tai olosuhteet olisi tärkeää tunnistaa valvonnassa ja nostaa esiin esimerkiksi lisärahoitustarve. Näissä tilanteissa uhkasakon määrittäminen Liikennevirastolle tai maakunnalle ei kuitenkaan uhkasakkolain mainitun säännöksen mukaisesti voisi tulla kyseeseen, jos katsotaan

että riittämättömästä rahoituksesta johtuen näillä ei olisi ollut tosiasiallista mahdollisuutta täyttää velvoitettaan.

Pykälän 3 momentissa Liikenteen turvallisuusvirastolle säädettäisiin tarvittavat tiedonsaanti-oikeudet valvontatehtävän suorittamiseksi.

Liikenteen turvallisuusviraston tienpitoon kohdistuvan valvonnan lisäksi perustettava Valtion lupa- ja valvontavirasto (Luova) valvoisi maakuntalain nojalla maakuntia niiden yleisenä lailisuusvalvojana. Tämä valvonta perustuu kuitenkin vain maakuntien toimintaa koskeviin kanteluihin eikä sen puitteissa olisi mahdollista käyttää hallinnollisia pakkokeinoja. Vaikka valvontatoimivalta olisi tällä tasolla päällekkäinen, käytännön valvontatoiminnassa on tarkoituksenmukaista, että maakuntien erityislainsäädännön perusteella erikseen valvottuja toimintoja ei valvota Luovan yleisen toimivallan puitteissa. Luova voisi siten hallintolain kantelusääntelyn nojalla saattaa sille saapuneet liikennetoimialaa koskevat kantelut erityisvalvojana toimivan Liikenteen turvallisuusviraston käsiteltäväksi.

101 §. Hallinnolliset pakkokeinot. Pykälän 1–3 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi ja maakunnaksi, koska nämä olisivat jatkossa tienpidosta vastaavat viranomaiset. Tienpidon lupatehtävät hoidettaisiin jatkossa tienpitäjän (Liikenneviraston) toimesta, minkä vuoksi sillä olisi tarkoituksenmukaista olla tässä pykälässä säädetty toimivalta. Maakunta tienpitoalueiden puitteissa puolestaan olisi jatkossa alueellinen tienpidon tehtäviä hoitava viranomainen. Lisäksi 3 momentin viittaukseen poliisin virka-apuun lisättäisiin viittaus poliisilakiin.

102 §. Kustannusten periminen. Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi tai tienpitäjäksi.

103 §. Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti. Pykälän 1 momentissa Liikennevirasto muutettaisiin tienpitäjäksi ja tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi. Muutettaisiin pykälän 1 momenttia myös niin, että nähtäväksi asettamista ei tekisi kuntalain mukaisesti kunta, jolle asiakirjat toimitetaan, vaan tienpidon maakunnan tulisi ilmoittaa asiakirjojen nähtäväksi asettamisesta maakuntalakiehdotuksen 95 §:n mukaisesti. Päätös ja asiakirjat olisi pidettävä yleisesti nähtävillä tienpidon yhteistyöalueen maakunnissa kunnan sijaan. Lisäksi korjattaisiin 1 momentissa olevien yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien viittausten kirjoitustapa.

104 §. Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille. Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi. Lisäksi pykälän 2 momentissa Liikennevirasto muutettaisiin tienpitäjäksi ja, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja maakunnan liitto muutettaisiin maakunnaksi ja Valtion lupa- ja valvontavirastoksi. Lisäksi korjattaisiin 1 ja 2 momenteissa olevien yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien viittausten kirjoitustapa.

105 §. Muutoksenhaku. Pykälän nykyisessä 4 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin, että muutoksenhausta maakunnan päätökseen säädetään maakuntalain 18 luvussa. Pykälän nykyisessä 5 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja maakunnan liitto muutettaisiin maakunnaksi ja Valtion lupa- ja valvontavirastoksi. Lisäksi 1 momentista poistettaisiin tarpeettomana maininta Liikenteen turvallisuusvirastosta, koska suoraan hallintolaista johtuu, että oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisesti sille viranomaiselle tai muulle julkista hallintotehtävää hoitavalle, joka on tehnyt päätöksen. Lisäksi korjattaisiin 6–8 momenteissa olevien yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien viittausten kirjoitustapa.

Edellä on ehdotettu säädettäväksi valtioneuvostolle toimivalta tehdä tienpitoalueita ja tienpidon sopimusta koskevat päätökset, jos sopimuksia muutoin ei saada tehtyä tai ne eivät täytä lain vaatimuksia. Myös nämä valtioneuvoston päätökset olisivat normaalisti valituskelpoisia niin kuin tämän pykälän 1 momentissa säädetään.

107 §. Päätösten välitön täytäntöönpano. Pykälään lisättäisiin uusi *1 momentti*, jolla säädettäisiin, että valtioneuvoston päätöstä on muutoksenhausta huolimatta noudatettava, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu. Edellä on ehdotettu säädettäväksi valtioneuvostolle toimivalta tehdä tienpitoalueita ja tienpidon sopimusta koskevat päätökset, jos sopimuksia muutoin ei saada tehtyä tai ne eivät täytä lain vaatimuksia. Myös nämä valtioneuvoston päätökset olisivat normaalisti valituskelpoisia niin kuin tämän pykälän 1 momentissa säädetään. Tienpidon hoitamisen jatkuvuuden turvaamiseksi ja sopimuksettoman tilan välttämiseksi valtioneuvoston päätöksiä olisi kuitenkin voitava noudattaa muutoksenhausta huolimatta, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu.

Pykälän nykyisessä *1 momentissa* tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Lisäksi korjattaisiin yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien viittausten kirjoitustapa. Nykyiset 1 ja 2 momentit siirtyisivät 2 ja 3 momenteiksi.

108 §. Kuuluttaminen. Oikeusministeriö valmistelee hallituksen esitystä, jolla kumottaisiin laki julkisista kuulutuksista vanhentuneena ja lisättäisiin julkista kuuluttamista koskeva yleissäännös hallintolakiin. Kuulutus ja kuulutettavat asiakirjat julkaistaisiin yleisessä tietoverkossa viranomaisen verkkosivuilla. Tarpeen vaatiessa kuulutus julkaistaisiin myös asian vaikutusalueen sanomalehdessä tai muulla viranomaisen päättämällä tavalla.

Perustuslain 20 §:n 2 momentin mukaan julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon. Tiedottaminen asiasta ainoastaan yleisessä tietoverkossa ei aina ole perustuslain kannalta riittävää niiden henkilöiden tiedonsaannin ja vaikutusmahdollisuuksien turvaamiseksi, joilla ei ole käytössään omaa tietokonetta ja internetyhteyttä. Hallintolain uuden 62 a §:n perustelujen mukaan tarve julkaista ilmoitus sanomalehdessä tai muulla viranomaisen päättämällä tavalla voisi johtua muun muassa viranomaisen harkitsemasta laajemmasta tiedonsaantitarpeesta. Perustelujen mukaan kuuluttamista valitessa viranomaisen on huomioitava tiedonsaantitarve ja asiakaslähtöisyys. Kuuluttamisen laajuus jäisi viranomaisen harkintaan.

Ehdotetaan, että tässä pykälässä tarkoitettuun kuuluttamiseen sovellettaisiin hallintolakiin liittyvän julkisia kuulutuksia koskevan 62 a §:n mukaista menettelyä. Pykälästä poistettaisiin samalla hallintolain 62 a §:n kanssa päällekkäinen sääntely. Voimassaolevaa 30 päivän kuulutusaikaa ei ehdoteta muutettavaksi. Lisäksi pykälässä tienpitoviranomainen muutettaisiin toimivaltaiseksi viranomaiseksi.

108 a §. Rekisteri maanteistä. Uuteen 108 a §:ään nostettaisiin maanteiden rekisteröintivelvollisuutta koskeva säännös maanteistä annetusta asetuksesta. Viranomaista koskevan velvoitteen perussäännös olisi syytä säätää lain tasolla. Nykytilaa ei ole tarkoitus muuttaa muilta osin.

109 a §. Poikkeuslupa. Nykyisten maantielain 42 §:n 7 momentissa, 42 a §:n 4 momentissa, 42 b §:n 4 momentissa sekä 52 b §:ssä säädetään Liikennevirastolle määräysenantovaltuuksia.

Erityisesti tekniset määräykset ovat usein luonteeltaan yksityiskohtaisia. Käytännössä määräyksissä ei voida ennakoida ja ottaa huomioon kaikkia käytännön olosuhteita. Jo nykyisin on tunnistettu käytännön tilanteita, joissa olisi tarpeellista ja jopa välttämätöntä poiketa Liikenne-

viraston antamista määräyksistä. Tarve määräyksistä poikkeamiseen liittyykin yleensä paikallisiin olosuhteisiin, kuten maaperäolosuhteisiin, joiden vuoksi määräyksen noudattaminen tekisi toimenpiteen käytännössä mahdottomaksi tai ainakin kustannuksiltaan kohtuuttomaan kalliiksi. Tämän vuoksi lakiin esitetään otettavaksi uusi 109 a §, jolla Liikennevirasto oikeutettaisiin hakemuksesta poikkeamaan erityisestä syystä antamastaan määräyksestä. Määräystenantovaltuuksien laajetessa nykyisestä, tapauskohtaista poikkeamismahdollisuutta määräyksistä on pidettävä tarpeellisena erityisesti ennakoimattomia tilanteita varten.

Pykälän *1 momentin* mukaan poikkeuksen myöntämiseen täytyisi aina olla erityinen syy. Erityisiä syitä ei lueteltaisi laissa, vaan niiden olemassaolo harkittaisiin tapauskohtaisesti. Erityisen syyn edellytystä olisi arvioitava objektiivisesti.

Lisäksi pykälän *1 momentissa* säädettäisiin poikkeamisen edellytyksistä. Poikkeuslupan myöntäminen ei saisi missään olosuhteissa vaarantaa liikenneturvallisuutta tai aiheuttaa vaaraa tien liikenteelliselle tai tekniselle toimivuudelle. Poikkeamispäätöksen tekemiseen liittyy oikeudellisen harkinnan lisäksi yleensä myös tarkoituksenmukaisuusharkintaa, jota kuitenkin rajoittaisivat yleiset hallinto-oikeudelliset periaatteet. Poikkeuslupaa olisi haettava ennen toimenpiteisiin ryhtymistä ja hakijan olisi odotettava Liikenneviraston poikkeamista koskevan päätöksen antamista ennen mahdollisen poikkeuksen toteuttamista.

Pykälän *2 momentin* mukaan hakijan tulisi esittää selvitys poikkeamisesta aiheutuvista riskeistä ja niiden hallitsemiseksi tarpeellisista keinoista. Poikkeuslupien luonteesta johtuen niihin voisi olla tarpeellista sisällyttää ehtoja ja rajoituksia liikenneturvallisuuden ja tien liikenteellisen tai teknisen toimivuuden varmistamiseksi. Tämän vuoksi säännöksessä oikeutettaisiin Liikennevirasto asettamaan poikkeuslupaun tarvittavia ehtoja mainittujen seikkojen varmistamiseksi. Poikkeuslupaa ei voitaisi myöntää, jos poikkeamisesta aiheutuisi mainittu kielletty seuraus, jota ei lupamääräyksiin ja niiden perusteella toteutettavilla riskinhallintatoimilla voitaisi estää.

1.2 Laki Liikennevirastosta 862/2009

2 §. Tehtävät. Pykälän *1 momentin* 4–6 kohdat muutettaisiin vastaamaan maakuntauudistuksen myötä muuttuvia Liikenneviraston vastuita. Momentin 4 kohdasta poistettaisiin Liikenneviraston ELY-keskuksia koskeva ohjaustehtävä. Kohdassa todettaisiin, että Liikenneviraston tehtävänä olisi vastata tienpidon ohjauksesta sekä yhteistyöstä ja sopimusjärjestelyistä maakuntien kanssa. Momentin 5 kohtaan lisättäisiin vastaaminen saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden erillisrahoituksesta valtion talousarvion puitteissa. Momentin 6 kohtaan sisällytettäisiin liikennetietoa koskevasta yhteistyöstä ja sopimusjärjestelyistä maakuntien kanssa vastaaminen. Momentin 7 kohtaan sisällytettäisiin liikennejärjestelmäsuunnitelmien valmisteluun osallistuminen ja liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisen edistäminen.

1.3 Laki Liikenteen turvallisuusvirastosta 863/2009

2 §. Tehtävät. Pykälän *1 momentin* 5 kohdan muutokset liittyvät maantielain (503/2005) muuttamisesta annetun lakiehdotuksen 1a luvun säännöksiin, erityisesti 15 d §:n säännöksiin Liikenteen turvallisuusviraston tehtävistä. Ehdotetaan, että virasto osallistuisi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman strategiseen ja toiminnalliseen valmisteluun sekä maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen yhteistyössä maakuntien, kuntien ja kaupunkiseutujen ja muiden toimijoiden kanssa. Virasto avustaisi liikenne- ja viestintäministeriötä valtakunnallisten ja maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien tavoitteiden yhteensovittamisessa. Viraston tehtävänä olisi myös valvoa, että liikennejärjestelmässä noudatetaan

sitä koskevia sääntöjä ja määräyksiä. Valvonta tapahtuisi viranomaisvalvonnalla, raportoinnilla ja tarvittavien lupien ja todistusten myöntämisellä.

Pykälän muihin momentteihin ei tehdä muutoksia tässä esityksessä.

1.4 Laki ajoneuvojen siirtämisestä 828/2008

4 §. *Velvollisuus siirtää ajoneuvo onnettomuuspaikalta.* Pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maantien tienpitäjäksi ja kunnaksi. Tällä kirjauksella selkeytettäisiin pykälässä tarkoitettujen viranomaisten toimivaltaa.

5 §. *Siirto pysäköimistä koskevan säännöksen perusteella.* Pykälän 1 ja 4 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maantien tienpitäjäksi ja kunnaksi. Tällä kirjauksella selkeytettäisiin pykälässä tarkoitettujen viranomaisten toimivaltaa.

6 §. *Siirto tiealueella tehtävän työn tai järjestettävän tapahtuman perusteella.* Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

7 §. *Hylätyn ajoneuvon siirto.* Pykälässä tienpitoviranomainen muutettaisiin maantien tienpitäjäksi.

9 §. *Ajoneuvon siirrosta ilmoittaminen ja siirtopäätös.* Oikeusministeriö valmistelee hallituksen esitystä, jolla kumottaisiin laki julkisista kuulutuksista vanhentuneena ja lisättäisiin julkisista kuuluttamista koskeva yleissäännös hallintolakiin (esitysluonnos on lausuntokierroksella 9.3.2018 asti). Tästä pykälästä poistettaisiin viittaus kumottavaan kuulutuslakiin. Tilanne, jossa ajoneuvon omistaja tai tämän osoite ei ole tiedossa, vastaa hallintolain 55 §:n 1 momentissa säädettyä yleistiedoksiannon käyttötilannetta, minkä vuoksi tilanteessa sovellettaisiin hallintolain 62 §:n yleistiedoksiannon menettelyä. Hallintolain 62 §:ään ehdotetaan mainitussa hallituksen esityksessä otettavaksi kuntalain 140 §:n 1 momenttia asiallisesti vastaavat säännökset yleistiedoksiannon toimittamisesta yleisessä tietoverkossa.

14 §. *Täytäntöönpano ja tarkemmat säännökset.* Pykälän 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Liikennevirastoksi ja maakunnaksi.

1.5 Ilmailulaki 864/2014

76 §. *Lentopaikkojen ja muiden alueiden käyttö.* Pykälän 4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Maakuntia kuultaisiin ennen kuin Liikenteen turvallisuusvirasto tekee päätöksen lentopaikan käytön kiellosta tai rajoituksesta muun syyn kuin lentoturvallisuuden tai liikenteen sujuvuuden perusteella. Momenttia sovellettaisiin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksiin kunnes laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta olisi kumottu.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin maakuntien jakamista avustuksista. Momentin mukaan maakunnilla olisi mahdollisuus kohdentaa avustusta valtion lentoasemaverkkoyhtiön (Finavia Oyj) ulkopuolisille lentokentille- tai lentopaikoille. Avustus koskisi näiden paikkojen rakentamista, toimintaa ja ylläpitoa. Maakuntalain tullessa voimaan tämä avustustehtävä siirtyisi valtiolta (liikenne- ja viestintäministeriö) maakunnille ja määräraha muuttuisi yleiskatteelliseksi. Sen käyttö siirtyisi maakuntien harkittavaksi. Nykyisin määräraha on ollut 1 miljoonaa euroa vuodessa. Avustusta harkittaessa maakuntien tulisi huomioda se, että lentoasemien- ja paikkojen avustuksiin sovelletaan EU:n komission tiedonantoa lentoasemia ja lentoyhtiöitä koskevasta valtioneuvoston päätösviivasta (EUVL 2014/C 99/03) sekä komission asetusta

651/2014 tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Suuntaviivoissa perustellaan lentoasemille myönnettävän investointituen edistävän yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamista, jos tuki lisää unionin kansalaisten liikkuvuutta ja alueellisia yhteyksiä luomalla yhteyspisteitä unionin sisäisille lennoille, tai auttaa torjumaan lentoliikenteen ruuhkautumista unionin suurilla keskuslentoasemilla taikka edistää alueellista kehitystä (suuntaviivojen kohta 84). Tukitoimilla tulisi saada aikaan sellainen merkittävä parannus, johon ei päästää markkinoiden omin toimin (kohta 87). Erityisesti pienet lentoasemat (vuotuinen matkustajamäärä enintään 200 000) saattavat tarvita julkista tukea investoinneilleen ja toiminnalleen (kohdat 88-89).

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin myös avustusrahan riittävyysarvioinnista. Riittävyysarviointi tehtäisiin maakunnissa valtuustokausittain. Arvioinnissa tarkasteltaisiin lentoasemien ja –paikkojen avustustarvetta, avustuksella saavutettuja vaikutuksia, arvioitua tulevaa kehitystä sekä näiden suhdetta julkisen talouden kehitykseen.

80 §. *Rakentamishupa-asian käsittelyyn liittyvä kuulemismenettely.* Pykälän 1 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja maakunnan liitto muutettaisiin maakunnaksi. Momenttiin lisättäisiin Valtion lupa- ja valvontavirasto.

1.6 Kaivoslaki 621/2011

9 §. *Malminetsinnän luvanvaraisuus.* Pykälän 4 momentin viittaus maantielakiin muutettaisiin lain uutta nimikettä vastaavaksi viittaukseksi lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä.

1.7 Kiinteistörekisterilaki 392/1985

2 §. Pykälän 2 momentin viittaus maantielakiin muutettaisiin lain uutta nimikettä vastaavaksi viittaukseksi lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä.

1.8 Laki liikenteen palveluista 320/2017

III OSA PALVELUT

3 luku: Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

11 §. *Lentoliikenteen julkinen palveluvelvoite.* Lentoliikenteen julkisen palvelun velvoitteesta säädetään EU:n lentoliikenneasetuksen 1008/2008 16 artiklassa. Asetusta täydentävä kansallinen säännös velvoitteen asettamisesta on toistaiseksi sisältynyt ilmailulain 65 §:ään. Koska kyseessä on liikenteen markkinoillepääsyä käsittelevä säännös, se esitetään tässä yhteydessä siirrettäväksi ilmailulaista lakiin liikenteen palveluista. Maakuntaudistuksen linjausten mukaisesti esitetään, että päätökset julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta siirrettäisiin Liikennevirastolta maakunnalle. Maakunta vastaisi myös tarjouskilpailun järjestämisestä sellaiselle reitille, jolle julkinen palveluvelvoite on asetettu ja jolle tarjouskilpailun perusteella valittaisiin lentoyhtiö harjoittamaan liikennettä yksinoikeudella. Maakunnan olisi kuitenkin kuultava ja pyydyttävä lausunto Liikennevirastolta ja Liikenteen turvallisuusvirastolta ennen julkisen palveluvelvoitteen asettamista. Liikenneviraston tehtävänä on seurata liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa ja sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä. Liikenteen turvallisuusvirastolle kuuluu lentoliikenteen harjoittajien arviointiin liittyviä tehtäviä.

Lentoliikenteen ostot rahoitetaan Liikenneviraston momentilla olevasta määrärahasta. Virasto tekee määrärahan kohdentamisesta sopimuksen julkisen palveluvelvoitteen asettaneen maa-

kunnan kanssa. Ennen maakuntalain voimaantuloa koskeviin sopimusjärjestelyihin sovelletaan siirtymäjärjestelyitä, joiden mukaan olemassa olevat sopimukset siirtyvät maakuntien vastuulle, elleivät ne irtisano sopimuksia päättymään.

4 luku: Liikennepalvelujen julkinen tuki

Lain III osan 4 lukua koskeva muutosehdotus liittyy virheellisen muotoilun korjaamiseen.

1 §. *Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset.* Pykälän 1 momentin 3 kohtaan lisätään maakunnat. Lisäksi kyseinen kohta muutettaisiin vastaamaan voimassaolevan joukkoliikennelain muotoilua ja siihen lisättäisiin maininta muiden kuin liikenteenharjoittajien oikeudesta saada tukea liikenteen palveluiden kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöhön. Tarkoituksena oli liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa muuttaa vain säännöksen muotoilua mutta säilyttää sisältö. Tässä yhteydessä kuitenkin virheellisesti yritykset eli muut kuin liikenteenharjoittajat jäivät pois kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä maksettavan korvauksen saajista. Tarkoituksena oli, että jatkossakin tämän säännöksen nojalla korvausta saisivat kaikki muut tahot paitsi liikenteenharjoittajat.

Jatkossa korvauksen mahdollisiin saajiin lukeutuisivat myös perustettavat maakunnat, koska ne rinnastuvat kuntiin, kuntayhtymiin ja yleishyödyllisiin yhteisöihin ja niillä saattaa olla hankkeita, joihin kyseinen rahoitus sopii.

Valtion talousarviossa tässä laissa tarkoitettujen palveluiden ostoon ja kehittämiseen osoitettiin määrärahoihin voidaan rahoittaa myös Merenkurkun liikennettä.

IV OSA VIRANOMAISET JA VALVONTA

1 luku: Viranomaisten toiminta

4 §. *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset korvattaisiin maakunnilla. Tällä muutoksella pannaan täytäntöön maakuntalain 2 luvun 6 §:n 2 momentin 1 kohta, jossa todetaan, että maakunta voi hoitaa julkisen liikenteen suunnittelua ja järjestämistä. Kyse on vapaaehtoisesta tehtävästä, ei lakisääteisestä. Momentissa säädettäisiin myös siitä, että maakunnat voivat tehdä julkisen henkilöliikenteen järjestämisessä ylimaakunnallista yhteistyötä.

5 §. *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut raideliikenteen toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin maakunnat toimivaltaisiksi viranomaisiksi rautatieliikenteessä. Tämä lisäys toteuttaa maakuntalain 6 §:n 2 momentin muutettua sanamuotoa. Tarkoituksena on, että mahdollistetaan maakunnille toimivalta myös rautatieliikenteessä, kaukoliikenteestä vastaisi edelleen liikenne- ja viestintäministeriö. Lisäksi pykälän 1 momenttia muutettaisiin niin, että muun raideliikenteen kuin rautatieliikenteen osalta (raitiovaunut, metro) toimivaltaisena viranomaisena voisi toimia myös maakunta. Tällä hetkellä kaupunkiraideliikennettä (metro, raitiovaunu) on vasta pääkaupunkiseudulla.

1.9 Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999

93 §. *Maantein tiealueen siirtyminen kunnalle.* Pykälän viittaus maantielakiin muutettaisiin lain uutta nimikettä vastaavaksi viittaukseksi lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä.

1.10 Merilaki 674/1994

12 luku. Rajoitusrahasto ja rajoitusoikeudenkäynti.

3 §. *Perustamishakemus ja siihen liitettävä selvitys.* Pykälän 1 momentissa tuomioistuipaikkakunnan lääninhallitus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi ja momenttiin lisättäisiin maininta siitä, että Ahvenanmaan maakunnan osalta talletus tai vakuus tehdään Ahvenanmaan valtionvirastoon.

1.11 Merenkulun ympäristönsuojelulaki 1672/2009

9 luku *Jätteiden vastaanotto satamassa*

4 §. *Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen.* Pykälän 1 ja 4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

5 §. *Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen.* Pykälän 1 ja 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

7 §. *Raportointi.* Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

12 luku *Valvonta ja hallintopakko*

1 §. *Valvontaviranomaiset.* Pykälän 1 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

4 §. *Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksen valvontatehtävät.* Otsikossa ja pykälän 1 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

9 §. *Virka-apu.* Pykälän 1 momentissa aluehallintovirasto muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

15 §. *Hallintopakko.* Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa ja valvontavirastoksi.

16 §. *Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka.* Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

18 §. *Tarkemmat säännökset.* Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

1.12 Postilaki (415/2011)

45 §. *Postin jakelussa tarvittavien laitteiden ja rakennelmien sijoittaminen.* Pykälän 3 momentin viittaus maantielakiin muutettaisiin lain uutta nimikettä vastaavaksi viittaukseksi lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä.

1.13 Ratalaki 110/2007

3 §. *Määritelmät.* Pykälän 1 momentin 11 kohdan viittaus maantielakiin muutettaisiin lain uutta nimikettä vastaavaksi viittaukseksi lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä.

4 §. Rautateiden luokitus. Pykälässä säädetään rautateiden luokituksesta, ja erityisesti rautateiden runkoverkosta. Rautateiden runkoverkko koostuu 1 momentin mukaan nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoista, joilla on valtakunnallista merkitystä ja jotka palvelevat lisäksi maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Runkoverkon tulee tarjota mahdollisuus sekä nopean henkilöliikenteen että tehokkaan tavaraliikenteen harjoittamiseen. Tämä voidaan pitää rautateiden runkoverkon palvelutasoa koskevana perussäännöksenä. Muu rataverkko koostuu 2 momentin mukaan henkilö- ja tavaraliikenteen radoista, jotka täydentävät runkoverkkoa.

Pykälän 3 momentissa säädetään runkoverkon määrittämistä koskevasta päätöksenteosta. Momenttia muutettaisiin selkeyttämään päätöksenteon muotoa niin, että liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädettäisiin siitä, mitkä radat kuuluvat rautateiden runkoverkkoon. Pykälän 3 momentin nykyinen sanamuoto ei vastaa nykyisen perustuslain vaatimuksia, ja on ollut epäselvä sen suhteen, tarkoittaako liikenne- ja viestintäministeriölle säädetty toimivalta normipäätöksen vai hallintopäätöksen antamista. Rautateiden runkoverkon määrittelyä koskevaa päätöstä ei tähän mennessä ole annettu.

Liikenne- ja viestintäministeriön päätös olisi hallinnon sisäinen määräys, joiden tulisi koskea vain omaa hallinnonala. Sellaisten antamiseen suositellaan myös suhtautumaan pidättyvästi nykyisen perustuslain johdosta, jos vaikutukset ovat tätä laajempia. Aineellisen oikeussäännöksen tulisi nykyään aina olla laki tai asetus. Koska runkoverkon määrittelyssä on kyseessä asia, jonka merkitys ulottuu ja jolla myös nimenomaisesti pyritään vaikuttamaan muun muassa elinkeinoelämän kilpailukykyyn ja alueidenkäyttöön, olisi siitä siten tarpeen antaa oikeussäännös hallinnollisen määräyksen sijaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin lisäksi antaa tarkemmat säännökset rautateiden runkoverkon palvelutasosta koskien välityskykyä, toimivuutta, nopeutta, akselipainoja sekä muita palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä. Tämän asetuksenantovaltuuden nojalla voitaisiin antaa 1 momentissa runkoverkon palvelutasolle asetettuja lähtökohtia täydentäviä säännöksiä asetuksella. Rataverkon palvelutasoa tarkastellaan runkoverkon liikenneprofiilin mukaan (tavaraliikenne ja henkilöliikenne). Rataverkon palvelutason määrittämisessä keskeistä on rataosien riittävän välityskyvyn ja rautatieliikenteen toimivuuden näkökulmat. Myös radan mahdollistama nopeus ja akselipaino ovat olennaisia ratojen palvelutason tekijöitä.

Tähän pykälään sisältyvän luokittelun lisäksi rautateitä koskee niin sanottuun TEN-T-asetukseen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta) sisältyvä luokittelu, jonka nojalla osa rautateistä kuuluu myös asetuksessa tarkoitettuun ydinverkkoon tai kattavaan verkkoon. Ainakin TEN-ydinverkkoon kuuluvien rautateiden tulisi sisältyä myös 3 momentin nojalla määriteltävään runkoverkkoon johtuen runkoverkon palvelutarkoituksesta. Runkoverkkojen määrittelyä koskevassa asetuksessa olisi muutoinkin huomioitava TEN-T-asetus ja TEN-verkkoon kuuluville rautateille asetetut vaatimukset.

5 §. Radanpitoa koskevat yleiset vaatimukset. Pykälään yhdistettäisiin nykyisen 5 §:n rataverkon kehittämistä ja kunnossapitoa sekä 6 §:n rautatien rakentamista koskevat säännökset. Lisäksi pykälään lisättäisiin eräitä uusia vaatimuksia ja Liikenteenturvallisuusvirastolle määräysenantovaltuus vaatimusten turvaamiseksi tarpeellisten tarkempien määräysten antamiseen. Samalla muutettaisiin pykälän otsikko vastaamaan paremmin säännöksen uutta sisältöä, ja tehtäisiin vaatimuksiin eräitä täydennyksiä. Radanpidolla tarkoitetaan ratalain 3 §:n 7 kohdan mukaisesti rautatien ja siihen liittyvän kiinteän omaisuuden suunnittelua, hankintaa, ra-

kentamista, hallintaa ja kunnossapitoa sekä olemassa olevan rautatien parantamista. Ehdotetut muutokset vastaavat pitkälti maantielain 13 §:ssä ehdotettuja muutoksia.

Pykälän 1 momenttiin koottaisiin rataverkon kehittämisen ja kunnossapidon keskeisten tavoitteiden edistämistä koskevat vaatimukset, jotka ohjaavat myös rataverkkoon tehtäviä investointeja. Tavoitteena on selkeyttää niiden tavoitteiden kokonaisuutta, joita radanpidossa on edistettävä, sekä vahvistaa niiden huomioon ottamista tämän lain soveltamisessa. Uutena vaatimuksena momentin 1 kohtaan sisältyisi velvoite edistää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita. Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta säädettäisiin edellä ehdotetun liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettavan lain 1 a luvussa. Nykyisinkin esimerkiksi 5 §:n 2 momentissa on edellytetty liikennejärjestelmän kokonaisuuden näkökulman huomioimista. Jatkossa liikennejärjestelmän kokonaisuutta käsiteltäisiin mainitussa valtakunnallisessa suunnitelmassa, minkä vuoksi säännös liikennejärjestelmän kokonaisuuden huomioimisesta kiinnitettäisiin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman edistämiseen.

Momentin 2 kohdan mukaan nykytilaa vastaavasti olisi edelleen edistettävä myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista, alueiden kehittämistä yleisesti sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää, ja niiden tarkoituksena on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien asioiden huomioiminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa. Alueiden kehittämiseen liittyy muun muassa aluekehityspäätös ja siinä asetettavat tavoitteet. Aluekehityspäätöksestä säädetään laissa alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista, jota koskevaa hallituksen esitystä valmistellaan työ- ja elinkeinoministeriössä. Radanpidossa tulisi edistää ympäristön kannalta kestävää maankäyttöä ja yhdyskuntarakennetta. Rataverkkoa tulisi lisäksi kehittää niin, että edellytykset alue- ja yhdyskuntarakenteen suunnitellulle kehittämiselle ilmastotavoitteet ja taloudellinen tehokkuus huomioon ottaen säilyvät. Kirjaus alue- ja yhdyskuntarakenteen taloudellisuuden huomioon ottamista koskevasta vaatimuksesta tarkoittaisi, että rataverkkoa ja yksittäisiä rautateitä tulisi suunnitella ja rakentaa siten, että edellytykset alue- ja yhdyskuntarakenteen suunnitellulle kehittämiselle säilyvät huomioiden yhdyskuntataloudellinen tehokkuus.

Momentin 3 kohtaan lisättäisiin velvollisuus edistää liikenteen päästöjen vähentämistä. Rautatieliikenne tärkeä osa matkaketjuja, ja myös itse rataverkolla on vaikutusta liikenteen päästöjen syntymiselle muun muassa kulkutapojen valintaan vaikuttaen. Rataverkko osaltaan palvelee erilaisten toimintojen aiheuttaman liikennetarpeen täyttämistä, ja sen laajuus, ominaisuudet ja sen tuoma saavutettavuus vaikuttavat toimintojen sijoittumiseen ja siten myös kulkutapojen valintaan, liikenteen kysyntään ja eri liikennemuotojen liikennesuoritteisiin. Etenkin yhteysväleillä, joilla kysyntää on eniten tulisi rautatieliikenteestä pyrkiä muodostamaan houkutteleva vaihtoehto henkilöautoille. Rautateiden henkilöliikenteen markkinaosuus on nykyisin noin 5 %. Tavaraliikenteessä rautateillä on noin 25 % markkinaosuus kaikista kuljetuksista.

Momentin 4 kohtaan sisällytettävän uuden vaatimuksen mukaan radanpidossa olisi edistettävä tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksia, liikenteen automaatiota ja liikenteen palveluiden kehittämisen edellytyksiä. Uudet digitaaliset ratkaisut voivat myös laskea infrastruktuurikustannuksia ja lisätä raideliikenteen kilpailukykyä. Tieto on digitaalisten mahdollisuuksien käyttöönoton perusedellytys. Tieto on uusien digitaalisten palveluiden raaka-ainetta. Kattava tieto ja sen siirtämiseen tarpeelliset yhteydet sekä niiden rakentaminen ovat keskeinen edellytys liikenteen digitaalisten palveluiden kehittymiselle ja muullekin digitalisaatiolle samoin kuin automaatiolle. Radanpito vaikuttaa osaltaan siihen, voidaanko automaation mahdollisuuksia hyödyntää. Rautatieliikenteen automaation kohteita on muun muassa rautatieliiken-

teen hallinnassa sekä infraan liittyvissä optimointimahdollisuuksissa rataverkon kunnossapitoon liittyen.

Pykälän 2 momenttiin koottaisiin radanpidon toteuttamista koskevat keskeiset vaatimukset. Vaatimukset koskisivat radanpidosta vastaavien tahojen toimintaa kaikkien radanpitoa koskevien toimintojen suorittamisessa. Momentin vaatimukset olisivat velvoittavia, mutta niitä olisi tulkittava ottaen huomioon kulloinkin kyseessä olevan rautatien liikenteellinen merkitys.

Momentin 1 kohtaan siirrettäisiin nykyisen 5 §:n 1 momentin ensimmäisen lauseen ja 6 §:n 4 momentin mukaiset vaatimukset. Kohdan mukaan rataverkon tulisi tarjota yhteydet turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen maan eri alueiden välillä ottaen huomioon esteettömät yhteydet, eri väestöryhmien liikkumistarpeet sekä eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. Rautatieliikenteen ja yhteyksien toimivuus ja liikenteen sujuvuus edistävät elinkeinoelämän kilpailukykyä, kansalaisten liikkumismahdollisuuksia ja alueiden kehittymistä. Esteettömyydellä on merkitystä etenkin solmukohtien ja laitureiden kohdalla. Siirtymisen liikennevälineestä toiseen tulisi olla toimivaa ja turvallista.

Momentin 2 kohdassa säädettäisiin uutena vaatimuksena siitä, että rataverkon tulisi luoda edellytyksiä monitoimijaympäristön kehittämiseksi niin, että rautatieliikenteen harjoittajilla on yhtäläiset edellytykset tarjota palveluita rataverkolla. Rautatieliikenne on asteittain avautumassa kilpailulle. Liikenne- ja viestintäministeriö on myöntänyt toimiluvan neljälle rautatieyritykselle harjoittaa rautatieliikennettä. VR-Yhtymä Oy:llä on toimilupa harjoittaa henkilö- ja tavaraliikennettä koko rataverkolla, Fenniarail Oy:llä on toimilupa koko rataverkolla tapahtuviin tavarankuljetuksiin. Ratarahiti Oy:llä on toimilupa paikallisiin tavarankuljetuksiin ja Aurora Rail Oy:llä on toimilupa vaihtotyökuljetuksiin Suomen rataverkon ratapihoilla. Rautatieyritysten lisäksi rautatieliikenteen harjoittajiin luetaan radanpidon kunnossapitoyritykset sekä museoliikenteen harjoittajat.

EU:n neljäs rautatiepaketti edellyttää, että tavaraliikenteen ja EU:n sisäisen kansainvälisen henkilöliikenteen lisäksi myös kotimaan henkilöliikenteeseen turvataan avoin markkinoillepääsy 3 päivään joulukuuta 2019 mennessä. Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner julkaisi 9 päivänä elokuuta 2017 suunnitelman, miten Suomessa kotimaan henkilöliikenne avataan kilpailulle ja alueellisten käyttöoikeussopimusten mukaiset henkilöliikennejärjestelyt kilpailutetaan. Kun rautatieliikennettä harjoittavien rautatieyritysten määrä kasvaa ja tavoitteena on kasvattaa myös rautatieliikenteen kulkumuoto-osuutta ja liikennemääriä tulevaisuudessa, tämä edellyttää panostusta myös rataverkkoon ja sen kapasiteettiin.

Momentin 3 kohtaan siirrettäisiin voimassa olevan 5 §:n 1 momentin toisen virkkeen mukaiset vaatimukset siitä, että rataverkon ja rautatieliikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi ja luonnonvaroja käytetään säästeliäästi. Radanpidossa olisi tehtävä ympäristön kannalta vastuullisia valintoja.

Momentin 4 kohtaan siirrettäisiin nykyisin ainoastaan rautatien rakentamista koskevan 6 §:n 3 momenttiin sisältyvä vaatimus, jonka mukaan radanpito ei tuota kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. Säännös ilmaisee periaatteen minimoida haittoja suhteessa tarpeeseen (yleinen tarve), eli ratahankkeiden yhteydessä vaadittavan punninnan haitallisten vaikutusten ja yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden välillä. Rautatiestä ja radanpidosta aiheutuu esimerkiksi meluhaittoja rautateiden varsille.

Momentin 5 kohdassa säädettäisiin, että rautateiden on oltava liikenteellisesti ja teknisesti mahdollisimman toimivia, rautatieliikenteen ja muun liikenteen kannalta mahdollisimman turvallisia, ja niiden tarkoitus on saavutettava mahdollisimman edullisesti. Näiden asioiden huo-

mioimisesta säädetään nykyisin rautatien rakentamista koskevan 6 §:n 3 momentissa. Radanpidon olisi perustuttava pitkällä aikavälillä kustannustehokkaisiin ratkaisuihin. Jatkossa toimivaan rautatieinfrastruktuurin toimivuutta on arvioitava yhä enemmän digitalisaation ja automaation tuomien mahdollisuuksia ja toisaalta edellytysten kautta. Edullisuuden arviointiin vaikuttavat osaltaan myös muut tämän momentin vaatimukset, kuten vaatimus olla tuottamatta enempää vahinkoa kuin tai haittaa kuin tarve vaatii. Radanpidossa tehtävissä ratkaisuisa tämän momentin vaatimuksia on muutoinkin tarkasteltava kokonaisuutena ja punnittava niiden suhdetta toisiinsa.

Momentin 6 kohtaan sisällytettäisiin vaatimus huomioida alueen nykyinen ja suunniteltu maankäyttö. Myös tästä vaatimuksesta säädetään nykyisin 6 §:n 3 momentissa.

Momentin 7 kohdan mukaan rautateitä ja niiden kunnossapitoa koskevien tietojen olisi oltava ajan tasalla ja käytettävissä. Näillä tiedoilla voidaan tarkoittaa muun muassa rataverkon kuntoa, ratatöitä sekä esimerkiksi häiriötilanteita koskevia tietoja. Tietojen tulisi olla avoimesti kakkien hyödynnettävissä avoimien rajapintojen kautta, ellei olisi perustetta muulle.

Momentin 8 kohtaan lisättäisiin vaatimus rautateiden ja niihin liittyvän digitaalisen infrastruktuurin yhteentoimivuudesta muun liikenneverkon ja muuhun siihen liittyvän digitaalisen infrastruktuurin kanssa. Rautateihin liittyvällä digitaalisella infrastruktuurilla tarkoitetaan esimerkiksi niihin liittyviä viestintäverkkoja sekä tietojärjestelmiä, joissa rautateihin liittyvää tietoa käsitellään. Yhteentoimivuudella tarkoitettaisiin esimerkiksi sitä, että rautateihin liittyvät järjestelmät ja infrastruktuuri mahdollistaisivat siirtymisen valtion rataverkolta yksityiselle rataverkolle. Yhteentoimivuus voitaisiin esimerkiksi varmistaa rautateiden varusteita taikka liikenneteknisiä ratkaisuja koskevin määräyksin, joita Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa 4 momentin perusteella.

Pykälän 3 momenttiin siirrettäisiin voimassa olevan 6 §:n 1 ja 2 momentin säännökset, jotka asettavat edellytykset rautatien rakentamiselle ja uuden rautatien rakentamiselle.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten turvaamiseksi tarpeellisia määräyksiä, jotka koskevat radan rakennetta ja varusteita sekä taseisteyksessä käytettävien liikenteenohjauslaitteiden käyttöä.

6 §. Rautatien rakentaminen. Pykälä kumottaisiin ja sen sisältö siirrettäisiin edellä ehdotettuun 5 §:ään.

8 §. Yleistä rautatien suunnittelusta. Pykälän 2 momentissa maakunnan liitto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Nykyinen 3 momentti kumottaisiin, ja siihen sisältynyt säännös liikennejärjestelmän kehittämistä koskevaan suunnitteluun korvattaisiin valtakunnallista ja maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskevin kirjauksin 2 momentissa. Valtakunnallisesta ja maakunnallisista liikennejärjestelmäsuunnitelmista säädetäisiin jatkossa tähän esitykseen sisältyvällä maantielain muutoksella annettavassa laissa liikennejärjestelmästä ja maanteista.

9 §. Tutkimusoikeus. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin säätämällä suunnitelman laatimisen ja siihen liittyvien tutkimusten aloittamista koskevassa kuuluttamisessa sovellettavaksi jatkossa maakunnan ilmoituksia koskevaa menettelyä. Vastaavasti 22 §:n mukaisessa vuorovaikutuksessa tulisi maakunnan kuuluttaa suunnitelman nähtäväksi asettamisesta niin kuin maakunnan ilmoituksen maakuntalain mukaan julkaistaan.

10 §. Rautatiealueen suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu. Pykälän 3 momentissa maakunnan liitto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Pykälän 4 momentissa viittaus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen poistettaisiin. Maakunnille ei ole tulossa sellaista kuntien alueidenkäytön ohjaus- ja valvontatehtävää, mikä ELY-keskuksilla oli aiemmin. Siksi laissa ei olisi tarpeen edellyttää maakunnan puolta kunnan puollon lisäksi momentin tarkoittamissa tapauksissa.

12 §. Yleissuunnitelman sisältö. Pykälässä säädetään yleissuunnitelman sisällöstä. Näitä yleissuunnitelman sisältövaatimuksia esitetään laajennettavaksi siten, että niissä otettaisiin huomioon myös liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain uudessa 15 e §:ssä tarkoitettu valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja 15 f §:ssä tarkoitettu maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Asiasta säädettäisiin uudessa 2 momentissa.

15 §. Ratasuunnitelman sisältö. Ratasuunnitelman sisältövaatimuksia esitetään laajennettavaksi siten, että niissä otettaisiin huomioon myös liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain uudessa 15 b §:ssä tarkoitettu valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja 15 c §:ssä tarkoitettu maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Ratasuunnitelmassa ei kuitenkaan tarvitsisi esittää selvitystä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden huomioon ottamisesta silloin, kun mainittu selvitys on esitetty jo samasta hankkeesta tehdyssä yleissuunnitelmassa ja ratasuunnitelma laaditaan yleissuunnitelman mukaisesti. Tällöinkin ratasuunnitelmassa kuitenkin esitettäisiin selvitys liikennejärjestelmäsuunnitelman huomioon ottamisesta siltä osin kuin sitä ei ole voitu ottaa huomioon yleissuunnitelmassa sen yleispiirteisyys huomioon ottaen. Jos ratasuunnitelmaa laadittaessa jouduttaisiin poikkeamaan yleissuunnitelmasta siten, että yleissuunnitelman yhteydessä tehtyä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden huomioon ottamista koskevaa selvitystä ei voitaisi kokonaan tai joltakin osin enää pitää riittävänä, olisi tältä osin tehtävä uusi selvitys. Jos yleissuunnitelmaa ei olisi lainkaan laadittu, tehtäisiin liikennejärjestelmäsuunnitelmien huomioon ottamista koskeva selvitys ratasuunnitelman laatimisen yhteydessä ja selvitys liitettäisiin ratasuunnitelmaan. Asiasta säädettäisiin uudessa 4 momentissa.

Pykälän 2 momentin viittaukseen suoja- ja näkemäalueista lisättäisiin lisäksi viittaukset niitä koskeviin pykäliin.

22 §. Vuorovaikutus. Pykälän 1 momentissa lisättäisiin kunnat luetteloon niistä tahoista, joille on varattava mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa. Muutos on tarpeen erityisesti johtuen 2 momenttiin ehdotettavasta muutoksesta siirtyä käyttämään kunnan ilmoituksia koskevan menettelyn sijaan maakunnan ilmoituksia koskevaa menettelyä suunnitelmien nähtävänäpidossa.

Pykälän 2 momenttia muutettaisiin maantielain 27 §:n 3 momenttia vastaavasti menettelyiden sujuvoittamiseksi niin, että suunnitelmien nähtävänäpitoon sovellettaisiin jatkossa maakuntalakiehdotuksen mukaista maakunnan ilmoituksia koskevaa menettelyä kuntalain mukaisen menettelyn sijaan. Menettelyn muuttuessa momentissa säädettäisiin, että maakuntien olisi varattava niille kunnille, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu, mahdollisuus lausua myös suunnitelmaa vastaan esitetyistä muistutuksista. Voimassa olevan lain mukaan muistutukset on tullut toimittaa kunnalle, joka on huolehtinut suunnitelman nähtäville laittamisesta, ja kunnan on tullut toimittaa lausuntonsa suunnitelmasta ja sitä vastaan tehdyistä muistutuksista sekä jätetyt muistutuskirjelmät radanpitäjälle.

Pykälän 3 momenttiin tehtäisiin edellä maantielain 27 §:n 3 momenttiin ehdotettua selkeyttävää muutosta vastaava muutos. Momenttia selvennettäisiin siten, että siinä tarkoitettu kannanoton olisi muistutuksiin sisällyttävä muistuttajalle toimitettavaan suunnitelman hyväksymispäätökseen. Radanpitäjän olisi ilmoitettava kannanottonsa paitsi muistutuksen tehneille myös alueen kunnille.

Pykälän 4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja maakunnan liitto muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi ja maakunnaksi. Lisäksi tehtäisiin kielellinen korjaus.

25 §. *Suunnitelmien muuttaminen ja vähäinen poikkeaminen.* Pykälän ensimmäisessä virkkeessä olevien yleissuunnitelmaa ja ratasuunnitelmaa koskevien viittausten kirjoitustapa korjattaisiin. Lisäksi poistettaisiin nykyisten säädösvalmistelun ohjeiden mukaisesti ilmaisu ”soveltuvin osin voimassa”.

Jo hyväksytyn yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman muuttamisessa noudatetaan uuden suunnitelman laatimisessa noudatettavia säännöksiä. Tästä pääsäännöstä poiketen ratasuunnitelmaan voidaan tehdä tienpitoviranomaisen harkinnan perusteella vaikutuksiltaan vähäisiä muutoksia ilman, että on tarvetta ryhtyä varsinaiseen suunnitelman muutosmenettelyyn. Vähäiset muutokset liittyvät tilanteisiin, joissa rakennustyön aikana tulee esille ennalta arvaamattomia yllätyksiä, jotka edellyttävät muutoksia hyväksyttyyn ratasuunnitelmaan.

Käytännössä edellä kuvatuista ratasuunnitelman vähäisistä muutoksista ei tehdä merkintää hyväksyttyyn ratasuunnitelmaan. Kyse ei ole tosiasiallisesti ratasuunnitelman muuttamisesta, vaan siihen tehtävästä vaikutuksiltaan vähäisestä poikkeuksesta, joka harkitaan tarpeelliseksi ja tarkoituksenmukaiseksi rakentamisen yhteydessä. Tämän vuoksi pykälän toisen virkkeen sanamuotoa esitetään muutettavaksi siten, että kyse on ratasuunnitelmaan tehtävän vaikutuksiltaan vähäisen muutoksen sijasta vaikutuksiltaan vähäisestä poikkeamisesta. Muutoksella ei ole tarkoitus muuttaa nykyistä oikeustilaa ja vähäistä poikkeamista koskee edelleen säännös poikkeamisen edellytyksistä. Ratasuunnitelman vaikutuksiltaan vähäistä poikkeamista koskeva säännös esitetään siirrettäväksi omaksi 2 momentiksi ja samalla pykälän otsikkoa muutettaisiin vastaamaan pykälän sisältöä.

25 a §. *Tasoristeyksiä koskevat ratasuunnitelma.* Pykälä kumottaisiin tarpeettomana. Radanpitäjänä toimisi Liikennevirasto. Siirtymäsäännöksiin ehdotetaan kuitenkin otettavaksi säännös, jonka mukaan Liikenneviraston lisäksi myös ELY-keskuksella olisi toimivalta 31 päivään joulukuuta 2019 saakka laatia 20 §:n 2 momentissa tarkoitettu tasoristeyksiä koskeva ratasuunnitelma, ja siihen sovelletaan tällöin, mitä 2 luvussa säädetään radanpitäjästä.

28 §. *Suunnitelmien hyväksyminen.* Maakunnan liitto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi.

28 a §. *Lupa tasoristeyksen rakentamiseen ja siirtämiseen.* Pykälässä säädetään tasoristeysluvista. Lailla 567/2016 (HE 49/2016 vp) muutettiin sääntelyä siitä, mille rataverkon osalle ei lähtökohtaisesti saisi rakentaa pysyviä tasoristeyksiä. Ennen mainittua lainmuutosta uusi pysyvä tasoristeys oli mahdollista rakentaa vain muun rataverkon kuin runkoverkon vähäliikenteiselle osalle. Lailla 567/2016 sääntely muutettiin niin, että nykyisin runkoverkon sijasta TEN-radat muodostavat sen rata-verkon osan, jolle uusia tasoristeyksiä ei sallita. TEN-verkolla tarkoitetaan niitä rautateitä, jotka kuuluvat unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 tarkoitettuihin ydinverkkoon tai kattavaan verkkoon. Muutosta perusteltiin sillä, ettei runkoverkon laajuutta oltu mää-

ritelty. Alku-peräisen sääntelyn tavoitteet tasoristeysten määrän rajoittamisesta eivät siten olleet toteutuneet.

Rautateiden runkoverkon määrittelyä koskevaa päätöksentekoa selkeytettäisiin edellä 4 §:ään ehdotetuilla muutoksilla. Jotta runkoverkon 4 §:n mukainen palvelutarkoitus voisi toteutua tarkoitettulla tavalla runkoverkosta päätettäessä, on tarpeen voida rajoittaa tasoristeysten rakentamista myös runkoverkolla. Rautateiden runkoverkko olisi todennäköisesti suurelta osin TEN-verkon kanssa yhtenevä, mutta se voisi olla myös laajempi. Siksi ehdotetaan, että palautettaisiin runkoverkko TEN-verkon rinnalle määriteltäessä se rata-verkon osa, jolle uusia tasoristeysrakentamisia ei lähtökohtaisesti saa rakentaa. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin tätä merkitsevät tarpeelliset lisäykset. Pykälän 2-5 momentteja ei ehdoteta muutettavaksi.

28 c §. *Lupa rautatien ylittämiseen.* Pykälässä säädetään luvasta rautatien ylittämiseen tasoristeyksessä moottorikelkalla tai muulla maastoajoneuvolla. Vastaavasti kuin tasoristeysten osalta, nykyisin TEN-verkko on määritelty siksi rataverkon osaksi, jolle lupaa ylittää rautatie ei pääsääntöisesti voida myöntää. Pykälään tehtäisiin edellä 28 a §:ään ehdotettuja muutoksia vastaavat muutokset koskien runkoverkon lisäämistä säännökseen TEN-verkon rinnalle niin, että radanpitäjä voisi myöntää luvan ylittää rautatie vain runkoverkon ja TEN-verkon ulkopuoliselle rataosalla. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin tätä merkitsevät tarpeelliset lisäykset. Pykälän 2-4 momentteja ei ehdoteta muutettavaksi.

43 a §. *Puhevallasta ratatoimituksessa.* Pykälä kumottaisiin tarpeettomana. Radanpitäjänä toimisi Liikennevirasto. Siirtymäsäännöksissä säädettäisiin kuitenkin tätä pykälää vastaavasti toimivalta ELY-keskukselle vuoden 2019 loppuun asti.

69 §. *Korvausten maksaminen ja korko.* Pykälän 4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskus muutettaisiin radanpitäjäksi.

79 §. *Rautatien lakkauttaminen muussa yhteydessä.* Pykälän 3 momentissa maakunnan liitto muutettaisiin maakunnaksi.

89 a §. *Eräät vahingonkorvausasiat.* Pykälä kumottaisiin tarpeettomana, koska toimivallasta ei ole tarpeen säätää erikseen. Siirtymäsäännöksissä säädettäisiin kuitenkin tätä pykälää vastaavasti toimivalta ELY-keskukselle vuoden 2019 loppuun asti.

91 §. *Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille.* Pykälän 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja maakunnan liitto muutettaisiin maakunnaksi.

92 §. *Muutoksenhaku.* Pykälän 3 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja maakunnan liitto muutettaisiin maakunnaksi.

95 §. *Kuuluttaminen.* Oikeusministeriö valmistelee hallituksen esitystä, jolla kumottaisiin laki julkisista kuulutuksista vanhentuneena ja lisättäisiin julkista kuuluttamista koskeva yleissäännös hallintolakiin (esitysluonnos on lausuntokierroksella 9.3.2018 asti). Kuulutus ja kuulutettavat asiakirjat julkaistaisiin yleisessä tietoverkossa viranomaisen verkkosivuilla. Tarpeen vaatiessa kuulutus julkaistaisiin myös asian vaikutusalueen sanomalehdessä tai muulla viranomaisen päättämällä tavalla.

Ehdotetaan, että tässä pykälässä tarkoitettuun kuuluttamiseen sovellettaisiin hallintolakiin liittyvän julkisia kuulutuksia koskevan 62 a §:n mukaista menettelyä. Pykälästä poistettaisiin

samalla hallintolain 62 a §:n kanssa päällekkäinen sääntely. Voimassaolevaa 30 päivän kuulutusaikaa ei ehdoteta muutettavaksi.

1.14 Laki Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta 104/2011

3 §. Pykälän *1 momenttiin* lisättäisiin komission jäseneksi Etelä-Karjalan maakunta, joka tulee vastaamaan pelastustoimesta ja ensihoidosta, kun maakuntalaki tulee voimaan 1.1.2020. Lisäksi muutettaisiin ulkoasiainministeriön kirjoitusasu ulkoministeriöksi ja tullihallituksen kirjoitusasu Tulliksi.

1.15 Laki sähköisen viestinnän palveluista 917/2014

234 §. *Sijoittamisen edellytykset.* Pykälän *3 momentin* viittaus maantielakiin muutettaisiin lain uutta nimikettä vastaavaksi viittaukseksi lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä.

318 §. *Tietojen luovuttaminen viranomaisesta.* Pykälän *2 momentissa* elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Tietojensaantioikeus koskisi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia siihen saakka, kunnes laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta kumottaisiin 31.12.2019.

1.16 Turvallisuustutkintalaki 525/2011

16 §. *Ilmoitusvelvollisuus.* Pykälän *2 momentin* 3 kohdassa aluehallintovirasto muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

1.17 Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 719/1994

12 §. *Kuljetus ja tilapäinen säilytys kuljetusketjussa.* Pykälän *4 momentissa* elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi.

1.18 Vesilaki (587/2011)

5 luku. Ojitus

6 §. *Ojituksesta ilmoittaminen.* Pykälän *1 momentin* viittaus maantielakiin muutettaisiin lain uutta nimikettä vastaavaksi viittaukseksi lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä.

1.19 Vesiliikennelaki 463/1996

15 §. *Alueelliset kiellot ja rajoitukset.* Pykälän *2 momentissa* elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi. Liikennevirasto päättäisi yleisiä kulkuväyliä koskevista kielloista ja rajoituksista ja Valtion lupa- ja valvontavirasto muita vesialueita koskevista kielloista ja rajoituksista.

16 §. *Vesikulkuneuvotyyppiä koskevat kiellot ja rajoitukset.* Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi. Pykälän *3 momentissa* Puolustusvoimien kirjoitusasua muutettaisiin siten, että se alkaisi isolla alkukirjaimella.

17 §. Kielto- ja rajoitusasioiden käsittely. Pykälän 1 ja 2 momentissa toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi. Pykälän 1 momentissa luetteloon lisättäisiin maakunta siten, että myös se voisi tehdä sitä koskevassa asiassa esityksen 15 ja 16 §:ssä tarkoitetun kiellon tai rajoituksen määrittämiseksi. Pykälän 2 momentissa luetteloon lisättäisiin maakunta siten, että myös sille olisi varattava tilaisuus tulla kuulluksi sitä koskevassa asiassa.

18 §. Kiellon ja rajoituksen voimaantulo. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

21 §. Lupa kilpailuihin ja harjoituksiin. Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin kunnalle oikeus periä maksuja 1 momentilla tarkoitetulla moottorikäyttöisillä vesikulkuneuvoilla suoritettavien kilpailujen tai harjoitusten toistuvasta tai pysyvästä järjestämisestä haettavasta kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen luvasta sekä 2 momentissa tarkoitetun yksittäisen tapahtuman järjestämisen luvasta, jos on odotettavissa merkityksellisiä ympäristöhaittoja.

Pykälän 3 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi. Pykälän 5 momentissa puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen kirjoitusasu muutettaisiin Puolustusvoimiksi ja Rajavartiolaitokseksi.

22 §. Muutoksenhaku. Pykälän 1 momentissa muutettaisiin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

23 §. Valvonta. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi. Rajavartiolaitoksen kirjoitusasua muutettaisiin siten, että se alkaisi isolla alkukirjaimella ja tullilaitos muutettaisiin Tulliksi.

1.20 Laki ympäristövahinkojen korvaamisesta (737/1994)

12 §. Lain soveltaminen eräiden muiden lakien mukaisessa menettelyssä. Pykälän viittaus maantielakiin muutettaisiin lain uutta nimikettä vastaavaksi viittaukseksi lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä.

1.21 Laki maantielain muuttamisesta annetun lain ja eräiden muiden lakien voimaantuloa

Tämä laki sisältää maakuntauudistuksen toteuttamista koskevat säännökset, jotka liittyvät valtiolta maakunnille siirtyviin tehtäviin, toimivaltaan, henkilöstön asemaan, sopimusten ja omaisuuden siirtoihin sekä vireillä olevien asioiden hoitamiseen. Tällä lailla toteuttaisiin myös maakuntauudistuksen yhteydessä ELY-keskuksista Liikennevirastoon tehtävät siirrot. Lisäksi laissa säädetään maakuntavaltuuston päätöksestä, joka koskee valtiolta maakunnalle siirtyvää omaisuutta ja sopimuksia. Lisäksi laissa on säännökset velkojille ja sopimusosapuolille tehtävistä ilmoituksista sekä väliaikaishallintoa koskevien säännösten soveltamisesta. Lain säännökset vastaisivat maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevan lainsäädännön voimaantuloa annettavan lain säännöksiä. Mainittua lakia koskeva hallituksen esitys on tarkoitettu antaa eduskunnalle helmikuussa 2018. Keskeistä tällä lailla siirrettävien tehtävien osalta ovat henkilöstöä sekä sopimusten siirtoa koskevat säännökset.

Tällä lailla toteutettaisiin lisäksi ELY-keskuksissa nykyisin hoidettujen tieliikennetelematiikkatehtävien ja liikenteen asiakaspalvelukeskuksen tehtävien siirto Liikenneviraston liikenne-

teenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (/) 1 §:n 1 momentissa tarkoitettulle osakeyhtiölle (HE 34/2018 vp).

1 luku Yleiset säännökset

1 §. Voimaantulevat säädökset. Pykälä sisältäisi säännökset voimaan tulevista laeista. Ehdotetulla lailla tulisi voimaan 14 lakia. Tarkoituksena on, että lait tulevat voimaan 1.1.2020. Ehdotetaan 2 momentissa säädettäväksi, että eräät maantielain muuttamisesta annetun lain ja ratelain muuttamista annetun lain säännökset tulisivat kuitenkin voimaan tätä aiemmin, mahdollisimman pian lakien vahvistamisen jälkeen. Nämä säännökset koskevat liikennejärjestelmäsuunnittelua sekä lakeihin lisättäviä tienpidon ja radanpidon yleisiä vaatimuksia sekä maanteiden palvelutasoa ja kunnossapitoa.

2 §. Soveltamisala. Pykälässä säädettäisiin ehdotetun voimaanpanolain soveltamisalasta. Ehdotetussa laissa säädetään 1 §:ssä mainituissa laeissa tarkoitettujen tehtävien siirtämisestä. Lain 1 §:ssä tarkoitettujen tehtävien siirrot koskevat toisaalta maakuntauudistuksesta johtuvia tehtävien siirtoja valtiolta ja maakuntien liitoilta maakunnille ja toisaalta ELY-keskuksista Liikennevirastoon. Laissa säädettäisiin lisäksi eräiden nykyisin ELY-keskuksissa hoidettavien tehtävien siirtämisestä Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (/) 1 §:n 1 momentissa tarkoitettulle osakeyhtiölle.

Ehdotetun lain 1 §:ssä mainituilla laeilla toimeenpannaan ehdotetun maakuntalain (HE/15/2017 vp) 6 §:n 1 momentin 14 kohdassa ja 6 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettujen tehtävien sekä 1 momentin 15 kohdassa tarkoitettujen liikkumisen ohjausta koskevien valtionavustustehtävien siirto maakunnille. Maakunnille osoitettavien tehtävien osalta voimaanpanolaki koskisi siten ehdotetun maakuntalain 6 §:n 1 momentin maakuntien tehtäväalasäännöksen 14 kohdassa tarkoitettujen tehtävien maakunnille siirtämisen voimaanpano- ja siirtymäsääntelyä: liikennejärjestelmän toimivuus, liikenneturvallisuus, tie- ja liikenneolot, alueellinen tienpito, maankäytön yhteistyö ja toimintaympäristöä koskevien tietojen tuottaminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Tämä laki koskisi mainitun lain 6 §:n 1 momentin 15 kohdan osalta liikkumisen ohjausta koskevia valtionavustustehtävien maakunnille siirtämisen voimaanpano- ja siirtymäsääntelyä. Maakuntalain 6 §:n 1 momentin 15 kohtaan sisältyy myös yksityisteitä koskevat valtionavustustehtävät, mutta niitä koskevat voimaanpano ja siirtymäsäännökset on tarkoitus sisällyttää syksyllä 2018 annettavaan hallituksen esitykseen, jolla muutettaisiin uutta yksityistielakia maakuntauudistuksen edellyttämiltä osin (HE 147/2017 vp ja HE 11/2018 vp). Tämä voimaanpanolaki koskisi myös ehdotetun maakuntalain 6 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaista liikennepalveluiden maakunnallista kehittämistä ja järjestämistä sekä julkisen henkilöliikenteen suunnittelua ja järjestämistä koskevan tehtävän voimaanpano- ja siirtymäsääntelyä.

Koska valtio edelleen toimisi tienpitäjänä ja kantaisi omistajana vastuuta maantieverkosta siirrettäisiin eräitä tienpidon valtakunnallisia tehtäviä maakuntauudistuksen yhteydessä lakkaavista ELY-keskuksista Liikennevirastoon, joka toimii tienpitäjänä. Tähän lakiin sisältyisi myös näihin siirtoihin liittyvä voimaanpano- ja siirtymäsääntely.

Liikenne- ja viestintäministeriön valmistelemalla hallituksen esityksellä ehdotetaan Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamista osakeyhtiöksi (HE 34/2018 vp). Kaakkois-Suomen ELY-keskuksessa hoidettavat tieliikennetelematiikan tehtävät liittyvät kiinteästi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluihin, minkä vuoksi liikenteenhallinnan ja telematiikan asiantuntijatehtävät ehdotetaan siirrettäväksi mainittuun yhtiöön. Samoin nykyisin Pirkanmaan ELY-keskuksessa toimivan Liikenteen asiakaspalvelukeskuksen tehtävät sopisivat hyvin perustettavan yhtiön hoidettavaksi, ja myös ne ehdotetaan siirrettäväksi mai-

nittuun yhtiöön. Tehtävien siirrot ELY-keskuksista on syytä tehdä samassa yhteydessä, kun ne maakuntauudistuksen toteutuessa lakkaavat. Koska yhtiö on tarkoitus perustaa ja siirrot Liikennevirastosta toteuttaa 1 päivänä tammikuuta 2019 ELY-keskusten tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtävien siirroista säädettäisiin tässä laissa, eikä laissa Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annettavassa laissa.

Ehdotetun lain siirtymäsääntely ei olisi tyhjentävä, vaan tehtävien siirtämiseen liittyvistä seikoista olisi lisäksi voimassa mitä siitä erikseen säädetään. Erityisiä siirtymäsäännöksiä voi sisältyä myös muihin lakeihin, joilla toteutetaan tehtäväsiirtoja maakunnille, ELY-keskuksista Liikennevirastoon ja ELY-keskuksista liikenteen ohjaus- ja hallintayhtiöön.

2 luku *Maakuntiin tehtäviä siirtoja koskevat säännökset*

3 §. *Maakunnan tehtäviä ja toimivaltaa koskevat siirtymäsäännökset.* Pykälä sisältäisi maakuntien tehtäviä ja toimivaltaa koskevat siirtymäsäännökset siltä osin kuin maakunnille ehdotetaan siirrettäväksi niiden tehtävälleen kuuluvia tehtäviä nyt annettavalla esityksellä. Esityksellä on tarkoitus tehdä tarpeelliset muutokset niihin erityislakeihin, jotka koskevat maakunnille ehdotetun maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 ja 15 kohdassa tarkoitettua tehtävälleen sekä 6 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettua tehtävälleen. Lakiin otettaisiin kuitenkin lisäksi säännökset, joiden perusteella toimivaltainen viranomais voidaan selvittää maakuntalain mainituilla tehtävien aloilla niissä tapauksissa, joissa jokin yksittäinen tehtäväkohtainen erityissäännös on jäänyt muuttamatta. Alueellisesti toimivaltainen maakunta määrittyisi maakunta- ja sote-uudistuksen voimaantulon 5 §:ssä säädetyn maakuntajaon mukaisesti tai tehtävään liittyvän alueellista toimivaltaa koskevan erityissäännöksen mukaisesti. Myös tällaisten tehtävien siirtoon sovellettaisiin ehdotettua lakia.

Maakuntiin ELY-keskusten L-vastuualueilta siirtyvät tehtävät on eritelty tarkemmin yleisperusteluissa osiossa 3.3 Keskeiset ehdotukset ja osiossa 4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.

4 §. *Vireillä olevia asioita sekä tehtäviin liittyviä oikeuksia ja velvollisuuksia koskevat siirtymäsäännökset.* Pykälässä säädettäisiin lain voimaan tullessa vireillä olevien asioiden käsitteystä. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksessa sekä maakunnan liitossa tämän lain nojalla siirtyvillä toimialoilla vireillä olevat asiat sekä sopimukset ja sitoumukset sekä niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyisivät 1 päivänä tammikuuta 2020 toimivaltaiselle maakunnalle. Toimivaltainen maakunta määrittyisi muun lainsäädännön perusteella. Alueellisesti toimivaltainen maakunta määrittyisi maakunta- ja sote-uudistuksen ehdotetun voimaantulon 5 §:ssä säädetyn maakuntajaon mukaisesti tai tehtävään liittyvän alueellista toimivaltaa koskevan erityissäännöksen mukaisesti. Maakuntien omaisuusjärjestelyjä koskevat säännökset sisältyisivät tämän lain 8–17 §:iin.

5 §. *Valtiolta siirtyvän henkilöstön asema.* Pykälässä säädettäisiin maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevan lainsäädännön voimaantulon annettavan lain (HE 14/2018 vp) kanssa yhdenmukaisesti maakuntaan tai maakuntalain 118 §:ssä tarkoitettuun maakuntien valtakunnalliseen palvelukeskukseen tämän lain nojalla valtiolta ELY-keskuksista sekä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksesta siirtyvän henkilöstön asemasta. Valtion henkilöstön asemasta toiminnan ja tehtävien uudelleenjärjestelyissä säädetään virkamiesten osalta valtion virkamieslaissa (750/1994) ja työsuhteisten osalta

työsopimuslaissa (55/2001). Tehtävien ja toiminnan uudelleenjärjestelyihin sovelletaan myös EY:n liikkeenluovutusdirektiiviä (2001/23/EY).

Työnantajavaihdostilanteita sääntelee virkamies- ja työoikeudessa niin sanottu liikkeenluovutusperiaate. Liikkeenluovutuksella tarkoitetaan valtion virkamieslain 5 e §:n mukaan valtion toiminnallisen osan luovuttamista toiselle työnantajalle, jos luovutettava osa pysyy luovutuksen jälkeen samana tai samankaltaisena. Työsopimuslain 1 luvun 10 §:n mukaan työnantajan liikkeen luovutuksella tarkoitetaan puolestaan yrityksen, liikkeen, yhteisön tai säätiön tai näiden toiminnallisen osan luovuttamista toiselle työnantajalle, jos luovutettava, pää- tai sivutoimimisena harjoitettu liike tai sen osa pysyy luovutuksen jälkeen samana tai samankaltaisena. Liikkeenluovutuksessa työnantajan luovutushetkellä voimassa olevista työ- tai virkasuhteista johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyvät uudelle työnantajalle.

Pykälän 1 momentin mukaan ehdotettavan lain mukaan valtiolta maakunnille siirtyvien tehtävien ja niihin liittyvien tukipalvelutehtävien sekä näitä tehtäviä hoitavan henkilöstön siirto elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksesta maakuntaan ja maakuntien valtakunnalliseen palvelukeskukseen katsottaisiin suoraan liikkeenluovutukseksi. Näin ollen siirtyvien valtion virkamiesten osalta valtion virkamieslain ja siirtyvien valtion työntekijöiden osalta työsopimuslain liikkeenluovutussäännöksiä sovellettaisiin kaikkiin tämän lain muutoksella toteutettaviin työnantajan vaihtumista merkitseviin muutoksiin riippumatta siitä, täyttyvätkö niissä valtion virkamieslaissa ja työsopimuslaissa liikkeenluovutukselle säädetyt tunnusmerkit. Ratkaisu on yhdenmukainen maakuntauudistuksen yhteydessä toteutettavien muiden työnantajan vaihtumista merkitsevien muutosten kanssa.

Liikkeenluovutusperiaatteen mukaan henkilöstö siirtyisi tehtäviensä siirtymisen mukana uuden organisaation palvelukseen. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa ja KEHA-keskuksessa siirtyviä tehtäviä hoitava henkilö siirtyisi maakuntauudistuksessa sen maakunnan tai maakuntien valtakunnallisen palvelukeskuksen palvelukseen, jolle siirtyisivät ne tehtävät, joita asianomainen henkilö on hoitanut ennen siirtymistä. Määräaikaisessa palvelussuhteessa oleva henkilöstö siirtyisi maakuntaan määräaikaisen palvelussuhteensa keston ajaksi.

Liikkeenluovutuksessa luovutuksensaaja tulee sidotuksi aikaisempaa työnantajaa sitoneeseen virka- ja työehtosopimukseen siihen saakka, kunnes sen voimassaoloaika päättyy, vaikei luovutuksensaaja olisikaan kyseisen työnantajaliiton jäsen (työehtosopimuslain (436/1946) 5 §, valtion virkamieslain 5 f §). Tämän jälkeen aletaan soveltaa luovutuksensaajaa sitovaa virka- tai työehtosopimusta. Tämä edellä kerrottu periaate koskee myös paikallisia virka- ja työehtosopimuksia. Jos paikallinen virka- tai työehtosopimus on toistaiseksi voimassaoleva, se sitoo luovutuksensaajaa, jollei luovuttaja tai luovutuksensaaja ole irtisanonut sopimusta.

Henkilöstö siirtyisi maakuntien palvelukseen suoraan tämän voimaannanolain nojalla valtion virkamieslain ja työsopimuslain liikkeenluovutusperiaatteiden mukaisesti niin sanottuina vanhoina työntekijöinä ja säilyttäisi siirtymähetkellä voimassa olevat virka- tai työsuhteeseen liittyvät oikeudet ja velvollisuudet. Tämä ei kuitenkaan koskisi niitä oikeuksia ja velvollisuuksia, jotka johtuvat nimenomaan virkasuhteesta eivätkä ole ominaisia työsuhteelle silloin, kun virkamies siirtyisi työsopimussuhteeseen luovutuksensaajan palvelukseen.

Työnantajan luovutushetkellä voimassa olevista virka- tai työsuhteista johtuvista oikeuksista ja velvollisuuksista sekä niihin liittyvistä etuuksista vastaisi luovutuksen jälkeen uusi työnantaja. Ennen luovutusta erääntyneestä palkka- tai muusta palvelussuhteesta johtuvasta saatavasta vastaisivat luovuttaja ja luovutuksensaaja yhteisvastuullisesti. Luovuttaja olisi kuitenkin

luovutuksensaajalle vastuussa ennen luovutusta erääntyneestä saatavasta, jollei muuta ole sovittu.

Luovutuksensaajalla ei ole oikeutta pelkästään luovutuksen perusteella irtisanoa virka- tai työsuhdetta. Valtion virkamieslain 29 a §:n ja työsopimuslain 7 luvun 5 §:n nojalla virkamiehellä ja työntekijällä on liikkeenluovutuksen yhteydessä oikeus irtisanoa palvelussuhde päättymään irtisanomisaikaa noudattamatta luovutuspäivästä tai myöhemminkin viimeistään kuukauden kuluttua saatuaan tiedon luovutuksesta.

ELY-keskuksissa liikennevastuualueilla työskentelevistä henkilöistä osan tehtävät jakaantuisivat maakuntauudistuksen yhteydessä osittain maakuntiin siirtyviin tehtäviin ja osittain Liikennevirastoon siirtyviin tehtäviin. Pykälän 2 *momentin* mukaan henkilö siirtyisi maakunnan palvelukseen, jos tämän lain mukaan maakunnalle siirtyvät tehtävät muodostaisivat vähintään puolet hänen tosiasiallisista työtehtävistään. Kyse olisi tähän tilanteeseen säädetystä rajasta, eikä liikkeenluovutuksen kriteeristön täyttymiseen liittyvästä rajasta. Maakuntalain 6 §:n 2 momentin 1 kohtaan sisältyvät liikennepalveluihin liittyvät tehtävät kuuluvat maakunnan yleiseen toimialaan, vaikka maakunnat voisivat päättää niiden hoidettavaksi ottamisesta vapaasti. Toimivalta näiden tehtävien hoitamiseen siirtyy valtiolta maakunnille, joten myös niitä hoitava henkilöstö siirtyisi maakuntiin. Siirtyvien tehtävien tarkat henkilötyövuodet olisi selvitettävä maakuntien väliaikaishallinnon ja valtion virastojen välillä hyvissä ajoin ennen 31.12.2019. Henkilöstön siirtymisten valmistelussa olisi tärkeää varmistua siitä, että välttämättömän palvelutuotanto turvattaisiin siirtymätilanteessa ja muutoinkin sovitettaisiin henkilöstöresurssit yhteen siten, että sekä maakunnilla että valtion virastoilla olisi myös jatkossa käytössään riittävä ja osaava henkilöstö. Ennen siirtoa virastojen nykyjohdon tulisi järjestellä tehtäviä siten, että henkilöiden tehtävät siirtyvät mahdollisimman kattavasti kokonaisuuksina uudelle toimijalle.

Liikkeenluovutusperiaatetta sovellettaisiin riippumatta siitä, missä järjestyksessä maakuntien organisaatioita perustetaan. Näin ollen henkilö voisi siirtyä liikkeenluovutusperiaatteella valtion virastosta suoraan maakunnan tai maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palvelukseen. Jos maakuntakonserniin kuuluva tai maakuntien määräysvallassa oleva yhteisö perustettaisiin vasta maakuntien toiminnan jo alettua, siirtyisi henkilöstö ensin maakuntaan ja sieltä maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palvelukseen.

Valtion virkamieslain 5 f §:n ja työsopimuslain 1 luvun 10 §:n mukaan luovuttaja on luovutuksensaajalle vastuussa ennen luovutusta erääntyneestä saatavasta, jollei muuta ole sovittu. Maakuntauudistuksessa on linjattu, että valtio ei erikseen maksa maakunnille vuodenvaihteessa 2019–2020 erääntynyttä lomapalkkavelkaa. Maakunnat vastaavat lomapalkasta ja se sisältyy maakunnille siirtyvään rahoitukseen. Tästä ehdotetaan säädettäväksi pykälän 3 momentissa.

Pykälän 4 *momentissa* säädettäisiin henkilöstön siirtymisestä maakuntakonserniin kuuluvaan sekä maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön sekä siirtymäajasta, jonka aikana tehtävien jatkosiirto maakuntakonserniin kuuluvaan tai maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön katsottaisiin niin ikään liikkeenluovutukseksi. Maakuntakonserni määritellään ehdotetun maakuntalain 4 §:n 1 momentissa. Maakunta tytäryhteisöineen muodostaa maakuntakonsernin. Maakunnan tytäryhteisö on yhteisö, jossa maakunnalla on kirjanpitolain (1336/1997) 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettu määräysvalta. Sitä, mitä maakunnan tytäryhteisöstä säädetään, sovelletaan myös maakunnan määräysvaltaan kuuluvaan säätiöön. Maakunnat voisivat näin järjestää palvelujen yhtiöittämisen 31.12.2021 mennessä, ja henkilöstö siirtyisi tällöin myös jatkuo-
luovutuksessa liikkeenluovutuksen periaattein. Näin voitaisiin tehdä ensiksi siirto maakunnal-

le ja sitten siirto maakunnan tytäryhteisöön, ja molemmat siirrot katsottaisiin liikkeenluovutukseksi. Säännös turvaisi henkilöstön asemaa ja antaisi käytännön siirtymäajan yhtiöittämiseen. Yhtiöittäminen voitaisiin tällöin tehdä hallitusti ja vaaleilla valitun maakuntavaltuuston johdolla. Henkilö siirtyisi maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palvelukseen, jos siirtyvät tehtävät muodostaisivat vähintään puolet hänen tosiasiallisista työtehtävistään.

6 §. Lisäeläketurva. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lisäksi maakuntakonserniin kuuluvien tai maakuntien määräysvallassa olevien yhteisöiden velvollisuudesta turvata julkisen sektorin lakisääteisten lisäeläkkeiden tasoiset etuudet sellaiselle henkilöstölle, joka siirtyy maakuntauudistuksen johdosta perustettavaan yhtiöön valtion palveluksesta. Maakuntakonserni määritteli ehdotetun maakuntalain 4 §:n 1 momentissa. Maakunta tytäryhteisöineen muodostaa maakuntakonsernin. Maakunnan tytäryhteisö on yhteisö, jossa maakunnalla on kirjanpitolain 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettu määräysvalta. Sitä, mitä maakunnan tytäryhteisöstä säädetään, sovelletaan myös maakunnan määräysvaltaan kuuluvaan säätiöön. Maakuntien määräysvallassa olevia yhteisöjä ovat maakuntien valtakunnalliset palvelukeskukset ja muut yhteisöt, joista maakunnilla yhdessä on kirjanpitolain 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettu määräysvalta.

Henkilöstö siirtyisi vanhoina työntekijöinä perustettaviin maakuntiin tai maakuntakonserniin kuuluviin tai maakuntien määräysvallassa oleviin yhteisöihin ja säilyttäisi siirtymähetkellä työ- tai virkasuhteeseen liittyvät oikeudet ja velvollisuudet. Valtionhallinnon palveluiden yhtiöittämisissä on lisäeläke-etuudet turvattu siirtyvälle henkilöstölle. Vastaavasti on menetelty myös kuntien toimintojen yhtiöittämisvelvoitteen toimeenpanossa.

Eläkkeen karttumisen säännökset ovat nykyisin samanlaiset julkisella ja yksityisellä sektorilla. Julkisen sektorin palvelukseen ennen vuotta 1993 tulleille on kuitenkin karttunut yksityistä sektoria parempaa eläketurvaa ja heillä eläkkeen karttuma oli 2,2 prosenttia vuodessa vuoden 1994 loppuun saakka. Kunnan, kuntayhtymän tai valtion palveluksesta karttuneen lisäeläkkeen saa, jos jatkaa Kevan jäsenyhteisön tai valtion palveluksessa henkilökohtaiseen tai ammatilliseen eläkeikäänsä saakka. Vuonna 1960 tai sen jälkeen syntyneet työntekijät saavat lisäeläkkeen, jos palvelus jatkuu yhdenjaksoisena julkisten alojen eläkelain (81/2016) mukaiseen alimpaan vanhuuseläkeikäänsä saakka. Niin ikään lisäturvan saa, jos tulee palvelussuhteen jatkua työkyvyttömäksi. Julkisten alojen eläkkeen karttumisesta ennen vuotta 1995 ja palvelussuhteen yhdenjaksoisuusedellytyksistä säädetään vuoden 2017 alusta julkisten alojen eläkelain voimaantulon (82/2016) 8 ja 9 §:ssä.

Osana hallituksen esityksen valmistelua maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevaksi lainsäädännöksi Kevasta annettua lakia (66/2016) ehdotetaan muutettavaksi siten, että maakunnat sekä Kunta- ja maakuntatyönantajat KT olisivat suoraan lain perusteella Kevan jäsenyhteisöjä. Ehdotetun muutoksen perusteella maakuntien palvelukseen Kevan jäsenyhteisöjen palveluksesta siirtyvä henkilöstö säilyisi julkisten alojen eläkelain mukaisen eläketurvan piirissä ja säilyttäisi näin myös mahdollisen lisäeläketurvan. Valtion henkilöstön osalta maakuntauudistuksen voimaantulon 10 §:n 2 momentissa säädettäisiin, että maakuntiin siirtyvä henkilöstö säilyttäisi oikeutensa lisäeläketurvaan. Kevasta annettuun lakiin ehdotettujen muutosten mukaan maakuntien omistamat tai määräysvallassa olevat yhtiöt voisivat liittyä Kevan jäsenyhteisöksi vastaavasti kuin kuntien ja kuntayhtymien omistamat tai määräysvallassa olevat yhtiöt. Maakunnan omistama yhtiö voisi näin ollen hakea Kevan jäsenyhteisöksi tai vaihtoehtoisesti vakuuttaa henkilöstönsä työntekijän eläkelain mukaan. Jos yhtiö olisi Kevan jäsenyhteisö, henkilöstö säilyisi julkisen sektorin eläketurvan piirissä. Jos taas yhtiö ottaisi eläkevakuutuksen työeläkeyhtiöstä, henkilöstö menettäisi lakisääteisen lisäeläketurvan ja alemmat eläkeiät.

Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi, että maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön tulisi turvata julkisen sektorin lakisääteisten lisäeläkkeiden tasoiset etuudet sellaiselle henkilöstölle, joka siirtyy maakuntauudistuksen järjestelyn johdosta yhtiöön valtion palveluksesta. Edellytyksenä olisi lisäksi, että siirtyneen henkilön palvelussuhde jatkuu siinä yhtiössä, johon henkilö on siirtynyt, yhdenjaksoisesti eläketapahtumaan saakka.

Julkisten alojen eläkkeiden lisäeläke-etuudet voidaan turvata liittymällä Kevan jäsenyhteisöksi tai ottamalla yksityinen lisäeläkevakuutus. Oikeus lisäeläketurvaan on noin kolmasosalla siirtävästä henkilöstöstä ja sen vaikutus eläkkeeseen on keskimäärin noin 50 euroa kuukaudessa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että valtiolta maakunnan tai maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palvelukseen siirtyvät henkilöt säilyttävät lisäeläketurvansa. Oikeus lisäeläketurvaan säilyy, mikäli heillä on oikeus lisäeläketurvaan siirtymisen hetkellä ja jos lisäeläketurvaan vaadittava palveluksen yhdenjaksoisuusvaatimus siirtymisen jälkeen täyttyy Kevan jäsenyhteisön eli maakuntakonsernin tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palveluksessa. Mikäli yhteisö ei liity Kevan jäsenyhteisöksi, noudatetaan 1 momentin säännöstä.

7 §. Valtion irtaimen sekä sopimusten ja vastuiden siirtäminen maakunnalle. Pykälän 1 momentin mukaan maakunnalle siirtyisi 1 päivänä tammikuuta 2020 sen järjestämisvastuulle tämän lain mukaan kuuluvaan toimintaan liittyvä valtion omistama irtaimisto, irtaimen omaisuuden omistusta, hallintaa ja käyttöä koskevat oikeudet sekä immateriaaliset oikeudet ja luvat. Valtio ja maakunta voisivat sopia irtaimen omaisuuden siirtymisestä myös toisin.

Pykälän 2 momentin mukaan valtio siirtäisi maakunnalle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten siirtyvien tehtävien järjestämiseen liittyvät sopimukset 1 päivästä tammikuuta 2020. Näitä sopimuksia ovat erityisesti tien kunnossapitoon liittyvät sopimukset, kuten muun muassa hoidon alueurakoihin liittyvät monivuotiset sopimukset. Muita siirtyviä sopimuksia olisivat esimerkiksi kuntien kanssa tehdyt yhteistyösopimukset ja yhteiset hankintasopimukset liittyen tienpidon hankkeiden suunnitteluun ja toteutukseen. Lisäksi ELY-keskusten liikennevastuualueilta siirtyisi julkisen henkilöliikenteen järjestämiseen liittyviä sopimuksia.

Jos sopimusta ei ole mahdollista siirtää tai jakaa, valtion ja maakunnan olisi sovittava sopimukseen liittyvän vastuun jakautumisesta. Valtio tekisi 8 §:ssä tarkoitetussa selvityksessä esityksen sopimukseen liittyvän vastuun jakautumisesta. Valtion ne toiminnot, jotka tällä hetkellä vastaavat maakunnalle siirtymässä olevien tehtävien järjestämisvastuusta, eli ELY-keskukset ja TE-toimistot sekä niiden kehittämis- ja hallinto-toiminto KEHA-keskus, toimivat kokonaan vuokratiloissa. Tilat on pääosin vuokrattu valtion liikelaitos Senaatti-kiinteistöiltä. Esimerkiksi nämä vuokrasopimukset siirtyisivät maakunnalle. Maakunnalle siirtyisivät myös muut tehtävien järjestämiseen ja hoitamiseen liittyvät sopimukset, kuten mahdolliset ostopalvelu- ja hankintasopimukset sekä koneiden ja laitteiden leasingsopimukset.

Pykälän 3 momentissa täsmennettäisiin sopimusten siirtymiseen liittyviä järjestelyjä. Momentin mukaan maakunta voisi käyttää Senaatti-kiinteistöjen, Hansel Oy:n, Valtion tieto- ja viestintätekniikkakeskuksen (Valtorin) ja Valtion talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksen (Palkeiden) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksen toteuttamia hankintasopimuksia sekä Hansel Oy:n kilpailuttamia puitejärjestelyjä ja hankintasopimuksia 31 päivään joulukuuta 2023 ulottuvan siirtymäkauden. Puitejärjestelyissä tulee toimia hankintalain ja sen soveltamiskäytännön mukaisesti. Ellei kilpailutuksen yhteydessä ole jo varattu maakunnille myöhemmin liittyä hankintasopimukseen tai puitejärjestelyyn, olisi siihen liitty-

minen tällöin hankintalain ja oikeuskäytännön vastaista menettelyä. Tämän vuoksi olisi tulevissa kilpailutuksissa otettava huomioon myös maakuntien mahdollisuus liittyä sopimuksiin.

8 §. *Selvitys valtiolta siirtyvästä omaisuudesta ja sopimuksista.* Pykälä vastaisi maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevan lainsäädännön voimaannpanosta annettavan lain 17 §:ää, joka vastaa periaatteiltaan maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaannpanosta annettavan lain 23 §:ää.

Pykälässä säädettäisiin selvityksestä, joka valtion tulisi tehdä maakunnalle siirtyvästä omaisuudesta, luvista ja sopimuksista. Pykälän *1 momentin* mukaan valtion olisi tehtävä 28 päivä helmikuuta 2019 mennessä maakunnalle yksityiskohtainen selvitys edellä 7 §:ssä tarkoitettuihin omaisuudesta, luvista ja sopimuksista. Selvitysten tulisi kattaa myös maakuntien ICT-keskukselle 13 §:n nojalla edelleen siirtyvät sopimukset, lisenssit ja muut oikeudet sekä käyttöomaisuus. Selvityksen tekisi ELY-keskus. Tiedot voisi suoraan vastaanottaa myös toimitila- ja kiinteistöhallinnon palvelukeskus tai ICT- palvelukeskus.

Selvityksessä maakunnan vastuulle siirtyvät sopimukset tulisi yksilöidä ja luetteloida mahdollisimman yksityiskohtaisesti. Tämä koskee valtiolta siirtyviä toimitilasopimuksia ja muita sopimuksia. Mikäli sopimus olisi sellainen, ettei sitä olisi mahdollista siirtää tai jakaa eikä sitä olisi myös taloudellisesti tai muista syistä perusteltua irtisanoa, valtion tulisi selvityksessä esittää, miten sopimukseen liittyvä vastuu jakautuisi ja käytännössä hoidettaisiin valtion ja maakunnan välillä. Tarvittaessa valtion ja maakunnan tulisi neuvotella asiasta.

Yksityiskohtaista luetteloa valtiolta siirtyvästä irtaimistosta ei olisi välttämättä tarpeen tehdä, vaan lähtökohtaisesti maakunnalle siirtyisi toimitiloissa oleva, toimintaan liittyvä irtain omaisuus. Tältä osin selvityksen pohjana olisi perusteltua käyttää mahdollisuuksien mukaan käyttöomaisuuskirjanpitoa. Selvityksessä tulisi kuitenkin erikseen luetteloida sellainen irtain omaisuus, jonka omistusoikeus tulee rekisteröidä, kuten esimerkiksi autot. Tältä osin selvitys liittyy 14 §:ään, jonka mukaan selvitykseen perustuva maakunnan päätös vastaisi omaisuuden saatokirjaa.

Pykälän *2 momentin* mukaan maakunnalla tai sen toimeksiannosta myös toimitila- ja kiinteistöhallinnon palvelukeskuksella ja ICT- palvelukeskuksella olisi oikeus pyytää valtiolta käyttöönsä tarpeelliseksi katsomiaan lisäselvityksiä ja asiakirjoja. Maakunnan tulisi myös käynnistää neuvottelut valtion kanssa, jos maakunta katsoisi 1 momentissa tarkoitettua selvityksen valtiolta saatuaan, että maakunnan hallintaan kunnan tai valtion selvityksen mukaan siirtyvät toimitilat, muu omaisuus, luvat ja sopimukset eivät turvaisi tämän lain mukaan valtiolta maakunnalle siirtyvien palvelujen ja tehtävien järjestämistä maakunnan alueella. Valtion ja maakunnan on käytännössä perusteltua ja suositeltavaa neuvotella selvityksen tekemisen yhteydessä ja tehdä selvitys mahdollisuuksien mukaan yhteistyössä.

Pykälän *3 momentin* mukaan valtion olisi täydennettävä 1 momentissa tarkoitettua selvitystä 30.6.2020 mennessä, mikäli 1 momentissa tarkoitetuissa toimitiloissa, muussa omaisuudessa taikka luvissa tai sopimuksissa on tapahtunut olennaisia muutoksia 1 momentissa tarkoitettua selvityksen antamisen jälkeen ja mikäli maakunta katsoo selvityksen täydentämisen tarpeelliseksi. Selvityksen antamisen ja maakunnan toiminnan aloittamisen välillä olosuhteissa saattaa tapahtua muutoksia, joilla on merkitystä myös maakunnan toiminnan kannalta. Valtio on esimerkiksi saattanut solmia sopimuksia, jotka tulisi siirtää maakunnalle.

9 §. *Maakunnan päätös.* Pykälässä säädettäisiin päätöksestä, jonka maakunta tekisi 8 §:ssä säädetyin valtion selvityksen perusteella. Maakuntavaltuusto käsitelisi valtion selvityksen ja

päätäisi sen perusteella 7 §:ssä säädettyjen valtion irtaimen omaisuuden, sopimusten, irtaimen omaisuuden omistusta, hallintaa ja käyttöä koskevien oikeuksien, immateriaalisten oikeuksien sekä lupien siirtymisestä maakunnalle. Maakuntavaltuuston päätökset tulisi tehdä hyvissä ajoin ennen 1.1.2020 tapahtuvaa siirtymää.

Pykälässä viitattaisiin 7 §:n sopimuksiin, joita olisivat erityisesti tien kunnossapitoon liittyvät sopimukset, kuten muun muassa hoidon alueurakoihin liittyvät monivuotiset sopimukset.

10 §. Toimitilojen käyttöoikeus muutoksenhaun aikana. Pykälässä säädettäisiin maakuntavaltuuston omaisuutta koskevien päätösten täytäntöönpanokelpoisuudesta. Pykälän *1 momentin* mukaan päätös voidaan panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman, jollei hallintotuomioistuim joltain osin kiellä täytäntöönpanoa. Valtion puhevaltaa muutoksenhaussa käyttäisi liikenne- ja viestintäministeriö. Vaikka valtio olisi valittanut maakuntavaltuuston päätöksestä, maakunnalla olisi kuitenkin pykälän *2 momentin* mukaan oikeus järjestää vastuullaan olevia valtiolta siirtyviä tehtäviä valtion omistamissa ja hallinnoimissa toimitiloissa sekä käyttää palvelujen järjestämiseen tarvittavaa, valtion omistamaa tai hallinnassa olevaa irtaimistoa ennen kuin hallinto-oikeuden päätös olisi lainvoimainen. Irtain omaisuus on valtion hallinnassa silloin, kun hallinta perustuu esimerkiksi leasing- tai muuhun sopimukseen. Säännöksen tarkoituksena olisi turvata palvelutoiminnan häiriötön jatkuminen.

11 §. Valtion takaus. Pykälässä säädettäisiin valtioneuvoston toimivallasta valtioneuvoston myöntämiseen maakunnalle siirtyville eräille sitoumuksille. Säännös vastaisi periaatteiltaan maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaannpanosta annettavan lain 28 §:ää. Pykälän tarkoituksena on, että valtiolta maakunnalle siirtyvien sitoumusten riskiluokitus säilyisi luottolaitosten vakavaraisuuslaskennassa ennallaan. Maakunnalla ei ole verotusoikeutta, joten sen asema ei ole täysin samanlainen kuin kunnan tai valtion.

Pykälän 2 momentti täsmentää takauksen antamista lainoille annettujen vakuuksien osalta. Mikäli siirtyville lainoille on asetettu vakuus, valtion riskienhallinnan näkökulmasta on perusteltua, että valtion takaus asetetaan täytetakauksena tähän vakuuteen nähden. Samalla tulee varmistaa, että valtioneuvostolla on mahdollisuus myöntää valtioneuvoston myöntämä vakuus niille lainoille ja muille sopimuksille, joiden turvaamiseksi ei vakuutta ole asetettu. Tällöin valtioneuvosto myöntää alkuperäisen esityksen mukaisesti vastavakuutta vaatimatta.

Perustuslain 82 §:n mukaan valtion lainanoton tulee perustua eduskunnan suostumukseen, josta ilmenee uuden lainanoton tai valtionvelan enimmäismäärä. Valtioneuvoston myöntämä vakuus voidaan antaa eduskunnan suostumuksen nojalla. Valtioneuvoston myöntämällä selkeytettäisiin velkojen asemaa muutostilanteessa ja varmistettaisiin rahoitusjärjestelyjen jatkuvuus. Valtioneuvosto voitaisiin myöntää 8 §:ssä tarkoitetun selvityksen mukaisesti siirtyville merkittävälle leasingisopimuksille. Myönnettävien takauksien tarkkarajaisesta enimmäismäärästä päätettäisiin 3 momentin mukaisesti erikseen valtion talousarvion käsittelyn yhteydessä. Valtioneuvoston myöntämä vakuus valtion lainanannosta sekä valtioneuvoston myöntämä vakuus valtion lainanannosta sekä valtioneuvoston myöntämä vakuus valtion lainanannosta sekä valtioneuvoston myöntämä vakuus valtion lainanannosta sekä valtioneuvoston myöntämä vakuus valtion lainanannosta annetun lain (449/1988) 14 §:ssä tarkoitettua vastavakuutta vaatimatta. Valtioneuvosto päättäisi takauksesta perittävistä maksuista ja muista ehdoista.

12 §. Ilmoitus velkojille ja sopimusosapuolille. Pykälässä säädettäisiin valtiolta maakunnalle siirtyvien sopimusten sopimusosapuolille tehtävästä ilmoituksesta. Pykälän *1 momentin* mukaan maakunnan olisi viimeistään 31.10.2019 lähetettävä kirjallinen ilmoitus maakunnan vastuulle siirtyvien vastuiden ja sopimusten sopimusosapuolille. Maakunnan ilmoituksesta tulisi käydä ilmi, siirtyykö vastuu tai sopimus maakunnalta edelleen maakuntalain 16 luvussa tarkoitetulle palvelukeskukselle.

13 §. *Maakunnan sopimusten ja vastuiden siirto palvelukeskukselle.* Pykälässä säädettäisiin maakunnalle siirtyneiden sopimusten ja vastuiden siirrosta valtakunnalliselle palvelukeskukselle. Säännös vastaisi periaatteiltaan maakunta- ja sote-uudistuksen ehdotetun voimaantulon 31 §:ää ja sen eduskuntakäsittelyssä ehdotettuja tarkennuksia

Maakunta siirtäisi sille siirtyneet toimitilojen vuokrasopimukset toimitila- ja kiinteistöhallinnon palvelukeskukselle, josta säädetään maakuntalain 118 §:ssä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tarpeellisten tuotannon tekijöiden siirrosta maakuntien ICT-palvelukeskukselle. ICT-palvelukeskus tarvitsee toimintansa käynnistämiseksi sen tehtäviin liittyvät perustietotekniikka- ja tietojärjestelmäpalveluiden sopimukset, ohjelmistolisenssejä ja vastaavia oikeuksia sekä mahdollisesti jossakin määrin käyttöomaisuutta.

Maakunnan tulisi päättää siirrosta niin, että sopimukset siirtyvät palvelukeskuksen hallintaan 1 päivästä tammikuuta 2020.

14 §. *Omaisuuksien saanto.* Pykälän mukaan edellä 8 §:ssä säädetty selvitys sekä 9 ja 13 §:ssä säädetty maakunnan päätös vastaavat omaisuuden saantokirjaa. Säännös vastaisi periaatteiltaan maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaantulon 32 §:ää. Maakunnille saatava siirtyä kunnista, kuntayhtymistä ja valtiolta sellaista irtainta omaisuutta, joka vaatii esimerkiksi omistuksen rekisteröinnin. Erillisten saantokirjojen laatimisessa voisi olla huomattava määrä oikeusvarmuuden kannalta tarpeelliseksi katsottavaa työtä, kun otetaan huomioon, että omaisuus siirtyy maakunnalle yleisseuraantona.

15 §. *Omaisuuksien järjestelyjä koskevat kirjaukset maakunnan kirjanpidossa.* Pykälässä säädettäisiin omaisuusjärjestelyjä koskevista kirjauksista maakunnan kirjanpidossa. Pykälä vastaisi periaatteiltaan ehdotetun maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaantulon 34 §:ää.

3 luku Liikennevirastoon tehtäviä siirtoja koskevat säännökset

16 §. *Liikenneviraston tehtäviä ja toimivaltaa koskevat siirtymäsäännökset.* Pykälä sisältäisi Liikenneviraston tehtäviä ja toimivaltaa koskevat siirtymäsäännökset siltä osin kuin sille ehdotetaan siirtyväksi tehtäviä ELY- ja KEHA-keskuksista tällä esityksellä. Esityksellä on tarkoitus tehdä tarpeelliset muutokset niihin erityislakeihin. Lakiin otettaisiin kuitenkin lisäksi säännökset, joiden perusteella toimivaltainen viranomainen voidaan selvittää niissä tapauksissa, joissa jokin yksittäinen tehtäväkohtainen erityissäännös on jäänyt muuttamatta. Myös tällaisten tehtävien siirtoon sovellettaisiin ehdotettua lakia.

17 §. *Vireillä olevia asioita sekä tehtäviin liittyviä oikeuksia ja velvollisuuksia koskevat siirtymäsäännökset.* Pykälässä säädettäisiin lain voimaan tullessa vireillä olevien asioiden käsittelystä. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksessa vireillä olevat Liikennevirastoon tämän lain mukaan nojalla siirtyvillä toimialoilla vireillä olevat asiat sekä sopimukset ja sitoumukset sekä niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyisivät 1 momentin mukaan 1 päivänä tammikuuta 2020 Liikennevirastolle. ELY- ja KEHA-keskuksista siirtyisi esimerkiksi tienpidon lupiin ja maanhankintaan liittyvät tehtävät sekä niissä käytettäviä tietojärjestelmiä.

18 §. Liikennevirastoon siirtyvän henkilöstön asema. Pykälään sisällytettäisiin viittaus valtion virkamieslakiin (750/1994), jonka säännöksiä sovellettaisiin Liikennevirastoon siirtyvien henkilöiden osalta. Henkilöstösiirrot toteutettaisiin valtion sisällä valtion virkamieslain 5 a-c §:n perusteella. Määräaikaiseen virkasuhteeseen nimitetty virkamies siirtyisi viraston palvelukseen määräaikaisen virkasuhteensa keston ajaksi. Valtion virkamieslain 5 a §:n mukaan valtionhallinnon toimintojen uudelleenjärjestelyn yhteydessä virat ja niihin nimetyt virkamiehet siirtyvät samaan virastoon tai samoihin virastoihin kuin tehtävät siirtyvät. Jos tehtävien mukana valtion virkamieslain 5 a §:n perusteella siirtyvästä henkilöstöstä on epäselvyyttä, tehtävät tulee osana muutostilanteen toteuttamista järjestää kokonaisuuksiksi siten, että siirtyvä henkilöstö on mahdollista määritellä.

4 luku Liikenteenohjaus- ja hallintayhtiöön tehtäviä siirtoja koskevat säännökset

19 §. Siirtyvät tehtävät. Pykälässä säädettäisiin tieliikennetelematiikan ja liikenteen asiakaspalvelukeskuksen tehtävien siirtymisestä Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetavan lain (HE 34/2018 vp) 1 §:n 1 momentissa tarkoitetulle osakeyhtiölle.

Mainitun yhtiön toimialana olisi sen perustamista koskevan hallituksen esityksen perusteluiden mukaisesti meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjauspalvelut ja siihen liittyvät liikenteenhallinnan palvelut sekä niihin liittyvät tiedon kerääminen, hallinta ja hyödyntäminen. Yhtiön ensisijaisena tehtävänä olisi varmistaa liikenteen sujuvuus ja turvallisuus meriliikenteessä, rautatieliikenteessä ja tieliikenteessä. Tämä tapahtuisi tarjoamalla liikenteenohjaukseen liittyviä palveluita. Yhtiön erityistehtävänä olisi vastata alusliikennepalvelujen, rautatieliikenteen ohjauspalvelujen ja tieliikenteen ohjauspalvelujen tarjoamisesta turvallisuus- ja väylänpitoviranomaisille siinä laajuudessa, kun se on näiden lakisääteisten virkatehtävien hoitamiseksi perusteltua. Yhtiön tehtävänä on myös kerätä ja avata tietoa, luoda mahdollisuuksia markkinoille syntyvälle uudelle liiketoiminnalle, joka perustuu automaatioon ja tiedon laajempaan hyödyntämiseen. Yhtiön toiminnan kautta pyritään edesauttamaan liikenteen digitalisaation ja automaation ympärille rakentuvien markkinoiden kehittymistä tavalla, joka palvelisi mahdollisimman kokonaisvaltaisesti Suomen elinkeinoelämän toimintaa, kuljetuksia ja kansalaisten liikkumista. Yhtiöllä voi olla toimintaa myös ulkomailla.

Perustettavaan liikenteenohjausyhtiöön siirrettäisiin ELY-keskuksista tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtävät 1 päivänä tammikuuta 2020.

Kaakkois-Suomen ELY-keskukseen sijoitetussa liikennetelematiikkayksikössä työskentelee 8 henkilöä. Liikennetelematiikkayksikön tehtävistä liikenteenhallinnan asiantuntijan ja telematiikka-asiantuntijoiden tehtävät ja niitä hoitava henkilöstö (6 htv) siirrettäisiin perustettavan liikenteenohjausyhtiöön. Liikennetelematiikkayksikössä hoidettavat hankintojen kehittäminen, hankintaohjelma, älyliikenteen kehittäminen, toimintamallien suunnittelu, kansainvälinen yhteistyö sekä osallistuminen tiesääjärjestelmien ja -palveluiden kehittämisen kansainväliseen yhteistyöhön, että kansallisen yhteistyön koordinointi olisivat sen sijaan Liikennevirastoon maakuntauudistuksen yhteydessä siirtyviä tienpidon valtakunnallisia tehtäviä. Myös tunneliturvallisuusasiantuntijan tehtävät ovat Liikennevirastoon maakuntauudistuksen yhteydessä siirtyviä tienpidon valtakunnallisia tehtäviä. Siten liikennetelematiikkayksiköstä siirtyisi 2 henkilötyövuotta Liikennevirastoon.

Pirkanmaan ELY-keskuksessa toimiva liikenteen asiakaspalvelukeskus on Liikenneviraston ja ELY-keskusten toimialaan kuuluvien maantie-, rata- ja vesiväyläasioiden yhteyspalvelu. Liikenneviraston ja ELY-keskusten liikenneväyliin liittyvät neuvontapalvelut on keskitetty koko maan osalta Liikenteen asiakaspalvelukeskukseen. Liikenteen asiakaspalvelukeskuksen asia-

kasneuvojat vastaavat kysymyksiin, käsittelevät palautteita ja ohjaavat asiakkaita oikean palvelun äärelle. Kaikki asiakaspalvelukeskuksen tehtävät ja niitä hoitava henkilöstö (12 htv) siirrettäisiin perustettavaan liikenteenohjausyhtiöön.

20 §. Luovutusvaltuus. Pykälän mukaan valtioneuvosto valtuutettaisiin luovuttamaan tienvarsitelematikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtäviin liittyvä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten hallinnassa olevan omaisuus, immateriaaliset oikeudet ja liiketoiminta Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetavan lain 1 §:n 1 momentissa tarkoitetulle osakeyhtiölle. Luovutusvaltuus kattaisi siten ELY-keskusten liikenteen asiakaspalvelutehtävien ja tieliikennetelematiikan tehtävien kokonaisuuden sellaisenaan varoineen ja velkoineen. Valtioneuvosto valtuuttaisi tämän mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriön hoitamaan luovutusjärjestelyt.

21 §. Luovutuksen ehdot. Pykälän 1 momentin mukaan valtioneuvosto määräisi luovutettavan omaisuuden ja sen arvon sekä ehdot, joilla luovutus tapahtuu. Luovutus tapahtuisi valtioneuvoston valtuutuksen perusteella erillisellä luovutuskirjalla, jossa luovutettava varallisuus yksilöidään. Valtioneuvosto määräisi myös muista omaisuuden luovuttamiseen ja osakeyhtiön muodostamiseen liittyvistä järjestelyistä.

Pykälän 2 momentin mukaan valtioneuvosto määräisi, mikä osa omaisuudesta luovutettaisiin osakeyhtiöön osakkeita vastaan. Apporttiomaisuuden siirto tapahtuisi yhtiön aloittaessa toimintansa lain tultua voimaan.

Pykälän 3 momentin mukaan valtion laina yhtiölle voisi olla vakuudeton siihen pääomamäärään saakka, joka vastaa valtion lainaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen toimintojen omaisuudesta luovutusajankohtana.

22 §. Verotus. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä käyttö- ja muu omaisuuden arvoista, joista vastaanottavan yhtiön poistopohja muodostuu. Yhtiöittäminen rinnastuu asiallisesti elinkeinotulon verottamisesta annetun lain 52 d §:ssä tarkoitettuun liiketoimintasiirtoon. Koska yhtiöitettävä liikenteenohjaus- ja hallintapalvelutoiminta ei kuitenkaan ole ollut ELY-keskusten toiminnassa veronalaista elinkeinotoimintaa, ei ole tarpeen erikseen säätää yhtiöittämiseen sovellettavaksi mainittua säädöstä. Yhtiöittämisessä noudatettaisiin kuitenkin soveltuvin osin liiketoimintasiirtoa koskevia periaatteita ja sovellettaisiin jatkuvuusperiaatetta.

Elinkeinotulon verottamisesta annetun lain 52 d §:n 3 momentti, jonka mukaan vastaanottavan yhtiön verotuksessa luetaan sille siirtyneen omaisuuden vähennyskelpoiseksi hankintamenoksi omaisuuden siirtävän yhtiön verotuksessa poistamatta oleva hankintamenon osa ei myöskään olisi suoraan sovellettavissa nyt puheena olevaan yhtiöittämiseen. Tämän vuoksi ehdotetaan erikseen säädettäväksi niistä arvoista, joista vastaanottava osakeyhtiö voi tehdä poistoja. Osakeyhtiö, jolle toimintoja siirretään, on muiden osakeyhtiöiden tapaan verovelvollinen kaikesta tulostaan. Koska ei ole perusteltua, että vastaanottava osakeyhtiö voisi aloittaa poistojen tekemisen esimerkiksi käyvistä arvoista pykälässä ehdotetaan säädettäväksi, että verovelvollisen aikaisemmin verovapaaseen toimintaa kuuluneiden varojen siirtyessä veronalaiseen toimintaan rahoitus-, vaihto- tai käyttöomaisuuden hankintamenona pidettäisiin niiden kirjanpitoarvoa. Tämä koskisi kaikkea osakeyhtiölle siirtyvää omaisuutta, koska siirtyvälle omaisuudelle ei ole osoitettavissa aiempaa verotuksessa poistamatonta hankintamenoa.

Tämän järjestelyn yhteydessä kaikki yhtiöitettäviin toimintoihin liittyvät varat, velat, vastuut ja henkilöstö siirtyvät vastaanottavalle yhtiölle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin perustettavan yhtiön varainsiirtoverokohtelusta. Lainkohdan mukaan osakeyhtiö ei olisi velvollinen suorittamaan varainsiirtoveroa kiinteistön tai arvopaperin luovutuksesta 19 ja 20 §:ssä tarkoitetun luovutuksen yhteydessä. Säännöksen mukainen verovapaus vastaisi laajuudeltaan varainsiirtoverolain 43 §:n 1 momentin mukaista verovapautta. Säännöksen mukaista hakemusmenettelyä ei kuitenkaan edellytettäisi, koska verovapauden edellytysten täyttymistä voidaan tässä tapauksessa pitää selvänä.

23 §. Vastuu sitoumuksista. Pykälän 1 momentin mukaan sen jälkeen, kun omaisuus olisi siirretty osakeyhtiöön, osakeyhtiö vastaisi laina-, takaus-, hankinta- ja toimitussopimuksista sekä muista sitoumuksista, joihin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten telematiikkayksikkö ja asiakaspalvelukeskus on toimintansa aikana sitoutunut ja jotka koskevat osakeyhtiölle luovutettua omaisuutta ja liiketoimintaa. Tulevasta yhtiöittämisestä otetaan maininta niihin sopimuksiin, jotka siirtyvissä tehtävissä tehdään ennen yhtiöittämistä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että koska velallinen voi vaihtua vain velkojan suostumuksella, vastaisi valtio edelleen toissijaisesti sellaisista perustamista edeltävistä velvoitteista, joista ei toisin sovita. Säännöksellä varmistettaisiin toiminnan ja palvelujen tarjonnan jatkuvuus yhtiöittämisen yhteydessä.

24 §. Toiminnan jatkuvuus hallintoasioissa. Pykälän 1 momentin mukaisesti elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten osakeyhtiölle luovutettuun omaisuuteen ja liiketoimintaan kohdistuvat oikeutta, etua tai velvollisuutta koskevat hallinto- ja hallintolainkäyttöpäätökset olisivat voimassa siten, että ne kohdistuvat luovutettavaa omaisuutta ja liiketoimintaa koskevilta osin perustettavaan osakeyhtiöön ilman eri päätöstä. Osakeyhtiö olisi siten samassa asemassa kuin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta luovutettava kokonaisuus olisi ollut.

Pykälän 2 momentin mukaan vireillä olevissa hallintoasioissa osakeyhtiö tulisi hallinto- ja hallintolainkäyttömenettelyssä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sijaan ilman eri päätöstä. Momentin mukaan hallinto- ja hallintolainkäyttöllinen jatkuvuus olisi selvyuden vuoksi turvattu myös vireillä olevissa asioissa.

25 §. Liikenteenohjaus- ja hallintayhtiöön siirtyvän henkilöstön asema. Pykälässä olisi säännökset henkilöstön aseman järjestämisestä yhtiöön siirtämisen yhteydessä.

Henkilöstön asemasta liikkeenluovutustilanteissa säädetään virkasuhteessa olevan henkilöstön osalta valtion virkamieslain (750/1994) 2 luvussa ja työsopimussuhteessa olevan henkilöstön osalta työsopimuslain (55/2001) 1 luvussa.

Kyse olisi liikkeenluovutuksesta, joten siirtyviä tehtäviä hoitava virka- ja työsopimussuhteinen henkilöstö siirtyisi työsopimussuhteeseen perustettavan valtion liikenteenohjausyhtiön palvelukseen. Määräaikaisessa palvelussuhteessa oleva henkilöstö siirtyisi yhtiöön määräaikaisen palvelussuhteensa keston ajaksi. Henkilöiden työsuhteen katsotaan työsuhde-etuuksien määräytymisen kannalta jatkuneen valtiolla yhdenjaksoisena.

Työntekijöihin ja palvelussuhteen ehtoihin yhtiössä sovellettaisiin mitä laissa säädetään tai sen nojalla säädetään tai määrätään ja mitä yhtiötä sitovassa työehtosopimuksessa ja työsopimuksessa sovitaan.

Valtion virkamieslain 5 f §:n 3 momentin mukaan luovutuksensaaja on velvollinen noudattamaan luovutushetkellä voimassa olleen virkaehtosopimuksen määräyksiä kuten työehtosopimuslain (436/1946) 5 §:ssä säädetään.

Valtion virkamieslain (750/1994) 5 e ja 5 f §:n nojalla työnantajan luovutushetkellä voimassa olevista virkasuhteista johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyisivät luovutuksensaajalle. Tämä ei kuitenkaan koske niitä oikeuksia ja velvollisuuksia, jotka johtuvat nimenomaan virkasuhteesta eivätkä ole ominaisia työsuhteelle silloin, kun virkamies siirtyy työsopimussuhteeseen luovutuksensaajan palvelukseen. Siirtyvä henkilöstö olisi pääosin virkasuhteista. Siltä osin kuin on kyse työsopimussuhteisesta henkilöstöstä, asiaan sovellettaisiin työsopimuslain (55/2001) liikkeenluovutusta koskevia säännöksiä.

Siirtyvää tehtävää hoitava henkilö saa muutoin sovellettavaa irtisanomisaikaa noudattamatta tai sen kestoajasta riippumatta irtisanoa virka- tai työsopimussuhteensa päättymään siirron hetkellä.

5 luku *Erinäiset säännökset*

26 §. *Väliaikaishallintoa koskevien säännösten soveltaminen.* Pykälän 1 momentti sisältäisi viittaussäännöksen maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä sekä pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaannpanosta annettavan lain maakuntien väliaikaishallintoa koskevien säännösten soveltamiseen. Momentissa olisi selventävä säännös siitä, että ehdotetun maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaannpanosta annettavan lain 7–9 §:ää sovelletaan myös tällä lailla voimaannpantavaan lainsäädäntöön. Viitatus voimaannpanolain 6 §:n 1 momentin mukaisesti maakunnan väliaikainen valmistelutoimielin vastaa maakunnan toiminnan ja hallinnon käynnistämisen valmistelusta siihen saakka, kunnes maakuntavaltuusto on valittu ja maakuntavaltuuston asettama maakuntahallitus on aloittanut toimintansa. Näin ollen maakunnan väliaikaisen valmistelutoimielimen tehtävä kattaa jo mainitun voimaannpanolain nojalla kokonaisuudessaan maakunnan toiminnan ja hallinnon käynnistämisen valmistelun, mukaan lukien yksityistielain mukaisten tehtävien valmistelun. Pykälään sisällytettäisiin kuitenkin selventävä viittaussäännös siitä, että väliaikaisen valmistelutoimielimen viitatus voimaannpanolain 7 §:ssä tarkoitetut tehtävät ja toimivalta kattavat myös nyt ehdotetun lain mukaiset tehtäväsiirrot maakunnille. Samoin velvoite osallistua valmisteluun ja tietojensaantioikeus katkaisi myös ehdotetun lain mukaiset tehtäväsiirrot maakunnille.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan laajennusta ehdotetun maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaannpanosta annetun lain 9 §:ssä säädettyyn tietojensaantioikeuteen. Tällä lailla voimaannpantavat tehtävänsiirrot maakunnille kattavat myös KEHA-keskukselta maakunnille siirtyviä tehtäviä. Lisäksi tiedonsaantitarpeita saattaa olla Liikennevirastolla oleviin tietoihin. Pykälän 2 momentin mukaan viitatus lain 9 §:n mukainen väliaikaisen toimielimen tietojensaantioikeus koskisi myös näiden valtion viranomaisten hallussa olevia tietoja.

27 §. *Muutoksenhakua koskevat siirtymäsäännökset.* Pykälä sisältäisi muutoksenhakua koskevat siirtymäsäännökset. Päätökseen, joka on tehty ennen tämän voimaantuloa, haettaisiin muutosta tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti. Päätöksellä tarkoitettaisiin hallintopäätöstä, oikaisuvaatimuksen johdosta tehtyä päätöstä sekä muutoksenhakuviranomaisen asiassa tekemää päätöstä. Ennen uudistuksen voimaantuloa tehtyihin päätöksiin haettaisiin siten muutosta aiemman oikeustilan mukaisesti, vaikka esimerkiksi valitus jätettäisiin vasta vuonna 2020.

Vastaavasti tämän lain voimaantullessa tuomioistuimessa vireillä olevien asioiden käsittelyyn muutoksenhaussa sovellettaisiin tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Tämä tarkoittaa, että myös kumottuihin säännöksiin perustuvien päätösten osalta muutoksenhaussa sovellettaisiin edelleen näitä säännöksiä.

Jos tuomioistuin kumoaa päätöksen, joka on tehty ennen tämän lain voimaantuloa, ja palauttaa asian kokonaisuudessaan uudelleen käsiteltäväksi, asia käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin sen sijaan tämän lain mukaisesti. Siten esimerkiksi kunnan tekemä päätös, joka koskee maakunnalle siirryntä tehtävää, käsiteltäisiin uudelleen maakunnassa ja vuonna 2020 voimaan tulleen lain-säädännön mukaisesti.

28 §. Ylimaakunnallisen yhteistyön valmistelu. Ehdotettavan maantielain muuttamisesta annet-tavan lain mukaisen 15 f §:ssä tarkoitettavan tienpitoalueita koskevan maakuntien välisen so-pimuksen tulisi olla voimassa ja sovellettavissa ensimmäisen kerran 1 päivänä tammikuuta 2020 alkaen, jolloin vastuu mainitun lain mukaan maakunnille tulevista tienpidon tehtävistä siirtyisi maakunnille. Liikenne- ja viestintäministeriön on voitava varmistaa ennen tehtävien siirtymistä, että sopimus ylimaakunnallisesta yhteistyöstä on saatu aikaiseksi ja että se täyttäisi tienpidon tehtävien hoidolle 15 f §:n 2 momentissa säädettävät vaatimukset. Maakunnilla tuli-si lisäksi olla riittävästi aikaa organisoida tehtävien hoito sopimuksen hyväksymisen tai, jos maakunnat eivät pääsisi yhteistoiminnasta sopimukseen, valtioneuvoston päätöksen ja sitä täydentävän maakuntien sopimuksen hyväksymisen jälkeen. Pykälässä säädettäisiin tämän vuoksi, että maakuntien olisi toimitettava ensimmäinen sopimus yhteistoiminnasta ministeriöl-le tiedoksi viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2019. Tienpitoalueista sopimiseen sovellettaisiin muilta osin, mitä liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 1 b luvussa säädetään. Tä-mä merkitsisi muun muassa sitä, että maakuntien olisi varattava ministeriölle ja Liikenneviras-tolle tienpitäjänä tilaisuus lausua sopimuksesta viimeistään kahdeksan viikkoa ennen sen hy-väksymistä. Tässä pykälässä säädettäväksi ehdotettua aikataulua sovellettaisiin vain ensim-mäisiin tienpitoalueita koskeviin sopimuksiin. Tienpitoalueita koskeviin sopimuksiin tehtäviin muutoksiin ja mahdollisiin uusiin vanhat sopimukset korvaaviin sopimuksiin sovellettaisiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 1 b luvussa säädettävää aikataulua.

Hallituksen linjausten mukaan uudet maakunnat on tarkoitus perustaa 1.6.2018 alkaen. Tuol-loin joka maakuntaan asetetaan väliaikainen valmistelutoimielin, joka vastaa maakunnan toi-minnan ja hallinnon käynnistämisen valmistelusta ja käyttää päätösvaltaa, kunnes maakunta-valtuusto aloittaa. Ensimmäiset maakuntavaalit järjestetään lokakuussa 2018. Maakunnilla oli-si siten maakuntavaltuuston toiminnan aloittamisen jälkeen noin puoli vuotta aikaa valmistella ja hyväksyä sopimus yhteistoiminnasta tienpidon tehtävissä.

Jotta sopimusten aikaansaaminen ja tehtävien organisointi edellä sanotussa aikataulussa voi-daan varmistaa, sopimusten valmistelu tulisi aloittaa väliaikaisissa valmistelutoimielimissä mahdollisimman pian sen jälkeen, kun ehdotettu laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä olisi vahvistettu ja sen lopullinen sisältö olisi tiedossa. Tämän valmistelun tulokset siirrettäisiin maakuntien valmisteluvastuulle niiden aloitettua toimintansa.

29 §. Voimaantulo. Pykälässä säädettäisiin lain voimaantulosta. Tarkoituksena on, että tämä voimaantulolaki tulisi voimaan mahdollisimman pian sen hyväksymisen ja vahvistamisen jälkeen. Lisäksi lain 1 §:ssä säädettäisiin, että siihen sisältyvät lait tulevat voimaan vasta 1.1.2020, poikkeuksen kuitenkin 1 §:n 2 momentissa mainitut maantielain muuttamisesta an-nettavan lain ja ratalain muuttamisesta annetun lain eräät säännökset. Tehtäväsiirrot, henki-löstösiirrot ja omaisuusjärjestelyt toteutuisivat 1 päivänä tammikuuta 2020.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä uudessa liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevassa 1 a luvussa ehdotetaan 15 e §:ssä säädettäväksi, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin an-taa tarkempia säännöksiä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnan lii-kennejärjestelmäsuunnitelman laadintamenettelyistä ja seurannasta.

Maantielain 4 §:n mukaan maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin samoin kuin siitä, mitkä maantiet kuuluvat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon, säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Ehdotettavan 13 a § 5 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä matkojen ja kuljetusten palvelutasosta maanteilla. Vastaavasti ratalain 4 §:n 3 momentin mukaan siitä, mitkä rautatiet kuuluvat rautateiden runkoverkkoon säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella samoin kuin rautateiden runkoverkon palvelutasosta koskien välityskykyä, toimivuutta, nopeutta, akselipainoja sekä muita palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä. Ehdotettavien maantielain ja ratalain muutosten voimaantultua on tarkoitus antaa liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden runkoverkosta ja sen palvelutasosta. Liikenne- ja viestintäministeriö on joulukuussa 2017 käynnistänyt virkamiesvalmistelun maanteiden ja rautateiden runkoverkkojen määrittämiseksi.

Lain liikennejärjestelmästä ja maanteista 33 § 5 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella annettaisiin tarkemmat säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta ja tarkemmista kunnossapitoluokista.

Lain liikennejärjestelmästä ja maanteista 13 §:n 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa määräyksiä, jotka koskevat tien rakennetta, varusteita ja liikenneteknisiä ratkaisuja sekä liikenteenohjauslaitteiden käyttöä maanteilla.

Varautumista tienpidossa koskevassa 100 §:ssä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle määräyksenantovaltuus koskien tienpitäjältä ja maakunnilta edellytettävää valmiussuunnittelua. Liikenteen turvallisuusvirastolle säädettäisiin määräyksenantovaltuus myös koskien Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisältöä lain liikennejärjestelmästä ja maanteista 100 a §:ssä.

Maantielain nojalla on aiemmin annettu valtioneuvoston asetus maanteista (924/2005) ja liikenne- ja viestintäministeriön asetus maantielautoista (20/2006). Tähän esitykseen sisältyvin muutosehdotusten johdosta sekä sääntelyn selkeyttämiseksi muutoinkin molempia asetuksia olisi tarkistettava. Maantielain ja ratalain nojalla on annettu lisäksi liikenne- ja viestintäministeriön asetus näkemäalueista (65/2011). Siihen ei ole tunnistettu kohdistuvan tähän hallituksen esitykseen liittyviä tai muita muutostarpeita.

3 Voimaantulo

Tähän esitykseen sisältyvä voimaantulolaki ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian. Muiden lakien voimaantulosta säädettäisiin pääosin voimaantuloissa, jonka mukaisesti lait ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2020.

Lisäksi ehdotetaan siirtymäsäännöksillä säädettävän, että maantielain maanteiden luokittelua, tienpidon yleisiä vaatimuksia, palvelutasoa, kunnossapitoa sekä liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevat säännökset, eräät muut maakuntauudistuksesta riippumattomat sisällölliset muutokset sekä lain nimikkeen muutos tulisivat kuitenkin voimaan mahdollisimman pian. Samoin ratalain rautateiden luokittelua ja radanpidon yleisiä vaatimuksia koskevat säännökset ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian. Liitelait, joihin tehtäisiin vain viittausmuutoksia maantielain uuden nimikkeen johdosta, ehdotetaan tulemaan voimaan samanaikaisesti maantielain uuden nimikkeen voimaantulon kanssa.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Kansanvaltaisuus

Perustuslain 2 §:n perusteella valtiojärjestyksen perusteisiin kuuluu kansanvaltaisuusperiaate. Sen mukaan kaikella julkisen vallan käytöllä tulee olla demokraattinen perusta (PeVL 67/2014 vp.). Perustuslain 2 §:n säännöksillä kansanvaltaisuudesta on läheinen yhteys myös perustuslain 14 §:ään, jossa säädetään vaali- ja osallistumisoikeuksista. Maakuntien tehtävissä kansanvaltaisuus toteutuisi välittömien vaalien, maakuntavaalien, kautta. Kun maakunnat jatkossa tekisivät liikennejärjestelmäsuunnittelua ja olisivat osallisina tienpidon ratkaisujen tekemisessä tienpidon ja liikenteen suunnitelman, tienpidon sopimuksen ja maakuntien tienpitoalueilla tehtävän tienpidon kautta, vahvistuisi kansanvaltaisuus liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja tienpidossa. Myös vaikutusmahdollisuudet lisääntyisivät erityisesti valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan tarjottavien vaikutusmahdollisuuksien kautta. Aiemmin vastaavasta valtakunnallisesta liikennejärjestelmää koskevasta päätöksestä tai siihen liittyvästä menettelystä ei ole säädetty laissa.

Oikeusvaltioperiaate ja hallinnon lainalaisuus

Perustuslain 2 §:n 3 momentin mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin, ja kaikessa julkisessa toiminnassa on noudatettava tarkoin lakia. Oikeusvaltioperiaatteen noudattaminen edellyttää, että julkisen vallan käyttäjällä on aina viime kädessä eduskunnan säätämään lakiin palautettavissa oleva toimivaltaperuste (HE 1/1998 vp, s. 74, PeVL 29/2013 vp, s.2/I). Viranomaisella ei siten voi olla sellaista julkisen vallan käyttämistä tarkoittavaa toimivaltaa, jolla ei ole nimenomaista tukea laissa.

Lähtökohtana on, että kussakin asiassa toimivaltaisen viranomaisen tulee käydä ilmi laista (PeVL 67/2010 vp, s. 5). Perustuslakivaliokunta on käytännössään suhtautunut pidättyvästi mahdollisuuteen poiketa toimivaltaista viranomaista koskevista lain säännöksistä. Valiokunta on etenkin perusoikeuskytkentäisen sääntelyn yhteydessä pitänyt välttämättömänä, että toimivaltainen viranomainen ilmenee laista yksiselitteisesti tai muuten täsmällisesti tai että ainakin viranomaisten toimivaltasuhteiden lähtökohdat samoin kuin toimivallan siirtämisen edellytykset ilmenevät laista riittävän täsmällisesti (PeVL 49/2014 vp, s. 4/II, PeVL 32/2012 vp, s. 6, PeVL 21/2009 vp, s. 4–5, PeVL 19/2009 vp, s. 4, PeVL 3/2009 vp, s. 4, PeVL 51/2006 vp, s. 9, PeVL 24/2006 vp, s. 2–3, PeVL 18/2004 vp, s. 2, PeVL 17/2004 vp, s. 2, PeVL 65/2002 vp, s. 4, PeVL 47/2001 vp, s. 3, PeVL 45/2001 vp, s. 5, PeVL 21/2001 vp, s. 4, PeVL 7/2001 vp, s. 4). Viranomaiselle ei siten voida lailla antaa täysin rajoituksetonta valtuutta siirtää tehtäviään tai toimivaltaansa toiselle viranomaiselle (PeVL 9/2014 vp, s. 3; PeVL 61/2010 vp, s. 5 – vrt. PeVL 11/2002 vp, s. 6–7; PeVL 35/2008 vp, s. 3, PeVL 14/2008 vp, s. 3, PeVL 8/2006 vp, s. 4, PeVL 19/2005 vp, s. 8, PeVL 11/2004 vp, s. 2, PeVL 14/2003 vp, s. 3, PeVL 72/2002 vp, s. 2–3, PeVL 52/2001 vp, s. 5, PeVL 29/2013 vp, s. 2, PeVL 55/2005 vp, s. 3, PeVL 47/2005 vp, s. 5–6).

Tässä esityksessä ehdotetaan maakunnille tulevia tienpitotehtäviä järjestettäväksi osin valtion ja maakuntien yhteistyöalueen välisten sopimusmenettelyiden kautta. Laissa säädettäisiin kuitenkin valtion ja maakuntien välisen tehtävien jaon perusratkaisuista, eikä toimivalta tehtävien hoitamiseen johtuisi siten ainoastaan sopimuksista. Lisäksi ehdottavalla lailla säädettäisiin myös siitä, mistä asioista valtion ja maakuntien välisissä sopimuksissa sovittaisiin. Ehdotettavat sopimusjärjestelyt ja niiden yhteydessä tehtävä julkisen vallan käyttö perustuvat siten lakiin, ja laissa sopimusmenettelystä, tehtävistä vastaavista viranomaisista ja sopimusten sisällöstä säädettäisiin perustuslain kannalta riittävän täsmällisesti.

Laissa säädettäisiin maakunnille useita tehtäviä, jotka olisi hoidettava yhteistyössä tienpitoalueilla. Tienpitoalueet eivät kuitenkaan muodostaisi erillistä oikeushenkilöä, minkä vuoksi vastuu mainituista tehtävistä olisi viime kädessä maakunnilla. Maakunnat voisivat maakuntalakisäädöksen 8 luvun mukaisten yhteistoimintamuotojen puitteissa sopia vastuiden jakautumi-

sesta maakuntien välillä tienpitoalueita koskevissa yhteistyösopimuksissa. Ratkaisua voidaan perustuslain kannalta pitää riittävän täsmällisenä.

Perusoikeudet

Perustuslain 21 §:n 2 momentti sisältää vaatimuksen hyvän hallinnon takeiden turvaamisesta lailla. Hyvän hallinnon käsite saa sisältönsä 21 §:n kokonaisuudesta. Sillä tarkoitetaan paitsi pykälän 1 momentissa mainittuja vaatimuksia viivytyksettömästä ja asianmukaisesta viranomaistoiminnasta myös 2 momentissa esitettyä luetteloa hyvän hallinnon osakysymyksistä. Säännöksessä luetellaan hyvän hallinnon tärkeimmät osa-alueet eli käsittelyn julkisuus, oikeus tulla kuulluksi, oikeus saada perusteltu päätös sekä oikeus hakea muutosta. Perustuslain 14 §:n 4 momentin mukaan julkisen vallan tehtävänä on myös edistää yksilön mahdollisuuksia osallistua yhteiskunnalliseen toimintaan ja vaikuttaa häntä itseään koskevaan päätöksentekoon.

Useat esitykseen sisältyvät ehdotukset lisäisivät avoimuutta, julkisuutta sekä yksilöiden vaikuttamismahdollisuuksia tienpitoa ja liikennejärjestelmän kehittämistä koskevissa menettelyissä. Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskevan sääntelyn myötä valtakunnallinen tahdonmuodostus liikennejärjestelmän kehittämisestä tulisi avoimesti kirjatuksi valtioneuvostotasoiseen päätökseen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua olisi tehtävä avoimesti yhteistyössä kaikkien maakuntien ja muiden viranomaisten, joiden toimialaan liikennejärjestelmä liittyy, ja elinkeinoelämän kanssa. Sen valmistelussa varattaisiin lisäksi kaikille mahdollisuus antaa mielipiteensä suunnitelmaluonnoksesta. Myös maakuntien liikennejärjestelmäsuunnittelua koskien olisi kaikille varattava mahdollisuus antaa mielipiteensä lausuntoluonnoksesta. Samoin tienpidon sopimusta koskeva menettely sekä tienpidon ja liikenteen suunnitelma toisivat tienpitoa koskevat linjaukset ja rahoituksen sekä niitä koskevat painotukset myös aiempaa näkyvämmiksi, ja edistäisivät osaltaan hyvän hallinnon toteutumista.

Maantielakiin sisältyy useita perustuslain 15 §:ssä säädettyyn omistusoikeuden suojaan ja sen turvaamiseen liittyviä säännöksiä. Niitä ei kuitenkaan ehdoteta muutettavaksi tässä esityksessä.

Lainsäädäntövallan siirtäminen

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan asetuksia voidaan antaa laissa olevan asetuksenantovaltuuden nojalla. Asetuksia voivat antaa presidentti, valtioneuvosto ja ministeriö. Asetuksen antamisen edellytyksenä on, että laissa ovat sekä tarvittavat perussäännökset että asianmukainen valtuutussäännös. Lain alaan kuuluvista asioista voidaan asetuksella antaa ainoastaan tarkempia säännöksiä. Asetuksella voidaan antaa säännöksiä myös muista asioista, jos asetuksenannolle on laissa säädetty valtuutus. Parlamentaarisen vastuun vuoksi asetuksen antaisi valtioneuvosto, ellei muuta ole laissa erikseen säädetty. Lähtökohtana on, että valtioneuvoston yleisistunto antaa asetukset laajakantoisista ja periaatteellisesti tärkeistä asioista sekä muista asioista, joiden merkitys sitä vaatii. Asetuksenantovaltaa voitaisiin osoittaa ministeriöille teknisluonteisimmissa sekä yhteiskunnalliselta ja poliittiselta merkitykseltään vähäisimmissä asioissa (Hallituksen esitys Eduskunnalle uudeksi Suomen Hallitusmuodoksi, HE 1/1998 vp).

Perustuslain 80 §:n säännöksistä ilmenevän periaatteen mukaan lainsäädäntövaltaa ei tule yleensä siirtää ministeriötä alemmalle viranomaisasolalle. Muulle viranomaiselle oikeussääntöjen antamisvaltaa voidaan osoittaa vain poikkeuksellisesti. Perustuslaissa säädetään tästä mahdollisuudesta valtuuttaa muu viranomainen antamaan oikeussääntöjä lailla erikseen määrätyistä asioista (Perustuslakivaliokunnan mietintö koskien perustuslain uudistamista, PeVM 10/1998 vp). Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan viranomainen voidaan lailla valtuuttaa

antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Lisäksi valtuutuksen tulee perustuslain mukaan olla soveltamisaltaan täsmällisesti rajattu. Erityinen syy säätää viranomaisen määräystenantovallostaa on muun muassa tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely (PeVL 52/2001 vp, PeVL 46/2001 vp), joka ei sisällä merkittävää harkintavallan käyttöä (PeVL 43/2000 vp). Määräyksenantovaltuuden kattamat asiat tulee määritellä tarkasti laissa ja sen soveltamisalan tulee olla täsmällisesti rajattu (HE 1/1998 vp).

Esitykseen sisältyy useita valtuussäännöksiä. Niistä osa koskee valtioneuvoston tai liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella annettavia tarkempia säännöksiä. Lisäksi eräistä yksityiskohtaisista ja teknisluonteisista seikoista säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä. Perustuslain 80 §:n mukaan yksilön oikeuksia ja velvollisuuksia koskevista perusteista sekä perusoikeuksiin kohdistuvista rajoituksista ja perusteista on säädettävä lailla. Esityksessä ehdotetuilla asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksilla ei säädetä yksilön oikeuksien, velvollisuuksien tai perusoikeuksien perusteista.

Ehdotetun lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 4 §:ssä ehdotetaan liikenne- ja viestintäministeriölle asetuksenantovaltuuksia koskien maanteiden luokittelua. Voimassa olevan lain 4 §:n mukaan liikenne- ja viestintäministeriö määrää mitkä maantiet ovat valtateitä ja mitkä kantateitä, ja Liikennevirasto määrää mitkä maantiet ovat seututeitä ja mitkä ovat yhdysteitä. Voimassa olevan lain 4 § on epäselvä, eikä sen ole katsottu pitävän sisällään määräyksenantovaltuutta. Esityksessä sitä ehdotetaan muutettavaksi niin, että siinä säädettäisiin perustuslain täsmällisyyttä ja tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset täyttävästä asetuksenantovaltuudesta.

Ehdotuksen mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädettäisiin jatkossa maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Jaottelu valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin on ollut vakiintunut käytäntö jo vuosikymmeniä. Sekä voimassa olevassa maantielaisissa, että ehdotetussa esityksessä säädetään siitä, mitä teitä maantiet voivat olla: valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteitä. Asetuksenantovaltuus olisi rajattu koskemaan maanteiden luokittelua edellä mainittuihin neljään kategoriaan. Asetuksenantovaltuuden voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädettäisiin tarkemmin myös siitä, miltä osin maantiet kuuluisivat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Esityksellä lakiin lisättäisiin myös maanteiden runkoverkkoa koskeva yleinen määrittely. Lailla olisi siten säädetty runkoverkkoon kuuluvien maanteiden määrittelyn perusteista. Lailla säädettyä määrittelyä tarkennettaisiin yksityiskohtaisemmallalla valtioneuvoston asetuksella, jossa säädettäisiin, miltä osin maantiet kuuluisivat runkoverkkoon. Asetuksenantovaltuus olisi rajattu koskemaan sitä, mitkä maantiet kuuluisivat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Asetuksenantovaltuuden voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain täsmällisyyttä ja tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset. Mainitut asetuksenantovaltuudet olisi sopivaa antaa ministeriölle, sillä kyseessä on teknisluontoinen asia. Lisäksi se, että sama viranomainen määräisi teiden luokittelusta, olisi kokonaisuuden kannalta järkevää. Vastaavaa muutosta ja uutta asetuksenantovaltuutta liikenne- ja viestintäministeriölle ehdotetaan ratelain 4 §:ään koskien rautateiden runkoverkon määrittämisestä. Myös sitä on edellä mainituin perustein pidettävä perustuslain kannalta asianmukaisena.

Ehdotetun lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 13 §:ssä ehdotetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle määräyksenantovaltuutta koskien 13 §:n 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten turvaamiseksi tarpeellisia tarkentavia määräyksiä, jotka koskevat tien rakennetta, varusteita ja liikenneteknisiä ratkaisuja sekä maantien käyttöä ja siihen liittyviä rajoituksia. Näistä vaatimuksista olisi perussäännökset 13 §:n 2 momentissa. Määräyksenantovaltuus olisi rajattu ensinnäkin vain määrättyjen tavoitteiden varmistamiseen. Toiseksi määräyksenantovaltuus

olisi rajattu sen osalta, minkä laatuksia määräykset voisivat olla ja mitä tarkoitusta varten määräyksiä voisi antaa. Kolmanneksi määräyksenantovaltuus olisi rajattu sen osalta, mitä asioita ne voisivat koskea. Määräysten soveltamisala olisi rajattu tiepitoon liittyviin kysymyksiin. Määräyksenantovaltuuden voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset. Kyse olisi pääasiassa teknisluonteisista säännöksistä, joista ei ole tarpeen eikä tarkoituksenmukaista säätää lailla tai asetuksella. Määräyksenantovaltuudelle on siten olemassa erityisiä syitä. Liikenteen turvallisuusvirastolle ehdotetaan vastaavaa määräyksenantovaltuutta ratalain 5 §:ään, joka rakenteeltaan ja osin sisällöltään vastaisi lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 13 §:ää. Myös ratalain mainittua määräyksenantovaltuutta on edellä mainituin perustein pidettävä perustuslain kannalta asianmukaisena.

Ehdotettuun lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä sisältyisi uusia säännöksiä matkojen ja kuljetusten palvelutasosta maanteillä sekä maanteiden kunnossapidon tasosta. Lain 13 a §:n 5 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä matkojen ja kuljetusten palvelutasosta. Samoin 33 §:n 5 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkemmat säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta ja tarkemmista kunnossapitoluokista. Molempien säännösten osalta perussäännökset asetuksenantovaltuuksilla tarkennettavista asioista annettaisiin laissa. Kunnossapitoa ja palvelutasoa on myös määritelty laissa, mikä osaltaan tekee asetuksenantovaltuuksia täsmällisiä. Molemmat asetuksenantovaltuudet olisi lisäksi rajattu tasoa koskevien tarkentavien säännösten asettamiseen, eikä niillä voisi siten säätää tienpidossa valittamista tavoista saavuttaa edellytetty taso. Mainittujen asetuksenantovaltuuksien voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset. Kyse olisi teknisluonteisesta vaadittujen tasojen tarkemmasta sääntelystä, mikä olisi asiallista ja tarkoituksenmukaista antaa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Myös ratalain 4 §:ssä säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriölle asetuksenantovaltuus antaa tarkempia säännöksiä rautateiden runkoverkon palvelutasosta koskien välityskykyä, toimivuutta, nopeutta, akselipainoja sekä muita palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä. Tämä asetuksenantovaltuus koskisi ainoastaan rautateiden runkoverkkoa. Valtuutuksessa olisi lisäksi täsmennetty minkälaisia palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä koskien olisi mahdollista antaa tarkempia säännöksiä. Kyseessä olevassa 4 §:ssä olisi lisäksi perussäännökset rautateiden runkoverkon palvelullisesta tarkoituksesta ja asemasta, mitä asetuksella voitaisiin tämentää. Vastaavasti kuin maanteiden palvelutasoa koskeva asetuksenantovaltuus olisi rajattu tasoa koskevien tarkentavien säännösten asettamiseen, eikä niillä voisi siten säätää tienpidossa valittavista tavoista saavuttaa edellytetty taso. Asetuksenantovaltuuden voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset. Kyse olisi teknisluonteisesta vaadittujen tasojen tarkemmasta sääntelystä, mikä olisi asiallista ja tarkoituksenmukaista antaa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Ehdotetun lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 100 §:ssä ehdotetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle määräyksenantovaltuuksia koskien tienpitäjältä ja maakunnilta edellytettävää valmiussuunnittelua sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä sekä maantien kehityksen poikkeusoloja ja normaaliolojen häiriötilanteita koskevien tarpeiden mukaista. Tienpitäjän ja maakuntien valmiussuunnittelun perusteista säädettäisiin 100 §:ssä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin seikoista, jotka on huomioitava varautumisessa. Määräyksenantovaltuuden myötä Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa valmiussuunnittelusta tarkempia määräyksiä, mikä olisi yksityiskohtaista, teknistä ja lailla säädettyä tarkentavaa. Liikenteen turvallisuusvirasto on valmius- ja varautumisasioissa liikennehallinnon alan asiantuntijavirasto ja tarkempien määräysten antaminen koskien valmiussuunnittelua sopii sen toimialaan. Määräyksenantovaltuus olisi myös rajattu soveltamisaltaan koskemaan tienpitäjältä ja maakunnilta edellytettävää valmiussuunnittelua. Se olisi myös rajattu tilanteisiin, joissa

tarkemmat määräykset olisivat tarpeen varautumisen valtakunnallisen yhtenäisyyden ja maantien kohdistuvien poikkeusolojen ja normaaliolojen häiriötilanteita koskevien tarpeiden varmistamiseksi. Määräyksenantovaltuuden voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain tarkarajaisuutta koskevat vaatimukset.

Ehdotetun lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 100 a §:ssä säädettäisiin Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä. Liikenteen turvallisuusviraston toimialaan kuuluu kaikkien liikennemuotojen turvallisuus, joten määräyksenantovaltuudella olisi kiinteä yhteys viraston rooliin ja toimialaan liikennehallinnossa. Pykälä sisältäisi perussäännökset turvallisuusjohtamisjärjestelmän tavoitteista ja laitimista ja sisältöä koskevista kysymyksistä. Määräyksenantovaltuudella voitaisiin siten tarkentaa näitä säännöksiä, ja valtuus olisi rajattu täsmällisesti koskemaan vain turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisältöä.

Alueellinen itsehallinto

Perustuslain 121 §:n mukaan kunnallisen itsehallinnon keskeiset elementit ovat kunnan asukkaiden itsehallinto, lailla säädetty kuntien hallinnon yleiset perusteet ja kunnille annetut tehtävät sekä verotusoikeus. Perustuslain 121 §:n 4 momentissa itsehallinnolle kuntaa suuremmalla alueella ei ole säädetty itsehallinnon keskeisistä elementeistä samalla tavoin kuin kunnallisen itsehallinnon osalta. Perustuslain mukaan itsehallinnon keskeisistä elementeistä edellytetään säädettäväksi lailla. Maakuntien itsehallinnon elementtejä voidaan tarkastella kunnallisen itsehallinnon avulla.

Perustuslain 121 § pohjautuu perustuslakivaliokunnan jo hallitusmuodon voimassa ollessa vaikiintuneeseen käytäntöön, jonka mukaan kunnallinen itsehallinto merkitsee kuntalaisille kuuluvaa oikeutta päättää kuntansa hallinnosta ja taloudesta (valtiosuusjärjestelmän suhteesta kunnalliseen itsehallintoon muun muassa PeVL 16/2014 vp ja PeVL 40/2014 vp). Itsehallinto kattaa muun muassa kuntalaisten oikeuden itse valitsemiinsa hallintoelimiin (HE 1/1998 vp, s. 175/II, PeVL 63/2014 vp, s. 2/II). Tavallisella lailla ei voida puuttua itsehallinnon keskeisiin ominaispiirteisiin tavalla, joka asiallisesti ottaen tekisi itsehallinnon merkityksettömäksi (PeVL 20/2013 vp, s. 5–7, PeVL 22/2006 vp, s. 2/I, PeVL 31/1996 vp, s. 1/I).

Kuitenkin perustuslakivaliokunnan käytännössä on pidetty mahdollisena säätää tavallisella lailla pakkokuntayhtymistä ja vastaavista kuntien yhteistoimintaelimistä, vaikka kuntien velvoittaminen lailla osallistumaan kuntayhtymään rajoittaa jossain määrin kunnallista itsehallintoa. Kuntien pakollisen yhteistoiminnan järjestelyjä arvioidessaan valiokunta on kiinnittänyt huomiota esimerkiksi yhteistoimintatehtävien ylikunnalliseen luonteeseen, hallinnon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen niitä hoidettaessa sekä siihen, ettei noudatettava päätöksentekojärjestelmä anna yksittäiselle kunnalle yksipuolisen määräämisvallan mahdollistavaa asemaa (PeVL 22/2006 vp, s. 2/II ja s. 3–4, PeVL 65/2002 vp, s. 2–3, PeVL 32/2001 vp, s. 2/II). Merkitystä on annettu myös sille, onko järjestely supistanut oleellisesti yhteistoimintaan velvollisten kuntien yleistä toimialaa (PeVL 65/2002 vp, s. 3/II, PeVL 11/1984 vp, s. 2/II). Perustuslakivaliokunta ei pitänyt myöskään maakuntien perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisuudistusta koskevaan esitykseen sisältyviä maakuntien yhteistyövelvoitteita maakuntien itsehallinnon erityispiirteet huomioon ottaen ongelmallisina, mutta edellytti, että yhteistyöalueiden muodostamisesta ja yhteistoiminnan toteuttamiseksi tarpeellisista valtion ohjausvallan keinoista on säädettävä riittävän täsmällisesti lain tasolla (PeVL 26/2017 vp).

Perustuslakivaliokunta on pitänyt ongelmallisena kuntien yhteistoimintaelimen tehtävien lisäämistä siinä määrin ja sillä tavalla, että se vaikuttaisi oleellisesti jäsenkuntien hallintoon ja

vaarantaisi kunnallisen itsehallinnon periaatteisiin sisältyvän periaatteen kunnan päätösvallan kuulumisesta kuntalaisten valitsemille toimitilille (PeVL 65/2002 vp, s. 3, PeVL 11/1984 vp, s. 2/II). Valiokunta on kuntien vapaaehtoisesta seutuyhteistyöstä todennut (PeVL 11a/1984 vp, s. 2/I), että on hankalaa perustuslain 121 §:ssä turvattuun kunnalliseen itsehallintoon sisältyvän kansanvaltaisuusperiaatteen kannalta, jos kuntien päätösvaltaa ja tehtäviä siirrettäisiin hyvin laajamittaisesti seudulliselle toimitilalle. Valiokunta on katsonut tämän näkökohdan koskevan ja viime kädessä rajoittavan myös kuntien kuntalain mukaista mahdollisuutta siirtää tehtäviään kuntayhtymille (PeVL 37/2006 vp, s. 5/II, PeVL 22/2006 vp, s. 2, PeVL 65/2002 vp, s. 3/I).

Kuntien yhteistoimintaa koskeva valtioneuvoston määräämisvalta on merkityksellinen seikka kuntien itsehallinnon näkökulmasta. Tällaisen valtioneuvoston määräämisvallan ei ole katsottu olevan ristiriidassa perustuslaissa turvattuun kunnalliseen itsehallinnon kanssa, kun valtioneuvoston toimivaltaa ovat rajoittaneet lain muut säännökset yhteistoiminnasta sekä hallinnon yleiset oikeusperiaatteet ja kun valtioneuvoston päätös on ollut valituskelpoinen ja pysynyt voimassa vain siihen asti, kunnes kunnat pääsevät sopimukseen yhteistoiminnasta. Säännösten valtioneuvoston toimivallasta on kuitenkin tullut olla riittävän täsmällisiä (PeVL 20/2013 vp, s. 5–6, PeVL 21/2009 vp, s. 4/II, PeVL 32/2001 vp, s. 3/I). Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti korostanut, että kunnan tehtävistä säädettäessä on myös huolehdittava kuntien tosiasiallisista edellytyksistä suoritua velvoitteistaan (PeVL 41/2014 vp, s. 3/II, PeVL 36/2014 vp, s. 3, PeVL 34/2013 vp, PeVL 30/2013 vp, s. 5, PeVL 42/2010 vp, s. 5/I, PeVL 29/2009 vp, s. 2, PeVL 50/2005 vp, s. 2/I, PeVL 41/2002 vp, s. 3/II).

Esitettävässä laissa tienpitäjä olisi edelleen valtio, jota asiassa edustaisi Liikennevirasto, kuten nykyisinkin. Lakiin kirjattaisiin, että Liikennevirasto on tienpitäjä. Samoin maanteiden omistajuus säilyisi edelleen valtiolla. Tienpidon viimekätinen vastuu olisi siten edelleen valtiolla, jonka omistaman omaisuuden hallinnasta tienpidossa on myös kyse. Näistä syistä myös tienpidon rahoitus järjestettäisiin erillisrahoituksena, jonka käyttöä maakunnissa ohjattaisiin tienpitoalueen ja tienpitäjän välillä tehtävän tienpidon sopimuksen mukaisesti.

Kuntia koskevaan itsehallintoon rinnastuen maakunnan itsehallinnon sisältönä voidaan pitää erityisesti maakunnan asukkaiden oikeutta päättää maakuntansa hallinnosta ja taloudesta. Tienpidon osalta maakunnat eivät kuitenkaan voisi päättää rahoituksensa käytöstä tai tienpitoa koskevista toimenpiteistä tai niiden järjestämisestä itsenäisesti, ja maakuntien liikkumavara rahoitusta ja muita asioita koskevien ratkaisujen suhteen olisi varsin rajallinen. Tienpidossa olisi kuitenkin jatkossa kyse tehtävästä, joka on jaettu valtion ja maakuntien yhteistyöalueiden kesken ehdotettavan lain mukaisesti, jonka kustannuksista valtio vastaisi ja johon liittyvän viimekätisen vastuun kantaisi edelleen valtio. Siten sopimusmenettelyä, jossa rahoituksesta ja tienpidon järjestämisestä on esitetty sovittavaksi ja johon maakunnat voivat omalta osaltaan vaikuttaa, voidaan pitää maakuntien itsehallinnon kannalta hyväksyttävänä menettelynä. Myös edellä käsitelty tienpitoa koskevat määräyksenantovaltuudet rajoittaisivat maakuntien itsehallintoa. Määräyksenantovaltuudet liittyisivät kuitenkin ennen kaikkea valtion omaisuuden hallintaan, ja ne kohdistuisivat maanteihin ja niiden pitoon liittyviin teknisiin ja laadullisiin kysymyksiin, eikä niillä puututtaisi maakuntien hallinnon järjestämiseen muilta osin.

Maakuntalain 7 §:n 1 momentin mukaan maakuntien tehtävien järjestäminen voidaan lailla koota yhdelle tai useammalle maakunnalle, jos se on välttämätöntä palvelujen laadun ja saatavuuden parantamiseksi, kielellisten oikeuksien toteutumisen edistämiseksi, riittävien henkilöstö- ja muiden voimavarojen tai tehtävässä tarvittavan erityisasiantuntemuksen turvaamiseksi taikka muusta vastaavasta ja perustellusta syystä. Ehdotettavan lain 15 f §:n mukaan maakuntien olisi sovittava niiden vastuulla olevien tienpidon tehtävien hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpitoalueella. Yhteistoimintaa koskevalla velvoitteella pyritään varmis-

tamaan tienpidon kustannustehokas, yhtenäinen, asiantunteva ja pitäjännteinen hoitaminen sekä maanteiden riittävän korkean palvelutason toteutuminen ja asiakastarpeiden huomioiminen. Maakunnat päättäisivät itse yhteistoiminnan muodosta maakuntalain 8 luvussa säädetyllä tavalla.

Tienpito kokonaisuudessaan on luonteeltaan ylimaakunnallista, ja siinä on huomioitava paitsi valtakunnalliset näkökohdat myös alueelliset näkökohdat yleensä yhden maakunnan hallinnollisia rajoja laajemmin. Maakuntien velvoittaminen tekemään tienpidon tehtäviä yhteistyössä olisi tarkoituksenmukaista, jotta tehtäviin tarvittavien resurssien ja asiantuntemuksen riittävyys voitaisiin varmistaa maakuntien hallinnollisista rajoista riippumatta. Yhteistoiminta järjestettäisiin maakuntien sopimalla tavalla noudattaen, mitä maakuntalaissa säädetään maakuntien vapaaehtoisen yhteistoiminnan muodoista. Yhteistoiminnassa noudatettava päätöksentekojärjestelmä ei siten antaisi yksittäiselle maakunnalle yksipuolisen määräämisvallan mahdollistavaa asemaa.

Lakiehdotuksen 15 h §:n mukaan valtioneuvosto voisi antaa tarpeelliset määräykset tienpidon tehtävien hoitamisesta maakuntien yhteistoiminnassa, jos maakunnat eivät pääsisi asiassa sopimukseen. Ehdotettavassa 15 f §:ssä säädettävän maakuntien sopimisvallan sijaan valtioneuvosto määräisi tällöin yksipuolisesti yhteistoiminnan järjestämisestä, millä olisi merkitystä maakuntien itsehallinnon näkökulmasta.

Valtioneuvoston määräysvaltaa rajoittaisivat kuitenkin 15 f §:ssä säädetyt vaatimukset maakuntien yhteistoiminnalle sekä 15 h §:n 2 momentti, jossa säädettäisiin, mistä asioista valtioneuvosto voisi määrätä asiassa. Määräysvaltaa rajoittaisivat myös hallinnon yleiset oikeusperiaatteet. Valtioneuvoston päätös voitaisiin myöhemmin korvata maakuntien tekemällä 15 f §:n mukaisella sopimuksella. Valtioneuvoston päätöksen valmistelussa olisi kuultava maakuntia, joita päätös koskee. Päätös olisi valituskelpoinen. Valtioneuvoston määräysvallan ei siten voida katsoa merkittävästi rajoittavan maakuntien itsehallintoa.

Sääntelyn valtiosääntöisen arvioinnin kannalta on merkityksellistä, ettei ehdotettu sopimusmenettely esityksen mukaan antaisi yksittäiselle maakunnalle määräämisvallan mahdollistavaa asemaa (vrt. PeVL 67/2014 vp, PeVL 37/2006 vp ja siinä mainitut lausunnot).

Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Perustuslain perusteluiden mukaan julkiset hallintotehtävät olisi perustuslain 124 §:n yhteydessä ymmärrettävä verraten laajaksi hallinnollisten tehtävien kokonaisuudeksi, johon kuuluu esimerkiksi lakien toimeenpanoon sekä yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen oikeuksia, velvollisuuksia ja etuja koskevaan päätöksentekoon liittyviä tehtäviä (HE 1/1998 vp s. 61, 179).

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä on kiinnitetty huomiota julkisen hallintotehtävän käsitteen tulkinnassa ensinnäkin tietyn tehtävän luonteeseen ja ominaispiirteisiin. Merkitystä on myös ollut sillä, onko tehtävästä säädetty laissa, samoin kuin sillä, toimiiko tietty taho tehtävää hoitaessaan viranomaisten määräys-, ohjaus- tai valvontavallan piirissä. Lisäksi huomiota on muun ohella kiinnitetty tietyn tehtävän ja siihen liittyvän päätöksenteon oikeusvaikutuksiin (ks. esim. PeVL 5/2014 vp, PeVL 53/2014 vp). Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan julkisena hallintotehtävänä pidettävän tehtävän ei välttämättä tarvitse sisältää julkisen vallan käyttöä. Esimerkiksi neuvonnassa on kysymys toiminnan avustusluonteisuudesta huolimatta julkisen hallintotehtävän hoitamisesta, sillä neuvonta kuuluu hallintolain 8 §:n mukaan

viranomaisen lakisääteisiin tehtäviin. Valiokunta on katsonut käytännössään, että viranomaisia avustavia tehtäviä voidaan sopimuksella siirtää muiden kuin viranomaisten hoidettavaksi, kun se perustuu lakiin (ks. esim. PeVL 47/2005 vp, s. 6/I). Julkinen hallintotehtävä voidaan perustuslain 124 §:n perusteella antaa muulle kuin viranomaiselle siten myös lain nojalla tehtävällä sopimuksella.

Vaikka liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin ehdotetussa 99 b §:ssä tarkoitettua maastopalvelussa on kyse tietojen ja teknisen materiaalin tuottamisesta, jota viranomaisen tulkitsee päätöksiä tehdessään, on perustuslakivaliokunnan käytännössä julkiselle hallintotehtävälle annettu laaja tulkinta huomioiden mahdollista, että kyseiset tehtävät katsotaan julkisiksi hallintotehtäviksi, joka voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla. Näiden tehtävien siirtämisen yksityisen palveluntarjoajan hoidettavaksi säädettäisiin mainituissa 99 b §:ssä.

Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännössä on katsottu, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:n tarkoittamassa merkityksessä edellyttää, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja että asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla (PeVL 33/2004 vp, s. 7/II, PeVL 46/2002 vp, s. 10). Lakiin ei enää nykyisin ole kuitenkaan perustuslain 124 §:n takia välttämätöntä sisällyttää viittausta hallinnon yleislakeihin (PeVL 11/2006 vp s. 3). Jos sellaista sääntelyn selkeyden vuoksi kuitenkin pidetään tarpeellisenä, on viittauksen oltava vastakohtaispäätelmän vuoksi kattava (PeVL 42/2005 vp, s. 3). Selkeyden vuoksi 99 b §:ssä viitattaisiin kuitenkin myös näihin yleislakeihin.

Perustuslain 124 §:ssä tarkoitetun julkisen hallintotehtävän hoitamisen on perustuslakivaliokunnan käytännössä katsottu lähtökohtaisesti edellyttävän, että tehtävää hoitavat luonnolliset henkilöt toimivat tehtävässään virkavastuulla (PeVL 8/2014 vp, s. 5/I, PeVL 29/2013 vp, s. 2, PeVL 18/2007 vp, s. 7/I, PeVL 20/2006 vp, s. 2, PeVL 33/2004 vp, s. 7/II).

Yhteenvedo

Edellä esitetyn perusteella katsotaan, että lakiehdotus on sopusoinnussa perustuslain kansanvaltaisuutta, hallinnon lainalaisuutta, perusoikeuksia, lainsäädäntövallan siirtämistä, julkisten hallintotehtävän antamista muulle kuin viranomaiselle ja alueellista itsehallintoa koskevien säännösten kanssa. Katsotaan, että esitys voidaan käsitellä tavallisessa lain säätämisjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

maantielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan maantielain (503/2005) 9 §,
muutetaan lain nimike, 1–4, 6, 8, 10, 11, 13, 16, 17, 19, 22, 24, 27, 30–32, 32 a, 33–40, 42, 42 a, 42 b, 43–45, 47–49, 51, 52, 52 b, 53 a, 54, 56, 56 a, 57, 62, 69, 74, 75, 79–81, 83, 85, 88, 90, 91, 93, 95, 95 a, 99, 99 a, 101–105, 107 ja 108 §,
sellaisina kuin niistä ovat 4, 6, 27 ja 104 osaksi laissa 1242/2009, 10, 11, 17, 24, 31, 32, 32 a, 34, 36–38, 40, 42, 42 a, 42 b, 44, 52, 52 b, 53 a, 56, 56 a, 74, 80, 83, 90, 91, 95, 95 a, 99 a, 101, 103, 105, 107 ja 108 § laissa 566/2016, 22 ja 45 § osaksi laissa 566/2016, 41 ja 99 § laissa 1242/2009 ja 79 § laissa 1628/2015, sekä
lisätään lakiin uusi 13 a §, 1 a ja 1 b luku, 15 q–15 s, 27 a, 27 b, 99 b § ja siitä lailla 566/2016 kumotun 100 §:n tilalle uusi 100 § sekä uusi 100 a, 100 b, 108 a ja 109 a § seuraavasti:

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

1 §

Lain tarkoitus

Tämän lain tarkoituksena on järjestää liikennejärjestelmäsuunnittelu siten, että siinä sovitaan yhteen valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet ja luodaan edellytykset toimivalle liikennejärjestelmälle ja sen kehittämiselle.

Lain tarkoituksena on myös ylläpitää ja kehittää liikkumis- ja kuljetustarpeiden vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävästä kehitystä edistäviä maantieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää, sekä varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys ja palvelutaso. Lain tarkoituksena on lisäksi turvata osallistumismahdollisuudet valtion omistamien maanteiden suunnitteluun toteuttamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa maanteitä koskevissa asioissa.

2 §

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään kaikki liikennemuodot ja kulutavat kattavasta valtakunnallisesta ja maakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta.

Tässä laissa säädetään myös maanteistä ja niiden palvelutasosta, tienpidosta ja sen järjestämiseen liittyvästä tehtävien järjestämisestä ja siihen liittyvistä sopimuksista, ohjauksesta ja muista järjestelyistä sekä valtiolle, maakunnille ja muille viranomaisille kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista samoin kuin kiinteistön omistajien ja muiden asianosaisten oikeusasemasta.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *liikennejärjestelmällä* kaikki liikennemuodot kattavasta henkilö- ja tavaraliikenteestä, niitä palvelevista liikenneverkoista, viestintäyhteyksistä ja tiedosta sekä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitetuista palveluista, liikennevälineistä ja liikennettä ohjaavista järjestelmistä muodostuvaa kokonaisuutta;
- 2) *tienpidolla* maantien suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa sekä näihin tehtäviin liittyvän tiedon tuottamista ja ylläpitoa;
- 3) *rakentamisella* uuden tien tekemistä ja tien parantamista;
- 4) *kunnossapidolla* tien hoitoa ja korjausta;
- 5) *tienpitäjällä* Liikennevirastoa;
- 6) *tienpitoalueella* maakuntien välisellä yhteistyösopimuksella muodostettavaa aluetta, jolla hoidetaan alueen maakuntien vastuulla olevat tienpidon tehtävät yhteistyösopimuksen mukaisesti;
- 7) *tienpidon sopimuksella* tienpitäjän ja maakuntien välillä tienpidon järjestämiseksi laadittavaa sopimusta.

4 §

Maantiet

Maantie on valtion omistama tai tieoikeudella hallinnoima tie, joka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja on Liikenneviraston hallinnassa. Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat valtateitä, kantateitä, seututeitä tai yhdysteitä.

Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Muut maantiet ovat yhdysteitä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin.

Valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvat maantiet yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskuksat ja solmukohdat ja palvelevat erityisesti pitkämatkaista liikennettä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin siitä, miltä osin maantiet kuuluvat runkoverkkoon.

Maantie voi olla moottori- tai moottoriliikennetie taikka muu vain tietynlaista liikennettä varten tarkoitettu tie. Moottori- ja moottoriliikenneteiden teknisistä ominaisuuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Maantie voi olla myös tarkoitettu käytettäväksi vain talvella (*erityinen talvitie*).

6 §

Maantielautat

Maantiehen kuuluu myös lautta väylineen ja laituri. Lautta voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaama lautta (*lossi*) taikka vapaasti ohjailtava lautta (*lautta-alus*). Lautta-alukseen sovelletaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetussa lain (1686/2009) 2 § :ssä tarkoitettusta ro-ro-matkustaja-aluksesta säädetään ja määrätään

Lautoista on voimassa, mitä niistä erikseen säädetään ja määrätään. Lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on 18 vuotta täyttänyt ja tehtävään kykenevä. Lisäksi lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on perehtynyt lossin koneistoon, rakenteeseen ja käyttöön sekä kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyssä yleissopimuksessa (SopS 30/1977) ja yhteentörmäämisen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuvessillä annetussa asetuksessa (Sisävesisäännöt 1978) (252/1978) annettuihin sääntöihin ja tuntee 4 momentin nojalla annettujen säännösten sisällön. Lossin kuljettajalla on oltava riittävä terveys lossin kuljettamiseksi. Hänellä on myös oltava riittävä kielitaito, jotta hän voi antaa hätätilanneohjeet matkustajille. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lossien katsastuksesta ja varusteista ja tienpitäjä lossin miehityksestä.

Lautat liikennöivät pääsääntöisesti ilman aikataulua. Liikenteellisistä syistä taikka maakunnan, kunnan, muun viranomaisen tai muun toimijan hakemuksesta voi tienpitäjä päättää, että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan. Päätöksen tulee samalla sisältää aikataulun määräämisen perusteet. Ennen asian ratkaisemista on tienpitäjän varattava niille, joita lauttaliikenne välittömästi koskee, mahdollisuus lausua mielipiteensä asiassa sekä hankittava asianomaisen kunnan ja tarvittaessa muunkin viranomaisen lausunto. Tienpitäjän tulee kuuluttaa päätöksensä, ja aikataulu on asetettava nähtäville lauttapaikan välittömään läheisyyteen.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin lauttojen valvonnasta, kulkujärjestyksestä lautalle, etuoikeutetuista kuljetuksista ja muusta tieliikenteestä, lossin kuljettamisesta ohjausköydestä irrotettuna, lauttaväylän ja yleisen kulkuväylän risteämisen aiheuttamista toimenpiteistä, lossin kuljettajalta vaadittavasta lääkärintodistuksesta ja lauttalaiturin varusteista.

8 §

Maantiehen kuuluvat palvelualueet

Edellä 5 §:n 1 momentissa tarkoitetuille pysäköintialueille saadaan sijoittaa laitteita, rakennelmia ja rakennuksia kioskimyymälää varten sekä levähdysalueille myös kahvilaa, ravintolaa, polttoaineenjakehua, moottoriajoneuvojen huoltoa ja muuta tienkäyttäjien palvelua varten. Sen lisäksi, mitä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) säädetään, vaaditaan laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseen tienpitäjän suostumus.

Maantiehen kuuluvilla palvelualueilla tulevien laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseksi on tienpitäjän tehtävä tarvittaessa sopimus alueen käyttämisestä, rakentamisesta, tiedon tuottamisesta, liiketoiminnan harjoittamisesta ja valtiolle mahdollisesti tulevasta korvauksesta. Sopimuksen tekemiseksi on tienpitäjän pyydettävä tarjouksia luotettavilta, vakavaraisilta ja ammattitaitoisilta yrittäjiltä. Sopimus on tehtävä sen yrittäjän kanssa, joka asetetussa määräajassa on antanut liikenteen ja matkailun vaatimukset sekä alueen käyttötarkoituksen edellyttämän palvelutason huomioon ottaen kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen. Sopimusta ei saa siirtää toiselle ilman tienpitäjän suostumusta.

10 §

Tienpitäjä ja tienpidon kustannukset

Liikennevirasto on maantieverkon tienpitäjä ja se käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Valtio vastaa tienpidon kustannuksista.

Erityisestä syystä, kuten jos tienpidosta huolehditaan laadultaan tai laajuudeltaan korkeampiluokkaisena kuin yleisen liikenteen tai tien ympäristöön sovittamisen tarve edellyttää taikka jos jokin taho erityisesti hyötyy tehtävistä toimenpiteistä, tienpitäjän lisäksi muutkin tahot voivat sopimuksen mukaisesti osallistua tienpidon kustannuksiin tai ottaa huolehtiakseen jostakin tienpitoon liittyvästä toimenpiteestä.

Liikennejärjestelmän toimivuuden turvaamiseksi ja lain tavoitteiden toteuttamiseksi tienpitäjä voi erityisestä syystä ja sopimuksen mukaisesti osallistua tienpitäjän tehtäviin liittyvän muun toimenpiteen kuin maantien rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksiin.

11 §

Tienpidosta vastaavat viranomaiset

Liikennevirasto vastaa maantieverkon omistajan tehtävistä sekä tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Liikennevirasto myös ohjaa maakuntia tienpidon tehtävien hoitamisessa.

Maakunnat vastaavat alueensa tienpidon tehtävien hoitamisesta tienpidon sopimuksen ja Liikenneviraston ohjauksen mukaisesti enintään yhdeksällä tienpitoalueella. Liikennevirasto vastaa kuitenkin merkittävien hankkeiden rakentamisesta.

Liikennevirasto on tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/96/EY 2 artiklassa tarkoitettu toimivaltainen organisaatio ja Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY 4 artiklassa tarkoitettu hallintoviranomainen.

13 §

Tienpitoa koskevat yleiset vaatimukset

Maantieverkkoa on kehitettävä ja kunnossapidettävä ja siihen investoitava siten, että edistetään:

- 1) valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita;
- 2) valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista, alueiden kehittämistä, maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista sekä alue- ja yhdyskuntarakenteen taloudellisuutta;
- 3) liikenteen päästöjen vähentämistä; sekä
- 4) tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksia, liikenteen automaatiota ja liikenteen palveluiden kehittämisen edellytyksiä.

Maantiet on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa niiden liikenteellinen merkitys huomioon ottaen siten, että:

- 1) maantiet tarjoavat mahdollisuuden turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa kohtuullisin kustannuksin ottamalla huomioon erilaiset kulkutavat, eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet;
- 2) maantieverkon ja liikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi ja luonnonvarojä käytetään säästeliäästi;
- 3) tienpito ei tuota kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii;

4) maantiet ovat liikenteellisesti ja teknisesti mahdollisimman toimivia ja turvallisia ja niiden tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti;

5) maanteitä ja tienpitoa koskevat tiedot ovat ajantasaiset ja käytettävissä; sekä

6) maantiet ja niihin liittyvä digitaalinen infrastruktuuri ovat yhteentoimivia muun liikenneverkon sekä siihen liittyvän digitaalisen infrastruktuurin kanssa.

Maantietä parannetaan yleisen liikenteen tarpeen vaatiessa taikka liikenteestä aiheutuvien haittojen poistamiseksi tai vähentämiseksi taikka maankäytön sitä edellyttäessä. Uusi maantie tehdään, jos olemassa oleva maantieverkko ei täytä enää yleisen liikenteen tai maankäytön tarpeita eikä liikennejärjestelmää kehittämällä tai tietä parantamalla voida tarkoituksenmukaisesti tyydyttää näitä tarpeita taikka poistaa tai riittävästi vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja. Maantietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten turvaamiseksi tarpeellisia määräyksiä, jotka koskevat tien rakennetta, varusteita, liikenneteknisiä ratkaisuja sekä maantien käyttöä ja siihen liittyviä rajoituksia.

13 a §

Matkojen ja kuljetusten palvelutaso maanteillä

Tienpitäjän on huolehdittava maanteiden riittävän palvelutason ylläpitämisestä 13 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten ja kunkin maantien liikenteellisen merkityksen kannalta. Palvelutason ylläpitämisessä on otettava huomioon matkojen ja kuljetusten keskeiset palvelutasotekijät, kuten matka-aika, matka-ajan ennakoitavuus, turvallisuus ja kustannustehokkuus.

Valtakunnallisesti merkittävällä runkoverkolla on oltava korkea pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso. Tienpitäjän on varmistettava runkoverkolla reaaliaikaisen liikenne- ja olosuhdetiedon kattavuus ja ajantasaisuus.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateilla on oltava liikennemäärään, liikkumisympäristöön ja alueellisiin tarpeisiin sovitettu hyvä matkojen ja kuljetusten palvelutaso. Erityisesti vilkasliikenteisillä valta- ja kantateilla tienpitäjän on varmistettava ajantasaisten liikenne- ja olosuhdetietojen saatavuus.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä on oltava alueellisen tarpeen edellyttämä ja tien liikenteellistä merkitystä vastaava palvelutaso.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä matkojen ja kuljetusten palvelutasosta maanteillä.

1 a luku

Liikennejärjestelmäsuunnittelu

15 a §

Liikennejärjestelmäsuunnittelu ja sen tavoitteet

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on jatkuvaa ja vuorovaikutteista vaikutusten arviointiin sekä viranomaisten ja muiden toimijoiden yhteistyöhön perustuvaa suunnittelua. Liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on edistää toimivaa, turvallista ja kestävää liikennejärjestelmää ottaen erityisesti huomioon:

1) liikenteen, maankäytön, palvelurakenteen ja elinkeinotoiminnan vuorovaikutus ja toimintojen synnyttämä nykyinen ja tuleva liikennetarve;

2) eri ihmisryhmien liikkumistarpeet ja matkaketjujen toimivuus;

- 3) elinkeinoelämän kuljetustarpeet ja kuljetusketjujen toimivuus;
- 4) liikenteen turvallisuus;
- 5) liikenteen ympäristöhaittojen ennalta ehkäiseminen ja vähentäminen;
- 6) liikennejärjestelmän energiatehokkuus;
- 7) tiedon ja digitalisaation hyödyntämismahdollisuudet;
- 8) yksityiset ja markkinaehtoiset liikkumispalvelut sekä liikenne- ja kuljetuspalvelut;
- 9) julkisten ja julkisesti rahoitettujen liikkumispalvelujen sekä liikenne- ja kuljetuspalvelujen kehittämis- ja rahoitustarpeet; sekä
- 10) liikenneverkkojen ja niiden solmukohtien kehittämistarpeet ja rahoitus.

15 b §

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta, ja sen hyväksyy valtioneuvosto.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sekä toimenpide-ehdotukset tavoitteiden saavuttamiseksi.

Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on sisällytettävä 12 vuodeksi laadittava ohjelma, joka sisältää valtion, maakuntien ja kuntien toimenpiteitä. Ohjelman tulee lisäksi sisältää liikennejärjestelmää koskeva valtion rahoitusohjelma. Ohjelma voidaan tarkistaa tarvittaessa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on sisällytettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristövaikutusten arviointi.

Kunkin hallituskauden alussa liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa sekä tarvittaessa tarkistetaan julkisen talouden suunnitelman muuttuessa. Liikenne- ja viestintäministeriön on varmistettava valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteensovittaminen muihin valtakunnallisiin suunnitelmiin.

15 c §

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Maakunnan on valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi ja siinä esitettyjen toimien täytäntöönpanon edistämiseksi laadittava toimialueelleen monivuotinen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa voidaan esittää myös maakunnan oloista johtuvia maakunnallisia tavoitteita ja toimia liikkumisen ja liikennejärjestelmän toimivuuden, turvallisuuden ja kestävyyyden edistämiseksi ja kehittämiseksi.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään maakunnan alueen liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio sekä tavoitteet ja toimenpide-ehdotukset tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tulee esittää arvio suunnitelman toteutettavuudesta käytössä olevien taloudellisten resurssien puitteissa, toteutusaikataulusta sekä suunnitelman muista vaikutuksista. Maakunnan on arvioitava liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutumista ja vaikuttavuutta vähintään kerran valtuustokaudessa sekä tarvittaessa tarkistettava suunnitelma.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma on yhteensovitettava maakunnan muun suunnitelman, maakuntakaavan sekä sen alueeseen rajoittuvien muiden maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien kanssa. Maakunta voi laatia liikennejärjestelmäsuunnitelman myös yhdessä toisen tai useamman maakunnan kanssa. Suunnitelmassa on myös kiinnitettävä huomiota

maakunnan alueella olevien kuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmää koskevaan suunnitteluun. Suunnitelma voidaan laatia osana muuta maakunnan strategista suunnittelua.

Maakunnan alueella toimivien viranomaisten on toiminnassaan kiinnitettävä huomiota maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

15 d §

Menettely suunnitelmia valmisteltaessa

Liikenne- ja viestintäministeriön on valmisteltava valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma yhteistyössä kaikkien maakuntien sekä suunnitelman kannalta keskeisten ministeriöiden, viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa. Suunnitelmaluonnoksesta on pyydettävä lausunto niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta ja muilta toimijoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy.

Maakunnan on valmisteltava maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma yhteistyössä valtion liikennehallinnon, alueen kuntien, muiden maakuntien sekä viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa, joiden toimialaan liikennejärjestelmäsuunnitelma voi olennaisesti liittyä. Maakunnan on pyydettävä suunnitelmaluonnoksesta lausunto alueen kunnilta ja niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta, muilta maakunnilta sekä muilta tahoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy.

Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston on osallistuttava valtakunnalliseen ja maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun.

Suunnitelman valmistelusta vastaavan on varattava muillekin kuin 1 ja 2 momentissa tarkoitetuille tahoille mahdollisuus tutustua mainituissa lainkohdissa tarkoitettuihin suunnitelmaluonnoksiin sekä esittää niistä mielipiteensä. Mahdollisuus varataan julkaisemalla kuulutus 108 §:ssä tarkoitettulla tavalla. Vastaavalla tavalla on julkaistava kuulutus hyväksytystä suunnitelmasta perusteluineen sekä siitä, miten lausunnot ja mielipiteet on otettu huomioon.

15 e §

Asetuksenantovaltuus

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintamenettelyistä ja seurannasta.

1 b luku

Tienpidon järjestäminen

15 f §

Tienpitoalueet

Maakuntien on sovittava niille tämän lain mukaan kuuluvien tienpidon tehtävien hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpitoalueella maakuntalain (/) 8 luvussa säädetyllä tavalla. Yhteistyösopimuksessa on sovittava tienpidon tehtävien järjestämisestä sekä tienpitoalueen maakuntien toimivallan ja vastuiden jakautumisesta.

Yhteistyösopimuksella on varmistettava:

1) kustannustehokas, yhtenäinen, asiantunteva ja pitkäjänteinen tienpito;

2) tämän lain mukaisen palvelutason toteutuminen ja työssäkäyntialueiden asiakastarpeiden huomioon ottaminen; sekä

3) maantieteellisesti, kooltaan ja muutoinkin tarkoituksenmukaisten tienpitoalueiden muodostuminen.

Jos maakunta kykenee yksin järjestämään tienpitotehtävät 2 momentin vaatimukset täyttävällä tavalla, se voi muodostaa tienpitoalueen yksin edellyttäen, että tienpitoalueiden yhteismäärä ei ylitä yhdeksää.

15 g §

Tienpitoalueista sopiminen

Tienpitoaluetta koskeva yhteistyösopimus on laadittava toistaiseksi voimassa olevana. Yhteistyösopimus tulee voimaan sen laatimista seuraavan kalenterivuoden alusta.

Maakunnat valmistelevat ja hyväksyvät yhteistyösopimuksen siten, että hyväksytty sopimus voidaan toimittaa tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle viimeistään 30 päivänä elokuuta yhteistyösopimuksen voimaantuloa edeltävänä vuonna.

Maakunnat varaavat liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle tilaisuuden lausua maakuntien välisestä yhteistyösopimuksesta viimeistään kahdeksan viikkoa ennen yhteistyösopimuksen hyväksymistä. Jos liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että yhteistyösopimus ei täytä 15 f §:n 2 momentissa säädettyjä vaatimuksia, ministeriön ja maakuntien tulee neuvotella asiasta.

15 h §

Maakuntien yhteistyösopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä

Jos maakunnat eivät pääse 15 f §:ssä tarkoitettuun sopimukseen tai 15 g §:n 3 momentissa tarkoitetuissa neuvotteluissa ei päästä yhteisymmärrykseen, valtioneuvosto tekee liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen tienpidon tehtävien hoitamisesta maakuntien yhteistoiminnassa.

Valtioneuvosto voi määrätä:

- 1) tienpitoalueista;
- 2) tehtävien hoitamisesta maakuntalain 48 §:ssä tarkoitetun yhteisen toimielimen avulla;
- 3) maakunnasta, joka toimii maakuntalain 48 §:n 1 momentissa tarkoitettuna vastuumaakuntana sekä mainitun lain 49 §:n 1–3 kohdassa tarkoitetuista yhteistä toimielintä koskevista seikoista;
- 4) muista yhteistoiminnan järjestämisestä koskevista seikoista, jotka ovat tarpeen 15 f §:n 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten täyttämiseksi.

Valtioneuvoston on samalla määrättävä menettelystä, jolla sen päätös voidaan korvata maakuntien 15 f §:n mukaisella yhteistyösopimuksella. Valtioneuvoston päätös on voimassa sen kalenterivuoden loppuun, jonka aikana maakunnat pääsevät yhteistyösopimukseen.

Valtioneuvoston tässä pykälässä tarkoitettu päätös valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriössä. Ministeriön on valmistelussa kuultava niitä maakuntia, joita päätös koskee, sekä muita ministeriöitä ja viranomaisia.

15 i §

Tienpitoalueita koskevat muutokset

Tienpitoaluetta koskevaa yhteistyösopimusta voidaan muuttaa tai se voidaan irtisanoa uuden sopimuksen laatimiseksi enintään kerran maakunnan valtuustokaudessa, jos toimintaympäris-

tössä on tapahtunut tienpitoalueen toimintaan vaikuttava olennainen muutos tai jos muutoksella tai irtisanomisella ja uuden sopimuksen laatimisella voidaan parantaa 15 f §:n 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten toteutumista.

Yhteistyösopimuksen muuttamiseen ja uuden yhteistyösopimuksen laatimiseen sovelletaan, mitä 15 g ja 15 h §:ssä säädetään yhteistyösopimuksesta ja sen korvaamisesta valtioneuvoston päätöksellä.

15 j §

Tienpidon rahoitus

Maakuntien tienpidon rahoitus eritellään maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin sekä muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistetaan maantieverkon ja sen kunnan yhtenäisyys sekä 13, 13 a ja 33 §:ssä säädettyjen vaatimusten toteutuminen. Tienpitäjä kohdentaa rahoituksen jokaiselle maakunnalle ja tekee rahoitusvaraukset tienpitoalueen maakuntien käyttöön tienpidon sopimuksen perusteella.

Tienpitäjä varaa osan perusväylänpidon tienpidon talousarvion määrärahasta kohdistettavaksi tienpidon valtakunnallisiin tehtäviin, teemaohjelmiin ja äkillisiin tai ennakoimattomiin korjaustarpeisiin.

15 k §

Tienpidon ja liikenteen suunnitelma

Jokaiselle maakunnalle on laadittava valtuustokausittain vuosittain tarkistettava tienpidon ja liikenteen suunnitelma, jossa käsitellään asiakastarpeita, teiden kunnossapitoa, alueellisia investointeja ja niiden rahoitusta, suunnitelman vaikutuksia sekä muita maakunnan tienpitoon liittyviä kysymyksiä. Suunnitelmaan voidaan sisällyttää myös muita maakunnan vastuulla olevia liikennetehtäviä koskevia asioita.

Tienpidon ja liikenteen suunnitelman valmistelee maakunta tai se valmistellaan tienpitoalueella maakuntien välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti. Alueen kunnille on varattava mahdollisuus antaa lausunto suunnitelmaluonnoksesta. Suunnitelman hyväksymisestä päättää se maakunta, jota suunnitelma koskee.

15 l §

Tienpidon sopimus

Tienpitäjä ja tienpitoalueen maakunnat valmistelevat tienpitotehtävistä nelivuotisen tienpidon sopimuksen, joka tarkistetaan vuosittain.

Tienpidon sopimuksessa on sovittava tämän lain mukaan tienpitoalueen maakunnille kuuluvien tehtävien hoitamiseksi käytettävissä olevasta rahoituksesta ja sen suuntaamisesta, maanteiden kuulumisesta kunnossapitoluokkiin, tienpitoa koskevista tavoitteista ja toimintatavoista, varautumiseen liittyvistä toimenpiteistä, tienpidon omavalvonnan järjestämisestä, toimintaa ja taloutta koskevista tavoitteista sekä raportoinnista ja muista tarpeellisista maakunnan tienpitoa koskevista asioista. Sopimuksessa on sovittava tienpitoalueen maakuntien käyttöön tulevista rahoitusvarauksista. Sopimus voi sisältää jokaista tienpitoalueen maakuntaa koskevan erillisen osan.

15 m §

Tienpidon sopimusta koskeva menettely

Tienpitoalueella on laadittava tienpidon ja liikenteen suunnitelmat tai suunnitelmaluonnokset ennen tienpitäjän kanssa käytäviä tienpidon sopimusta koskevia neuvotteluita. Tienpitoalueen maakuntien tienpidon ja liikenteen suunnitelmat toimivat neuvotteluiden lähtökohtana.

Sopimusneuvottelut käydään vuosittain syksyllä. Sopimuksessa sovitaan 15 l §:n 2 momentissa tarkoitetuista asioista ensimmäisen vuoden osalta täsmällisesti ja seuraavien vuosien osalta väljemmin. Sopimus tarkistetaan neuvotteluissa vuosittain ja tarvittaessa toimintaympäristön muuttuessa.

Neuvotteluissa on oltava läsnä tienpitäjän ja tienpitoalueen edustajat tienpitoalueen maakuntien välisen sopimuksen mukaisesti. Sopimuksen allekirjoittavat tienpitäjän edustaja ja tienpitoalueen maakuntien edustajat.

Jos tienpitäjän ja tienpitoalueen välisissä sopimusneuvotteluissa ei päästä sopimukseen, liikenne- ja viestintäministeriön, tienpitäjän ja tienpitoalueen edustajien tulee neuvotella asiasta.

15 n §

Tienpidon sopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä

Jos tienpitäjä ja tienpitoalueeseen kuuluvat maakunnat eivät pääse 15 l §:ssä tarkoitettuun sopimukseen tai 15 m §:ssä tarkoitetuissa neuvotteluissa ei päästä yhteisymmärrykseen, valtioneuvosto tekee liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen tienpidon sopimuksella 15 l §:n 2 momentissa ratkaistavaksi säädetyistä asioista.

Valtioneuvoston on samalla määrättävä menettelystä, jolla valtioneuvoston päätös voidaan korvata tienpitäjän ja tienpitoalueeseen kuuluvien maakuntien 15 l §:n mukaisesti tekemällä tienpidon sopimuksella. Valtioneuvoston päätös on voimassa sen kalenterivuoden loppuun, jonka aikana tienpitäjä ja tienpitoalue pääsevät sopimukseen.

Valtioneuvoston tässä pykälässä tarkoitettu päätös valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriössä. Ministeriön on valmistelussa kuultava niitä maakuntia, joita päätös koskee, tienpitäjää sekä muita ministeriöitä ja viranomaisia, joiden toimialaan tienpito voi olennaisesti liittyä.

15 o §

Tienpidon omavalvonta

Tienpitäjän ja maakunnan on laadittava hoidettavinaan olevista tienpidon tehtävistä omavalvontaohjelma. Ohjelmassa tulee määritellä, miten laissa säädetyt tienpidon yleiset vaatimukset, matkojen ja kuljetusten palvelutaso maanteilla ja kunnossapidon tason toteutuminen varmistetaan. Omavalvontaohjelmassa on määrättävä, miten vaatimusten toteutumista seurataan ja miten havaitut puutteet korjataan.

Omavalvontaohjelma sekä omavalvontaohjelman toteutumisen seurantaan perustuvat havainnot ja niihin perustuvat toimenpiteet on julkaistava julkisessa tietoverkossa.

Maakunnan on huolehdittava siitä, että palvelun tuottajien kanssa tehtävissä sopimuksissa on riittävät määräykset palvelun tuottajan valvonnasta sekä laatupoikkeamien käsittelystä maakunnan omavalvonnan toteuttamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan tarvittaessa antaa tarkempia säännöksiä omavalvontaohjelman sisällöstä ja laatimisesta sekä ohjelman sisältyvästä suunnitelmasta tienpidon laadunhallinnan edistämiseksi.

15 p §

Oikeus saada tietoja

Tienpitäjällä ja maakunnalla on oikeus saada toisiltaan, muulta viranomaiselta sekä niiden puolesta sopimuksella määriteltyä tehtävää hoitavalta yksityiseltä palveluntarjoajalta maksutta ja salassapitosäännösten estämättä tietoja, jotka ovat välttämättömiä tienpitäjälle ja maakunnalle tässä laissa säädettyjen tienpito-, omavalvonta- ja lupatehtävien hoitamiseksi.

Tienpitäjällä ja maakunnalla on oikeus luovuttaa salassa pidettäviä tietoja toimijalle, joka hoitaa sen puolesta sopimuksella määriteltyä tehtävää, jos tiedon saaminen on välttämätöntä tehtävän hoitamiseksi.

2 luku

Maantien suunnittelu

15 q §

Maantien suunnittelun tehtävät

Maantien suunnitteluun kuuluvat yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma sekä näitä koskevat 15 r §:ssä tarkoitettu hankearviointi ja 15 s §:ssä tarkoitetut suunnitteluperusteet.

Maakunta vastaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisesta tienpitoaluetta koskevassa yhteistyösopimuksessa sovitun mukaisesti.

Tienpitäjä voi kuitenkin ottaa vastattavakseen merkittävää hanketta koskevan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen siihen kuuluvine tehtävineen. Se, mitä tässä laissa säädetään maakunnasta yleissuunnitelman, tiesuunnitelman, hankearvioinnin, suunnitteluperusteiden ja jälkiarvioinnin laatijana, koskee myös tienpitäjää sen vastatessa mainituista tehtävistä.

Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa maakunta toimii yhteistyössä alueen kuntien ja muiden viranomaisten kanssa. Suunnittelun on perustuttava maantien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnalliseen ja maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskeviin suunnitteluperusteisiin sekä alueiden käytön suunnitteluun.

15 r §

Hankearviointi

Maakunnan on laadittava merkittävää tiehanketta koskevasta yleissuunnitelmasta ja tiesuunnitelmasta hankearviointi. Hankearviointi on laadittava myös merkittävää tiehanketta koskevasta tiesuunnitelman vaiheittain toteutettavista ratkaisuksista.

Hankearvioinnissa on esitettävä hankkeen lähtökohtien, tavoitteiden ja vaikutusten kuvaus, vaikuttavuuden arviointi, kannattavuuslaskelma sekä toteutettavuuden arviointi ja päätelmät. Lisäksi hankearvioinnin osana on esitettävä suunnitelma hankkeen seurannan ja jälkiarvioinnin toteutuksesta ja sisällöstä.

15 s §

Yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskevat suunnitteluperusteet

Ennen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen aloittamista voidaan laatia suunnitelman kohteena olevan tiehankkeen palvelutasoa, maantien teknisiä ominaisuuksia sekä maantien rakentamisen ja liikenteen haitallisten vaikutusten poistamista tai vähentämistä koskevat yleiset tavoitteet (*suunnitteluperusteet*). Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on otettava suunnitteluperusteet huomioon ja edistettävä niiden toteutumista.

Valtatietä, kantatietä tai vilkasliikenteistä seututietä koskevaa yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien suunnitteluperusteiden laatimisesta päättää tienpitäjä. Muuta maantietä koskevien suunnitteluperusteiden laatimisesta päättää maakunta.

Suunnitteluperusteiden valmistelusta vastaa maakunta yhteistyössä tienpitäjän sekä muiden viranomaisten kanssa, joita asia koskee.

Tienpitäjä hyväksyy valtatietä, kantatietä sekä vilkasliikenteistä seututietä koskevat suunnitteluperusteet. Muuta maantietä koskevat suunnitteluperusteet hyväksyy maakunta.

16 §

Tutkimusoikeus

Kun maakunta on päättänyt aloittaa yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen, on kiinteistöllä sallittava tutkimustöiden suorittaminen. Tässä tarkoituksessa saadaan kiinteistöllä suorittaa mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus, maaperän tutkimus ja muu valmistava toimenpide. Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Maakunnan on ilmoitettava yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen sekä näihin liittyvien tutkimusten aloittamisesta kunnalle ja tienpitäjälle sekä kuuluttamalla asiasta niin kuin maakunnan ilmoitukset maakuntalain mukaan julkaistaan tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla 27 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille, ja näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiassa.

17 §

Tien suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään. Yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sitä puoltaa. Tiesuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kyse on vaikutuksiltaan vähäisestä poikkeuksesta ja kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin poikkeus välittömästi vaikuttaa, sitä puoltavat.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, voidaan maantie suunnitella, jos tien luonne huomioon ottaen tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan ilman kaavaakin riittävästi selvittää yhteistyössä kunnan ja tarvittaessa maakunnan kanssa.

Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaissa (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

19 §

Yleissuunnitelman sisältö

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys maantien tarpeellisuudesta ja tutkituista vaihtoehdoista, tien liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, tien likimääräinen sijainti sekä tien arvioi-

dut vaikutukset, kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistörakenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Suunnitelmassa tulee esittää myös mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä alustava kustannusarvio.

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet. Yleissuunnitelman tulee sisältää myös 15 r §:ssä tarkoitettu hankearviointi sekä 15 s §:ssä tarkoitetut suunnitteluperusteet.

22 §

Tiesuunnitelman sisältö

Maantien rakentamista koskevassa tiesuunnitelmassa on osoitettava tien sijainti ja korkeus-asema sekä poikkileikkaus niin, että tiealue voidaan merkitä maastoon. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien vaikutuksista ja suunnitelmassa on esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien rakentamisen tai liikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Suunnitelmassa on otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon maanomistusolot. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi tien 44 §:n 1 momentissa tarkoitettujen suoja-alueet ja 45 §:n 1 momentissa tarkoitettu näkemäalueet sekä se, varataanko aluetta tien myöhempää leventämistä varten. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien rakentamisen kustannuksista.

Jos maantie sitä parannettaessa saa uuden suunnan ja tie vanhan suunnan osalta jää edelleen maantiekseksi taikka käytettäväksi muihin tietarkoituksiin, on siitä määrättävä tiesuunnitelmassa. Jos tie on tarkoitettu moottoritiekseksi, moottoriliikennetiekseksi tai muutoin vain tietynlaisen liikennettä varten taikka jos liikennettä muuten pysyvästi rajoitetaan, on siitä määrättävä tiesuunnitelmassa.

Tiesuunnitelmassa voidaan 45 §:n 1 momentissa tarkoitettu näkemäalue osoittaa tiealueeksi, jos liikenneturvallisuuden katsotaan sitä merkittävästi vaativan.

Tiesuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon valtakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet. Selvitys ei kuitenkaan ole tarpeen, jos tiesuunnitelma perustuu lainvoimaiseen yleissuunnitelmaan, jossa valtakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden huomioon ottamista koskeva selvitys on riittävällä tavalla tehty. Tiesuunnitelman tulee sisältää myös 15 r §:ssä tarkoitettu hankearviointi sekä 15 s §:ssä tarkoitetut suunnitteluperusteet.

24 §

Yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät sekä laskuajat tiesuunnitelmassa

Maantien liikenneturvallisuuden ja välityskyvyn edistämiseksi voidaan tiesuunnitelmassa antaa määräyksiä tai kieltoja yksityisten teiden liittämisestä maantiehen sekä sille johtavien liittymien käyttämisestä. Tässä tarkoitettuja määräyksiä tai kieltoja voidaan antaa myös sellaisista liittymistä, joita käytetään yksinomaan maa- tai metsätalousajoon (*maatalousliittymä*).

Jos tiesuunnitelmassa kielletään käyttämästä ennestään olevaa yksityisen tien liittymää tai maatalousliittymää, on uuden kulkuyhteyden järjestämisestä määrättävä tiesuunnitelmassa, jolloin voidaan määrätä tienpitäjän kustannuksella tehtäväksi tarpeen mukaan yksityinen tie tai liittymä taikka perustettavaksi oikeus ennestään olevaan yksityiseen tiehen taikka maantienä lakkautettuun tai lakkaavaan tiehen tai tieosaan.

Jos tie- tai liittännäisalueen kuivattamiseksi on tarpeen perustaa oikeus laskuajan pitämiseen toisen maalla tai oikeus johtaa kuivatusvettä toisen ojaan tai puroon, on tästä määrättävä tiesuunnitelmassa, jossa on osoitettava laskuajaksi tarvittava alue. Laskuajaan sovelletaan muutoin, mitä vesilaissa (587/2011) säädetään ojituksista.

27 §

Vuorovaikutus

Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa maakunnan on varattava kunnalle, kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työnteekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa.

Ennen suunnitelman hyväksymistä maakunnan on varattava 1 momentissa tarkoitetuille ta-
hoille tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Tässä tarkoituksessa tulee maakun-
nan pitää yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma yleisesti nähtävänä yhtäjaksoisesti 30 päivän
ajan. Muistutukset suunnitelmaa vastaan on toimitettava maakunnalle ennen nähtävänäoloajan
päättymistä. Maakunnan on varattava niille kunnille, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu,
mahdollisuus lausua muistutuksista. Suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sekä muistutusten
tekemistavasta ja -ajasta on maakunnan kuulutettava niin kuin maakunnan ilmoitukset maa-
kuntalain mukaan julkaistaan. Maakunnan on lähetettävä kirjallinen ilmoitus suunnitelman
nähtäväksi asettamisesta sellaisille suunnitelman vaikutusalueen kiinteistöjen omistajille ja
haltijoille, joiden asuinpaikka on toisessa maakunnassa ja on asiakirjoissa mainittu tai muuten
tunnettu.

Maakunnan on esitettävä perusteltu kannanotto suunnitelmaa vastaan tehdyistä muistu-
tuksista. Maakunnan on ilmoitettava kannanottonsa alueen kunnille sekä niille muistutuksen
tehneille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa. Maakunnan
perusteltu kannanotto ilmoitetaan tienpitäjän suunnitelmaa koskevassa hyväksymispäätöksessä.

Maakunnan on pyydettävä suunnitelmasta lausunto niiltä muilta maakunnilta ja kunnilta,
joiden alueelle suunnitelma sijoittuu tai joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin il-
menevät, sekä Valtion lupa- ja valvontavirastolta. Maakunnan on pyydettävä lausunto muulta-
kin viranomaiselta, jos se on päätösharkinnassa tarpeen. Maakunnan on esitettävä perusteltu
kannanotto suunnitelmasta annettuihin lausuntoihin.

Jos yleisesti nähtävillä ollutta tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa ja muutoksen vaikutukset
arvioidaan vähäisiksi, voidaan noudattaa yksinkertaisempaa menettelyä kuin 2–4 momentissa
säädetään.

Tarkemmat säännökset vuorovaikutusmenettelystä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

27 a §

Ennakkoneuvottelu

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen aikana ennen suunnitelman toimittamista
hyväksyttäväksi tienpitäjä voi suunnitelman hyväksyvänä viranomaisena omasta aloitteestaan
taikka maakunnan tai muun viranomaisen pyynnöstä järjestää ennakkoneuvottelun. Ennako-
neuvottelun tavoitteena on edistää suunnitelman vaatimien selvitys- ja arviointimenettelyjen
hallintaa sekä maakunnan, tienpitäjän ja muiden viranomaisten välistä tiedonvaihtoa sekä pa-
rantaa selvitysten ja asiakirjojen laatua ja käytettävyyttä sekä sujuvoittaa menettelyjä.

27 b §

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisesitys

Maakunta tekee yleissuunnitelmasta ja tiesuunnitelmasta hyväksymisesityksen tienpitäjälle.

Yleissuunnitelmaa koskevassa hyväksymisesityksessä on esitettävä suunnitelman hyväksymistä koskevan harkinnan kannalta tarvittavat 15 q, 15 r, 16, 17, 19, 27, 29 ja 43 b §:ssä tarkoitetut tiedot, selvitykset ja asiakirjat.

Tiesuunnitelmaa koskevassa hyväksymisesityksessä on esitettävä suunnitelman hyväksymistä koskevan harkinnan kannalta tarvittavat 15 q, 15 r, 16, 17, 22, 23, 24, 27, 28, 29, 43 b, 44 ja 45 §:ssä tarkoitetut tiedot ja selvitykset.

Hyväksymisesitys ja sen perusteena oleva suunnitelma-aineisto on toimitettava tienpitäjälle kirjallisesti sekä mahdollisuuksien mukaan sähköisesti.

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisesityksen tarkemmasta sisällöstä ja toimitamisesta voidaan säätää valtioneuvoston asetuksella.

30 §

Suunnitelmien muuttaminen ja vähäinen poikkeaminen

Jos hyväksyttyä yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa, se tehdään siten kuin tässä laissa ja sen nojalla säädetään uudesta yleissuunnitelmasta ja tiesuunnitelmasta.

Hyväksytystä tiesuunnitelmasta voidaan poiketa sitä muuttamatta, jos poikkeus on vaikutuksiltaan vähäinen ja maakunta harkitsee poikkeamisen suunnitelman toteuttamisen yhteydessä tarpeelliseksi ja tarkoituksenmukaiseksi.

31 §

Suunnitelmien voimassaoloaika

Tiesuunnitelman laatiminen on aloitettava kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on saanut lainvoiman. Muuten yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa. Tienpitäjä voi maakunnan hakemuksesta pidentää yleissuunnitelman voimassaoloaikaa enintään neljällä vuodella, jos 17 ja 19 §:ssä säädetty edellytykset edelleen täyttyvät. Tiesuunnitelman laatimisen katsotaan alkaneen, kun siitä on ilmoitettu 16 §:n 2 momentissa säädetyllä tavalla.

Yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa myös siltä osin kuin sen perusteella laadittu tiesuunnitelma on hyväksytty ja hyväksymispäätös on saanut lainvoiman.

Päätös tiesuunnitelman hyväksymisestä raukeaa, jos tietyötä ei ole osaksikaan aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona tiesuunnitelma on saanut lainvoiman. Tienpitäjä voi maakunnan hakemuksesta pidentää määräaikaa enintään neljällä vuodella ja erityisistä syistä sen lisäksi yhdellä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. Määräaikaa voidaan pidentää vain, jos tiesuunnitelma edelleen täyttää 17 ja 22 §:ssä säädetty edellytykset. Tietyö katsotaan alkaneeksi, kun tietarkoituksiin tarvittava alue on otettu tienpitäjän haltuun 56 §:n mukaisesti.

32 §

Seuranta ja jälkiarviointi

Tienpitäjän tulee järjestelmällisesti seurata, miten tiehankkeen arvioidut ja muut vaikutukset ovat toteutuneet, ja käyttää hyväksi seurannan tuloksia hankkeiden vaikutusarvioinnissa ja suunnitteluratkaisujen valinnassa.

Tienpitäjä voi erityisestä syystä päättää, että 15 r §:n 1 momentissa tarkoitetuista tiehankkeista, joista on tehty hankearviointi, on tehtävä myös jälkiarviointi. Jälkiarvioinnin laatimisesta vastaa maakunta yhteistyössä tienpitäjän kanssa. Jälkiarvioinnissa on esitettävä selvitys tiehankkeen toteutuksen aikana tiesuunnitelmasta tehdyistä teknistaloudellisista poikkeuksista,

liikenteen kehittämisestä sekä tiehankkeen kannattavuuden ja vaikuttavuuden kannalta merkittävien vaikutusten toteutumisesta.

32 a §

Radat tien suunnittelussa

Maantien rakentamisesta aiheutuvat muutokset rautatiehen voidaan osoittaa maantien rakentamista koskevassa suunnitelmassa.

Rautatietä koskevat muutokset esitetään maantien rakentamista koskevassa suunnitelmassa erikseen siten kuin ratalaissa (110/2007) säädetään rautatietä koskevasta yleissuunnitelmasta ja ratasuunnitelmasta.

33 §

Maantien kunnossapito

Maantie on pidettävä yleisen liikenteen tarvetta ja väylän liikenteellistä merkitystä vastaavassa kunnossa. Maantien kunnossapidossa ja kunnossapidon tason määräytymisessä on otettava huomioon:

- 1) 13 §:n 1 ja 2 momentissa säädetyt vaatimukset ja 13 a §:ssä säädetty palvelutaso;
- 2) liikkumisympäristö, alueelliset tarpeet sekä keliolosuhteet;
- 3) liikenteen toimivuus ja liikenneturvallisuus;
- 4) elinkaarivaikutukset ja kustannustehokkuus;
- 5) tieomaisuuden säilyminen;
- 6) ympäristönäkökohdat.

Runkoverkolla maanteiden kunnossapidon on oltava korkeatasoista, mutta se saa ajallisesti tai paikallisesti vaihdella kohtuullisessa määrin liikenteelliset tarpeet ja olosuhteet huomioiden. Huonokuntoisia tiejaksoja ja painorajoituksia saa olla vähän tai ei lainkaan.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä kunnossapidon on oltava hyvätasoisia, mutta se saa ajallisesti tai paikallisesti vaihdella liikenteelliset tarpeet ja olosuhteet huomioiden. Huonokuntoisia tiejaksoja saa olla enemmän kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä kunnossapito on sovittava alueellisen liikenteen tarpeisiin. Teiden kunnossapidon taso saa olla muuta tieverkkoa matalampi, ja se saa ajallisesti tai paikallisesti vaihdella liikenteelliset tarpeet ja olosuhteet huomioiden. Huonokuntoisia tiejaksoja saa olla enemmän kuin muulla maantieverkolla, mutta niiden määrän kasvua on pyrittävä hillitsemään.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella annetaan tarkemmat säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta ja kunnossapitoluokista.

34 §

Rajoitettu kunnossapito

Erityisestä syystä tienpitäjä voi maakunnan esityksestä päättää, että jotain maantietä tai maantienosaa ei pidetä 33 §:ssä tarkoitettussa kunnossa. Tällainen tie tai tienosa on suljettava yleiseltä liikenteeltä. Tien tai tien osan sulkeminen on osoitettava liikennemerkillä ja tallettamalla siitä tieto tienpitäjän osoittamaan rekisteriin tai tietojärjestelmään. Tien tai tien osan sulkemisesta on ilmoitettava poliisille ja pelastusviranomaisille, jos sulkemisella voi olla merkitystä niiden kiireellisten tehtävien hoitamisen kannalta, eikä tieto ole saatavissa ajantasaisesti.

na tienpitäjän osoittamasta rekisteristä tai tietojärjestelmästä. Tarvittaessa tien tai tienosan sulkemisesta on ilmoitettava kuuluttamalla.

Maakunta voi päättää, että osa määrätystä maantiehen kuuluvasta jalkakäytävästä tai pyörätiestä taikka yhdistetystä tai rinnakkaisesta pyörätiestä ja jalkakäytävästä pidetään kunnossa ilman liukkauden torjuntaa.

35 §

Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen

Jos ajoneuvoliikenne saattaa vaurioittaa maantietä, joka roudan sulamisen tai sateen takia taikka muusta tällaisesta syystä on rakenteeltaan heikentynyt, voi maakunta kieltää toistaiseksi tai määräajaksi liikenteen tiellä tai sen osalla taikka rajoittaa liikennettä.

Erityisistä syistä maakunta voi myöntää tilapäisen poikkeuksen 1 momentissa tarkoitetuista kielloista tai rajoituksesta, jos se harkitsee, että liikenneturvallisuus ei vaarannu eikä maantie vaurioidu. Poikkeuslupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja. Yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömät kuljetukset eivät tarvitse poikkeuslupaa.

Tieto 1 momentissa tarkoitettua kiellosta ja rajoituksesta on osoitettava liikennemerkillä ja tallettamalla tieto tienpitäjän osoittamaan rekisteriin tai tietojärjestelmään.

36 §

Tilapäinen kulkutie

Jos maantien tai siihen kuuluvan rakennelman sortumisen tai sortumisen vaaran vuoksi taikka poikkeuksellisten luonnonolosuhteiden johdosta liikenne tiellä estyy tai sitä joudutaan rajoittamaan taikka jos tietyö sitä erityisestä syystä edellyttää, maakunnalla on oikeus järjestää toisen maalle tilapäinen kulkutie esteen tai rajoituksen poistamisen ajaksi. Ennen kulkutien järjestämistä on asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle, jos mahdollista, varattava tilaisuus tulla kuulluksi. Lisäksi yksityisistä teistä annetussa laissa tarkoitettulle tiekunnalle on varattava tilaisuus tulla kuulluksi, jos mahdollista, jos yksityinen tie sijaitsee kyseisellä kiinteistöllä tai rajoittuu siihen. Tässä momentissa tarkoitetun kulkutien kunnossapitoon sovelletaan, mitä 33 §:ssä säädetään.

Liikenneonnettomuuden tai muun vastaavan syyn estäessä maantien liikenteen voi tieliikennelain (267/1981) 49 §:ssä tarkoitettu liikenteen ohjaaja järjestää toisen maalle tilapäisen kulkutien esteen poistamisen ajaksi.

Tieto tilapäisestä kiellosta ja rajoituksesta on osoitettava liikennemerkillä ja tallettamalla siitä tieto tienpitäjän osoittamaan rekisteriin tai tietojärjestelmään.

37 §

Liittyminen maantiehen

Edellä 24 §:n 1 momentissa tarkoitetun kiellon tai määräyksen estämättä tienpitäjä voi antaa luvan yksityisen tien liittämiseen kiellon alaiseen maantiehen taikka kielletyn liittymän käyttämiseen tai liittymän käyttötarkoituksen muuttamiseen, jos kiinteistön tarkoituksenmukainen käyttö sitä vaatii eikä liittymästä eikä sen käyttämisestä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Jos kiinteistölle on tarpeen maatalousliittymä, on lupa sen tekemiseksi tässä momentissa tarkoitettuun tiehen myönnettävä, jos liittymä ja sen sijainti ovat sellaiset, ettei liikenneturvallisuus sen takia vaarannu. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

Lupa yksityisen tien liittämiseksi muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun maantiehen on myönnettävä, jos liittymä on tarpeen kiinteistön käyttämiseksi ja liittymä sekä sen sijainti ovat

sellaiset, ettei liikenneturvallisuus liittymän eikä sen käyttämisen takia vaarannu. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja. Tässä momentissa tarkoitettuun tiehen saa tehdä tienpitäjän ohjeiden mukaan maatalousliittymän, jollei siitä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tällaisen maatalousliittymän tekemisestä on hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä ilmoitettava tienpitäjälle.

Jos maastoliikennelaissa (1710/1995) tarkoitetun moottorikelkkailureitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden perustamiseksi on maantien ylittämistä varten järjestettävä tiealueelle ylityskohta, voi tienpitäjä myöntää luvan toimenpiteen suorittamiseen, jos ylityskohdasta ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle eikä haittaa tienpidolle. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

Mitä 1–3 momentissa säädetään, ei koske moottori- eikä moottoriliikenneteitä eikä 4 §:n 3 momentissa tarkoitettuja valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä, joille pääsystä voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa. Erityisistä syistä tienpitäjä voi myöntää runkotiehen 1 momentin mukaisen liittymäluvan tai 3 momentin mukaisen luvan ylityskohdan järjestämiseksi.

38 §

Liittymän ja ylityskohdan tekeminen, kunnossapito ja muuttaminen

Yksityisen tien pitäjä ja maatalousliittymän haltija ovat velvollisia tekemään liittymänsä ja pitämään sen kunnossa tienpitäjän ohjeiden mukaan sillä tavoin, ettei niistä ole vaaraa liikenteelle eikä haittaa maantien kunnossapidolle. Tienpitäjä tai sopimuksen perusteella maakunta vastaa kuitenkin yksityistien liittymän ja maatalousliittymän rumpujen kunnossapidosta.

Jos ennestään olevan yksityisen tien liittymän tai maatalousliittymän muuttuneen tai merkittävästi lisääntyneen käytön johdosta aiheutuu vaaraa liikenteelle tai haittaa maantien kunnossapidolle, yksityisen tien pitäjä tai maatalousliittymän haltija on velvollinen kustannuksellaan tienpitäjän ohjeiden mukaan tekemään liittymään tai poikkeuksellisesti myös liittymäalueelle sellaiset muutokset, että liittymästä aiheutuva vaara tai haitta poistuu taikka vähenee, sekä hakemaan tarpeen vaatiessa uutta liittymälupaa.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, koskee myös moottorikelkkailureitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden pitäjää maantien ylityskohdan osalta.

Jos 1–3 momentin nojalla velvoitettu laiminlyö velvollisuutensa, tienpitäjä voi teettää vaaditut toimenpiteet laiminlyöjän kustannuksella tai keskeyttää rakennustyön. Teettämis- ja keskeyttämisuhasta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

39 §

Yksityisen tien, kadun ja moottorikelkkailureitin katkaiseminen

Jos maantie rakennetaan siten, että se katkaisee ennestään olevan yksityisen tien tai että pääsy ennestään olevalta yksityiseltä tieltä tai maatalousliittymästä maantielle huomattavasti vaikeutuu, on hankkeesta vastaavan tehtävä kustannuksellaan ne työt tarvittavine laitteineen, jotka ovat tarpeen yksityisen tien johtamiseksi maantien poikki taikka yksityisen tien tai maatalousliittymän liittämiseksi maantiehen.

Mitä 1 momentissa säädetään yksityisestä tiestä, koskee myös katurakennusta ja moottorikelkkailureittiä.

40 §

Liittymän poistaminen

Maantien rakentamisen yhteydessä hankkeesta vastaava voi poistaa kustannuksellaan tie-suunnitelmassa kielletyn liittymän tai estää sen käytön, kun hyväksyttävä korvaava kulkuyhteys on järjestetty.

Maakunta voi poistaa kustannuksellaan asemakaavan vastaisen liittymän tai estää sen käytön, jos hyväksyttävä korvaava kulkuyhteys on järjestetty. Ennen toimenpiteeseen ryhtymistä on asianomaiselle kiinteistön omistajalle tai haltijalle ja kyseisen yksityisen tien tiekunnalle varattava tilaisuus tulla kuulluiksi ja, jos liittymää käytetään yleisesti liikenteeseen, tulee asiasta kuuluttaa.

Maakunnan on päivitettävä tieto liittymän poistamisesta tienpitäjän osoittamaan rekisteriin tai tietojärjestelmään viimeistään, kun liittymä poistetaan käytöstä.

42 §

Tiealueeseen kohdistuva työ sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle

Tiealueeseen kohdistuvaan työhön sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen tiealueelle on oltava tienpitäjän lupa. Lupa voidaan myöntää, jos toimenpiteestä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä haittaa tienpidolle. Yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömien rakenteiden, rakennelmien tai laitteiden sijoittamista koskeva lupa on kuitenkin myönnettävä, jos sijoittamisesta ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle.

Luvan saaja on velvollinen suorittamaan 1 momentissa tarkoitetut toimenpiteet ja pitämään rakenteen, rakennelman ja laitteen kunnossa tienpitäjän määräysten mukaisesti. Luvan saaja on velvollinen kustannuksellaan tekemään tienpitäjän vaatimat muutokset taikka siirtämään tai poistamaan rakenteen, rakennelman tai laitteen, jos sen käyttämisestä aiheutuu 1 momentissa tarkoitettua vaaraa tai haittaa.

Jos muussa laissa säädetystä johtuen lupa ei ole tarpeen, on toimenpiteestä, hyvissä ajoin ennen siihen ryhtymistä, ilmoitettava tienpitäjälle.

Jollei 1 tai 3 momentista, 8 §:n 1 momentista tai 42 a §:n 1 momentista muuta johdu, edellyttää tiealueen ja sillä olevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden käyttäminen muihin kuin maantietarkoituksiin tienpitäjän lupaa.

Lupaa ei kuitenkaan vaadita:

1) yhdystiellä ja seututeillä, joita ei ole merkitty liikennemerkillä etuajo-oikeutettu tie, maantien tiealueen ojan ulkoluiskan ulkopuolisen alueen lyhytaikaiseen käyttämiseen silloin, kun kysymys on metsänhakkuusta johtuvan puutavaran lyhytaikaisesta, enintään kuusi kuukautta kestävästä säilyttämisestä tieliikennelain säännökset huomioon ottaen, eikä mainitulla tavalla säilytetyn puutavaran kuormaamiseen tiealueella;

2) 52 a §:ssä tarkoitetun tilapäisen ilmoituksen sijoittamiseen tiealueelle; eikä

3) postin keräilyssä ja jakelussa tarvittavien laitteiden tai vähäisten rakennelmien sijoittamiseen tiealueelle postilain (415/2011) 45 §:n 3 momentin nojalla.

Liikennevirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lupahakemuksen ja ilmoituksen sisällöstä, sijoittamistiedon ilmoittamisesta, rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamisesta sekä työn aikaisista järjestelyistä. Sähkö- ja telekaapeleiden osalta Liikenneviraston määräys voi koskea vain kaapeleiden ulkoisia suojarakenteita, sijoittamista sekä työnaikaisia järjestelyitä.

42 a §

Tiettyjen kaapeleiden sijoittaminen tiealueelle

Poiketen 42 §:n 1 momentissa säädetystä riittää, että sähkö- ja telekaapeleiden sekä niihin liittyvien jakokaappien ja kaapelikaivojen sijoittamisesta tiealueelle tehdä tienpitäjälle ilmoitus edellyttäen, että kyse on:

- 1) maantien tai siihen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien alituksesta;
- 2) tien pituussuuntaiseen kaapeliin tehtävästä jatkoksesta tai siihen liittyvästä poikittaissuuntaisesta kaapelista tiealueen ulkopuolelle tai maantien alitse;
- 3) maantien tai siihen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien ylityksestä ilmajohdoilla;
- 4) maantien varressa tiealueen ulkopuolelle asennettavasta tien pituussuuntaisesta ilmajohdosta, jonka johtoalue ulottuu tiealueelle;
- 5) laajakaistahankkeiden uusista asiakasliittymistä, jos ne on hankittu vasta rakennustyön aikana;
- 6) tien pituussuuntaisesta kaapeloinnista, jos kaapelia asennetaan tien pituussuuntaisesti yksinomaan olemassa olevaan putkitukseen.

Ilmoitukseen on liitettävä selvitys kaapelin omistajasta, sijoittamispaikasta, sijoittamispaikan olosuhteista ja perustiedoista, työn toteuttamistavasta ja toteuttajasta, työn aikaisista liikennejärjestelyistä sekä toimenpiteen suunnittelusta aloituspäivästä. Ilmoitus on tehtävä viimeistään 21 päivää ennen toimenpiteen suunniteltua aloituspäivää.

Tienpitäjä voi ilmoituksen saatuaan, ennen ilmoitettua aloituspäivää kieltää toimenpiteen toteuttamisen, jos se harkitsee, että kaapelin sijoittaminen aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuu-delle tai vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle. Suunniteltua toimenpidettä ei saa aloittaa ennen ilmoitettua aloituspäivää.

Liikennevirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen sisällöstä, 1 momentissa tarkoi-tettujen sähkö- ja telekaapeleiden ulkoisista suojarakenteista ja sijoittamisesta sekä työn aikai-sista järjestelyistä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen kaapeleiden sijoittamiseen tarvitaan kuitenkin 42 §:n 1 momentin mukainen lupa, jos:

- 1) toimenpide kohdistuu moottori- tai moottoriliikennetien tiealueeseen;
- 2) toimenpide kohdistuu alueeseen, jossa on pohjavesisuojaus;
- 3) toimenpide edellyttää louhirakenteen käsittelyä; tai
- 4) tiealueen alituksen etäisyys alikulkusillan, putkisillan tai rummun rakenteesta on vähem-män kuin viisi metriä tai muun sillan rakenteesta vähemmän kuin 25 metriä.

Verkkoinfrastruktuurin yhteisrakentamisesta ja -käytöstä annetussa laissa (276/2016) sääde-tään Viestintävirastolle tehtävästä kaapeleiden sijoittamista koskevasta ilmoituksesta.

42 b §

Siirto-, suojaamis- ja poistamisvelvoite

Jos tienpitäjä katsoo, että tien siirtäminen, parantaminen tai muu tienpito edellyttää tiealu-eelle tämän lain nojalla sijoitetun rakenteen, rakennelman tai laitteen suojaamista, siirtämistä tai poistamista, rakenteen, laitteen tai rakennelman omistaja vastaa toimenpiteen kustannuksis-ta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu toimenpide on tehtävä sähkö- ja telekaapeleiden enintään kolmen asiakkaan asiakasliittymien osalta kolmen kuukauden kuluessa ja muiden tiealueella sijaitsevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden osalta kuuden kuukauden kuluessa tienpi-täjän ilmoituksesta. Tienpitäjä voi määrätä määräajan myös tätä pidemmäksi tai jatkaa määrä-aikaa, jos se on tarpeen toimenpiteen suorittamiseksi roudattoman kauden aikana tai muusta vastaavasta syystä.

Hankkeesta vastaava vastaa kuitenkin siirto-, suojaamis- ja poistamiskustannuksista, kun kohde on alun perin sijoitettu tiealueen ulkopuolelle tai tienpitäjä ei ole ilmoittanut luvan saa-jalle, että kohteeseen on tulossa asian käsittelyvuonna tai viiden vuoden kuluessa muu kuin pistemäinen tienpitotyö, joka edellyttää rakenteen, rakennelman tai laitteen siirtämistä tai pois-

tamista. Siirtokustannusten korvaamisessa otetaan huomioon siirrettävän kohteen ikä ja korvaavan kaapelin tuoma kapasiteetin lisäys.

Liikennevirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettujen toimenpiteiden toteuttamistavasta ja toteuttamisen määräajoista sekä muista toimenpiteistä koskevista teknisistä seikoista. Liikennevirasto tienpitäjänä voi antaa tarkempia määräyksiä myös siitä, miten 3 momentissa tarkoitettujen siirtokustannusten korvaamisessa otetaan huomioon siirrettävän kohteen ikä ja korvaavan kaapelin tuoma kapasiteetin lisäys.

43 §

Erityisen talvitien ja kulkuväylän risteäminen

Jos laivaliikennettä talven aikana harjoitettaessa yleisessä kulkuväylässä jään avaamisen johdosta katkaistaan väylän poikki kulkeva erityinen talvitie, on maakunnan mahdollisuuksien mukaan asetettava paikalle silta tai lautta taikka muulla tavoin huolehdittava niistä toimenpiteistä, jotka ovat tarpeen liikenteen turvaamiseksi ja johtamiseksi väylän yli.

Ilman maakunnan suostumusta ei yksityistä kulkuväylää saa avata siten, että se katkaisee erityisen talvitien. Tarvittavan ylikulkulaitteen asettaminen ja kunnossapito ovat sen velvollisuutena, joka on väylän avannut tai joka sitä käyttää.

44 §

Maantien suoja-alue

Maantien suoja-alue ulottuu 20 metrin etäisyydelle maantien ajoradan tai, jos ajoratoja on useampia, lähimmän ajoradan keskilinjasta. Erityisestä syystä voidaan tiesuunnitelmassa määrättyllä tiellä tai tienosalla osoittaa etäisyys 20 metriä lyhyemmäksi taikka pidentää etäisyyttä enintään 50 metriksi sekä enintään 300 metriksi tiehen kuuluvan varalaskupaikan kohdalla ja pituussuunnassa sen kummastakin päästä 750 metrin etäisyydelle ulottuvalla jatkeella.

Rakennusta ei saa pitää suoja-alueella. Maakunnalla on liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa ja varalaskupaikan osalta myös lentoturvallisuuden vuoksi oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta.

45 §

Maantien näkemäalue

Maantien kaarekohdassa taikka missä tiehen liittyy toinen maantie tai merkittävä yksityinen tie taikka maantien poikki kulkee rautatie, on rakennusten pitäminen kielletty suoja-alueen ulkopuolellakin sellaisella alueella, jolla näkemäalan vapaana pitäminen sitä rajoittavista esteistä on tarpeen liikenneturvallisuuden vuoksi (*näkemäalue*).

Maakunnalla on oikeus poistaa näkemäalueelta sellainen kasvillisuus ja sellaiset luonnonesteet, jotka tarpeellista näkemäalaa rajoittamalla tuottavat vaaraa liikenneturvallisuudelle.

47 §

Poikkeamisvalta

Erityisistä syistä tienpitäjä voi myöntää poikkeuksen 44–46 §:ssä tarkoitetuista kielloista, jos se harkitsee, että liikenneturvallisuus ei vaarannu eikä tienpidolle aiheutuisi muuta kuin enintään vähäistä haittaa. Poikkeamis päätökseen voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

48 §

Poikkeukset rajoituksista

Edellä 44–47 §:ssä olevia säännöksiä ei sovelleta, jos kasvillisuus on istutettu tai otettu erityiseen hoitoon taikka rakennus, varasto, aita tai muu rakennelma tai laite on tehty ennen kuin alueen käyttöoikeus oli joutunut mainituissa pykälissä säädettyjen tai vastaavien aikaisemmassa laissa tarkoitettujen rajoitusten piiriin.

Jos 1 momentissa tarkoitettu kasvillisuus taikka rakennus, rakennelma tai laite aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle, voi tienpitäjä määrätä sen poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtäväksi tarvittavan muutoksen. Jollei omistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrättyssä kohtuullisessa ajassa, tienpitäjällä on oikeus suorittaa se kustannuksellaan.

Mitä 44–47 §:ssä sekä 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske rakennuksen pitämistä asemakaava-alueella eikä sellaisen kasvillisuuden poistamista, jolla on ympäristön kannalta erityinen merkitys.

49 §

Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamista koskeva menettely

Ennen kuin maakunta ryhtyy poistamaan 44 §:n 2 momentissa tai 45 §:n 2 momentissa tarkoitettua kasvillisuutta tai jälkimmäisessä lainkohdassa tarkoitettuja luonnonesteitä, tulee siitä ilmoittaa asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle taikka siitä kuuluttaa hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä. Kiinteistön omistaja voi halutessaan itse huolehtia toimenpiteistä maakunnan osoituksen mukaan.

51 §

Lumiaita ja lumen sijoittaminen

Maakunnalla on oikeus pystyttää tiealueen ulkopuolelle tilapäinen tai kiinteä lumiaita, jos se lumen tielle kerääntymisen estämiseksi on tarpeen. Kiinteä lumiaita saadaan asutulla alueella kuitenkin pystyttää vain kiinteistön omistajan tai haltijan suostumuksella tai, jos suostumusta ei saada, kunnan rakennusvalvontaviranomaisen antamalla luvalla. Lupa voidaan myöntää, jos lumiaita on tarpeen maantien pitämiseksi yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa eikä aidasta tai sen pitämisestä aiheudu kiinteistölle merkittävää haittaa.

Maakunnalla on oikeus maantien kunnossapidon yhteydessä sijoittaa maantiealueelta lunta tiealueen ulkopuolellekin.

52 §

Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu

Maantien käyttäjille tarkoitettu mainos tai ilmoitus, joka asetetaan asemakaava-alueen ulkopuolelle tai asemakaava-alueella maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentissa tarkoitettulle liikennealueelle, on laadittava ja sijoitettava siten, että se ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä haittaa tienpitoa ja että se sopeutuu mahdollisimman hyvin ympäristöön.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun mainoksen tai ilmoituksen asettamisesta on ilmoitettava tienpitäjälle, jollei jäljempänä toisin säädetä. Ilmoitukseen on liitettävä selvitys mainoksesta tai ilmoituksesta ja sen sijoittamispaikasta sekä selvitys kiinteistönomistajan tai -haltijan suostumuksesta sen pystyttämiseen.

Jos mainoksen tai ilmoituksen asettaminen ei täytä 1 momentissa säädettyjä vaatimuksia, tienpitäjän on 30 päivän kuluessa ilmoituksen saapumisesta tehtävä päätös, jossa se voi kieltää mainoksen tai ilmoituksen asettamisen tai määrätä asettamiselle tarpeellisia ehtoja. Mainosta tai ilmoitusta ei saa asettaa ennen tämän määräajan umpeutumista. Tienpitäjä voi kuitenkin ilmoituksen johdosta tehtävässä päätöksessä sallia mainoksen tai ilmoituksen asettamisen edellä mainittua ajankohtaa aikaisemmin. Aika, jonka mainos tai ilmoitus saa olla ilmoitetussa paikassaan, on 10 vuotta, jollei tienpitäjä määrää tätä lyhyempää aikaa.

Tienpitäjä voi pyytää ilmoituksen johdosta maakunnalta ja kunnalta lausunnon.

52 b §

Määräystenantovaltuus

Liikennevirasto voi antaa tarpeellisia määräyksiä 52 §:ssä tarkoitetun tienpitäjälle tehtävän ilmoituksen sisällöstä ja ilmoitusmenettelystä. Lisäksi Liikennevirasto voi antaa liikenneturvallisuuden varmistamiseksi tarkempia määräyksiä 52 ja 52 a §:ssä tarkoitettujen mainosten ja ilmoitusten teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamisesta.

53 a §

Radat maantietoimituksessa

Edellä 32 a §:n mukaisessa tiesuunnitelmassa osoitetut muutokset rautatiehen käsitellään ja ratkaistaan maantietoimituksessa. Maantie- ja rautatietarkoituksiin lunastetut alueet muodostetaan eri lunastusyksiköiksi. Rautatietä koskevasta lunastamisesta ja korvauksista säädetään muutoin ratalain 5 luvussa.

54 §

Maantietoimituksen vireilletulo

Tienpitäjällä ja maakunnalla, jos tienpitäjä on antanut tähän suostumuksensa, on oikeus 26 §:n 1 momentin perusteella hakea maantietoimitusta, kun hyväksytty tiesuunnitelma on saanut lainvoiman tai on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta, taikka 21 §:ssä tarkoitetun kirjallisen suostumuksen perusteella.

56 §

Haltuunotto

Tiesuunnitelmassa osoitetut tiealueet ja muut tienpitäjän käyttöön osoitetut alueet sekä perustettavat oikeudet otetaan tienpitäjän haltuun maantietoimituksessa pidettävässä haltuunotokatselmuksessa määrättynä ajankohtana. Tiesuunnitelmassa osoitettu yksityistä tietä tai liittymää varten tarvittava alue otetaan tienpitäjän haltuun siksi ajaksi, kunnes tie tai liittymä on tehty. Haltuun otettaessa tienpitäjälle syntyy oikeus käyttää alueita ja oikeuksia tiesuunnitelmassa osoitettuihin tarkoituksiin kiinteistöön kohdistuvan muun oikeuden estämättä. Tässä momentissa tarkoitettu haltuunotto voi tapahtua myös vaiheittain tienpitäjän osoituksen mukaan.

Jos haltuunotosta aiheutuu lunastuslain 57 §:n 2 momentissa tarkoitettu seuraus, voi lunastustoimikunta asianomaisen vaatimuksesta määrätä, että haltuunotto siltä osin saa tapahtua aikaisintaan toimikunnan määräämän enintään kolmen kuukauden pituisen ajan kuluttua siitä,

kun asianomaiselle määrätty enakkokorvaus tai 62 §:n 2 momentissa tarkoitettu ensimmäisessä toimituksessa määrätty korvaus on maksettu.

Edellä 21 §:ssä tarkoitetuissa vaikutuksiltaan vähäisiksi arvioituissa tien parantamisissa voi haltuunotto tapahtua sopimuksen perusteella. Haltuunoton jälkeen tulee tienpitäjän kuitenkin viipymättä hakea maantietoimitusta.

Jos haltuun otetulla alueella olevan omaisuuden poistamisesta tai siirtämisestä ei päästä sopimukseen, tienpitäjän on asetettava poistettavan omaisuuden omistajalle tai haltijalle kohtuullinen ja tietyön kannalta sopiva määräaika, jonka päätyttyä tienpitäjä poistaa omaisuuden. Tällöin tienpitäjän on ennen omaisuuden poistamista, mikäli mahdollista, ilmoitettava siitä poistettavan omaisuuden omistajalle tai haltijalle.

Jos tietarkoituksiin luovutettavalta tai luovutetulta alueelta joudutaan poistamaan tai siirtämään rakennuksia, varastoja tai laitteita taikka puita, kasvavaa satoa tai muuta kasvillisuutta, on siitä aiheutuvan vahingon tai haitan lisäksi korvattava asianomaiselle aiheutuneet poistamis- tai siirtämiskustannukset.

56 a §

Yksityisen tien luovuttaminen

Edellä 56 §:n 1 momentissa tarkoitettu yksityinen tie luovutetaan tienpitäjän määräämänä ajankohtana tieosakkaille tai kiinteistön omistajalle sen jälkeen, kun tieosakkaista ja kunnossapidosta osakkaiden kesken on maantietoimituksessa päätetty ja toimitusta koskevan muutoksenhaun estämättä. Tien luovuttamiseksi voidaan tieosakkaista ja kunnossapidosta osakkaiden kesken määrätä maantietoimituksen kestäessä väliaikaisesti.

57 §

Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen tiealueeseen

Lunastuspäätöksessä vahvistetaan lunastuksen kohde tiesuunnitelman tai 21 §:ssä tarkoitettun kirjallisen suostumuksen perusteella, tarvittaessa tienpitäjän osoituksen mukaan. Tiesuunnitelmasta voidaan vähäisessä määrin poiketa, jos siihen on erityinen syy. Jäljempänä 75 §:n 2 momentin mukaisessa maantietoimituksessa lunastuksen kohde vahvistetaan 5 §:n 3 momentin mukaan, tarvittaessa tienpitäjän osoituksen mukaan.

Tiealueeksi vahvistettu alue siirtyy lunastuspäätöksen saatua lainvoiman tienpitäjän omistukseen, jollei tämä jo ennestään omista aluetta.

62 §

Lunastuksen käsitteleminen kahtena toimituksena

Sen lisäksi, mitä lunastuslain 20 §:ssä säädetään, toimitusinsinööri voi tienpitäjän esityksestä jakaa toimitusmääräyksen tarkoittamaa lunastusta koskevat asiat käsiteltäviksi kahdessa eri maantietoimituksessa, jos se ratkaistavien asioiden määrän tai laadun vuoksi taikka muusta syystä on tarkoituksenmukaista.

Jos lunastus 1 momentin mukaisesti käsitellään kahdessa eri toimituksessa, toimitusinsinöörin tulee ensimmäisen toimituksen lopettamisen jälkeen ilman eri hakemusta jatkaa lunastusta uudella toimituksella sitten, kun se on asioiden käsittelemiseksi tarpeen. Ratkaisemattomien lunastusasioiden lisäksi tässä toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös asiat, jotka koskevat aikaisemman toimituksen lopettamisen jälkeen lunastuksen kohteeseen tehtäviä muutoksia.

69 §

Yksityistiejärjestelyt

Maantietoimituksessa on tehtävä sellaiset yksityisiä teitä ja tieoikeuksia koskevat järjestelyt, jotka ovat tarpeen maantien rakentamisen taikka 24 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen määräysten ja kieltojen vuoksi. Toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös muut yksityisistä teistä annetun lain mukaisessa tietoimituksessa käsiteltäviksi säädettyt asiat.

Yksityistieyhteydet ja tieoikeudet voidaan järjestellä yksityisistä teistä annetun lain 38 c §:ssä tarkoitetussa alueellisessa tietoimituksessa, joka voidaan suorittaa tienpitäjän pyynnöstä ilman erillistä hakemusta. Tällöin 72 §:ssä tarkoitettua korvausta koskeva kysymys ratkaistaan tässä toimituksessa, johon lisäksi sovelletaan, mitä lunastuslain 82 §:ssä säädetään.

74 §

Muut korvaukset ja korvauksia koskeva maantietoimitus

Jos maantiestä aiheutuu kiinteistölle muuta kuin tässä luvussa tarkoitettua vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä. Vahingon tai haitan ollessa huomattava kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia, jos tämä ei halua saada korvausta menetyksestään, että tienpitäjä lunastaa kiinteistön tai sen osan. Jollei korvauksesta tai lunastuksesta sovita, asia on ratkaistava maantietoimituksessa.

Jos tästä laista johtuva korvaus- tai lunastuskysymys tulee esille muutoin kuin maantietoimituksen yhteydessä tai jos korvaus voidaan määrätä vasta maantietoimituksen päätyttyä eikä korvauksista sovita, on korvausasia ratkaistava tienpitäjän tai korvausta vaativan hakemuksesta pidettävässä maantietoimituksessa.

75 §

Maantietoimitus erityisissä tapauksissa

Tienpitäjän on haettava viipymättä maantietoimitusta, kun yksityinen tie tai katu on muutettu maantiekse taikka kun maantie tai liitännäisalue on lakkautettu.

Ennestään olevan maantien tiealueen tai liitännäisalueen taikka suoja- tai näkemäalueen rajan määrittämiseksi voidaan tienpitäjän tai kiinteistön omistajan hakemuksesta pitää maantietoimitus. Tällaisessa toimituksessa voidaan määrätä korvaus tien tai liitännäisalueen leventymisen aiheuttamista menetyksistä ja ratkaista 71 §:n 2 momentissa tarkoitettu korvausasia.

Jos ennestään oleva tie käsittää tienpitäjän omistuksessa olevan kiinteistön tai sen osan, tällainen alue voidaan siirtää maantietoimituksessa lunastusyksikkönä olevaan maantiehen. Siirtämiseen sovelletaan, mitä kiinteistönmuodostamislain 10 §:ssä säädetään lohkomisesta.

79 §

Korvausten maksaminen ja korko

Tienpitäjän suoritettavaksi määrätyt ennakko- ja lopulliset korvaukset niille maksettavine kuuden prosentin vuotuisine korkoineen tulee suorittaa kolmen kuukauden kuluessa niiden määrittämisestä. Korvauksen maksamisen viivästyessä sille on maksettava vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan.

Tilusjärjestelyssä alueen saaja on velvollinen maksamaan saamastaan alueesta korvauksen tienpitäjälle siltä osin kuin korvausta ei voida vähentää tienpitäjän maksettaviksi määrätyistä suorituksista, ja alueen luovuttaja saa tienpitäjältä korvauksen luovuttamastaan alueesta. Tässä

momentissa tarkoitettuihin korvauksiin sovelletaan, mitä 1 momentissa koron laskemisesta ja korvausten maksamisesta säädetään.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu kuuden prosentin vuotuinen korko lasketaan alkavaksi 56 §:ssä tarkoitetusta haltuunotosta, jollei 56 §:n 3 momentin mukaisen haltuunoton osalta ole toisin sovittu, sekä 74 ja 75 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa kyseisen maantietotoimituksen lopputukokokouksen ajankohdasta. Tilusjärjestelyn johdosta määrätylle korvaukselle korko lasketaan toimituksessa määrätystä alueiden haltuunottoajankohdasta lukien.

80 §

Riidanalaisen korvauksen tallettaminen

Jos tienpitäjä valittaa maantietoimituksessa määrätyistä korvauksista voidaan riidanalainen osa korvauksista tallettaa. Tallettamiseen sovelletaan, mitä lunastuslain 52 §:n 2 ja 3 momentissa sekä 70 §:ssä säädetään.

81 §

Pakkotäytäntöönpano erityisissä tapauksissa

Maantietoimituksessa määrättyyn korvaukseen, joka asiaosaisen on maksettava tienpitäjälle, ja omaisuuteen, jonka omistus on tilusjärjestelyn vuoksi vaihtunut, sovelletaan, mitä kiinteistönuodostamislain 288 §:ssä säädetään.

83 §

Vähäiset korvaukset

Jos lunastustoimikunta on määrännyt tienpitäjän maksamaan samalle asianosaiselle korvauksia, joiden kokonaissumma ei ylitä 20 euroa, niitä ei tarvitse maksaa eikä tallettaa.

85 §

Maantietoimituksen kustannukset

Tienpitäjä vastaa maantietoimituksen toimituskustannuksista. Edellä 74 §:n mukaisessa maantietoimituksessa toimituskustannukset on määrättävä osaksi tai kokonaan vaatimuksen esittäjän maksettavaksi, jos vaatimus on tehty ilmeisen aiheuttomasti.

88 §

Maantien lakkaaminen

Jos maantietä parannettaessa tie on siirretty uuteen paikkaan eikä tiesuunnitelmassa ole määrätty, että tie entisellä paikallaan edelleen jää maantiekseksi, se tältä osin lakkaa olemasta maantie. Tämän estämättä tienpitäjä ja maakunta saavat käyttää entistä tiealuetta muihin tietarkoituksiin sen mukaan kuin siitä tiesuunnitelmassa määrätään. Tällöin maantietoimituksessa tulee määrätä, että tiealue jää tienpitäjän omistukseen tai tieoikeus siihen jätetään voimaan. Jollei tällaista määräystä tiesuunnitelmassa ole annettu, alueen käyttö maantietarkoituksiin ja siihen kohdistuva oikeus lakkaa parannetun maantien tultua luovutetuksi yleiseen liikenteeseen.

Kun lakanneen maantien tiealuetta ei enää tarvita 1 momentissa tarkoitettuihin muihin tietarkoituksiin, tienpitäjä lakkauttaa alueen käytön ja siihen kohdistuvan tienpitäjän oikeuden. Tällaiseen alueeseen sovelletaan, mitä tässä luvussa säädetään entisestä tiealueesta.

90 §

Entisen tiealueen rakenteet ja laitteet

Mitä entiselle tiealueelle on tienpitoa varten rakennettu tai sijoitettu, siirtyy alueen omistajalle, jollei hankkeesta vastaava vie sitä pois vuoden kuluessa tien lakkaamisesta tai luovuta sitä muulle taholle. Tiesuunnitelmassa on osoitettava, tarvitaanko aluetta yksityiseksi tieksi tai kaduksi ja kuuluuko alueeseen erityistä hoitoa vaativia rakenteita ja laitteita. Alue on jätettävä sellaiseksi, ettei sen käyttö sanottuun tarkoitukseen vaikeudu. Vastuu mainituista rakenteista ja laitteista siirtyy yksityisen tien tai kadun pitäjälle maantien lakatessa.

Jos lakkaavaa tai lakkautettavaa maantietä ei tarvita 1 momentissa mainittuun tarkoitukseen, on tiesuunnitelmassa osoitettava ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen entisen tiealueen palauttamiseksi ennalleen. Hankkeesta vastaavan tulee huolehtia näistä toimenpiteistä kustannuksellaan vuoden kuluessa tien lakkaamisesta.

Oikeus pitää tiealueelle 42 tai 42 a §:n nojalla sijoitettuja rakenteita, rakennelmia ja laitteita pysyvä voimassa tienpitäjän myöntämän luvan tai tienpitäjälle tehdyn ilmoituksen mukaisesti tiealueen siirtyessä uudelle omistajalle.

91 §

Entisen tiealueen siirtyminen

Jollei 88 §:n 1 momentista muuta johdu, siirtyy tienpitäjän omistama lakanneen maantien tiealue tien lakatessa tienpitäjältä korvauksetta viereiseen kiinteistöön. Asemakaava-alueella ja alueella, jolle kunta on päättänyt laadittavaksi asemakaavan, tiealue siirtyy kunnan omistukseen. Tiealueen siirtymisestä kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan säädetään maankäyttö- ja rakennuslain 93 §:ssä.

Mitä 1 momentissa säädetään, koskee myös 112 §:n 6 momentissa tarkoitettuja muihin tietarkoituksiin käytettyjä entisiä tiealueita tienpitäjän lakkautettua alueen käytön 88 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla.

Milloin tieoikeudella hallittu 58 §:n 1 momentin ja 112 §:n 4 ja 5 momentin mukainen lakannut maantien tiealue on asemakaavassa osoitettu maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 1 momentissa tarkoitetuksi yleiseksi alueeksi, on asemakaavan toteutuksessa tällaisesta alueesta mahdollista korvausta määrättäessä otettava huomioon omistajan tai haltijan oikeutta rasittanut tieoikeus.

Tiealue siirtyy siihen rajoittuviin kiinteistöihin tien ajoradan tai ajoratojen muodostaman alueen keskilinjaa myöten. Toisiinsa rajoittuvien kiinteistöjen välinen raja jatkuu tiealueella sen rajasta kohtisuoraan sanottua keskilinjaa vastaan. Edellä sanotun estämättä saadaan rajaa entisellä tiealueella käytäessä oikoa rajaa ja suorittaa muita kiinteistöjaotuksen kannalta taroituksenmukaisia rajansovituksia siten, että pinta-alaltaan ja arvoltaan vähäisiä alueita vaihtuu kiinteistöjen kesken tai, jollei sopivaa vastikemaata ole, siirtyy kiinteistöstä toiseen.

93 §

Entinen tiealue yksityisenä tienä

Vaikka entisen maantien tiealue on siirtynyt viereisen kiinteistön omistajan tai kunnan omistukseen, saa muukin, joka tarvitsee aluetta yksityiseksi tieksi, käyttää sitä korvauksetta tie-

nään, kunnes tieoikeutta koskevat kysymykset on käsitelty 69 §:ssä säädetyssä järjestyksessä tai 75 §:n 1 momentin mukaisessa maantietoimituksessa.

Edellä 92 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen alueiden käyttämistä yksityisenä tienä koskevat kysymykset käsitellään ja ratkaistaan yksityisistä teistä annetun lain mukaan.

Tienpitäjä vastaa 1 momentissa tarkoitettujen entisten maantien kunnossapidosta maantien lakkauttamista seuraavan kalenterivuoden lokakuun 1 päivään saakka.

Ennen tienpitäjän kunnossapitovelvollisuuden päättymistä on maantietoimituksessa päätettävä entisen maantien kunnossapidosta tieosakasten kesken. Tarvittaessa siitä voidaan määrätä väliaikaisesti. Tällainen määräys lakkaa olemasta voimassa, kun maantietoimitus on saanut lainvoiman, jollei kunnossapidosta päätettäessä ole sen voimassaolosta toisin määrätty.

95 §

Liitännäisalueen lakkauttaminen

Tienpitäjä lakkauttaa liitännäisalueen, kun sitä ei enää tarvita siihen tarkoitukseen, jota varten se on perustettu. Kun liitännäisalue lakkautetaan, lakkaa samalla siihen kohdistunut tieoikeus.

Kiinteistörekisterilain (392/1985) 2 §:n 2 momentin mukainen muuna rekisteriyksikkönä kiinteistörekisteriin merkitty lakkautettu liitännäisalue on maantietoimituksessa määrättävä kuulumaan siihen kiinteistöön, josta se on otettu tietarkoituksiin tai, jollei sitä kiinteistöä enää ole, siihen tai niihin kiinteistöihin, joihin se alueellisesti parhaiten soveltuu.

Jos liitännäisalueen lakkauttamisesta aiheutuu jollekin hyötyä, jota ei ole pidettävä vähäisenä, on hyödynsaaja velvollinen korvaamaan tienpitäjälle saamansa hyödyn. Jollei korvauksesta sovita, asia on ratkaistava maantietoimituksessa.

95 a §

Tiealueen osan lakkauttaminen ja luovuttaminen

Tienpitäjä voi lakkauttaa maantietarkoituksiin tarpeettomia tiealueen osia. Tienpitäjän oikeus lakkautettuun tiealueen osaan lakkaa, kun lakkautuspäätös on tehty. Tienpitäjän on haettava viipymättä maantietoimituksen pitämistä, kun tiealueen osa on lakkautettu. Tiealueen osan lakkauttamiseksi voidaan tarvittaessa laatia ja hyväksyä tiesuunnitelma.

Tienpitäjän omistama lakkautettu tiealueen osa siirretään maantietoimituksessa viereiseen kiinteistöön noudattaen, mitä kiinteistönmuodostamislaissa lohkomisesta säädetään. Jos tiealueen osan lakkauttaminen on tullut vireille muun kuin maakunnan tai tienpitäjän aloitteesta, vastaa vireille panija maantietoimituksen toimituskustannuksista. Tienpitäjän omistaman tiealueen osan lakkauttamisesta saadun hyödyn korvaamiseen sovelletaan, mitä 95 §:n 3 momentissa säädetään.

Lakkautetulle tiealueen osalle tienpitoa varten rakennettuun tai sijoitettuun sovelletaan, mitä 90 §:n 1 momentissa säädetään.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, tienpitäjällä on oikeus luovuttaa tienpitoon tarpeettomia tiealueen osia. Luovuttamiseen sovelletaan, mitä oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta annetussa laissa (973/2002) säädetään.

7 luku

Erinäiset säännökset

99 §

Päätöksenteko

Liikennevirasto tienpitäjänä hyväksyy yleissuunnitelmat ja tiesuunnitelmat. Jos kunta, maakunta tai Valtion lupa- ja valvontavirasto on suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä Liikenneviraston kanssa, asia on siirrettävä liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. Liikennevirasto voi erityisistä syistä muutenkin siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.

99 a §

Maksut

Tämän lain mukaisesta luvasta ja ilmoituksesta perittävästä maksusta säädetään valtion maksuperustelaissa (150/1992) ja sen nojalla

99 b §

Avustavien tehtävien siirtäminen

Liikennevirasto voi siirtää sopimuksella yksityiselle tai julkiselle palvelutarjoajalle tienpidon lupatehtäviin liittyviä avustavia maasto- ja neuvontatehtäviä.

Palveluntarjoajalla on oltava riittävät tekniset edellytykset sekä riittävä osaaminen 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseen. Tehtävää hoitavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

100 §

Varautuminen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin

Tienpitäjän ja tienpitoalueen maakuntien on yhteistyössä varauduttava normaaliolojen häiriötilanteisiin ja valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitettuihin poikkeusoloihin valmiussuunnittelulla sekä valmistelemalla etukäteen normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa tapahtuvaa toimintaa. Varautumisessa on otettava huomioon maantien liikenteellinen merkitys ja keliolosuhteet ja sen ennakoitavissa olevat muutokset sekä muut olosuhteet.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tienpitäjältä ja maakunnilta edellytettävästä valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä sekä maantiehen kohdistuvien poikkeusoloja ja normaaliolojen häiriötilanteita koskevien tarpeiden mukaista.

100 a §

Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmällä on varmistettava kaikkien valta- ja kantateiden sekä vilkasliikenteisten seututeiden tienpitoon kuuluvien riskien hallinta.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä on laadittava kirjallisesti. Siinä on oltava Liikenneviraston hyväksymä ja koko henkilökunnalle tiedoksi annettu turvallisuuspolitiikka, laadullisia ja määrällisiä tavoitteita turvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi sekä suunnitelmia ja toimintatapoja kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on kiinnitettävä erityistä huomiota organisaation vastuunjakoon, organisaation kaikilla tasoilla tapahtuvaan valvontaan, henkilöstön osallistumiseen johtamisjärjestelmää koskevaan päätöksentekoon sekä turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuvaan parantamiseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä.

100 b §

Tienpidon viranomaisvalvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo 13, 13 a, 33, 100 ja 100 a §:n sekä niiden nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista. Liikenteen turvallisuusviraston on hoidettava valvontatehtävänsä tehokkaasti ja riskinarviointiin perustuen mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan antaa huomautuksen sille, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, sekä velvoittaa tämän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä kohtuullisessa määräajassa. Veloitteen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko tai uhka siitä, että toiminta keskeytetään taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään laiminlyöjän kustannuksella. Uhkasakosta, keskeyttämisuhasta ja teettämisuhasta säädetään uhkasakkolaissa.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan oikeus saada tehtäviensä suorittamiseksi tarvittavat tiedot niiltä, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista tässä laissa säädetään tai jotka toimivat näiden lukuun.

101 §

Hallinnolliset pakkokeinot

Tienpitäjä tai maakunta voi kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, jatkamasta tai toistamasta lainvastaista menettelyä. Tienpitäjä tai maakunta voi myös määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, täyttämään velvollisuutensa. Tienpitäjä tai maakunta voi tehostaa päätöstään uhkasakolla tai uhalla, että tekemättä jätetty toimenpide tehdään laiminlyöjän kustannuksella tai toiminta keskeytetään. Uhkasakkoon, teettämiseen ja keskeyttämiseen sovelletaan muutoin, mitä uhkasakkolaissa säädetään.

Jos liikennettä välittömästi uhkaavan vaaran poistamiseksi on tarpeen kiireellinen toimenpide taikka jos on kysymys tiealueeseen kohdistuvan luvattoman toimenpiteen oikaisemisesta, tienpitäjällä ja maakunnalla on oikeus toimenpiteeseen tai luvattoman toimenpiteen oikaisemiseen siihen velvollisen kustannuksella.

Jos tienpitäjää tai maakuntaa estetään toimittamasta 2 momentissa tarkoitettua virkatehtävää tai estetään 16 §:n 1 momentissa tarkoitetun tutkimustyön suorittaminen, on poliisin annettava pyynnöstä virka-apua poliisilain (872/2011) 9 luvun 1 §:n mukaisesti.

102 §

Kustannusten periminen

Jos maakunnalla tai tienpitäjällä on oikeus tässä laissa tarkoitetun toimenpiteen suorittamiseen toisen kustannuksella, kustannukset voidaan periä siten kuin verojen ja maksujen perimisestä ulosottotoimin annetussa laissa (367/1961) säädetään.

103 §

Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti

Tienpitäjä toimittaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymistä sekä niiden voimassaoloajan pidentämistä koskevan päätöksen maakunnalle. Päätöksen tiedoksi antamiseksi maakunnan on ilmoitettava päätöksen ja sen perusteena olevien asiakirjojen nähtäväksi asettamisesta siten kuin maakunnan ilmoitukset kunnassa maakuntalain mukaisesti julkaistaan. Päätös ja asiakirjat on pidettävä maakunnassa yleisesti nähtävinä 30 päivän ajan. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen silloin, kun päätös on asetettu yleisesti nähtäville.

Tiesuunnitelman hyväksymispäätös, joka on merkitykseltään vähäinen, voidaan antaa tiedoksi todisteellisesti siten kuin hallintolaissa säädetään. Päätösten sähköisestä tiedoksi antamisesta säädetään sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003).

104 §

Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille

Maakunnan tulee lähettää yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus niille suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa, samanaikaisesti kuin päätös 103 §:n mukaisesti annetaan yleisesti tiedoksi.

Tienpitäjän on lähetettävä ilmoitus yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä maakunnalle, kunnalle, Valtion lupa- ja valvontavirastolle sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle. Ilmoitukseen on tarvittaessa liitettävä jäljennös suunnitelmasta.

105 §

Muutoksenhaku

Edellä 43 f §:ssä tarkoitettua pätevyystodistusta koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa säädetään.

Valtioneuvoston yleisistunnon päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Muuhun tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen sekä oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Muutoksenhausta maakunnan päätökseen säädetään maakuntalain 18 luvussa.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Tienpitäjän päätöksestä 37 §:ssä, 38 §:n 2 momentissa, 42 §:n 1 momentissa, 42 a ja 47 §:ssä, 48 §:n 2 momentissa ja 52 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu liittymä, ylityskohta, tiealue, kiinteistö taikka mainos tai ilmoitus sijaitsee.

Kunnalla, maakunnalla ja Valtion lupa- ja valvontavirastolla on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan tai maakunnan alueelle taikka viranomaisen toimialueelle.

Rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhteisön tai säätiön toiminta-alueelle.

Yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöstä koskeva valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

Muutoksenhausta maantietoimituksessa tehtyyn päätökseen säädetään 87 §:ssä.

107 §

Päätösten välitön täytäntöönpano

Valtioneuvoston päätöstä on muutoksenhausta huolimatta noudatettava, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu.

Yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman hyväksymistä taikka niiden voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös voidaan panna täytäntöön valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakutuomioistuinin toisin määrää.

Päätöksessä, jonka tienpitäjä antaa 48 §:n 2 momentin nojalla, voidaan määrätä, että päätös on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta.

108 §

Kuuluttaminen

Milloin tämän lain tai sen nojalla on julkaistava kuulutus, määräys, kielto tai muu asia yleisesti tiedoksi eikä tiedoksi antamisen tavasta ole erikseen säädetty, toimivaltainen viranomaisen saattaa asian tiedoksi julkisesti kuuluttamalla vähintään 30 päivän ajan siten kuin hallintolain 62 a §:ssä säädetään.

108 a §

Maantierekisteri

Tienpitäjän on pidettävä rekisteriä maanteistä. Rekisteriin on merkittävä:

- 1) onko maantie moottori- tai moottoriliikennetie taikka muu vain tietynlaista liikennettä varten tarkoitettu tie;
- 2) tien liikenteellistä merkitystä kuvaava 4 §:ssä tarkoitettu luokitus; sekä
- 3) tien pituus kunnittain ja tien yleiseen liikenteeseen luovuttamispäivä sekä väyläomaisuuden hallinnan kannalta merkittävimmät tien tekniset ominaisuudet, varusteet ja laitteet.

Maakuntien on toimitettava 1 momentin 3 kohdan kannalta tarpeelliset tiedot tienpitäjälle.

109 a §

Poikkeuslupa

Liikennevirasto voi erityisestä syystä myöntää luvan poiketa antamastaan määräyksestä. Poikkeuslupaa ei kuitenkaan saa myöntää, jos se vaarantaa liikenneturvallisuutta tai aiheuttaa vaaraa tien liikenteelliselle tai tekniselle toimivuudelle.

Poikkeuslupaa on haettava ennen toimenpiteisiin ryhtymistä. Poikkeuslupan hakijan on esitettävä selvitys poikkeamisesta aiheutuvista riskeistä ja niiden hallitsemiseksi tarpeellisista keinoista. Liikennevirasto voi asettaa päätöksessä ehtoja ja rajoituksia turvallisuuden ja tien liikenteellisen tai teknisen toimivuuden varmistamiseksi.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

Tämän lain nimikkeen muutos, 1–4, 6, 8–10, 13, 13 a §, 1 a luku, 15 q–15 s, 17, 19, 22, 32, 32 a, 33, 42, 53 a, 100, 100 a, 100 b ja 109 a § sekä 9 §:n kumoaminen tulevat kuitenkin voimaan päivänä kuuta 20.

Tämän lain 1 a luvussa maakunnille säädettyä toimivaltaa käyttää ennen 1 päivää tammikuuta 2020 ensin maakuntien väliaikainen valmistelutoimielin ja maakuntavaltuuston valitsemisen jälkeen maakuntavaltuusto ja sen asettama maakuntahallitus. Tämän lain 15 d §:n 4 momentissa säädetyn menettelyn sijaan mahdollisuus tutustua 15 d §:ssä tarkoitettuihin suunnitelma-luonnoksiin sekä esittää niistä mielipiteensä varataan ennen 1 päivää tammikuuta 2019 tiedot-tamalla asiasta yleisessä tietoverkossa.

Tämän lain 6 §:n ja 42 §:n 1–4 momentin mukaan tienpitäjälle kuuluvaa toimivaltaa käyttää 31 päivään joulukuuta 2019 elinkeinoelinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Tämän lain 99 b §:n mukaan Liikennevirastolle kuuluvaa toimivaltaa käyttää 31 päivään joulukuuta 2019 elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Tämän lain 15 q–15 s, 32 ja 100 §:n mukaan maa-kunnalle kuuluvaa toimivaltaa käyttää 31 päivään joulukuuta 2019 elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Yleissuunnitelmaan, tiesuunnitelmaan ja tiehankkeeseen, joiden laatiminen on kesken tai ra-kentaminen on aloitettu tämän lain 13, 13 a, 15 o, 15 q–15 s, 19, 22 ja 33 §:n voimaan tullessa, sovelletaan mainittujen säännösten voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Sopimuk-siin, jotka Liikennevirasto ja elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus on solminut ulkopuolisen palveluntarjoajan kanssa ennen tämän lain 13, 13 a, 15 o, 15 q–15 s, 19, 22 ja 33 §:n voimaan tuloa, sovelletaan mainittujen säännösten voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä

2.

Laki

Liikennevirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Liikennevirastosta annetun lain (862/2009) 2 §, seuraavasti:

2 §

Tehtävät

Viraston tehtävänä on:

- 1) ylläpitää ja kehittää liikennejärjestelmää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa;
- 2) vastata valtion tie- ja rataverkosta sekä hallinnoimistaan vesiväylistä ja niihin kohdistuvien toimien yhteensovittamisesta sekä ohjata ja valvoa vesiväylänpitoa koko maassa;
- 3) vastata merkittävien tiehankkeiden toteuttamisesta sekä ratojen ja vesiväyliä suunnittelusta, ylläpidosta ja rakentamisesta;
- 4) vastata tienpidon ohjauksesta sekä yhteistyöstä ja sopimusjärjestelyistä maakuntien kanssa;
- 5) vastata saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden erillisrahoituksesta valtion talousarvion puitteissa;
- 6) vastata liikennetietoa koskevasta yhteistyöstä ja sopimusjärjestelyistä maakuntien kanssa;
- 7) edistää liikenteen ja maankäytön yhteensovittamista ja osallistua valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen maakuntien, kuntien, kaupunkiseutujen ja muiden toimijoiden kanssa;
- 8) huolehtia liikenteen hallinnasta ja sen kehittämisestä valtion liikenneväylillä ja meriliikenteessä myös valtion väylien ulkopuolella siten kuin siitä erikseen säädetään;
- 9) turvata talvimerenkulun edellytykset;
- 10) kehittää ja edistää liikenteen palveluja ja niiden markkinoiden toimivuutta;
- 11) edistää väylänpidon tuottavuuden parantamista;
- 12) kehittää julkisen liikenteen toimintaedellytyksiä sekä myöntää merenkulun ja muiden liikennemuotojen edistämiseen tarkoitettuja avustuksia;
- 13) huolehtia merikartoituksen ylläpidosta ja kehittämisestä;
- 14) varautua toimialallaan huolehtimaan liikennejärjestelmän toimivuudesta poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Viraston on huolehdittava myös niistä muista toimialansa tehtävistä, jotka sille erikseen säädetään.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

3.

Laki

Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain (863/2009) 2 §, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 74/2015 ja xx/xxxx (HE 145/2017), seuraavasti:

2 §

Tehtävät

Viraston tehtävänä on:

- 1) huolehtia liikennejärjestelmän yleisestä turvallisuudesta ja turvallisuuden kehittämisestä;
- 2) rajoittaa liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja;
- 3) huolehtia merenkulun ja ilmailun turvaamisesta;
- 4) huolehtia toimialaansa kuuluvista liikennemarkkinoihin, liikkumispalveluiden edistämiseen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvistä tehtävistä;
 - 4 a) edistää liikenteeseen ja liikennemarkkinoihin kuuluvaa digitalisaatiota sekä mahdollistaa liikenteeseen liittyvien kokeilujen, tutkimuksen ja innovaatioiden toteutuminen;
- 5) osallistua valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman strategiseen ja toiminnalliseen valmisteluun sekä maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen maakuntien, kuntien ja kaupunkiseutujen ja muiden toimijoiden kanssa sekä valvoa erikseen säädetyn toimivaltansa puitteissa, että liikennejärjestelmässä noudatetaan sitä koskevia sääntöjä ja määräyksiä;
- 6) hoitaa toimialansa kiinnitys-, verotus- ja rekisteröintitehtäviä sekä tietopalvelutehtäviä;
- 7) myöntää toimialalla edellytettäviä lupia, hyväksyntöjä ja muita päätöksiä ja huolehtia pätevyysarvioinnin järjestelyistä;
- 8) antaa toimialaansa koskevia oikeussääntöjä erikseen säädetyn toimivaltansa puitteissa;
 - 8 a) huolehtia sille annettujen liikenteen hinnoitteluun liittyvien tehtävien hoitamisesta;
- 9) tehdä valtuuksiensa puitteissa kansainvälisiä teknisluontoisia sopimuksia, jotka eivät koske lainsäädännön alaa;
- 10) osallistua toimialansa kansainväliseen yhteistyöhön;
- 11) varautua toimialallaan huolehtimaan liikennejärjestelmän toimivuudesta poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Viraston on huolehdittava myös niistä muista toimialansa viranomaistehtävistä, jotka sille erikseen säädetään.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

4.

Laki

ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain (828/2008) 4–7, 9 ja 14 §
sellaisina kuin niistä ovat 5 § laeissa 729/2011 ja 1508/2011, 6 osaksi laissa 1508/2011, 9 §
osaksi laeissa 1508/2011 ja x/xxxx (HE 145/2017) sekä 14 § osaksi laissa 1319/2009, seuraa-
vasti:

4 §

Velvollisuus siirtää ajoneuvo onnettomuuspaikalta

Ajoneuvon omistaja, haltija ja kuljettaja ovat velvollisia viipymättä ja viimeistään kahden vuorokauden kuluessa liikenneonnettomuudesta siirtämään ajoneuvon pois onnettomuuspaikalta. Ajoneuvon siirtämisestä onnettomuudessa, jossa joku on kuollut tai vaikeasti loukkaantunut, säädetään tieliikennelain 60 §:ssä.

Jos ajoneuvoa ei ole siirretty 1 momentissa säädetyn ajan kuluessa, maantien tienpitäjä tai kunta on velvollinen suorittamaan varastosiirron. Yksityisellä tiellä tapahtuneen liikennevahingon osalta kunta suorittaa varastosiirron yksityisen tien tienpitäjän perustellusta pyynnöstä.

Jos ajoneuvon sijainnista aiheutuu vaaraa liikenneturvallisudelle, poliisi on velvollinen viipymättä siirtämään ajoneuvon.

5 §

Siirto pysäköimistä koskevan säännöksen perusteella

Jos ajoneuvo on pysäköity pysäköimistä koskevan säännöksen vastaisesti tielle, maantien tienpitäjä tai kunta taikka kunnallinen pysäköinninvalvoja voi suorittaa lähi- tai varastosiirron aikaisintaan kahden vuorokauden kuluttua säännöksen vastaisen pysäköinnin alkamisesta.

Jos ajoneuvo on pysäköity pysäköimistä koskevan säännöksen vastaisesti yksityiselle alueelle tai maastoon, kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja suorittaa lähi- tai varastosiirron kahden vuorokauden kuluttua alueen omistajan tai haltijan perustellusta pyynnöstä.

Sen estämättä, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ajoneuvo saadaan kuitenkin siirtää viipymättä, jos samalla ajoneuvolla tehdystä pysäköintiä koskevan säännöksen vastaisesta menettelystä on määrätty viidestä eri teosta pysäköintivirhemaksut, jotka ovat maksamatta ja joihin ei voi hakea muutosta.

Jos ajoneuvon pysäköinnistä aiheutuu vaaraa liikenneturvallisudelle, poliisi on velvollinen viipymättä siirtämään ajoneuvon. Jos pysäköinti aiheuttaa huomattavaa haittaa tien käytölle, poliisi, maantien tienpitäjä tai kunta taikka kunnallinen pysäköinninvalvoja voi toimittaa lähi- tai varastosiirron viipymättä.

Jos ajoneuvo on pysäköity pelastuslain (379/2011) 11 §:n 2 momentin vastaisesti pelastustielle, poliisi tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voi toimittaa ajoneuvon lähi- tai varastosiirron viipymättä.

6 §

Siirto tiealueella tehtävän työn tai järjestettävän tapahtuman perusteella

Jos pysäköidystä ajoneuvosto aiheutuu haittaa tiealueella tapahtuvalle kunnossa- tai puhtaanapidolle taikka korjaus- tai rakennustyölle, maantien tienpitäjä voi toimittaa ajoneuvon lähisiirron. Sama koskee tiealueella tienpitäjän luvalla järjestettävää tapahtumaa. Yksityisellä tiellä kunta toimittaa lähisiirron yksityisen tien tienpitäjän perustellusta pyynnöstä.

Ennakkoon tiedossa olevasta tiealueella tehtävästä työstä tai järjestettävästä tapahtumasta on ilmoitettava asianmukaisin alueelle sijoitetuin merkein tai ilmoituksin vähintään kahta vuorokautta ennen suunniteltua siirtoa. Poikkeuksellisissa tilanteissa tai viranomaisen harkinnan perusteella siirtoon voidaan ryhtyä tiealueella tehtävästä työstä ennakkoon ilmoittamatta.

Jos ajoneuvolle ei voida liikenteen, tilan puutteen tai muiden vastaavien syiden vuoksi suorittaa lähisiirtoa, sille voidaan suorittaa varastosiiro.

7 §

Hylätyn ajoneuvon siirto

Jos ajoneuvon arvon, kunnon ja muiden ulkoisesti havaittavien seikkojen perusteella on ilmeistä, että muu ajoneuvo kuin romuajoneuvo on hylätty, maantien tienpitäjä on velvollinen alueellaan suorittamaan varastosiiirron. Yksityisellä tiellä tai alueella olevalle hylätylle ajoneuvolle kunta suorittaa varastosiiirron yksityisen tien tienpitäjän tai alueen haltijan perustellusta pyynnöstä. Mitä tässä pykälässä säädetään, koskee myös poliisin haltuun jääneen hylätyn ajoneuvon siirtämistä poliisin pyynnöstä.

9 §

Ajoneuvon siirrosta ilmoittaminen ja siirtopäätös

Viranomaisen on ilmoitettava lähisiirrosta ajoneuvon omistajalle tai haltijalle suullisesti tai kirjallisesti taikka jätettävä sitä koskeva ilmoitus näkyvälle paikalle ajoneuvoon. Viranomaisen on laadittava ajoneuvon lähisiirrosta pöytäkirja tai tehtävä muu kirjallinen merkintä siirtoon liittyvään asiakirjaan.

Viranomaisen on annettava varastosiiirrosta kirjallinen päätös, joka on annettava tiedoksi liikenneasioiden rekisteriin merkitylle viimeiselle omistajalle tai muulle tiedossa olevalle omistajalle ja haltijalle tavallisella tiedoksiannolla noudattaen hallintolakia (434/2003). Jäljennös päätöksestä tai siirrettyjen ajoneuvojen tunnistamisen kannalta olennaiset tiedot sisältävä luettelo on lähetettävä myös poliisille. Jos ajoneuvon omistaja tai tämän osoite ei ole tiedossa, tiedoksiantoon sovelletaan yleistiedoksiantoa koskevia säännöksiä. Päätös on annettava viipymättä siirron jälkeen. Päätöksessä on kehoitettava noutamaan ajoneuvo 30 päivän kuluessa tiedonsaannista uhalla, että ajoneuvo siirtyy kunnan omistukseen.

Edellä 2 momentissa tarkoitettun päätöksen antaa ajoneuvon siirtänyt viranomainen. Päätöksessä on mainittava siirron syy, siirretty ajoneuvo, paikka, josta se on siirretty, ja paikka, jonne se on siirretty, sekä siirtäjä ja siirtäjän yhteystiedot.

14 §

Täytäntöönpano ja tarkemmat säännökset

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa tässä laissa säädettyjen tehtävien valtakunnallisesta ohjauksesta.

Liikennevirasto voi sopimuksen nojalla antaa maakunnalle hoidettavaksi virastolle tämän lain mukaan kuuluvia julkisia tehtäviä tai ottaa hoidettavakseen tämän lain mukaan maakunnalle kuuluvia julkisia tehtäviä.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

5.

Laki

ilmailulain 76 ja 80 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ilmailulain (864/2014) 76 ja 80 § seuraavasti:

76 §

Lentopaikkojen ja muiden alueiden käyttö

Ilma-aluksen lentoonlähtöön ja laskeutumiseen saa käyttää vain lentopaikkaa tai 2 momentissa tarkoitettua aluetta. Kielto muiden alueiden käyttämiseen ei koske hätätilannetta, pakko-laskua tai muita niihin rinnastettavia tapauksia, ei myöskään lentoonlähtöä ja laskeutumista miehittämättömällä ilma-aluksella tai sotilashelikopterilla, muulla valtion helikopterilla eikä etsintä- ja pelastustoimintaan käytettävällä helikopterilla pelastus-, virka-apu- ja operatiivisilla lennoilla. Aluksella olevan laskeutumisalueen käyttämisestä helikopterin lentoonlähtöön ja laskeutumiseen säädetään erikseen.

Ilma-aluksen lentoonlähtöön ja laskeutumiseen saa tilapäisesti käyttää avointa vesialuetta sekä alueen omistajan tai haltijan suostumuksella muuta maa- tai vesialuetta, vaikka aluetta ei ole sellaiseen tarkoitukseen erityisesti järjestetty. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa ilmailun turvallisuuden kannalta tarpeellisia määräyksiä:

- 1) maa- ja vesialueen tilapäisestä käytöstä;
- 2) ilma-alusten käyttämän alueen mitoituksista ja pinnan ominaisuuksista;
- 3) lentoesterajoituksista;
- 4) muista lentoonlähden ja laskeutumisen turvallisuuteen vaikuttavista seikoista.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuun toimintaan tarvittavan maa- tai vesialueen omistajan tai haltijan luvan edellyttämästä yhteisen maa- tai vesialueen osakaskunnan suostumuksesta säädetään yhteisaluelaisissa (758/1989).

Jos lentoturvallisuus, liikenteen sujuvuus, maanpuolustukselliset syyt, elinkeinon harjoittaminen tai haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisy niin vaativat, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää muun kuin lentopaikan käytön tai rajoittaa 2 momentissa tarkoitettua alueen käyttöä ilma-alusten lentoonlähtöön ja laskeutumiseen. Liikenteen turvallisuusviraston on kuultava asianomaista maakuntaa sekä tarpeen mukaan muita viranomaisia, jos kiellon tai rajoituksen syy on muu kuin lentoturvallisuus tai liikenteen sujuvuus.

Maakunta voi vuosittain myöntää avustusta valtion lentoasemaverkkoyhtiön ulkopuolisten lentoasemien ja -paikkojen toiminta-, ylläpito- ja investointimenoihin. Avustus voidaan myöntää Euroopan unionin lentoasemia ja lentoyhtiöitä koskevien valtioneuvoston päätösten (EUVL 2014/C 99/03) mukaisesti sekä EU-komission asetuksen 651/2014 tiettyjen tukimuotojen toteuttamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Avustusrahan riittävyysarviointi tehdään maakunnissa valtuustokausittain. Arvioinnissa tarkastellaan lentoasemien ja -paikkojen valtionavustusten tarvetta, avustuksilla saavutettuja vaikutuksia, arvioitua tulevaa kehitystä sekä näiden suhdetta julkisen talouden kehitykseen.

80 §

Rakentamislupa-asian käsittelyyn liittyvä kuulemismenettely

Ennen lentopaikan rakentamisluvan myöntämistä on asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan puolustusministeriölle, ympäristöministeriölle, Valtion lupa- ja valvontavirastolle sekä maakunnalle varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

Jos rakentamislupa haetaan muun ilmailua palvelevan alueen kuin lentopaikan tai sen rakennelmien ja laitteiden rakentamiseen tai niiden 79 §:n mukaiseen muuttamiseen, asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan muulle asianomaiselle viranomaiselle ja naapureille on ennen rakentamisluvan myöntämistä varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

6.

Laki

kaivoslain 9 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kaivoslain (621/2011) 9 § seuraavasti:

9 §

Malminetsinnän luvanvaraisuus

Malminetsintään on oltava kaivosviranomaisen lupa (malminetsintälupa), jos malminetsintää ei voida toteuttaa 7 §:n mukaan etsintätyönä tai kiinteistön omistaja ei ole antanut siihen suostumustaan.

Malminetsintälupa on myös oltava, jos:

- 1) malminetsinnästä voi aiheutua haittaa ihmisten terveydelle tai yleiselle turvallisuudelle, haittaa muulle elinkeinotoiminnalle taikka maisemallisten tai luonnonsuojeluarvojen heikentymistä;
- 2) malminetsintä kohdistuu uraania tai toriumia sisältävän esiintymän paikallistamiseen ja tutkimiseen; tai
- 3) lupa on tarpeen tässä laissa tarkoitetun etuoikeuden saamiseksi esiintymän hyödyntämiseen.

Malminetsintää koskeviin aluerajoituksiin sovelletaan vastaavasti, mitä niistä etsintätyön osalta 7 §:n 2 ja 3 momentissa säädetään.

Lisäksi malminetsintää varten vaaditaan asiassa toimivaltaisen viranomaisen tai laitoksen taikka asianomaisen oikeudenhaltijan suostumus, kun kyseessä on maankäyttö- ja rakennuslaissa tarkoitettu katualue tai tori, liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa (503/2005) tarkoitettu maantien tiealue, ilmailulaissa (1194/2009) tarkoitettu lentopaikka ja muu ilmailua palveleva alue, rataa laissa (110/2007) tarkoitettu rautatiealue, yleistä liikennettä varten käytetty kanava tai muu vastaava liikennealue taikka 30 metriä lähempänä mainittuja liikennealueita sijaitseva alue, jollei mainitussa tai muussa laissa säädetä tai sen nojalla määrätä tätä leveämpää suojaa- aluetta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

7.

Laki

kiinteistörekisterilain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kiinteistörekisterilain (392/1985) 2 § sellaisena kuin se on laeissa 559/1995, 274/1998, 448/2000 ja 375/2016, seuraavasti:

2 §

Kiinteistörekisteriin merkitään kiinteistöinä:

- 1) tilat;
- 2) tontit;
- 3) yleiset alueet;
- 4) valtion metsämaat;
- 5) valtion omistamalle alueelle luonnonsuojelulain (1096/1996) tai sitä ennen voimassa olleen lainsäädännön mukaisesti perustetut suojelualueet (suojelualue);
- 6) lunastuksen perusteella erotetut alueet (lunastusyksikkö);
- 7) yleisiin tarpeisiin erotetut alueet;
- 8) erilliset vesijätöt; sekä
- 9) yleiset vesialueet.

Muina rekisteriyksikköinä merkitään kiinteistörekisteriin yhteiset alueet sekä yleisistä teistä annetussa laissa (243/1954) ja liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 58 §:n 2 momentissa tarkoitetut tieoikeudella hallittavat liitännäisalueet.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

8.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) III osan 3 luvun 11 §, 4 luvun 1 §, IV osan 1 luvun 4 §:n 1 momentti ja 5 §:n 1 momentti, sellaisina kuin niistä ovat III osan 3 luvun 11 § laissa xx/xxxx (HE 145/2017 vp) ja III osan 4 luvun 1 § osaksi laissa xx/xxx (HE145/2017), seuraavasti:

III OSA

PALVELUT

3 luku

Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

11 §

Lentoliikenteen julkinen palveluvelvoite

Lentoliikenneasetuksen 16 artiklassa tarkoitetun lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta päättää maakunta kuultuaan Liikennevirastoa ja Liikenteen turvallisuusvirastoa. Maakunta voi asettaa lentoliikenneasetuksen mukaisia rajoituksia julkisen palveluvelvoitteen piiriin kuuluvalla reitillä, jos rajoitukset ovat tarpeen liikennöinnin turvaamiseksi reitillä.

Maakuntien järjestämisvastuulla olevan lentoliikenteen ostopalveluiden rahoitus toteutetaan erillisrahoituksena. Liikennevirasto kohdentaa rahoituksen maakunnan tekemään julkisen palveluvelvoitteen kattamiseen valtion talousarvioissa olevan määrärahan puitteissa. Liikennevirasto tekee asiasta sopimuksen maakunnan kanssa.

4 luku

Liikennepalvelujen julkinen tuki

1 §

Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset

Valtion talousarviossa tässä laissa tarkoitettujen palveluiden ostoon ja kehittämiseen osoitettu määrärahoihin voidaan maksaa korvauksia, tukea tai avustusta seuraaviin tarkoituksiin:

- 1) liikenteenharjoittajille siten kuin Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään;

2) liikennepalvelun käyttäjälle siten, että toimivaltainen viranomainen myöntää sitoumuksen korvata liikennepalvelun kustannuksia ennalta määrättyyn arvoon asti;

3) maakunnille, kunnille, kuntayhtymille ja yleishyödyllisille yhteisöille ja muille kuin liikenteenharjoittajille liikenteen palveluiden kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitetun valtionavustusmäärärahan käyttötarkoituksesta ja myöntämismenettelyistä.

IV OSA

VIRANOMAISET JA VALVONTA

1 luku

Viranomaisten toiminta

4 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat maakunnat sekä 2 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset ja 3 momentissa mainitut seudulliset viranomaiset. Maakunta voi hoitaa tehtävää joko yksin tai yhdessä toisen tai useamman maakunnan kanssa siten kuin maakuntalaissa (xx/2018) säädetään.

5 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Liikenne- ja viestintäministeriö, maakunnat sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä ovat palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia rautatieliikennettä koskevissa asioissa. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat maakunnat ja 4 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omilla toimivalta-alueillaan.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

9.

Laki

maankäyttö- ja rakennuslain 93 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 93 § sellaisena kuin se on laissa 504/2005, seuraavasti:

93 §

Maantien tiealueen siirtyminen kunnalle

Asemakaava-alueeseen sisältyvä tienpitäjän omistama maantien tiealue siirtyy korvauksetta kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan ja tiealueeseen syntyy samalla tienpitäjälle liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 58 §:n 3 momentissa tarkoitettu tieoikeus.

Tämä laki tulee voimaan _____
päivänä _____ kuuta 20 ____.

10.

Laki

merilain 12 luvun 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merilain (674/1994) 12 luvun 3 § seuraavasti:

12 luku

Rajoitusrahasto ja rajoitusoikeudenkäynti

3 §

Perustamishakemus ja siihen liitettävä selvitys

Rajoitusrahastoa perustettaessa on Valtion lupa- ja valvontavirastoon ja Ahvenanmaan maakunnan osalta Ahvenanmaan valtionvirastoon talletettava vastuun määrää vastaava summa rahaa tai asetettava siitä viraston hyväksymä vakuus.

Hakijan on liitettävä kirjalliseen hakemukseensa selvitys hakemuksen perusteena olevista seikoista sekä kaikkien niiden henkilöiden nimi- ja osoitetiedot, joiden voidaan olettaa haluavan esittää vaatimuksia rajoitusrahastolle.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

11.

Laki

merenkulun ympäristösuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merenkulun ympäristösuojelulain (1672/2009) 9 luvun 4, 5 ja 7 § sekä 12 luvun 1, 4, 9, 15, 16 ja 18 §, sellaisina kuin niistä ovat 9 luvun 5 § ja 12 luvun 18 § laissa 998/2014, 12 luvun 1 § osaksi laissa 998/2014 ja 4 § osaksi laissa 473/2016, seuraavasti:

9 luku

Jätteiden vastaanotto satamassa

4 §

Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen

Sataman jätehuoltosuunnitelma esitetään hyväksyttäväksi Valtion lupa- ja valvontavirastolle. Huvivenesataman jätehuoltosuunnitelma on kuitenkin esitettävä hyväksyttäväksi sen kunnan ympäristösuojeluviranomaiselle, jonka alueella huvivenesatama sijaitsee.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on tarkistettava, jos satamaan jätettävien jätteiden laatu, määrä tai jätehuolto muuttuu merkittävästi. Jos jätehuoltosuunnitelmaa ei ole ollut tarpeen tarkistaa kolmen vuoden kuluessa sen hyväksymisestä, sataman pitäjän on lähetettävä asianomaiselle valvontaviranomaiselle ilmoitus, että jätehuoltosuunnitelma on edelleen voimassa. Valvontaviranomaisen kehotuksesta jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava. Kehotuksessa on mainittava, miltä osin jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksyttävä, jos jätteiden vastaanotto ja vastaanottolaitteet täyttävät tämän luvun ja 10 luvun sekä niiden nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimukset.

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, Valtion lupa- ja valvontaviraston ja kunnan ympäristösuojeluviranomaisen on merkittävä suunnitelma ympäristösuojelulain mukaiseen ympäristösuojelun tietojärjestelmään. Sataman pitäjälle on lähetettävä ote rekisteriin tehdystä merkinnästä.

5 §

Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen

Ennen sataman jätehuoltosuunnitelman esittämistä Valtion lupa- ja valvontaviraston tai kunnan ympäristösuojeluviranomaisen hyväksyttäväksi, sataman pitäjän on varattava satamaa käyttävien alusten haltijoille, heidän edustajilleen ja muille tahoille, joille jätehuoltosuunnitelmalla voi olla vaikutusta, tilaisuus lausua mielipiteensä sataman jätehuoltosuunnitelmasta tai sen tarkistamisesta. Jätehuoltosuunnitelman luonnos on oltava nähtävillä sataman pitäjän toimipaikassa ja muulla tarkoituksenmukaisella tavalla vähintään 14 päivän ajan sataman toi-

minta-aikana. Sataman pitäjän on ilmoitettava nähtävillä pitämisestä sataman käyttäjille ja muille tahoille ilmoitustaulullaan sekä internetsivuillaan, sähköistä tiedonvälitystä apuna käyttäen, kirjeitse tai joillain muulla tiedon antamiseen soveltuvalla tarkoituksenmukaisella tavalla.

Sataman pitäjän tulee saattaa satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaavien ja heidän edustajiensa saataville tiedot sataman jätehuoltojärjestelyistä sekä jätehuolto-maksuista niin, että kaikki sataman merkittävät käyttäjäryhmät saavat niistä tiedon. Valtion lupa- ja valvontavirasto tai kunnan ympäristönsuojeluviranomainen voi sataman jätehuoltosuunnitelmaa hyväksyessään tarvittaessa määrätä, millä kielillä tiedot on annettava satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaaville ja heidän edustajilleen.

7 §

Raportointi

Valtion lupa- ja valvontaviraston, Liikenteen turvallisuusviraston ja satamien on toimitettava aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/59/EY, jäljempänä *alusjätedirektiivi*, tarkoitetut tiedot Suomen ympäristökeskukselle, jonka tehtävänä on koota raportit lähetettäväksi Euroopan komissiolle.

12 luku

Valvonta ja hallintopakko

1 §

Valvontaviranomaiset

Tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto, Suomen ympäristökeskus, Valtion lupa- ja valvontavirasto, Rajavartiolaitos, Tulli ja poliisi.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja ympäristöministeriö huolehtivat tämän lain mukaisen toiminnan yleisestä ohjauksesta, seurannasta ja kehittämisestä hallinnonalallaan.

4 §

Valtion lupa- ja valvontaviraston valvontatehtävät

Valtion lupa- ja valvontavirasto valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista siltä osin kuin säännökset ja määräykset koskevat:

- 1) sataman jätehuoltosuunnittelua;
- 2) aluksesta peräisin olevien jätteiden ja sedimenttien vastaanottolaitteita satamassa; ja
- 3) sataman jätehuoltoa koskevia maksuja.

Valvontatehtävä koskee erityisesti sellaisia kauppamerenkulun satamia, joilla pitää olla ympäristönsuojelulain mukainen ympäristölupa.

9 §

Virka-apu

Ilmatieteen laitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, Puolustusvoimien ja Valtion lupa- ja valvontaviraston on annettava valvontaviranomaiselle tämän lain mukaisen tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen.

Virka-avusta öljypäästömaksua koskevassa asiassa säädetään 3 luvun 8 §:ssä.

15 §

Hallintopakko

Liikenteen turvallisuusvirasto ja Valtion lupa- ja valvontavirasto voivat tämän lain mukaiseen toimivaltaansa kuuluvassa asiassa:

1) kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, jatkamasta tai toistamasta säännöksen tai määräyksen vastaista menettelyä;

2) määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, täyttämään muulla tavoin velvollisuutensa;

3) määrätä 1 tai 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla menetellyt palauttamaan ympäristö ennalleen tai poistamaan rikkomuksesta ympäristölle aiheutunut haitta.

16 §

Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka

Liikenteen turvallisuusvirasto ja Valtion lupa- ja valvontavirasto voivat asettaa tämän lain nojalla antamansa kiellon tai määräyksen tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan. Muilta osin mainituista tehosteista säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

18 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä Liikenteen turvallisuusviraston, Suomen ympäristökeskuksen, Valtion lupa- ja valvontaviraston, Rajavartiolaitoksen, Tullin ja poliisin tehtävistä valvontaviranomaisina ja niiden välisestä työnjaosta.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

12.

Laki

postilain 45 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan postilain (415/2011) 45 § seuraavasti:

45 §

Postin jakelussa tarvittavien laitteiden ja rakennelmien sijoittaminen

Kunta on velvollinen sallimaan kirjelähetysten keräilyssä ja jakelussa tarvittavien laitteiden ja vähäisten rakennelmien, kuten postilaatikkojen, sijoittamisen asemakaavassa osoitetuille yleisille alueille, jos sijoittamista ei voida muulla tavoin järjestää postiyrityksen ja postin saajan kannalta kohtuullisella tavalla ja kohtuullisin kustannuksin. Keräilyssä ja jakelussa tarvittavista laitteista ja vähäisistä rakennelmista tai niiden käytöstä ei saa aiheutua tarpeetonta vaaraa liikenteelle eikä olennaista haittaa yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidolle tai muulle käytölle.

Tontin, muun kiinteistön tai rakennuksen omistaja on velvollinen sallimaan, että seinään, porttiin tai aitaan kiinnitetään taikka maalle sijoitetaan keräilyssä ja jakelussa tarvittavia laitteita tai vähäisiä rakennelmia 1 momentissa säädetyin edellytyksin. Velvoite voidaan kuitenkin asettaa vain, jos se on omistajan kannalta kohtuullinen.

Keräilyssä ja jakelussa tarvittavia laitteita tai vähäisiä rakennelmia saadaan sijoittaa liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa (503/2005) tarkoitetun maantien suoja- tai näkemäalueelle, jos sijoittamisesta tai laatikkojen käytöstä ei aiheudu tarpeetonta vaaraa liikenteelle tai olennaista haittaa tienpidolle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

13.

Laki

ratalain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ratalain (110/2007) 6, 25 a, 43 a ja 89 a §, sellaisina kuin niistä ovat 25 a, 43 a ja 89 a § laissa 567/2016, sekä
muutetaan 3–5, 8–10, 12, 15, 22, 25, 28, 28 a, 28 c, 69, 79, 91, 92 ja 95 §, sellaisina kuin niistä ovat 3, 10, 28 a, 28 c, 92 ja 95 laissa 567/2016, 8, 22, 79 ja 91 § osaksi laissa 1243/2009, 28 § laissa 1243/2009 ja 69 § laissa 1629/2015, seuraavasti:

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *rautatiellä* yksi- tai useampiraiteista rataa sekä rautatiealuetta ja sillä olevia rakennuksia, rakennelmia ja laitteita, joita tarvitaan liikenteen hoitamiseksi ja turvaamiseksi sekä kaikkea näihin liittyvää toimintaa varten;
- 2) *rautatiealueella* aluetta, joka tarvitaan rataa, rata-aluetta, rakennuksia ja laitteita sekä liikenteen hoitamista sekä kaikkea näihin liittyvää toimintaa varten, ja tarpeellisia rautatieliikenteen palvelualueita;
- 3) *rautatieliikenteen palvelualueella* rautatieliikenteen palvelutoimintojen välittömästi tarvitsemia alueita;
- 4) *näkemäalueella* tasoristeyksessä aluetta, jolta on esteetön näkyvyys radalle;
- 5) *liitännäisalueella* radanpidossa tarvittavaa maa-aineksen otto- tai sijoittamispaikkaa tai radanpidossa tarpeelliselle laitteistolle varattua aluetta;
- 6) *suoja-alueella* rautatiealueen ulkopuolista aluetta, joka tarvitaan edistämään radan turvallista käyttöä;
- 7) *radanpidolla* rautatien ja siihen liittyvän kiinteän omaisuuden suunnittelua, hankintaa, rakentamista, hallintaa ja kunnossapitoa sekä olemassa olevan rautatien parantamista;
- 8) *rakentamisella* uuden rautatien rakentamista ja olemassa olevan rautatien parantamista;
- 9) *rataverkolla* Liikenneviraston hallinnassa olevia valtion omistamia rautateitä ja TEN-verkolla niitä rautateitä, jotka kuuluvat unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 tarkoitettuihin ydinverkkoon tai kattavaan verkkoon;
- 10) *yksityisraiteella* muuta kuin valtion omistamaa ja Liikenneviraston hallinnoimaa rautatietä, jolla on liityntä rataverkkoon;
- 11) *tiellä* yksityisistä teistä annetussa laissa (358/1962) tarkoitettuja yksityisiä teitä sekä muita yksityisiä teitä, liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa (503/2005) tarkoitettuja maanteitä sekä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) tarkoitettuja katuja;
- 12) *tienpitäjällä* yksityisistä teistä annetussa laissa tarkoitettuja tieosakkaita yhteisesti tai tiekuntaa, milloin sellainen on perustettu, tai kiinteistön omistajaa taikka maantielain 11 §:n 1

momentin mukaista tienpitoviranomaista tai kuntaa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti kadunpidon järjestämisestä vastaavana;

13) *liikenteenohjauslaitteella* liikennevaloja, liikennemerkkejä, sulkua- ja varoituslaitteita sekä tiemerkinkeitöjä.

Kiinteistöön rinnastetaan tätä lakia sovellettaessa määräala ja kiinteistöjen yhteinen alue.

4 §

Rautateiden luokitus

Rautateiden runkoverkko koostuu nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoista, joilla on valtakunnallista merkitystä ja jotka palvelevat lisäksi maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Runkoverkon tulee tarjota mahdollisuus sekä nopean henkilöliikenteen että tehokkaan tavaraliikenteen harjoittamiseen.

Muu rataverkko koostuu henkilö- ja tavaraliikenteen radoista, jotka täydentävät runkoverkkoa.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään siitä, mitkä radat kuuluvat rautateiden runkoverkkoon. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset rautateiden runkoverkon palvelutasosta koskien välityskykyä, toimivuutta, nopeutta, akselipainoja sekä muita palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä.

5 §

Radanpitoa koskevat yleiset vaatimukset

Rataverkkoa on kehitettävä ja kunnossapidettävä ja siihen investoitava siten, että edistetään:

1) valtakunnallisen liikennejärjestelmäsunnitelman tavoitteita;

2) valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista ja alueiden kehittämistä sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista ja alue- ja yhdyskuntarakenteen taloudellisuutta;

3) liikenteen päästöjen vähentämistä; sekä

4) tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksia, liikenteen automaatiota ja liikenteen palveluiden kehittämisen edellytyksiä.

Rautatiet on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa rautatien liikenteellinen merkitys huomioiden siten, että:

1) rataverkko tarjoaa yhteydet turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen maan eri alueiden välillä ottaen huomioon esteettömät yhteydet, eri väestöryhmien liikkumistarpeet sekä eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet;

2) rataverkko luo edellytyksiä monitoimijaympäristön kehittämiseksi niin, että rautatieliikenteen harjoittajilla on yhtäläiset edellytykset tarjota palveluita rataverkolla;

3) rataverkon ja rautatieliikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi ja luonnonvaroja käytetään säästeliäästi;

4) radanpito ei tuota kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii;

5) rautatiet ovat liikenteellisesti ja teknisesti mahdollisimman toimivia, rautatieliikenteen ja muun liikenteen kannalta mahdollisimman turvallisia, ja niiden tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti;

6) huomioidaan alueen nykyinen ja suunniteltu maankäyttö;

7) rautateitä ja niiden kunnossapitoa koskevat tiedot ovat ajantasaiset ja käytettävissä; sekä

8) rautatiet ja niihin liittyvä digitaalinen infrastruktuuri on yhteentoimiva muun liikenneverkon sekä siihen liittyvän digitaalisen infrastruktuurin kanssa.

Rautateitä rakennetaan liikenteen tai turvallisuuden edellyttämän yleisen tarpeen vaatiessa taikka liikenteestä aiheutuvien haittojen poistamiseksi tai vähentämiseksi tai maankäytön sitä

edellyttäessä. Uusi rautatie voidaan rakentaa, jos olemassa oleva rataverkko ei täytä enää liikenteen tai alueidenkäytön tarpeita eikä rataosuuden parantamisella tai muutoin liikennejärjestelmää kehittämällä voida tarkoituksenmukaisesti tyydyttää näitä tarpeita taikka poistaa tai riittävästi vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja. Rautatietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten turvaamiseksi tarpeellisia määräyksiä, jotka koskevat radan rakennetta ja varusteita sekä tasoristeyksessä käytettävien liikenteenohjauslaitteiden käyttöä.

8 §

Yleistä rautatien suunnittelusta

Yleissuunnitelmat ja ratasuunnitelmat koskevat rautateiden rakentamishankkeita siten kuin tässä luvussa säädetään.

Suunnitelmia tehtäessä radanpitäjä toimii yhteistyössä maakuntien, kuntien ja muiden viranomaisten kanssa. Suunnittelun on perustuttava rautatien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sekä muuhun alueiden käytön suunnitteluun.

9 §

Tutkimusoikeus

Kun radanpitäjä on päättänyt aloittaa yleis- tai ratasuunnitelman laatimisen, sillä on oikeus tehdä tutkimustöitä suunnittelualueeseen kuuluvalla kiinteistöllä. Tässä tarkoituksessa saadaan tässä pykälässä tarkoitettulla kiinteistöllä suorittaa mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus tai maaperän tutkimus taikka muu valmistava toimenpide. Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Suunnitelman laatimisesta sekä siihen liittyvien tutkimusten aloittamisesta on ilmoitettava kunnalle sekä kuuluttamalla asiasta niin kuin maakunnan ilmoitukset maakuntalain (/) mukaan julkaistaan tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla 22 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille ja näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiasta.

10 §

Rautatiealueen suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Rautatien rakentamista koskevan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleis- tai ratasuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, voidaan olemassa olevan rautatien rakentamista koskeva yleissuunnitelma ja ratasuunnitelma laatia, jos hankkeen luonne huomioon ottaen suunnitelman suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan riittävästi selvittää yhteistyössä liikenneviranomaisten, maakunnan ja kunnan kanssa.

Yleissuunnitelmaa tai ratasuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asema-

kaavaa, jos kunta sitä puoltaa. Ratasuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kyse on vaikutuksiltaan vähäisestä poikkeuksesta ja kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin poikkeus välittömästi vaikuttaa, sitä puoltavat.

Yleis- ja ratasuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaissa (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

12 §

Yleissuunnitelman sisältö

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys rautatien rakentamisen tai rataverkon kehittämisen tarpeellisuudesta sekä tutkituista vaihtoehdoista, radan liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, rautatiealueen likimääräinen sijainti sekä rautatiealueen ja rautatieliikenteen arvioidut vaikutukset, kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistörakenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Suunnitelmassa on lisäksi esitettävä mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä alustava kustannusarvio.

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaisten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet.

15 §

Rautatiealueen suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Rautatien rakentamista koskevassa ratasuunnitelmassa on osoitettava rautatie ja sen sijainti, käyttö eri tarkoituksiin, korkeusasema, poikkileikkaus ja kuivatus niin, että vaikutukset voidaan riittävästi arvioida ja rautatie voidaan merkitä maastoon. Ratasuunnitelmassa osoitetaan suunnitellut eritasoristeykset, tasoristeykset ja kulkuyhteydet. Suunnitelmaan on liitettävä arvio rautatien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen radan rakentamisen tai junaliikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi.

Suunnitelmassa on otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon maanomistusolot. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi radan 37 §:n 1 momentissa tarkoitetut suoja-alueet ja 38 §:n 1 momentissa tarkoitetut tasoristeysten näkemäalueet sekä se, varataanko aluetta radan myöhempää leventämistä varten. Suunnitelmaan on liitettävä arvio rautatien rakentamisen kustannuksista.

Jos rautatie rakennetaan uuteen paikkaan ja vanha rautatie jää vanhan suunnan osalta edelleen radaksi taikka käytettäväksi muihin radanpitotarkoituksiin, on siitä määrättävä ratasuunnitelmassa.

Ratasuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaisten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet. Selvitys ei kuitenkaan ole tarpeen, jos tiesuunnitelma perustuu lainvoimaiseen yleissuunnitelmaan, jossa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden huomioon ottamista koskeva selvitys on riittävällä tavalla tehty.

22 §

Vuorovaikutus

Yleis- ja ratasuunnitelmaa laadittaessa on kunnalle, kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vai-

kuttaa, varattava mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa.

Ennen suunnitelman hyväksymistä on 1 momentissa tarkoitetuille tahoille varattava tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Tässä tarkoituksessa maakunnan tulee pitää yleis- ja ratasuunnitelma yleisesti nähtävänä 30 päivän ajan. Muistutukset suunnitelmaa vastaan on toimitettava maakunnalle ennen nähtävänäoloajan päättymistä. Maakunnan on varattava niille kunnille, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu, mahdollisuus lausua muistutuksista. Maakunnan tulee toimittaa lausuntonsa nähtävillä olleesta suunnitelmasta ja sitä vastaan tehdyistä muistutuksista sekä jätetyt muistutuskirjelmät radanpitäjälle. Suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sekä muistutusten tekemistavasta ja -ajasta on maakunnan kuulutettava niin kuin maakunnan ilmoitukset maakuntalain mukaan julkaistaan. Ilmoitus on aina julkaistava vähintään yhdessä vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä. Radanpitäjän on lähetettävä kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sellaisille suunnitelman vaikutusalueen kiinteistön omistajille ja haltijoille, joiden asuinpaikka on toisessa kunnassa ja jotka on asiakirjoissa mainittu tai muuten tunnettu.

Radanpitäjän on ilmoitettava perusteltu kannanotonsa suunnitelmaa vastaan tehdyistä muistutuksista. Radanpitäjän on ilmoitettava kannanotonsa alueen kunnille sekä niille muistutuskentekijöille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa. Radanpitäjän perusteltu kannanotto ilmoitetaan suunnitelmaa koskevassa hyväksymispäätöksessä.

Radanpitäjän on pyydettävä yleis- ja ratasuunnitelmasta lausunto Valtion lupa- ja valvontavirastolta sekä niiltä maakunnilta ja kunnilta, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu ja joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin ilmenevät. Radanpitäjän on pyydettävä lausunto muultakin viranomaiselta, jos se on päätösharkinnassa tarpeen.

Jos yleisesti nähtävillä ollutta ratasuunnitelmaa on tarpeen muuttaa ja muutoksen vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, voidaan noudattaa yksinkertaisempaa menettelyä kuin 2–4 momentissa säädetään.

Tarkemmat säännökset vuorovaikutusmenettelystä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

25 §

Suunnitelmien muuttaminen ja vähäinen poikkeaminen

Jos hyväksyttyä yleissuunnitelmaa tai ratasuunnitelmaa on tarpeen muuttaa, se tehdään siten kuin tässä laissa ja sen nojalla säädetään uudesta yleissuunnitelmasta ja ratasuunnitelmasta.

Hyväksytystä ratasuunnitelmasta voidaan poiketa sitä muuttamatta, jos poikkeus on vaikutuksiltaan vähäinen ja radanpitäjä rakentamisen yhteydessä harkitsee poikkeamisen tarpeelliseksi ja tarkoituksenmukaisiksi.

28 §

Suunnitelmien hyväksyminen

Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy rautatien lakkauttamista koskevat ratasuunnitelmat, jotka koskevat rautatien lakkauttamista muulloin kuin rautatien rakentamisen yhteydessä. Muut ratasuunnitelmat ja yleissuunnitelmat hyväksyy Liikennevirasto. Jos kunta, maakunta tai Valtion lupa- ja valvontavirasto on suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä Liikenneviraston kanssa, on asia siirrettävä liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. Liikennevirasto voi erityisistä syistä muutoinkin siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.

28 a §

Lupa tasoristeyksen rakentamiseen ja siirtämiseen

Uuden tasoristeyksen saa rakentaa vain runkoverkon ja TEN-verkon ulkopuoliselle rataverkolle. Erityisistä syistä saa uuden tasoristeyksen rakentaa runkoverkon ja TEN-verkon sellaiselle rataosalle, jolla radan suurin sallittu nopeus on pysyvästi enintään 50 kilometriä tunnissa. Runkoverkolla ja TEN-verkolla olevan tasoristeyksen paikkaa voidaan siirtää, jos siirrolla voidaan merkittävästi parantaa tasoristeyksen turvallisuutta taikka muusta erityisestä syystä.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun tasoristeyksen rakentamiseen tai siirtämiseen on oltava radanpitäjän lupa. Tarvittaessa lupa voi olla määräaikainen. Radanpitäjä voi antaa teknisiä määräyksiä lupahakemuksen sisällöstä. Lupa voidaan myöntää tienpitäjälle, jos se on tarpeen välttämätöntä kulkuyhteyttä varten ja tasoristeyksen turvallisuus varmistetaan turvalaitteilla tai muilla järjestelyillä. Lupaa ei tarvita, jos tasoristeys sisältyy maantielain mukaiseen hyväksytyyn tiesuunnitelmaan.

Jos tasoristeyksen käyttö lisääntyy merkittävästi tai sen käyttötarkoitus muuttuu, tienpitäjän on haettava lisääntyvään tai muuttuvaan käyttöön oikeuttava radanpitäjän lupa.

Työnaikaista tarvetta varten tai muusta erityisestä syystä radanpitäjä voi myöntää luvan tilapäisen tasoristeyksen rakentamiseen, jos siitä ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tilapäiseen tasoristeykseen sovelletaan, mitä jäljempänä 28 b ja 28 d §:ssä säädetään.

Radanpitäjä voi liittää lupapäätökseen tasoristeyksen rakentamista, uudenlaista käyttöä, kunnossapitoa ja poistamista sekä tasoristeykseen liittyvää tietä koskevia ehtoja.

Ennen tasoristeysluvan myöntämistä radanpitäjän on kuultava niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät kyseisellä rataosuudella.

28 c §

Lupa rautatien ylittämiseen

Radanpitäjä voi myöntää luvan ylittää rautatie tasoristeyksessä moottorikelkalla tai muulla maastoajoneuvolla vain runkoverkon ja TEN-verkon ulkopuoliselle rataosalle. Erityisistä syistä voidaan ylityslupa myöntää runkoverkon ja TEN-verkolla olevan tasoristeyksen yhteyteen.

Ylityslupa voidaan myöntää vain, jos lupaehdoin varmistetaan, että maastoajoneuvon käyttö ei vahingoita rataa tai rautatiealueen rakenteiden toimivuutta, häiritse radanpitoa eikä vaaranna liikenneturvallisuutta. Tarvittaessa ylityslupa voidaan myöntää määräaikaisena.

Radanpitäjä voi myöntää poliisille, Tullille ja Rajavartiolaitokselle maastossa tapahtuvien valvontatehtävien vuoksi määräajaksi luvan ylittää rautatie tasoristeyksessä moottorikelkalla tai muulla maastoajoneuvolla myös muulla kuin 1 momentissa tarkoitetulla rataosalla luvassa tarkemmin määritellyin ehdoin.

Tässä pykälässä tarkoitettuun tasoristeykseen ja ylityslupaan sovelletaan, mitä 18 §:n 4 momentissa, 28 a §:n 3, 5 ja 6 momentissa sekä 28 b §:ssä säädetään.

69 §

Korvausten maksaminen ja korko

Radanpitäjän suoritettavaksi määrätyt ennakko- ja lopulliset korvaukset niille maksettavine kuuden prosentin vuotuisine korkoineen tulee suorittaa kolmen kuukauden kuluessa niiden määräämisestä. Korvauksen maksamisen viivästyessä sille maksetaan vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan.

Tilusjärjestelyssä alueen saaja on velvollinen maksamaan saamastaan alueesta korvauksen radanpitäjälle siltä osin kuin korvausta ei voida vähentää radanpitäjän maksettaviksi määrä-

tyistä suorituksista, ja alueen luovuttaja saa radanpitäjältä korvauksen luovuttamastaan alueesta. Tässä momentissa tarkoitettuihin korvauksiin sovelletaan, mitä 1 momentissa koron laske-
misesta ja korvausten maksamisesta säädetään.

Edellä 1 momentin mukainen kuuden prosentin vuotuinen korko lasketaan alkavaksi 46 §:ssä tarkoitettusta haltuunotosta lukien, jollei 46 §:n 3 momentin mukaisen haltuunoton osalta ole toisin sovittu, sekä 65 §:ssä mainituissa tapauksissa kyseisen ratatoimituksen loppukoko-
uksen ajankohdasta lukien. Tilusjärjestelyn johdosta määrätylle korvaukselle korko lasketaan
toimituksessa määrätystä alueiden haltuunottoajankohdasta lukien.

Ratatoimituksessa ja 43 §:n 3 momentin mukaisessa yksityistietoimituksessa radanpitäjän
maksettavaksi määrätty korvaukset sekä edellä 2 momentissa tarkoitettut tilusjärjestelykorva-
ukset alueen luovuttajalle suorittaa radanpitäjä. Yksityisraidetta koskevat korvaukset maksaa
rautatien omistaja tai haltija.

79 §

Rautatien lakkauttaminen muussa yhteydessä

Liikenne- ja viestintäministeriö voi lakkauttaa rautatien Liikenneviraston valmisteleman ra-
tasuunnitelman perusteella, jos:

- 1) rautatietä ei enää käytetä rautatieliikenteen harjoittamiseen, radanpitoon liittyvään liikennöintiin eikä muihin liikenteen tarpeisiin;
- 2) rautatielle ei ole odotettavissa 1 kohdassa mainittua käyttöä;
- 3) rautatiellä ei ole käyttöä yksityisraiteena; ja
- 4) alueen saavutettavuus sekä kuljetustarpeet on turvattu muulla tavoin.

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö voi lakkauttaa rautatien Liikenneviraston valmiste-
leman ratasuunnitelman perusteella, jos rautatien liikenne on vähäistä eikä rautatietä ole talou-
dellisesti kannattavaa pitää valtion varoilla turvallisesti liikennöitävässä, 29 tai 30 §:ssä tarkoi-
tetussa kunnossa ja jos alueen saavutettavuus sekä kuljetustarpeet on turvattu muulla tavoin.

Liikenne- ja viestintäministeriön tulee ennen tässä pykälässä tarkoitettua päätöksen tekemistä
kuulla tarvittaessa asianomaisia ministeriöitä, maakuntia ja kuntia.

91 §

Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille

Radanpitäjän tulee lähettää yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus niille
suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa, samanaikaisesti, kun
päätös annetaan 90 §:n mukaisesti yleisesti tiedoksi.

Radanpitäjän on lähetettävä yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus
maakunnalle, kunnalle sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle. Ilmoitukseen on tarvittaes-
sa liitettävä jäljennös suunnitelmasta.

92 §

Muutoksenhaku

Tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen
siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Radanpitäjän päätöksestä 18 §:n 4
momentissa ja 2 a luvussa tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka
tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu tasoristeys sijaitsee, sekä 40 ja 41 §:ssä tarkoitetuissa
tapauksissa siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu kiinteistö
sijaitsee.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Maakunnalla, Valtion lupa- ja valvontavirastolla ja kunnalla on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat maakunnan tai kunnan alueelle tai viranomaisen toimialueelle.

Rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhteisön tai säätiön toiminta-alueelle.

Yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavaa yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöstä koskeva valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

Muutoksenhausta ratatoimituksessa tehtyyn päätökseen säädetään 77 §:ssä.

95 §

Kuuluttaminen

Milloin tämän lain nojalla on julkaistava kuulutus, määräys, kielto tai muu asia yleisesti tiedoksi eikä tiedoksi antamisen tavasta ole erikseen säädetty, toimivaltainen viranomainen saat-taa asian tiedoksi julkisesti kuuluttamalla vähintään 30 päivän ajan siten kuin hallintolain 62 a §:ssä säädetään.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

Tämän lain 3–5, 8, 12, 25, 28 a ja 28 c § sekä 6, 25 a ja 43 a §:n kumoaminen tulevat kuitenkin voimaan päivänä kuuta 20

Liikenneviraston lisäksi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi laatia 20 §:n 2 momentissa tarkoitetun tasoristeyksiä koskevan ratasuunnitelman laadinnasta ja siihen sovelletaan tällöin, mitä 2 luvussa säädetään rataverkon haltijasta. Tämä toimivalta päättyy 31 päivänä joulukuuta 2019.

Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi käyttää lain 43 a §:ssä tarkoitettua puhevaltaa valtion rataverkkoa koskevissa asioissa 31 päivään joulukuuta 2019.

Yleissuunnitelmaan, ratasuunnitelmaan ja ratahankkeeseen, joiden laatiminen on kesken tai rakentaminen on aloitettu tämän lain 5, 8, 12 ja 15 §:n voimaan tullessa, sovelletaan mainittujen säännösten voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Sopimuksiin, jotka Liikennevirasto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on solminut ulkopuolisen palveluntarjoajan kanssa ennen tämän lain 5, 8, 12 ja 15 §:n voimaan tuloa, sovelletaan mainittujen säännösten voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

14.

Laki

Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain (104/2011) 3 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa 314/2016, seuraavasti:

3 §

Saimaan kanavan vuokrasopimuksen 18 artiklan 2 kappaleen mukaisena erityisenä toimielimenä toimii Saimaan kanavan komissio. Liikenne- ja viestintäministeriö nimittää komission viideksi vuodeksi kerrallaan. Komission puheenjohtajana toimii kanavavaltuutettu ja jäseninä liikenne- ja viestintäministeriön, ulkoministeriön, Rajavartiolaitoksen, Tullin, Etelä-Karjalan maakunnan ja Liikenneviraston edustajia.

Komission tehtävänä on sovittaa yhteen viranomaisten kannat Saimaan kanavan vuokrasopimuksen täytäntöönpanoa ja alusliikenteen kehittämistä koskevista kysymyksistä sekä toimia lupaviranomaisena.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

15.

Laki

sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 234 ja 318 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) 234 ja 318 §, sellaisena kuin niistä on 318 § osaksi laeissa 456/2016 ja xx/xxxx (HE 192/2017 vp), seuraavasti:

234 §

Sijoittamisen edellytykset

Telekaapelia, radiomastoa ja tukiasemaa ei saa sijoittaa asemakaavan vastaisesti eikä siten, että vaikeutetaan voimassa olevan maakunta- tai yleiskaavan toteutumista. Sijoittaminen ei saa myöskään vaikeuttaa kaavojen laatimista.

Edellä 229 §:n 1 momentissa tarkoitetun yleisiä tietoliikenneyhteyksiä palvelevan telekaapelin, tukiaseman ja radiomaston sijoittamisen edellytyksenä on, ettei sijoittamista voida muutoin järjestää tyydyttävästi ja kohtuullisin kustannuksin. Sijoittamisesta päätettäessä on kiinnitettävä huomiota siihen, ettei kiinteistölle ja rakennukselle aiheuteta tarpeetonta haittaa. Telekaapelin, radiomaston ja tukiaseman sekä niihin liittyvien laitteiden sijoittamisesta ja kunnossapidosta ei saa aiheutua sellaista haittaa tai vahinkoa kiinteistön käytölle ja rakennukselle, joka on kohtuullisin kustannuksin vältettävissä.

Telekaapeli on mahdollisuuksien mukaan sijoitettava liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa (503/2005) tarkoitetulle tiealueelle tai kiinteistönmuodostamislaissa (554/1995) tarkoitetulle yleiselle alueelle.

318 §

Tietojen luovuttaminen viranomaisesta

Liikenne- ja viestintäministeriöllä, Viestintävirastolla, tietosuojavaltuutetulla, Kilpailu- ja kuluttajavirastolla sekä markkinavalvonta- ja tuoteturvallisuusviranomaisilla on salassapitosäännösten tai muiden tietojen luovuttamista koskevien rajoitusten estämättä oikeus luovuttaa laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamisen yhteydessä saamansa tai laatimansa asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto toisilleen, jos se on näille säädettyjen tehtävien hoitamiseksi välttämätöntä.

Viestintävirastolla on salassapitosäännösten ja muiden tietojen luovuttamista koskevien rajoitusten estämättä oikeus luovuttaa laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamisen yhteydessä saamansa tai laatimansa asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto Liikenteen turvallisuusvirastolle, Energiavirastolle, Finanssivalvonnalle, Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirastolle sekä maakunnalle, jos se on näille säädettyjen tietoturvallisuuteen liittyvien tehtävien hoitamiseksi välttämätöntä.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ja Viestintävirastolla on oikeus luovuttaa salassa pidettävä asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto komissiolle ja toisen ETA-valtion valvontaviranomaiselle, jos se on viestintämarkkinoiden valvonnan kannalta välttämätöntä.

Tässä pykälässä tarkoitettu luovuttamis- ja ilmaisoikeus ei koske tietoja viesteistä, välitystiedoista, paikkatiedoista tai luottamuksellisen radiolähetyksen sisällöstä ja olemassaolosta.

Liikenne- ja viestintäministeriö tai Viestintävirasto saa käyttää ulkomaiselta viranomaiselta saatua salassa pidettävää asiakirjaa vain siihen tarkoitukseen, jota varten se on annettu.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

16.

Laki

turvallisuustutkintalain 16 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan turvallisuustutkintalain (525/2011) 16 §, seuraavasti:

16 §

Ilmoitusvelvollisuus

Onnettomuuspaikalla pelastustoimiin osallistuvan viranomaisen tulee viipymättä ilmoittaa Onnettomuustutkintakeskukselle tapahtumasta, joka ilmoittajan arvion mukaan voi tulla tutkitavaksi tämän lain mukaan.

Ilmoitusvelvollisuus on myös:

- 1) Liikenteen turvallisuusvirastolla;
- 2) Liikennevirastolla;
- 3) Valtion lupa- ja valvontavirastolla;
- 4) muulla turvallisuutta valvovalla viranomaisella omalla toimialallaan;
- 5) sillä, joka on vastaanottanut onnettomuus- tai vaaratilannetta koskevan ilmoituksen;
- 6) sellaisella oikeushenkilöllä, joka on 2 §:n 1 momentin 2–4 kohdassa tarkoitetussa liikennemuodossa tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen osallinen tai joka ilmeisesti kärsii vahinkoa tällaisen onnettomuuden johdosta.

Tuomioistuimen, joka on vastaanottanut merilain (674/1994) 18 luvun 7 §:n 2 momentissa tarkoitetun aluksen päällikön ilmoituksen meriselityksen antamisesta, on välitettävä ilmoitus viivytyksettä Onnettomuustutkintakeskukselle sekä varattava keskukselle mahdollisuus osallistua meriselitystä koskevaan istuntoon ja esittää siellä kysymyksiä.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

17.

Laki

vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 12 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) 12 §, sellaisena kuin se on laeissa 215/2005, 1240/2010 ja 956/2013, seuraavasti:

12 §

Kuljetus ja tilapäinen säilytys kuljetusketjussa

Ratapihan, satama-alueen, lentopaikan ja muun terminaalin suunnittelussa ja toiminnassa tulee ottaa huomioon vaarallisten aineiden kuljetuksen ja tilapäisen säilytyksen aiheuttamat vaarat ihmisille, ympäristölle ja omaisuudelle. Ratapihalla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa saa kuljettaa ja tilapäisesti säilyttää vain sellaisia määriä vaarallisia aineita, ettei aineista aiheudu erityistä vaaraa. Näissä paikoissa myös vaarallisille aineille tarkoitettujen alueiden ja niiden varustelun tulee olla sellaiset, ettei aineista niitä kuljetettaessa tai tilapäisesti säilytettäessä aiheudu erityistä vaaraa.

Satamanpitäjällä ja lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalla tulee olla ajan tasalla oleva turvallisuusselvitys, jos sataman kautta kuljetetaan tai siellä tilapäisesti säilytetään merkittäviä määriä vaarallisia aineita. Sataman turvallisuusselvityksen hyväksyy Liikenteen turvallisuusvirasto. Se voi rajoittaa satamassa tilapäisesti säilytettävien vaarallisten aineiden määriä ja määrätä tilapäiselle säilytykselle muita turvallisuuden kannalta tarpeellisia rajoituksia.

Rautatieyrittäjällä on oltava ajan tasalla oleva turvallisuusselvitys Liikenteen turvallisuusviraston nimeämälle ratapihalle, jonka kautta kuljetetaan merkittäviä määriä vaarallisia aineita. Liikennevirasto kokoaa ja täydentää turvallisuusselvityksen koko ratapihalle ja huolehtii siitä, että turvallisuusselvityksessä kuvatut toiminnot muodostavat turvallisuuden kannalta toimivan kokonaisuuden. Koko ratapihan turvallisuusselvityksen hyväksyy Liikenteen turvallisuusvirasto.

Turvallisuusselvityksessä on selostettava toteutettavat toimenpiteet ja menettelyt, joiden avulla varmistetaan vaarallisten aineiden turvallinen kuljetus ja tilapäinen säilytys, sekä sisäinen pelastussuunnitelma. Sisäisen pelastussuunnitelman tulee sisältää suunnitelma onnettomuuksissa toteutettavista toimenpiteistä. Turvallisuusselvityksen tulee olla pelastusviranomaisten, maakunnan sekä valvontaviranomaisten saatavissa.

Vaarallisista aineista ja niiden tilapäisestä säilytyksestä, onnettomuuksien torjunnasta ja kuljetuksesta ratapihalla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa sekä turvallisuusselvityksestä voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä näiden asioiden käytännön toteutuksesta sekä kuljetusyksiköiden erottelusta, ainekohtaisista menettelyistä ja muista teknisistä yksityiskohdista.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

18.

Laki

vesilain 5 luvun 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vesilain (587/2011) 5 luvun 6 § seuraavasti:

5 luku

Ojitus

6 §

Ojituksesta ilmoittaminen

Hankkeesta vastaavan on kirjallisesti ilmoitettava muusta kuin vähäisestä ojituksesta valtion valvontaviranomaiselle vähintään 60 vuorokautta ennen ojitukseen ryhtymistä. Ilmoitusta ei kuitenkaan tehdä, jos ojituksesta on määrätty 3–5 §:ssä tarkoitetussa päätöksessä, liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa (503/2005) tarkoitetussa tiesuunnitelmassa tai ratailaissa (110/2007) tarkoitetussa ratasuunnitelmassa. Ilmoituksen tulee sisältää tiedot hankkeesta vastaavasta, kuvaus hankkeesta ja sen ympäristövaikutuksista sekä hankkeen vaikutusalueesta. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ilmoituksen sisällöstä.

Valtion valvontaviranomaisen tulee tarvittaessa kehottaa hankkeesta vastaavaa hakemaan 3 §:ssä tarkoitettua lupaviranomaisen lupaa tai 4 §:ssä tarkoitettua ojitustoimitusta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

19.

Laki

vesiliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vesiliikennelain (463/1996) 15–18, 21, 22 ja 23 §, sellaisina kuin ne ovat, 15 ja 17 § osaksi laissa 1294/2009, 16, 18 ja 23 § laissa 1294/2009, 21 § osaksi laeissa 691/2000, 1294/2009 ja 549/2014 sekä 22 § laissa 1003/2015, seuraavasti:

15 §

Alueelliset kiellot ja rajoitukset

Vesikulkuneuvolla liikkuminen voidaan kieltää määrääjäksi tai toistaiseksi määrätyllä vesialueella tai rajoittaa sitä, jos kiello tai rajoitus harkitaan tarpeelliseksi liikenteen, ympäristön, kalastuksen tai muun elinkeinon suojaamiseksi taikka yleisen luonnon virkistyskäytön tai muun yleisen edun vuoksi.

Yleisiä kulkuväyliä koskevista kielloista ja rajoituksista päättää Liikennevirasto ja muita vesialueita koskevista kielloista ja rajoituksista Valtion lupa- ja valvontavirasto.

Kielto tai rajoitus ei nopeusrajoitusta lukuun ottamatta koske työnteon tai asunnon sijainnin vuoksi tarpeellista vesikulkuneuvon käyttöä taikka vaikeasti liikuntavammaisen henkilön vesikulkuneuvon käyttöä, ellei päätöksessä erityisen painavasta syystä toisin määrätä. Virka-, sairaankuljetus- ja pelastustoimen suorittamiseksi sekä muusta vastaavasta syystä välttämätön vesikulkuneuvolla liikkuminen on sallittu kiellosta tai rajoituksesta huolimatta. Sama koskee Puolustusvoimien toimintaa.

16 §

Vesikulkuneuvotyyppiä koskevat kiellot ja rajoitukset

Jos tietyn moottorikäyttöisen vesikulkuneuvotyyppin käyttämisestä aiheutuu erityisen huomattavaa haittaa luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle tai muulle elinkeinolle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle Valtion lupa- ja valvontavirasto tai, jos kysymys on kauppamerenkulkuun käytettävästä vesikulkuneuvosta, Liikenteen turvallisuusvirasto voi aluekohtaisesti kieltää vesikulkuneuvotyyppin käytön tai rajoittaa sitä.

17 §

Kielto- ja rajoitusasioiden käsittely

Esityksen 15 ja 16 §:ssä tarkoitetun kiellon tai rajoituksen määrittämiseksi voi tehdä kunta tai kunnan jäsen, maakunta taikka sellainen viranomainen, yhteisö tai vesialueen omistaja, jota asia koskee. Kiellon tai rajoituksen määrittämisen voi panna vireille myös Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Valtion lupa- ja valvontavirasto.

Ennen kiellon tai rajoituksen määräämistä Liikenneviraston, Liikenteen turvallisuusviraston tai Valtion lupa- ja valvontaviraston on kuultava kuntaa, jonka aluetta kiello tai rajoitus koskee, sekä varattava maakunnalle ja niille viranomaisille, yhteisöille ja vesialueen omistajille sekä muille, joita asia koskee, tilaisuus tulla kuulluksi.

Jos kiello tai rajoitus määrätään kunnan esityksestä, se on määrättävä esityksen mukaisesti, jollei esityksestä poikkeaminen ole tarpeen kansalaisten tasapuolisen kohtelun tai alueellisen yhtenäisyyden vuoksi taikka muusta erityisestä syystä.

18 §

Kiellon ja rajoituksen voimaantulo

Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto tai Valtion lupa- ja valvontavirasto voi määrätä, että sen antama kiello- tai rajoituspäätös tulee voimaan muutoksenhausta huolimatta päätöksessä määrättyllä tavalla sen jälkeen, kun päätöksestä on tiedotettu. Muutoksenhakuviranomainen voi kuitenkin kieltää päätöksen täytäntöönpanon.

21 §

Lupa kilpailuihin ja harjoituksiin

Moottorikäyttöisellä vesikulkuneuvolla suoritettavien kilpailujen tai harjoitusten toistuvaan tai pysyvään järjestämiseen samalla vesialueella on haettava, sen lisäksi mitä luvanvaraisuudesta säädetään muualla laissa, kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen lupa. Lupaa ei kuitenkaan tarvita tätä tarkoitusta varten asemakaavassa varatulle alueelle tai alueelle, jolle on annettu ympäristönsuojelulaissa (527/2014) tarkoitettu ympäristölupa.

Lupa on haettava myös yksittäisen tapahtuman järjestämiseen, jos tapahtumasta on odotettavissa merkityksellisiä ympäristöhaittoja. Kunta voi periä maksun 1 ja 2 momentissa tarkoitusta luvasta.

Luvan usean kunnan alueella pidettävään kilpailuun tai harjoitukseen antaa Valtion lupa- ja valvontavirasto.

Tässä pykälässä tarkoitettun luvan myöntämisen edellytyksenä on, että tapahtuma täyttää riittävät turvallisuuden vaatimukset ja ettei toiminnasta aiheudu kohtuutonta haittaa luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle. Lupa voidaan myöntää vain, jos vesialueen omistaja on antanut siihen suostumuksensa. Jos vesialue on yhteinen, suostumuksesta päätetään yhteisäluelain (758/1989) mukaisesti.

Lupaa ei kuitenkaan tarvita palo- ja meripelastustoimen harjoituksiin eikä Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen harjoituksiin.

22 §

Muutoksenhaku

Tässä laissa tarkoitettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Valitus, joka koskee Valtion lupa- ja valvontaviraston tai Liikenneviraston tämän lain 15 §:n 2 momentin, Valtion lupa- ja valvontaviraston tai Liikenteen turvallisuusviraston 16 §:n tai Valtion lupa- ja valvontaviraston 21 §:n 3 momentin nojalla antamaa päätöstä käsitellään siinä hallinto-oikeudessa, jonka tuomiopiirissä pääosa päätöksen kohteena olevasta vesialueesta sijaitsee. Muutoin toimivaltainen hallinto-oikeus määräytyy sen mukaan, minkä hallinto-oikeuden tuomiopiirissä valituksen kohteena olevan päätöksen tehneen viranomaisen toimipaikka sijaitsee.

Hallinto-oikeuden päätökseen 15, 16 ja 20 §:ssä tarkoitetun kiellon tai rajoituksen määräämistä tai muuttamista koskevassa asiassa saa hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Hallinto-oikeuden muuhun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

23 §

Valvonta

Tämän lain noudattamisen yleinen valvonta kuuluu Liikennevirastolle. Ympäristöhaittojen ehkäisemisen ja torjumisen osalta lain noudattamisen yleinen valvonta kuuluu Valtion lupa- ja valvontavirastolle. Vesikulkuneuvojen käyttämistä vesialueella valvovat Liikenteen turvallisuusvirasto, poliisi, Rajavartiolaitos ja Tulli.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

20.

Laki

ympäristövahinkojen korvaamisesta annetun lain 12 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ympäristövahinkojen korvaamisesta annetun lain (737/1994) 12 § sellaisena kuin se on laissa 628/2011, seuraavasti:

12 §

Lain soveltaminen eräiden muiden lakien mukaisessa menettelyssä

Jos kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain tai muun siihen verrattavan lain, liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005), yksityisistä teistä annetun lain (358/1962), ratalain (110/2007) tai kaivoslain (621/2011) mukaisessa menettelyssä tulee määrättäväksi korvaus tässä laissa tarkoitettusta ympäristövahingosta, sovelletaan tämän lain säännöksiä korvausvelvollisuudesta ja korvauksen määrittämisen perusteista, 8–10 §:ää lukuun ottamatta. Jos edellä tässä pykälässä tarkoitettujen lakien mukaisesta toiminnasta seuraa ympäristövahingoksi luettava henkilövahinko, sovelletaan tätä lakia.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

21.

Laki

maantielain muuttamisesta annetun lain ja eräiden muiden lakien voimaanpanosta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Voimaantulevat säädökset

Seuraavat lait tulevat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2020:

- 1) laki maantielain muuttamisesta (/) siltä osin kuin se ei ole tullut voimaan mainitun lain voimaantulosäännöksen nojalla;
- 2) laki liikennevirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta (/);
- 3) laki Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta (/);
- 4) laki ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta (/);
- 5) laki ilmailulain 76 ja 80 §:n muuttamisesta (/);
- 6) laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (/);
- 7) laki merilain 12 luvun 3 §:n muuttamisesta (/);
- 8) laki merenkulun ympäristösuojelulain muuttamisesta (/);
- 9) laki ratalain muuttamisesta (/) siltä osin kuin se ei ole tullut voimaan mainitun lain voimaantulosäännöksen nojalla;
- 10) laki Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta (/);
- 11) laki sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 234 ja 318 §:n muuttamisesta (/);
- 12) laki turvallisuustutkintalain 16 §:n muuttamisesta (/);
- 13) laki vesiliikennelain muuttamisesta (/);
- 14) laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 12 §:n muuttamisesta (/)

2 §

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään 1 §:ssä mainituissa laeissa säädettyjen maakuntalain (/) 6 §:n 1 momentin 14 kohdassa ja 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettujen tehtävien sekä 1 momentin 15 kohdassa tarkoitettujen liikkumisen ohjausta koskevien valtionavustustehtävien siirtämisestä. Tässä laissa säädetään lisäksi eräiden tehtävien siirtämisestä Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (/) 1 §:n 1 momentissa

tarkoitettulle osakeyhtiölle. Tehtävien siirtämiseen liittyvistä seikoista on lisäksi voimassa, mitä siitä erikseen säädetään.

2 luku

Maakuntiin tehtäviä siirtoja koskevat säännökset

3 §

Maakunnan tehtäviä ja toimivaltaa koskevat siirtymäsäännökset

Maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 tai 15 kohdassa tai 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettu maakunnan tehtäväalan mukainen tehtävä, joka on muualla laissa säädetty elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksen, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun lain (897/2009) 3 a §:ssä tarkoitetun kehittämis- ja hallintokeskuksen, jäljempänä *kehittämis- ja hallintokeskus*, lääninhallituksen tai maakunnan liiton hoidettavaksi, siirtyy toimivaltaiselle maakunnalle 1 päivänä tammikuuta 2020 tämän lain mukaisesti.

4 §

Vireillä olevia asioita sekä tehtäviin liittyviä oikeuksia ja velvollisuuksia koskevat siirtymäsäännökset

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikennevastuualueella, kehittämis- ja hallintokeskuksessa sekä maakunnan liitossa tämän lain mukaan siirtyvillä toimialoilla vireillä olevat asiat, tehdyt sopimukset ja sitoumukset sekä niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyvät 1 päivänä tammikuuta 2020 maakunnalle.

5 §

Valtiolta siirtyvän henkilöstön asema

Valtiolta maakunnille siirtyvien tehtävien ja niihin liittyvien tukipalvelutehtävien sekä näitä tehtäviä hoitavan henkilöstön siirto elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikennevastuualueilta sekä kehittämis- ja hallintokeskuksesta maakuntaan sekä maakuntalain 118 §:ssä tarkoitettuun maakuntien valtakunnalliseen palvelukeskukseen katsotaan liikkeenluovutukseksi.

Henkilö siirtyy maakunnan palvelukseen, jos siirtyvät tehtävät muodostavat vähintään puolet hänen tosiasiallisista työtehtävistään.

Vuoden 2019 loppuun mennessä erääntyneestä lomapalkkavelasta vastaa maakunta.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, sovelletaan myös tehtävien ja henkilöstön siirtoon maakuntakonserniin kuuluvaan sekä maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön, joka perustetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2021.

6 §

Lisäeläketurva

Maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2021 perustetun yhteisön on huolehdittava julkisten alojen eläkelain voimaantulon (82/2016) 8 §:n 2 momentissa tarkoitetun lisäeläkeosuuden tasoisen lisäeläkeosuuden

säilymisestä henkilöillä, jotka siirtyvät niiden palvelukseen tämän lain nojalla tai maakunta-uudistuksen johdosta valtion palveluksesta ja joiden palvelussuhde jatkuu yhteisössä yhdenjaksoisesti eläketapahtumaan saakka.

Maakuntauudistuksen johdosta valtiolta maakuntaan tai maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2021 perustetun yhteisön palvelukseen siirtyvät säilyttävät oikeuden julkisten alojen eläkelain voimaanpanolain 8 §:n 2 momentin mukaiseen lisäeläkeosuuteen, jos:

1) palvelussuhde täyttää mainitun lain 9 §:n mukaiset yhdenjaksoisuusedellytykset ennen 1 päivää tammikuuta 2020; ja

2) palvelussuhde jatkuu 1 kohdassa mainitussa pykälässä edellytetyllä tavalla yhdenjaksoisena Kevan jäsenyhteisön palveluksessa 1 päivästä tammikuuta 2020.

7 §

Valtion irtaimen sekä sopimusten ja vastuiden siirtäminen maakunnalle

Maakunnille siirtyvät 1 päivänä tammikuuta 2020 tässä laissa tarkoitettuja maakunnan tehtäviä koskevaan toimintaan liittyvät elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikennevastualueiden irtaimisto, irtaimen omaisuuden omistusta, hallintaa ja käyttöä koskevat oikeudet, immateriaaliset oikeudet sekä luvat. Jos tehtävät siirtyvät elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikennevastuualueelta yhtä useammalle maakunnalle, omaisuus siirtyy maakunnille tehtävien siirtymistä vastaavassa suhteessa, elleivät valtio ja maakunnat toisin sovi. Valtio ja maakunta voivat sopia irtaimen omaisuuden siirtymisestä myös toisin.

Valtio siirtää maakunnalle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikennevastuualueiden sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maakunnalle siirtyvien tehtävien järjestämiseen liittyvät sopimukset 1 päivästä tammikuuta 2020. Jos sopimusta ei ole mahdollista siirtää tai jakaa, valtion ja maakunnan on sovittava sopimukseen liittyvän vastuun jakautumisesta.

Maakunta voi käyttää Senaatti-kiinteistöjen, Hansel Oy:n, Valtion tieto- ja viestintätekniikkakeskuksen ja Valtion talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten ja kehittämis- ja hallintokeskuksen toteuttamia hankintasopimuksia sekä Hansel Oy:n kilpailuttamia puutejärjestelyjä ja hankintasopimuksia 31 päivään joulukuuta 2023.

8 §

Selvitys valtiolta siirtyvästä omaisuudesta ja sopimuksista

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikennevastualueiden on tehtävä maakunnalle yksityiskohtainen selvitys 7 §:ssä tarkoitetuista irtaimistosta, irtaimen omaisuuden omistusta, hallintaa ja käyttöä koskevista oikeuksista, immateriaalisista oikeuksista sekä luvista. Selvitys on tehtävä viimeistään 28 päivänä helmikuuta 2019. Tiedot voi vastaanottaa myös 13 §:ssä tarkoitettu palvelukeskus.

Maakunta tai maakunnan toimeksiannosta 13 §:ssä tarkoitettu palvelukeskus voi pyytää valtiolta käyttöönsä tarpeelliseksi katsomiaan lisäselvityksiä ja asiakirjoja. Jos maakunta katsoo, että 1 momentissa tarkoitetun selvityksen mukaan maakunnan hallintaan siirtyvät toimitilat, muu omaisuus, oikeudet, luvat ja sopimukset eivät turvaa valtiolta maakunnalle siirtyvien tehtävien järjestämistä alueella, maakunnan on neuvoteltava valtion kanssa.

Valtion on täydennettävä 1 momentissa tarkoitettua selvitystä viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2020, jos toimitiloissa, siirtyvässä irtaimessa omaisuudessa tai sen omistusta, hallintaa tai käyttöä koskevilla oikeuksilla, immateriaalisilla oikeuksilla taikka luvissa on tapahtunut olennaisia muutoksia selvityksen antamisen jälkeen ja maakunta katsoo selvityksen täydentämisen tarpeelliseksi.

9 §

Maakunnan päätös

Maakuntavaltuusto käsittelee edellä 8 §:ssä tarkoitetun selvityksen ja päättää sen perusteella 7 §:ssä säädetyistä sopimuksista ja irtaimen omaisuuden, irtaimen omaisuuden omistusta, hallintaa ja käyttöä koskevien oikeuksien, immateriaalisten oikeuksien sekä lupien siirtymisestä maakunnalle ja maakunnan vastuulle.

10 §

Toimitilojen käyttöoikeus muutoksenhaun aikana

Maakunnan 10 §:ssä tarkoitettu päätös voidaan panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman, jollei hallintotuomioistuimien joiltain osin kiellä täytäntöönpanoa. Valtion puhevaltaa muutoksenhaussa käyttää liikenne- ja viestintäministeriö.

Maakunnalla on oikeus järjestää vastuullaan olevia tämän lain mukaan valtiolta maakunnalle siirtyviä palveluja valtion hallinnoimissa toimitiloissa sekä käyttää palvelujen ja muiden tehtävien järjestämiseen tarvittavaa, valtion omistamaa tai hallinnassa olevaa irtaimistoa ennen kuin hallinto-oikeuden päätös asiassa on lainvoimainen.

11 §

Valtion takaus

Valtioneuvosto voi päättää määräämillään ehdoilla vastavakuutta vaatimatta omavelkaisen valtiontakauksen myöntämisestä 9 §:ssä tarkoitetussa selvityksessä esitettyjen sitoumusten sekä niihin liittyvien koron- ja valuutanvaihtosopimusten sekä muiden vastaavien suojausjärjestelyjen ja sopimuksissa sovittujen korkojen ja muiden ehtojen täyttämisen vakuudeksi.

Jos 1 momentissa tarkoitettua velan tai muun sitoumuksen täyttämisen turvaamiseksi on asetettu vakuus, valtiontakaus myönnetään 1 momentista poiketen täytetakauksena tähän asetettuun vakuuteen nähden.

Tässä pykälässä tarkoitettuja takauksia voi olla voimassa enintään eduskunnan valtion talousarvion käsittelyn yhteydessä myöntämän valtuuden mukainen määrä.

12 §

Ilmoitus velkojille ja sopimusosapuolille

Maakunnan on viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2019 lähetettävä kirjallinen ilmoitus maakunnan vastuulle siirtyvien vastuiden ja sopimusten sopimusosapuolille, josta käy ilmi, siirtykö vastuu tai sopimus maakunnalta edelleen maakuntalain 118 §:ssä tarkoitetulle palvelukeskukselle.

13 §

Maakunnan sopimusten siirto palvelukeskukselle

Maakunnan on siirrettävä toimitilojen vuokrasopimukset toimitila- ja kiinteistöhallinnon palvelukeskukselle.

Maakunnan on siirrettävä omistukseensa tulleet tietotekniikka- ja tietotekniikkapalveluita koskevat sopimukset ja näiden sopimusten mukaisten tietojärjestelmien käyttöön oikeuttavat ohjelmistolisenssit ja vastaavat oikeudet sekä käyttöomaisuutta maakuntalain 118 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettulle tieto- ja viestintäteknisten palveluiden palvelukeskukselle siltä osin kuin ne ovat välttämättömiä maakuntalain 119 §:n 2 momentin nojalla säädettävien palvelukeskuksen vastattavaksi kuuluvien palveluiden tuottamiseksi palvelukeskuksessa. Tässä momentissa tarkoitettujen sopimusten, oikeuksien ja omaisuuden siirrosta maakunta ja tieto- ja viestintäteknisten palveluiden palvelukeskus voivat sopia myös toisin.

Maakunnan on päätettävä sopimusten siirrosta niin, että sopimukset siirtyvät 1 momentissa tarkoitettun palvelukeskuksen hallintaan 1 päivästä tammikuuta 2020.

14 §

Omaisuuksien saanto

Edellä 7 §:ssä tarkoitettu irtain omaisuus siirtyy maakunnalle tämän lain nojalla. Edellä 8 §:ssä tarkoitettu selvitys sekä 9 ja 13 §:ssä tarkoitettu päätös vastaavat omaisuuden saantokirjaa.

15 §

Omaisuuksien järjestelyä koskevat kirjaukset maakunnan kirjanpidossa

Maakunnassa omaisuuden ja velkojen siirto kirjataan asianomaisiin omaisuus- ja velkaeriin sekä peruspääomaan. Edellä 13 §:ssä tarkoitettu omaisuuden ja velkojen siirto valtakunnallisille maakuntalain 118 §:ssä tarkoitetuille palvelukeskuksille kirjataan maakunnan omaisuus- ja velkaerien vähennykseksi sekä pysyvien vastaavien osakkeisiin.

3 luku

Liikennevirastoon tehtäviä siirtoja koskevat säännökset

16 §

Liikenneviraston tehtäviä ja toimivaltaa koskevat siirtymäsäännökset

Edellä 1 §:n 1 momentissa mainituissa laeissa tarkoitettuun Liikenneviraston tehtäväälaan kuuluvaksi säädetty tehtävä, joka on muualla laissa säädetty elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai kehittämis- ja hallintokeskuksen hoidettavaksi, siirtyy Liikennevirastolle 1 päivänä tammikuuta 2020 tämän lain mukaisesti.

17 §

Vireillä olevia asioita sekä tehtäviin liittyviä oikeuksia ja velvollisuuksia koskevat siirtymäsäännökset

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa liikennevastuualueilla ja kehittämis- ja hallintokeskuksessa Liikennevirastolle tämän lain mukaan siirtyvillä toimialoilla vireillä olevat asiat sekä omaisuus, immateriaaliset oikeudet, tehdyt sopimukset ja sitoumukset ja niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyvät 1 päivänä tammikuuta 2020 Liikennevirastolle.

18 §

Liikennevirastoon siirtyvän henkilöstön asema

Tämän lain mukaan Liikennevirastolle siirtyviä tehtäviä hoitavan henkilöstön asemasta säädetään valtion virkamieslain (750/1994) 5 a–5 c §:ssä.

4 luku

Liikenteenohjaus- ja hallintayhtiöön tehtäviä siirtoja koskevat säännökset

19 §

Siirtyvät tehtävät

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskusten tehtävät siirretään Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (/) 1 §:n 1 momentissa tarkoitetulle osakeyhtiölle 1 päivänä tammikuuta 2020.

20 §

Luovutusvaltuus

Valtioneuvosto oikeutetaan luovuttamaan tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskusten tehtäviin liittyvä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten hallinnassa oleva omaisuus, immateriaaliset oikeudet ja liiketoiminta Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (/) 1 §:n 1 momentissa tarkoitetulle osakeyhtiölle.

21 §

Luovutuksen ehdot

Valtioneuvosto määrää luovutettavan omaisuuden ja sen arvon sekä ehdot, joilla luovutus tapahtuu. Valtioneuvosto määrää myös muista omaisuuden luovuttamiseen ja osakeyhtiön muodostamiseen liittyvistä järjestelyistä.

Valtioneuvosto määrää, mikä osa omaisuudesta luovutetaan osakeyhtiöön osakkeita vastaan.

Valtion laina yhtiölle voi olla vakuudeton siihen pääomamäärään saakka, joka vastaa valtion lainaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen toimintojen omaisuudesta luovutusajankohtana.

22 §

Verotus

Vastaanottavan yhtiön verotuksessa katsotaan yhtiöittämisen yhteydessä siirrettävän käyttöomaisuuden ja muun omaisuuden verotuksessa vähentämättä olevaksi hankintamenoksi ja pitkävaikutteisten menojen verotuksessa vähentämättä olevaksi määräksi varojen siirtoa edeltä-

vältä viimeksi päättyneeltä tilikaudelta laaditun tilinpäätöksen mukainen omaisuuden ja pitkävaikutteisten menojen kirjanpitoarvo.

Osakeyhtiö ei ole velvollinen suorittamaan varainsiirtoveroa kiinteistön tai arvopaperin luovutuksesta 20 §:ssä tarkoitettua 1 momentin mukaisesti toteutettavasta luovutuksesta perustettavan osakeyhtiön osakkeita vastaan.

23 §

Vastuu sitoumuksista

Yhtiö vastaa laina-, takaus-, hankinta- ja toimitussopimuksista sekä muista sitoumuksista, joihin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtävissä on toimintansa aikana sitoutuneet ja jotka koskevat osakeyhtiölle luovutettua omaisuutta ja liiketoimintaa.

Valtion toissijainen vastuu elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtävissä ottamista lainoista ja sitoumuksista jää voimaan.

24 §

Toiminnan jatkuvuus hallintoasioissa

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten osakeyhtiölle luovutettuun omaisuuteen ja liiketoimintaan kohdistuvat oikeutta, etua tai velvollisuutta koskevat hallinto- ja hallintolainkäyttöpäätökset ovat voimassa siten, että ne kohdistuvat luovutettavaa omaisuutta ja liiketoimintaa koskevilta osin perustettavaan osakeyhtiöön ilman eri päätöstä.

Vireillä olevissa hallintoasioissa osakeyhtiö tulee hallinto- ja hallintolainkäyttömenettelyssä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sijaan ilman eri päätöstä.

25 §

Liikenteenohjaus- ja hallintayhtiöön siirtyvän henkilöstön asema

Henkilöstön asemasta säädetään valtion virkamieslain (750/1994) 5 e ja 5 f §:ssä sekä työsopimuslaissa (55/2001).

5 luku

Erinäiset säännökset

26 §

Väliaikaishallintoa koskevien säännösten soveltaminen

Maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaannpanosta annetun lain (/) 7–9 §:ää sovelletaan myös tällä lailla voimaann pantavaan lainsäädäntöön.

Mitä 1 momentissa mainitun lain 9 §:ssä säädetään väliaikaisen toimielimen tietojensaanti-oikeudesta, koskee myös Liikenneviraston ja kehittämis- ja hallintokeskuksen hallussa olevia tietoja.

27 §

Muutoksenhakua koskevat siirtymäsäännökset

Päätökseen, joka on tehty ennen 1 §:n 1 momentissa mainittujen lakien voimaantuloa, haetaan muutosta kyseisten lakien voimaantullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti.

Edellä 1 §:n 1 momentissa mainittujen lakien voimaantullessa tuomioistuimessa vireillä olevien asioiden käsittelyyn muutoksenhaussa sovelletaan kyseisten lakien voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Jos tuomioistuin kumoaa päätöksen, joka on tehty ennen 1 §:n 1 momentissa mainittujen lakien voimaantuloa, ja palauttaa asian kokonaisuudessaan uudelleen käsiteltäväksi, asia käsitellään ja ratkaistaan tällä lailla voimaantulavien säännösten mukaisesti.

28 §

Ylimaakunnallisen yhteistyön valmistelu

Maakuntien on toimitettava liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 15 f §:ssä tarkoitettu tienpitoaluetta koskeva yhteistyösopimus tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriölle viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2019. Tienpitoalueista sopimiseen sovelletaan muilta osin, mitä liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 1 b luvussa säädetään.

29 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 12 päivänä huhtikuuta 2018.

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

*Liite
Rinnakkaisteksti*

1.

Laki

maantielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan maantielain (503/2005) 9 §,
muutetaan lain nimike, 1–4, 6, 8, 10, 11, 13, 16, 17, 19, 22, 24, 27, 30–32, 32 a, 33–40, 42, 42 a, 42 b, 43–45, 47–49, 51, 52, 52 b, 53 a, 54, 56, 56 a, 57, 62, 69, 74, 75, 79–81, 83, 85, 88, 90, 91, 93, 95, 95 a, 99, 99 a, 101–105, 107 ja 108 §,
 sellaisina kuin niistä ovat 4, 6, 27 ja 104 osaksi laissa 1242/2009, 10, 11, 17, 24, 31, 32, 32 a, 34, 36–38, 40, 42, 42 a, 42 b, 44, 52, 52 b, 53 a, 56, 56 a, 74, 80, 83, 90, 91, 95, 95 a, 99 a, 101, 103, 105, 107 ja 108 § laissa 566/2016, 22 ja 45 § osaksi laissa 566/2016, 41 ja 99 § laissa 1242/2009 ja 79 § laissa 1628/2015, sekä
lisätään lakiin uusi 13 a §, 1 a ja 1 b luku, 15 q–15 s, 27 a, 27 b, 99 b § ja siitä lailla 566/2016 kumotun 100 §:n tilalle uusi 100 § sekä uusi 100 a, 100 b, 108 a ja 109 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Maantielaki

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

1 luku

1 luku

Yleiset säännökset

Yleiset säännökset

1 §

1 §

Lain tarkoitus

Lain tarkoitus

(uusi 1 mom.)

Tämän lain tarkoituksena on ylläpitää ja kehittää liikkumis- ja kuljetustarpeiden vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävä kehitystä

Tämän lain tarkoituksena on järjestää liikennejärjestelmäsuunnittelu siten, että siinä sovitetaan yhteen valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet ja luodaan edellytykset toimivalle liikennejärjestelmälle ja sen kehittämiselle.

Lain tarkoituksena on myös ylläpitää ja kehittää liikkumis- ja kuljetustarpeiden vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävä kehitystä

tä edistäviä maantieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää sekä turvata osallistumismahdollisuudet tieratkaisuja koskevaan suunnitteluun toteuttamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa maanteita koskevissa asioissa.

2 §

Soveltamisala

(uusi 1 mom.)

Tässä laissa säädetään maanteistä, maantienpidosta sekä *tienpitäjälle* kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista samoin kuin kiinteistön omistajien ja muiden asianosaisten oikeusasemasta.

3 §

Maantieverkon kehittäminen ja kunnossapito

Maantieverkkoa kehitettäessä ja pidettäessä kunnossa on kiinnitettävä huomiota siihen, että tieliikennejärjestelmä osana koko liikennejärjestelmää edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista ja alueiden kehittämistä sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista. Maantieverkon tulee tarjota mahdollisuus turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa kohtuullisin kustannuksin ottamalla huomioon eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. Huomiota on kiinnitettävä luonnonvarojen säästeliääseen käyttöön ja siihen, että maantieverkon ja liikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi.

edistäviä maantieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää, sekä *varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys ja palvelutaso. Lain tarkoituksena on lisäksi* turvata osallistumismahdollisuudet valtion omistamien maanteiden suunnitteluun toteuttamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa maanteita koskevissa asioissa.

2 §

Soveltamisala

*Tässä laissa säädetään kaikki liikenne-
muodot ja kulkutavat kattavasta valtakunnallisesta ja maakunnallisesta liikennejärjestelmäsunnittelusta.*

Tässä laissa säädetään myös maanteistä ja niiden palvelutasosta, tienpidosta ja sen järjestämiseen liittyvästä tehtävien järjestämisestä ja siihen liittyvistä sopimuksista, ohjauksesta ja muista järjestelyistä sekä valtiolle, maakunnille ja muille viranomaisille kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista samoin kuin kiinteistön omistajien ja muiden asianosaisten oikeusasemasta.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) **liikennejärjestelmällä** kaikki liikenne-
muodot kattavasta henkilö- ja tavaraliikenteestä, niitä palvelevista liikenneverkoista, viestintäyhteyksistä ja tiedosta sekä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitetuista palveluista, liikennevälineistä ja liikennettä ohjaavista järjestelmistä muodostuvaa kokonaisuutta;

2) **tienpidolla** maantien suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintoa sekä näihin tehtäviin liittyvän tiedon tuottamista ja ylläpitoa;

3) **rakentamisella** uuden tien tekemistä ja tien parantamista;

4) **kunnossapidolla** tien hoitoa ja korjausta;

5) **tienpitäjällä** Liikennevirastoa;

6) **tienpitoalueella** maakuntien välisellä yhteistyösopimuksella muodostettavaa aluetta, jolla hoidetaan alueen maakuntien vas-

tuulla olevat tienpidon tehtävät yhteistyösopimuksen mukaisesti;

7) **tienpidon sopimuksella** tienpitäjän ja maakuntien välillä tienpidon järjestämiseksi laadittavaa sopimusta.

4 §

Maantiet ja niiden luokittelu

Maantie on sellainen tie, joka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja jonka ylläpitämisestä valtio huolehtii. Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat valtateitä, kantateitä, seututeitä tai yhdysteitä.

Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Muut maantiet ovat yhdysteitä.

Liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä maantiet ovat valtateitä ja mitkä kantateitä sekä miltä osin ne ovat valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä. Liikennevirasto määrää, mitkä maantiet ovat seututeitä ja mitkä yhdysteitä.

Maantie voi olla moottori- tai moottoriliikennetie taikka tarkoitettu muuta vain tietynlaista liikennettä varten. Moottori- ja moottoriliikenneteiden teknisistä ominaisuuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Maantie voi olla myös tarkoitettu käytettäväksi vain talvella (*erityinen talvitie*). *Erityisistä talviteistä ovat voimassa soveltuvien osin tämän lain säännökset.*

6 §

Maantielautat

Maantiehen kuuluu myös lautta väylineen ja laituri. Lautta voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaama lautta

4 §

Maantiet

Maantie on valtion omistama tai tieoikeudella hallinnoima tie, joka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja on Liikenneviraston hallinnassa. Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat valtateitä, kantateitä, seututeitä tai yhdysteitä.

Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Muut maantiet ovat yhdysteitä. *Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin.*

Valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvat maantiet yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskuukset ja solmukohdat ja palvelevat erityisesti pitkämatkaista liikennettä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin siitä, miltä osin maantiet kuuluvat runkoverkkoon.

Maantie voi olla moottori- tai moottoriliikennetie taikka muu vain tietynlaista liikennettä varten tarkoitettu tie. Moottori- ja moottoriliikenneteiden teknisistä ominaisuuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Maantie voi olla myös tarkoitettu käytettäväksi vain talvella (*erityinen talvitie*).

6 §

Maantielautat

Maantiehen kuuluu myös lautta väylineen ja laituri. Lautta voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaama lautta

(lossi) taikka vapaasti ohjailtava lautta (lautta-alus).

Lautoista on voimassa, mitä niistä erikseen säädetään ja määrätään. *Lautta-alusten osalta on lisäksi soveltuvin osin voimassa, mitä merilaissa (674/1994) ja sen nojalla säädetään ja määrätään kauppa-aluksista. Lossin kuljettajalla tulee olla riittävä terveys sekä riittävät tiedot ja taidot lossin kuljettamiseksi ja koneiston hoitamiseksi samoin kuin riittävät tiedot vesiliikenteen säännöistä. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkempia määräyksiä lossin kuljettajan pätevyydestä ja tältä vaadittavasta todistuksesta. Liikenteen turvallisuusvirasto määrää lossien katsastuksesta ja tienpitoviranomainen lossin miehityksestä.*

Lautat liikennöivät pääsääntöisesti ilman aikataulua. Liikenteellisistä syistä voi *tienpitoviranomainen* päättää, että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan. Päätöksen tulee samalla sisältää aikataulun määräämisen perusteet. Ennen asian ratkaisemista on *tienpitoviranomaisen* varattava niille, joita lauttaliikenne välittömästi koskee, mahdollisuus lausua mielipiteensä asiassa sekä hankittava asianomaisen kunnan ja tarvittaessa muunkin viranomaisen lausunto. *Tienpitoviranomaisen* tulee kuuluttaa päätöksestä, ja aikataulu on asetettava nähtäville lauttapaikan välittömään läheisyyteen.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin lauttojen valvonnasta, kulkujärjestyksestä lautalle, etuoikeutetuista kuljetuksista ja muusta tieliikenteestä, lossin kuljettamisesta ohjausköydestä irrotettuna, lauttaväylän ja yleisen kulkuväylän risteämisen aiheuttamista toimenpiteistä, lossin kuljettajalta vaadittavasta lääkärintodistuk-

(lossi) taikka vapaasti ohjailtava lautta (lautta-alus). *Lautta-alukseen sovelletaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetussa lain (1686/2009) 2 § :ssä tarkoitetusta ro-ro-matkustajaluksesta säädetään ja määrätään.*

Lautoista on voimassa, mitä niistä erikseen säädetään ja määrätään. *Lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on 18 vuotta täyttänyt ja tehtävään kykenevä. Lisäksi lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on perehtynyt lossin koneistoon, rakenteeseen ja käyttöön sekä kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyssä yleissopimuksessa (SopS 30/1977) ja yhteentörmäämisen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuvesillä annetussa asetuksessa (Sisävesisäännöt 1978) (252/1978) annettuihin sääntöihin ja tuntee 4 momentin nojalla annettujen säännösten sisällön. Lossin kuljettajalla on oltava riittävä terveys lossin kuljettamiseksi. Hänellä on myös oltava riittävä kielitaito, jotta hän voi antaa hätätilanneohjeet matkustajille. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lossien katsastuksesta ja varusteista ja tienpitäjä lossin miehityksestä.*

Lautat liikennöivät pääsääntöisesti ilman aikataulua. Liikenteellisistä syistä *taikka maakunnan, kunnan, muun viranomaisen tai muun toimijan hakemuksesta voi tienpitäjä* päättää, että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan. Päätöksen tulee samalla sisältää aikataulun määräämisen perusteet. Ennen asian ratkaisemista on *tienpitäjän* varattava niille, joita lauttaliikenne välittömästi koskee, mahdollisuus lausua mielipiteensä asiassa sekä hankittava asianomaisen kunnan ja tarvittaessa muunkin viranomaisen lausunto. *Tienpitäjän* tulee kuuluttaa päätöksestä, ja aikataulu on asetettava nähtäville lauttapaikan välittömään läheisyyteen.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin lauttojen valvonnasta, kulkujärjestyksestä lautalle, etuoikeutetuista kuljetuksista ja muusta tieliikenteestä, lossin kuljettamisesta ohjausköydestä irrotettuna, lauttaväylän ja yleisen kulkuväylän risteämisen aiheuttamista toimenpiteistä, lossin kuljettajalta vaadittavasta lääkärintodistuk-

sesta ja lauttalaiturin varusteista.

8 §

Palvelualueet

Edellä 5 §:n 1 momentissa tarkoitetuille pysäköintialueille saadaan sijoittaa laitteita, rakennelmia ja rakennuksia kioskimyymälää varten sekä levähdysalueille myös kahvilaa, ravintolaa, polttoaineenjakehua, moottoriajoneuvojen huoltoa ja muuta tienkäyttäjien palvelua varten. Sen lisäksi, mitä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) säädetään, vaaditaan laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseen *tienpitoviranomaisen* suostumus.

Palvelualueille tulevien laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseksi on *tienpitoviranomaisen* tehtävä tarvittaessa sopimus alueen käyttämisestä, rakentamisesta, liiketoiminnan harjoittamisesta ja valtiolle mahdollisesti tulevasta korvauksesta. Sopimuksen tekemiseksi on *tienpitoviranomaisen* pyydettävä tarjouksia luotettavilta, vakavaraisilta ja ammattitaitoisilta yrittäjiltä. Sopimus on tehtävä sen yrittäjän kanssa, joka asetetussa määräajassa on antanut liikenteen ja matkailun vaatimukset sekä alueen käyttötarkoituksen edellyttämän palvelutason huomioon ottaen kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen. Sopimusta ei saa siirtää toiselle ilman *tienpitoviranomaisen* suostumusta.

9 §

Tienpito

Tienpito käsittää maantien suunnittelun, rakentamisen, kunnossapidon ja liikenteen hallinnan. Maantien rakentamisella tarkoitetaan uuden tien tekemistä ja tien parantamista.

10 §

Tienpitäjä ja tienpidon kustannukset

Tienpitäjänä on valtio, joka vastaa tienpidosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Liikenne-

sesta ja lauttalaiturin varusteista.

8 §

Maantiehen kuuluvat palvelualueet

Edellä 5 §:n 1 momentissa tarkoitetuille pysäköintialueille saadaan sijoittaa laitteita, rakennelmia ja rakennuksia kioskimyymälää varten sekä levähdysalueille myös kahvilaa, ravintolaa, polttoaineenjakehua, moottoriajoneuvojen huoltoa ja muuta tienkäyttäjien palvelua varten. Sen lisäksi, mitä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) säädetään, vaaditaan laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseen *tienpitäjän* suostumus.

Maantiehen kuuluvilla palvelualueilla tulevien laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseksi on tienpitäjän tehtävä tarvittaessa sopimus alueen käyttämisestä, rakentamisesta, tiedon tuottamisesta, liiketoiminnan harjoittamisesta ja valtiolle mahdollisesti tulevasta korvauksesta. Sopimuksen tekemiseksi on tienpitäjän pyydettävä tarjouksia luotettavilta, vakavaraisilta ja ammattitaitoisilta yrittäjiltä. Sopimus on tehtävä sen yrittäjän kanssa, joka asetetussa määräajassa on antanut liikenteen ja matkailun vaatimukset sekä alueen käyttötarkoituksen edellyttämän palvelutason huomioon ottaen kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen. Sopimusta ei saa siirtää toiselle ilman tienpitäjän suostumusta.

(kumotaan 9 §)

10 §

Tienpitäjä ja tienpidon kustannukset

Liikennevirasto on maantieverkon tienpitäjä ja se käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Valtio vastaa tienpidon kustannuksista.

virasto toimii tässä asiassa vastuuviranomaisena.

Erityisestä syystä, kuten jos tienpidosta huolehditaan laadultaan tai laajuudeltaan korkeampiluokkaisena kuin yleisen liikenteen tai tien ympäristöön sovittamisen tarve edellyttää taikka jos jokin taho erityisesti hyötyy tehtävistä toimenpiteistä, tienpitäjän lisäksi muutkin tahot voivat sopimuksen mukaisesti osallistua tienpidon kustannuksiin tai ottaa huolehtiakseen jostakin tienpitoon liittyvästä toimenpiteestä.

Liikennejärjestelmän toimivuuden turvaamiseksi ja lain tavoitteiden toteuttamiseksi tienpitäjä voi erityisestä syystä ja sopimuksen mukaisesti osallistua tienpitäjän tehtäviin liittyvän muun toimenpiteen kuin maantien rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksiin.

11 §

Tienpitoviranomainen

Tienpitoviranomaisena toimii Liikennevirasto siten kuin tässä laissa erikseen säädetään. Liikennevirasto vastaa maantieverkosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Muutoin tienpitoviranomaisena toimii elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää jokin muu valtion viranomainen kuin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tienpitoviranomaiseksi, jos sitä tienpidon kannalta on pidettävä tarkoituksenmukaisena.

(uusi 2 mom.)

Liikennevirasto on tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/96/EY 2 artiklassa tarkoitettu toimivaltainen organisaatio ja Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY 4 artiklassa tarkoitettu hallintoviranomainen.

Erityisestä syystä, kuten jos tienpidosta huolehditaan laadultaan tai laajuudeltaan korkeampiluokkaisena kuin yleisen liikenteen tai tien ympäristöön sovittamisen tarve edellyttää taikka jos jokin taho erityisesti hyötyy tehtävistä toimenpiteistä, tienpitäjän lisäksi muutkin tahot voivat sopimuksen mukaisesti osallistua tienpidon kustannuksiin tai ottaa huolehtiakseen jostakin tienpitoon liittyvästä toimenpiteestä.

Liikennejärjestelmän toimivuuden turvaamiseksi ja lain tavoitteiden toteuttamiseksi tienpitäjä voi erityisestä syystä ja sopimuksen mukaisesti osallistua tienpitäjän tehtäviin liittyvän muun toimenpiteen kuin maantien rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksiin.

11 §

Tienpidosta vastaavat viranomaiset

Liikennevirasto vastaa maantieverkon omistajan tehtävistä sekä tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Liikennevirasto myös ohjaa maakuntia tienpidon tehtävien hoitamisessa.

Maakunnat vastaavat alueensa tienpidon tehtävien hoitamisesta tienpidon sopimuksen ja Liikenneviraston ohjauksen mukaisesti enintään yhdeksällä tienpitoalueella. Liikennevirasto vastaa kuitenkin merkittävien hankkeiden rakentamisesta.

Liikennevirasto on tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/96/EY 2 artiklassa tarkoitettu toimivaltainen organisaatio ja Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY 4 artiklassa tarkoitettu hallintoviranomainen.

13 §

Maantien rakentaminen

(uusi 1 mom.)

(uusi 2 mom.)

Maantietä parannetaan yleisen liikenteen tarpeen vaatiessa taikka liikenteestä aiheutuvien haittojen poistamiseksi tai vähentämiseksi taikka maankäytön sitä edellyttäessä. Uusi maantie tehdään, jos olemassa oleva maantieverkko ei täytä enää yleisen liikenteen

13 §

Tienpitoa koskevat yleiset vaatimukset

Maantieverkkoa on kehitettävä ja kunnossapidettävä ja siihen investoitava siten, että edistetään:

1) valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita;

2) valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista, alueiden kehittämistä, maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista sekä alue- ja yhdyskuntarakenteen taloudellisuutta;

3) liikenteen päästöjen vähentämistä; sekä

4) tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksia, liikenteen automaatiota ja liikenteen palveluiden kehittämisen edellytyksiä.

Maantiet on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa niiden liikenteellinen merkitys huomioon ottaen siten, että:

1) maantiet tarjoavat mahdollisuuden turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljetamiseen koko maassa kohtuullisin kustannuksin ottamalla huomioon erilaiset kulkutavat, eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet;

2) maantieverkon ja liikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi ja luonnonvaroja käytetään säästeliäästi;

3) tienpito ei tuota kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii;

4) maantiet ovat liikenteellisesti ja teknisesti mahdollisimman toimivia ja turvallisia, ja niiden tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti;

5) maanteitä ja tienpitoa koskevat tiedot ovat ajantasaiset ja käytettävissä; sekä

6) maantiet ja niihin liittyvä digitaalinen infrastruktuuri ovat yhteentoimivia muun liikenneverkon sekä siihen liittyvän digitaalisen infrastruktuurin kanssa.

Maantietä parannetaan yleisen liikenteen tarpeen vaatiessa taikka liikenteestä aiheutuvien haittojen poistamiseksi tai vähentämiseksi taikka maankäytön sitä edellyttäessä. Uusi maantie tehdään, jos olemassa oleva maantieverkko ei täytä enää yleisen liikenteen

teen tai maankäytön tarpeita eikä tien parantamisella tai muutoin liikennejärjestelmää kehittämällä voida tarkoituksenmukaisesti tyydyttää näitä tarpeita taikka poistaa tai riittävästi vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja.

Maantie on rakennettava siten, että tien tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti ja tuottamatta kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. Rakentamisessa on otettava erityisesti huomioon liikenneturvallisuus, tien liikenteellinen ja tekninen toimivuus sekä ympäristönäkökohdat. Maantietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.

(uusi 13 a §)

teen tai maankäytön tarpeita eikä liikennejärjestelmää kehittämällä tai tietä parantamalla voida tarkoituksenmukaisesti tyydyttää näitä tarpeita taikka poistaa tai riittävästi vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja. *Maantietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.*

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten turvaamiseksi tarpeellisia määräyksiä, jotka koskevat tien rakennetta, varusteita, liikenneteknisiä ratkaisuja sekä maantien käyttöä ja siihen liittyviä rajoituksia.

13 a §

Matkojen ja kuljetusten palvelutaso maanteilla

Tienpitäjän on huolehdittava maanteiden riittävän palvelutason ylläpitämisestä 13 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten ja kunkin maantien liikenteellisen merkityksen kannalta. Palvelutason ylläpitämisessä on otettava huomioon matkojen ja kuljetusten keskeiset palvelutasotekijät, kuten matka-aika, matka-ajan ennakoitavuus, turvallisuus ja kustannustehokkuus.

Valtakunnallisesti merkittävällä runkoverkolla on oltava korkea pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso. Tienpitäjän on varmistettava runkoverkolla reaaliaikaisen liikenne- ja olosuhdetiedon kattavuus ja ajantasaisuus.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateilla on oltava liikennemäärään, liikkumisympäristöön ja alueellisiin tarpeisiin sovitettu hyvä matkojen ja kuljetusten palvelutaso. Erityisesti vilkasliikenteisillä valta- ja kantateilla tienpitäjän on varmistettava ajantasaisten liikenne- ja olosuhdetietojen saatavuus.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä on oltava alueellisen tarpeen edellyttämä ja tien liikenteellistä merkitystä vastaava palvelutaso.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä matkojen ja kuljetusten palvelutasosta maanteillä.

(uusi 1 a luku)

1 a luku

Liikennejärjestelmäsuunnittelu

(uusi 15 a §)

15 a §

Liikennejärjestelmäsuunnittelu ja sen tavoitteet

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on jatkuvaa ja vuorovaikutteista vaikutusten arviointiin sekä viranomaisten ja muiden toimijoiden yhteistyöhön perustuvaa suunnittelua. Liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on edistää toimivaa, turvallista ja kestävää liikennejärjestelmää ottamalla erityisesti huomioon:

1) liikenteen, maankäytön, palvelurakenteen ja elinkeinotoiminnan vuorovaikutus ja toimintojen synnyttämä nykyinen ja tuleva liikennetarve;

2) eri ihmisryhmien liikkumistarpeet ja matkaketjujen toimivuus;

3) elinkeinoelämän kuljetustarpeet ja kuljetusketjujen toimivuus;

4) liikenteen turvallisuus;

5) liikenteen ympäristöhaittojen ennalta ehkäiseminen ja vähentäminen;

6) liikennejärjestelmän energiatehokkuus;

7) tiedon ja digitalisaation hyödyntämismahdollisuudet;

8) yksityiset ja markkinaehtoiset liikkumispalvelut sekä liikenne- ja kuljetuspalvelut;

9) julkisten ja julkisesti rahoitettujen liikkumispalvelujen sekä liikenne- ja kuljetuspalvelujen kehittämis- ja rahoitustarpeet; sekä

10) liikenneverkkojen ja niiden solmukohtien kehittämistarpeet ja rahoitus.

(uusi 15 b §)

15 b §

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta, ja sen hyväksyy valtioneuvosto.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sekä toimenpide-ehdotukset tavoitteiden saavuttamiseksi.

Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on sisällytettävä 12 vuodeksi laadittava ohjelma, joka sisältää valtion, maakuntien ja kuntien toimenpiteitä. Ohjelman tulee lisäksi sisältää liikennejärjestelmää koskeva valtion rahoitusohjelma. Ohjelma voidaan tarkistaa tarvittaessa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on sisällytettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristövaikutusten arviointi.

Kunkin hallituskauden alussa liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa sekä tarvittaessa tarkistetaan julkisen talouden suunnitelman muuttuessa. Liikenne- ja viestintäministeriön on varmistettava valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteensovittaminen muihin valtakunnallisiin suunnitelmiin.

(uusi 15 c §)

15 c §

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Maakunnan on valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi ja siinä esitettyjen toimien täytäntöönpanon edistämiseksi laadittava toimialueelleen monivuotinen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa voidaan esittää myös maakunnan oloista johtuvia maakunnallisia tavoitteita ja toimia liikkumi-

sen ja liikennejärjestelmän toimivuuden, turvallisuuden ja kestävyys edistämiseksi ja kehittämiseksi.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään maakunnan alueen liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio sekä tavoitteet ja toimenpide-ehdotukset tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tulee esittää arvio suunnitelman toteutettavuudesta käytössä olevien taloudellisten resurssien puitteissa, toteutusaikataulusta sekä suunnitelman muista vaikutuksista. Maakunnan on arvioitava liikennejärjestelmäsuunnitelmansa toteutusta ja vaikuttavuutta vähintään kerran valtuustokaudessa sekä tarvittaessa tarkistettava suunnitelma.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma on yhteensovittettava maakunnan muun suunnittelun, maakuntakaavan sekä sen alueeseen rajoittuvien muiden maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien kanssa. Maakunta voi laatia liikennejärjestelmäsuunnitelman myös yhdessä toisen tai useamman maakunnan kanssa. Suunnitelmassa on myös kiinnitettävä huomiota maakunnan alueella olevien kuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmää koskevaan suunnitteluun. Suunnitelma voidaan laatia osana muuta maakunnan strategista suunnittelua.

Maakunnan alueella toimivien viranomaisten on toiminnassaan kiinnitettävä huomiota maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan

(uusi 15 d §)

15 d §

Menettely suunnitelmia valmisteltaessa

Liikenne- ja viestintäministeriön on valmisteltava valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma yhteistyössä kaikkien maakuntien sekä suunnitelman kannalta keskeisten ministeriöiden, viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa. Suunnitelmaluonnoksesta on pyydettävä lausunto niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta ja muilta toimijoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy.

Maakunnan on valmisteltava maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma yhteistyössä valtion liikennehallinnon, alueen kuntien,

muiden maakuntien sekä viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa, joiden toimialaan liikennejärjestelmäsuunnitelma voi olennaisesti liittyä. Maakunnan on pyydettävä suunnitelmaluonnoksesta lausunto alueen kunnilta ja niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta, muilta maakunnilta sekä muilta tahoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy.

Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston on osallistuttava valtakunnalliseen ja maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun.

Suunnitelman valmistelusta vastaavan on varattava muillekin kuin 1 ja 2 momentissa tarkoitetuille tahoille mahdollisuus tutustua mainitussa lainkohdassa tarkoitettuihin suunnitelmaluonnoksiin sekä esittää niistä mielipiteensä. Mahdollisuus varataan julkaisemalla kuulutus 108 §:ssä tarkoitetulla tavalla. Vastaavalla tavalla on julkaistava kuulutus hyväksytystä suunnitelmasta perusteluihin sekä siitä, miten lausunnot ja mielipiteet on otettu huomioon.

(uusi 15 e §)

15 e §

Asetuksenantovaltuus

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintamettelyistä ja seurannasta.

(uusi 1 b luku)

1 b luku

Tienpidon järjestäminen

(uusi 15 f §)

15 f §

Tienpitoalueet

Maakuntien on sovittava niille tämän lain mukaan kuuluvien tienpidon tehtävien hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpitoalueella maakuntalain (/) 8 luvussa säädetyllä tavalla. Yhteistyösopimuksessa on sovittava tienpidon tehtävien järjestämisestä sekä tienpitoalueen maakuntien toimivallan ja vastuiden jakautumisesta.

Yhteistyösopimuksella on varmistettava:

1) kustannustehokas, yhtenäinen, asiantunteva ja pitkäjänteinen tienpito;

2) tämän lain mukaisen palvelutason toteutuminen ja työssäkäyntialueiden asiakastarpeiden huomioon ottaminen; sekä

3) maantieteellisesti, kooltaan ja muutoinkin tarkoituksenmukaisten tienpitoalueiden muodostuminen.

Jos maakunta kykenee yksin järjestämään tienpitotehtävät 2 momentin vaatimukset täyttävällä tavalla, se voi muodostaa tienpitoalueen yksin edellyttäen, että tienpitoalueiden yhteismäärä ei ylitä yhdeksää.

(uusi 15 g §)

15 g §

Tienpitoalueista sopiminen

Tienpitoaluetta koskeva yhteistyösopimus on laadittava toistaiseksi voimassa olevana. Yhteistyösopimus tulee voimaan sen laatimista seuraavan kalenterivuoden alusta.

Maakunnat valmistelevat ja hyväksyvät yhteistyösopimuksen siten, että hyväksytty sopimus voidaan toimittaa tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle viimeistään 30 päivänä elokuuta yhteistyösopimuksen voimaantuloa edeltävänä vuonna.

Maakunnat varaavat liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle tilaisuuden lausua maakuntien välisestä yhteistyösopimuksesta viimeistään kahdeksan viikkoa ennen yhteistyösopimuksen hyväksymistä. Jos liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että yhteistyösopimus ei täytä 15 f §:n 2 momentissa säädettyjä vaatimuksia, ministeriön ja maakuntien tulee neuvotella asiasta.

(uusi 15 h §)

15 h §

Maakuntien yhteistyösopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä

Jos maakunnat eivät pääse 15 f §:ssä tarkoitettuun sopimukseen tai 15 g §:n 3 momentissa tarkoitetuissa neuvotteluissa ei päästä yhteisymmärrykseen, valtioneuvosto tekee liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen tienpidon tehtävien hoitamisesta maakuntien yhteistoiminnassa.

Valtioneuvosto voi määrätä:

- 1) tienpitoalueista;
- 2) tehtävien hoitamisesta maakuntalain 48 §:ssä tarkoitetun yhteisen toimielimen avulla;
- 3) maakunnasta, joka toimii maakuntalain 48 §:n 1 momentissa tarkoitettuna vastuu-
maakuntana sekä mainitun lain 49 §:n 1–3
kohdassa tarkoitetuista yhteistä toimielintä
koskevista seikoista;
- 4) muista yhteistoiminnan järjestämistä
koskevista seikoista, jotka ovat tarpeen 15 f
§:n 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten
täyttämiseksi.

Valtioneuvoston on samalla määrättävä menettelystä, jolla sen päätös voidaan korvata maakuntien 15 f §:n mukaisella yhteistyösopimuksella. Valtioneuvoston päätös on voimassa sen kalenterivuoden loppuun, jonka aikana maakunnat pääsevät yhteistyösopimukseen.

Valtioneuvoston tässä pykälässä tarkoitettu päätös valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriössä. Ministeriön on valmistelussa kuultava niitä maakuntia, joita päätös koskee, sekä muita ministeriöitä ja viranomaisia.

(uusi 15 i §)

15 i §

Tienpitoalueita koskevat muutokset

Tienpitoaluetta koskevaa yhteistyösopimusta voidaan muuttaa tai se voidaan irtisanoa uuden sopimuksen laatimiseksi enintään kerran maakunnan valtuustokaudessa, jos toimintaympäristössä on tapahtunut tienpitoalueen toimintaan vaikuttava olennainen muutos tai jos muutoksella tai irtisanomisella ja uuden sopimuksen laatimisella voidaan parantaa 15 f §:n 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten toteutumista.

Yhteistyösopimuksen muuttamiseen ja uuden yhteistyösopimuksen laatimiseen sovelletaan, mitä 15 g ja 15 h §:ssä säädetään yhteistyösopimuksesta ja sen korvaamisesta valtioneuvoston päätöksellä.

(uusi 15 j §)

15 j §

Tienpidon rahoitus

Maakuntien tienpidon rahoitus eritellään maakunnittain tieverkon ja liikenteen omi-

naisuuksiin sekä muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistetaan maantieverkon ja sen kunnan yhtenäisyys sekä 13, 13 a ja 33 §:ssä säädettyjen vaatimusten toteutuminen. Tienpitäjä kohdentaa rahoituksen jokaiselle maakunnalle ja tekee rahoitusvaraukset tienpitoalueen maakuntien käyttöön tienpidon sopimuksen perusteella.

Tienpitäjä varaa osan perusväylänpidon tienpidon talousarviomäärärahasta kohdistettavaksi tienpidon valtakunnallisiin tehtäviin, teemaohjelmiin ja äkillisiin tai ennakkoimattomiin korjaustarpeisiin.

(uusi 15 k §)

15 k §

Tienpidon ja liikenteen suunnitelma

Jokaiselle maakunnalle on laadittava valtuustokausittain vuosittain tarkistettava tienpidon ja liikenteen suunnitelma, jossa käsitellään asiakastarpeita, teiden kunnossapitoa, alueellisia investointeja ja niiden rahoitusta, suunnitelman vaikutuksia sekä muita maakunnan tienpitoon liittyviä kysymyksiä. Suunnitelmaan voidaan sisällyttää myös muita maakunnan vastuulla olevia liikennetehtäviä koskevia asioita.

Tienpidon ja liikenteen suunnitelman valmistelee maakunta tai se valmistellaan tienpitoalueella maakuntien välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti. Alueen kunnille on varattava mahdollisuus antaa lausunto suunnitelmauunnoksesta. Suunnitelman hyväksymisestä päättää se maakunta, jota suunnitelma koskee.

(uusi 15 l §)

15 l §

Tienpidon sopimus

Tienpitäjä ja tienpitoalueen maakunnat-valmistelevat tienpitotehtävistä nelivuotisen tienpidon sopimuksen, joka tarkistetaan vuosittain.

Tienpidon sopimuksessa on sovittava tämän lain mukaan tienpitoalueen maakunnille kuuluvien tehtävien hoitamiseksi käytettävissä olevasta rahoituksesta ja sen suuntaamisesta, maanteiden kuulumisesta kunnossapitoluokkiin, tienpitoa koskevista tavoitteista ja toimintatavoista, varautumiseen liittyvistä

toimenpiteistä, tienpidon omavalvonnan järjestämisestä toimintaa ja taloutta koskevista tavoitteista sekä raportoinnista ja muista tarpeellisista maakunnan tienpitoa koskevista asioista. Sopimuksessa on sovittava tienpitoalueen maakuntien käyttöön tulevista rahoitusvarauksista. Sopimus voi sisältää jokaista tienpitoalueen maakuntaa koskevan erillisen osan.

(uusi 15 m §)

15 m §

Tienpidon sopimusta koskeva menettely

Tienpitoalueella on laadittava tienpidon ja liikenteen suunnitelmat tai suunnitelmaluonnokset ennen tienpitäjän kanssa käytäviä tienpidon sopimusta koskevia neuvotteluita. Tienpitoalueen maakuntien tienpidon ja liikenteen suunnitelmat toimivat neuvotteluiden lähtökohtana.

Sopimusneuvottelut käydään vuosittain syksyllä. Sopimuksessa sovitaan 15 l §:n 2 momentissa tarkoitetuista asioista ensimmäisen vuoden osalta täsmällisesti ja seuraavien vuosien osalta väljemmin. Sopimus tarkistetaan neuvotteluissa vuosittain ja tarvittaessa toimintaympäristön muuttuessa.

Neuvotteluissa on oltava läsnä tienpitäjän ja tienpitoalueen edustajat tienpitoalueen maakuntien välisen sopimuksen mukaisesti. Sopimuksen allekirjoittavat tienpitäjän edustaja ja tienpitoalueen maakuntien edustajat.

Jos tienpitäjän ja tienpitoalueen välisissä sopimusneuvotteluissa ei päästä sopimukseen, liikenne- ja viestintäministeriön, tienpitäjän ja tienpitoalueen edustajien tulee neuvotella asiasta.

(uusi 15 n §)

15 n §

Tienpidon sopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä

Jos tienpitäjä ja tienpitoalueeseen kuuluvat maakunnat eivät pääse 15 l §:ssä tarkoitettuun sopimukseen tai 15 m §:ssä tarkoitettuihin neuvotteluihin ei päästä yhteisymmärrykseen, valtioneuvosto tekee liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen tienpidon sopimuksella 15 l §:n 2 momentissa ratkaistavaksi säädetyistä asioista.

Valtioneuvoston on samalla määrättävä menettelystä, jolla valtioneuvoston päätös voidaan korvata tienpitäjän ja tiepitoalueeseen kuuluvien maakuntien 15 l §:n mukaisesti tekemällä tienpidon sopimuksella. Valtioneuvoston päätös on voimassa sen kalenterivuoden loppuun, jonka aikana tienpitäjä ja tienpitoalue pääsevät sopimukseen.

Valtioneuvoston tässä pykälässä tarkoitettu päätös valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriössä. Ministeriön on valmistelussa kuultava niitä maakuntia, joita päätös koskee, tienpitäjää sekä muita ministeriöitä ja viranomaisia, joiden toimialaan tienpito voi olennaisesti liittyä.

(uusi 15 o §)

15 o §

Tienpidon omavalvonta

Tienpitäjän ja maakunnan on laadittava hoidettavinaan olevista tienpidon tehtävistä omavalvontaohjelma. Ohjelmassa tulee määrittellä, miten laissa säädetty tienpidon yleiset vaatimukset, matkojen ja kuljetusten palvelutaso maanteillä ja kunnossapidon tason toteutuminen varmistetaan. Omavalvontaohjelmassa on määrättävä, miten vaatimusten toteutumista seurataan ja miten havaitut puutteet korjataan.

Omavalvontaohjelma sekä omavalvontaohjelman toteutumisen seurantaan perustuvat havainnot ja niihin perustuvat toimenpiteet on julkaistava julkisessa tietoverkossa.

Maakunnan on huolehdittava siitä, että palvelun tuottajien kanssa tehtävissä sopimuksissa on riittävät määräykset palvelun tuottajan valvonnasta sekä laatupoikkeamien käsittelystä maakunnan omavalvonnan toteuttamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan tarvittaessa antaa tarkempia säännöksiä omavalvontaohjelman sisällöstä ja laatimisesta sekä ohjelman sisältyvästä suunnitelmasta tienpidon laadunhallinnan edistämiseksi.

(uusi 15 p §)

15 p §

Oikeus saada tietoja

Tienpitäjällä ja maakunnalla on oikeus saada toisiltaan, muulta viranomaiselta sekä niiden puolesta sopimuksella määriteltä tehtävää hoitavalta yksityiseltä palveluntarjoajalta maksutta ja salassapitosäännösten estämättä tietoja, jotka ovat välttämättömiä tienpitäjälle ja maakunnalle tässä laissa säädettyjen tienpito-, omavalvonta- ja lupa-tehtävien hoitamiseksi.

Tienpitäjällä ja maakunnalla on oikeus luovuttaa salassa pidettäviä tietoja toimijalle, joka hoitaa sen puolesta sopimuksella määriteltä tehtävää, jos tiedon saaminen on välttämätöntä tehtävän hoitamiseksi.

2 luku

2 luku

Maantien suunnittelu

Maantien suunnittelu

(uusi 15 q §)

15 q §

Maantien suunnittelun tehtävät

Maantien suunnitteluun kuuluvat yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma sekä näitä koskevat 15 r §:ssä tarkoitettu hankearviointi ja 15 s §:ssä tarkoitetut suunnitteluperusteet.

Maakunta vastaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisesta tienpitoaluetta koskevassa yhteistyösopimuksessa sovitun mukaisesti.

Tienpitäjä voi kuitenkin ottaa vastattavakseen merkittävää hanketta koskevan yleissuunnitelman laatimisen siihen kuuluvine tehtävineen. Se, mitä tässä laissa säädetään maakunnasta yleissuunnitelman, tiesuunnitelman, hankearvioinnin, suunnitteluperusteiden ja jälkiarvioinnin laatijana, koskee myös tienpitäjää sen vastatessa mainituista tehtävistä.

Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa maakunta toimii yhteistyössä alueen kuntien ja muiden viranomaisten kanssa. Suunnittelun on perustuttava maantien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnalliseen ja maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua

koskeviin suunnitteluperusteisiin sekä alueidenkäytön suunnitteluun.

(uusi 15 r §)

15 r §

Hankearviointi

Maakunnan on laadittava merkittävää tiehanketta koskevasta yleissuunnitelmasta ja tiesuunnitelmasta hankearviointi. Hankearviointi on laadittava myös merkittävää tiehanketta koskevasta tiesuunnitelman vaiheittain toteutettavista ratkaisuksista.

Hankearvioinnissa on esitettävä hankkeen lähtökohtien, tavoitteiden ja vaikutusten kuvaus, vaikuttavuuden arviointi, kannattavuuslaskelma sekä toteutettavuuden arviointi ja päätelmät. Lisäksi hankearvioinnin osana on esitettävä suunnitelma hankkeen seurannan ja jälkiarvioinnin toteutuksesta ja sisällöstä.

(uusi 15 s §)

15 s §

Yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskevat suunnitteluperusteet

Ennen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen aloittamista voidaan laatia suunnitelman kohteena olevan tiehankkeen palvelutasoa, maantien teknisiä ominaisuuksia sekä maantien rakentamisen ja liikenteen haitallisten vaikutusten poistamista tai vähentämistä koskevat yleiset tavoitteet (suunnitteluperusteet). Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on otettava suunnitteluperusteet huomioon ja edistettävä niiden toteutumista.

Valtatietä, kantatietä tai vilkasliikenteistä seututietä koskevaa yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien suunnitteluperusteiden laatimisesta päättää tienpitäjä. Muuta maantietä koskevien suunnitteluperusteiden laatimisesta päättää maakunta.

Suunnitteluperusteiden valmistelusta vastaa maakunta yhteistyössä tienpitäjän sekä muiden viranomaisten kanssa, joita asia koskee.

Tienpitäjä hyväksyy valtatietä, kantatietä sekä vilkasliikenteistä seututietä koskevat suunnitteluperusteet. Muuta maantietä koskevat suunnitteluperusteet hyväksyy maakunta.

16 §

Tutkimusoikeus

Kun *tienpitoviranomainen* on päättänyt aloittaa yleis- tai tiesuunnitelman laatimisen, on kiinteistöllä sallittava tutkimustöiden suorittaminen. Tässä tarkoituksessa saadaan kiinteistöllä suorittaa mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus tai maaperän tutkimus taikka muu valmistava toimenpide. Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Yleis- ja tiesuunnitelman laatimisen sekä näihin liittyvien tutkimusten aloittamisesta on ilmoitettava kunnalle sekä kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla 27 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille, ja näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiassa.

17 §

Tien suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleis- tai tiesuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään. Yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sitä puoltaa. Tiesuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asema-

16 §

Tutkimusoikeus

Kun *maakunta* on päättänyt aloittaa yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen, on kiinteistöllä sallittava tutkimustöiden suorittaminen. Tässä tarkoituksessa saadaan kiinteistöllä suorittaa mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus, maaperän tutkimus ja muu valmistava toimenpide. Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Maakunnan on ilmoitettava yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen sekä näihin liittyvien tutkimusten aloittamisesta kunnalle ja tienpitäjälle sekä kuuluttamalla asiasta niin kuin maakunnan ilmoitukset maakuntalain mukaan julkaistaan tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla 27 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille, ja näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiassa.

17 §

Tien suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään. Yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sitä puoltaa. Tiesuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asema-

kaavaa, jos kyse on vaikutuksiltaan vähäisestä poikkeuksesta ja kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin poikkeus välittömästi vaikuttaa, sitä puoltavat.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, voidaan maantie suunnitella, jos tien luonne huomioon ottaen tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan ilman kaavaakin riittävästi selvittää yhteistyössä kunnan ja maakunnan *liiton* kanssa.

Yleis- ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaisla (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

Tien suunnittelun tulee tarpeen mukaan perustua lisäksi liikennejärjestelmän kehittämistä koskevaan suunnitteluun.

19 §

Yleissuunnitelman sisältö

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys maantien tarpeellisuudesta ja tutkituista vaihtoehtoista, tien liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, tien likimääräinen sijainti sekä tien arvioidut vaikutukset, kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistörakenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Suunnitelmassa tulee esittää myös mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä alustava kustannusarvio.

(uusi 2 mom.)

22 §

Tiesuunnitelman sisältö

Maantien rakentamista koskevassa tiesuunnitelmassa on osoitettava tien sijainti ja korkeusasema sekä poikkileikkaus niin, että tiealue voidaan merkitä maastoon. Suunnitel-

kaavaa, jos kyse on vaikutuksiltaan vähäisestä poikkeuksesta ja kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin poikkeus välittömästi vaikuttaa, sitä puoltavat.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, voidaan maantie suunnitella, jos tien luonne huomioon ottaen tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan ilman kaavaakin riittävästi selvittää yhteistyössä kunnan ja *tarvittaessa* maakunnan kanssa.

Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaissa (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

(Kumotaan 5 mom.)

19 §

Yleissuunnitelman sisältö

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys maantien tarpeellisuudesta ja tutkituista vaihtoehtoista, tien liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, tien likimääräinen sijainti sekä tien arvioidut vaikutukset, kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistörakenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Suunnitelmassa tulee esittää myös mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä alustava kustannusarvio.

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet. Yleissuunnitelman tulee sisältää myös 15 r §:ssä tarkoitettu hankearviointi sekä 15 s §:ssä tarkoitettut suunnitteluperusteet.

22 §

Tiesuunnitelman sisältö

Maantien rakentamista koskevassa tiesuunnitelmassa on osoitettava tien sijainti ja korkeusasema sekä poikkileikkaus niin, että tiealue voidaan merkitä maastoon. Suunnitel-

maan on liitettävä arvio tien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Suunnitelmassa on otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon maanomistusolot. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi tien suoja- ja näkemäalueet sekä se, varataanko aluetta tien myöhempää leventämistä varten. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien rakentamisen kustannuksista.

Jos maantie sitä parannettaessa saa uuden suunnan ja tie vanhan suunnan osalta jää edelleen maantiekseksi taikka käytettäväksi muihin tietarkoituksiin, on siitä määrättävä tiesuunnitelmassa. Jos tie on tarkoitettu moottoritieksi, moottoriliikennetieksi tai muutoin vain tietyntyyppistä liikennettä varten taikka jos liikennettä muuten pysyvästi rajoitetaan, on siitä määrättävä tiesuunnitelmassa.

Tiesuunnitelmassa voidaan jäljempänä 45 §:n 1 momentissa tarkoitettu näkemäalue osoittaa tiealueeksi, jos liikenneturvallisuuden katsotaan sitä merkittävästi vaativan.

(uusi 3 mom.)

24 §

Yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät sekä laskuajat tiesuunnitelmassa

Maantien liikenneturvallisuuden ja välityskyvyn edistämiseksi voidaan tiesuunnitelmassa antaa määräyksiä tai kieltoja yksityisten teiden liittämistä maantiehen sekä sille johtavien liittymien käyttämisestä. Tässä tarkoitettuja määräyksiä tai kieltoja voidaan antaa myös sellaisista liittymistä, joita käy-

teen on liitettävä arvio tien vaikutuksista ja suunnitelmassa on esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien *rakentamisen tai liikenteen* haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Suunnitelmassa on otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon maanomistusolot. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi tien 44 §:n 1 momentissa tarkoitettuja *suoja-alueet* ja 45 §:n 1 momentissa tarkoitettu *näkemäalueet* sekä se, varataanko aluetta tien myöhempää leventämistä varten. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien rakentamisen kustannuksista.

Jos maantie sitä parannettaessa saa uuden suunnan ja tie vanhan suunnan osalta jää edelleen maantiekseksi taikka käytettäväksi muihin tietarkoituksiin, on siitä määrättävä tiesuunnitelmassa. Jos tie on tarkoitettu moottoritieksi, moottoriliikennetieksi tai muutoin vain tietyntyyppistä liikennettä varten taikka jos liikennettä muuten pysyvästi rajoitetaan, on siitä määrättävä tiesuunnitelmassa.

Tiesuunnitelmassa voidaan 45 §:n 1 momentissa tarkoitettu näkemäalue osoittaa tiealueeksi, jos liikenneturvallisuuden katsotaan sitä merkittävästi vaativan.

Tiesuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon valtakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet. Selvitys ei kuitenkaan ole tarpeen, jos tiesuunnitelma perustuu lainvoimaiseen yleissuunnitelmaan, jossa valtakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden huomioon ottamista koskeva selvitys on riittävällä tavalla tehty. Tiesuunnitelman tulee sisältää myös 15 r §:ssä tarkoitettu hankearviointi sekä 15 s §:ssä tarkoitettut suunnitteluperusteet.

24 §

Yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät sekä laskuajat tiesuunnitelmassa

Maantien liikenneturvallisuuden ja välityskyvyn edistämiseksi voidaan tiesuunnitelmassa antaa määräyksiä tai kieltoja yksityisten teiden liittämistä maantiehen sekä sille johtavien liittymien käyttämisestä. Tässä tarkoitettuja määräyksiä tai kieltoja voidaan antaa myös sellaisista liittymistä, joita käy-

tään yksinomaan maa- tai metsätalousajoon (*maatalousliittymä*).

Jos tiesuunnitelmassa kielletään käyttämistä ennestään olevaa yksityisen tien liittymää tai maatalousliittymää, on uuden kulkuyhteyden järjestämisestä määrättävä tiesuunnitelmassa, jolloin voidaan määrätä *tienpitoviranomaisen* kustannuksella tehtäväksi tarpeen mukaan yksityinen tie tai liittymä taikka perustettavaksi oikeus ennestään olevaan yksityiseen tiehen taikka maantienä lakkautettuun tai lakkaavaan tiehen tai tieosaan.

Jos tie- tai liitännäisalueen kuivattamiseksi on tarpeen perustaa oikeus laskuojan pitämiseen toisen maalla tai oikeus johtaa kuivatusvettä toisen ojaan tai puroon, on tästä määrättävä tiesuunnitelmassa, jossa on osoitettava laskuojaksi tarvittava alue. Laskuojaan sovelletaan muutoin, mitä vesilaissa (587/2011) säädetään ojituksesta.

27 §

Vuorovaikutus

Yleis- ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, *varattava* mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa.

Ennen suunnitelman hyväksymistä on 1 momentissa mainituille tahoille *varattava* tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Tässä tarkoituksessa tulee kunnan pitää yleis- ja tiesuunnitelma yleisesti nähtävänä 30 päivän ajan. Muistutukset suunnitelmaa vastaan on toimitettava kunnalle ennen nähtävänäoloajan päättymistä. *Kunnan tulee toimittaa lausuntonsa nähtävillä olleesta suunnitelmasta ja sitä vastaan tehdyistä muistutuksista sekä jätetyt muistutuskirjelmat tienpitoviranomaiselle.* Suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sekä muistutusten tekemistavasta ja -ajasta on kunnan kuulutettava niin kuin kunnalliset ilmoitukset asianomaisessa kunnassa julkaistaan. *Tienpitoviranomaisen* on lähetettävä kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sellai-

tään yksinomaan maa- tai metsätalousajoon (*maatalousliittymä*).

Jos tiesuunnitelmassa kielletään käyttämistä ennestään olevaa yksityisen tien liittymää tai maatalousliittymää, on uuden kulkuyhteyden järjestämisestä määrättävä tiesuunnitelmassa, jolloin voidaan määrätä *tienpitäjän* kustannuksella tehtäväksi tarpeen mukaan yksityinen tie tai liittymä taikka perustettavaksi oikeus ennestään olevaan yksityiseen tiehen taikka maantienä lakkautettuun tai lakkaavaan tiehen tai tieosaan.

Jos tie- tai liitännäisalueen kuivattamiseksi on tarpeen perustaa oikeus laskuojan pitämiseen toisen maalla tai oikeus johtaa kuivatusvettä toisen ojaan tai puroon, on tästä määrättävä tiesuunnitelmassa, jossa on osoitettava laskuojaksi tarvittava alue. Laskuojaan sovelletaan muutoin, mitä vesilaissa (587/2011) säädetään ojituksesta.

27 §

Vuorovaikutus

Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa *maakunnan* on *varattava kunnalle*, kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa.

Ennen suunnitelman hyväksymistä *maakunnan* on *varattava* 1 momentissa *tarkoitettuihin* tahoille tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Tässä tarkoituksessa tulee *maakunnan* pitää yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa yleisesti nähtävänä yhtäjaksoisesti 30 päivän ajan. Muistutukset suunnitelmaa vastaan on toimitettava *maakunnalle* ennen nähtävänäoloajan päättymistä. *Maakunnan* on *varattava* niille kunnille, joiden alueille suunnitelma sijoittuu, mahdollisuus lausua muistutuksista. Suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sekä muistutusten tekemistavasta ja -ajasta on *maakunnan* kuulutettava niin kuin *maakunnan* ilmoitukset *maakuntalain* mukaan julkaistaan. *Maakunnan* on lähetettävä kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sellaisille sunni-

sille suunnitelman vaikutusalueen kiinteistön omistajille tai haltijoille, joiden asuinpaikka on toisessa kunnassa ja on asiakirjoissa mainittu tai muuten tunnettu.

Muistutuksen tehneille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa, on ilmoitettava tienpitoviranomaisen perusteltu kannanotto esitettyyn muistutukseen.

Tienpitoviranomaisen on pyydettävä suunnitelmasta lausunto niiltä maakunnan liitoilta ja kunnilta, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu tai joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin ilmenevät. Tienpitoviranomaisen on pyydettävä muulta viranomaiselta lausunto, jos se on päätösharkinnassa tarpeen. Jos tienpitoviranomainen on muu kuin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, myös keskukselta on pyydettävä lausunto.

Jos yleisesti nähtävillä ollutta tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa ja muutoksen vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, voidaan noudattaa yksinkertaisempaa menettelyä kuin 2–4 momentissa säädetään.

Tarkemmat säännökset vuorovaikutusmenettelystä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

(uusi 27 a §)

telman vaikutusalueen kiinteistöjen omistajille ja haltijoille, joiden asuinpaikka on toisessa kunnassa ja on asiakirjoissa mainittu tai muuten tunnettu.

Maakunnan on esitettävä perusteltu kannanotto suunnitelmaa vastaan tehdyistä muistutuksista. Maakunnan on ilmoitettava kannanottonsa alueen kunnille sekä niille muistutuksen tehneille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa. Maakunnan perusteltu kannanotto ilmoitetaan tienpitäjän suunnitelmaa koskevassa hyväksymispäätöksessä.

Maakunnan on pyydettävä suunnitelmasta lausunto niiltä muilta maakunnilta ja kunnilta, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu tai joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin ilmenevät, sekä Valtion lupa- ja valvontavirastolta. Maakunnan on pyydettävä lausunto muultakin viranomaiselta, jos se on päätösharkinnassa tarpeen. Maakunnan on esitettävä perusteltu kannanotto suunnitelmasta annettuihin lausuntoihin.

Jos yleisesti nähtävillä ollutta tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa ja muutoksen vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, voidaan noudattaa yksinkertaisempaa menettelyä kuin 2–4 momentissa säädetään.

Tarkemmat säännökset vuorovaikutusmenettelystä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

27 a §

Ennakkoneuvottelu

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen aikana ennen suunnitelman toimittamista hyväksyttäväksi tienpitäjä voi suunnitelman hyväksyvänä viranomaisena omasta aloitteestaan taikka maakunnan tai muun viranomaisen pyynnöstä järjestää ennakkoneuvottelun. Ennakkoneuvottelun tavoitteena on edistää suunnitelman vaatimien selvitys- ja arviointimenettelyjen hallintaa sekä maakunnan, tienpitäjän ja muiden viranomaisten välistä tiedonvaihtoa sekä parantaa selvitysten ja asiakirjojen laatua ja käytettävyyttä sekä sujuvoittaa menettelyä.

(uusi 27 b §)

27 b §

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisesitys

Maakunta tekee yleissuunnitelmasta ja tiesuunnitelmasta hyväksymisesityksen tienpitäjälle.

Yleissuunnitelmaa koskevassa hyväksymisesityksessä on esitettävä suunnitelman hyväksymistä koskevan harkinnan kannalta tarvittavat 15q, 15r 16, 17, 19, 27, 29 ja 43 b §:ssä tarkoitetut tiedot, selvitykset ja asiakirjat.

Tiesuunnitelmaa koskevassa hyväksymisesityksessä on esitettävä suunnitelman hyväksymistä koskevan harkinnan kannalta tarvittavat 15q, 15r 16, 17, 22, 23, 24, 27, 28, 29, 43 b, 44 ja 45 §:ssä tarkoitetut tiedot ja selvitykset.

Hyväksymisesitys ja sen perusteena oleva suunnitelma-aineisto on toimitettava tienpitäjälle kirjallisesti sekä mahdollisuuksien mukaan sähköisesti.

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisesityksen tarkemmasta sisällöstä ja toimittamisesta voidaan säätää valtioneuvoston asetuksella.

30 §

Suunnitelmien muuttaminen

Jos hyväksyttyä yleis- tai tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa, on soveltuvien osien voimassa, mitä tässä laissa ja sen nojalla uudesta yleis- ja tiesuunnitelmasta säädetään. Hyväksyttyyn tiesuunnitelmaan voidaan kuitenkin tehdä sellaisia vaikutuksiltaan vähäisiä muutoksia, jotka tienpitöviranomaisen suunnitelman toteuttamisen yhteydessä harkitsee tarpeelliseksi ja tarkoituksenmukaisiksi.

31 §

Suunnitelmien voimassaoloaika

30 §

Suunnitelmien muuttaminen ja vähäinen poikkeaminen

Jos hyväksyttyä yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa, se tehdään siten kuin tässä laissa ja sen nojalla säädetään uudesta yleissuunnitelmasta ja tiesuunnitelmasta.

Hyväksytystä tiesuunnitelmasta voidaan poiketa sitä muuttamatta, jos poikkeus on vaikutuksiltaan vähäinen ja maakunta harkitsee poikkeamisen suunnitelman toteuttamisen yhteydessä tarpeelliseksi ja tarkoituksenmukaiseksi.

31 §

Suunnitelmien voimassaoloaika

Tiesuunnitelman laatiminen on aloitettava kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on saanut lainvoiman. Muuten yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa. *Liikennevirasto* voi pidentää yleissuunnitelman voimassaoloaikaa enintään neljällä vuodella, jos 17 ja 19 §:ssä säädetty edellytykset edelleen täyttyvät. Tiesuunnitelman laatimisen katsotaan alkaneen, kun siitä on ilmoitettu 16 §:n 2 momentissa säädetyllä tavalla.

Yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa myös siltä osin kuin sen perusteella laadittu tiesuunnitelma on hyväksytty ja hyväksymispäätös on saanut lainvoiman.

Päätös tiesuunnitelman hyväksymisestä raukeaa, jos tietyötä ei ole osaksikaan aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona tiesuunnitelma on saanut lainvoiman. *Liikennevirasto* voi pidentää määräaikaa enintään neljällä vuodella ja erityisistä syistä sen lisäksi yhdellä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. Määräaikaa voidaan pidentää vain, jos tiesuunnitelma edelleen täyttää 17 ja 22 §:ssä säädetty edellytykset. Tietyö katsotaan alkaneeksi, kun tietarkoituksiin tarvittava alue on otettu tienpitäjän haltuun 56 §:n mukaisesti.

32 §

Seuranta

Liikenneviraston tulee järjestelmällisesti seurata, miten tiehankkeen arvioidut ja muut vaikutukset ovat toteutuneet, ja käyttää hyväksi seurannan tuloksia hankkeiden vaikutusarvioinnissa ja suunnitteluratkaisujen valinnassa.

(uusi 2 mom.)

Tiesuunnitelman laatiminen on aloitettava kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on saanut lainvoiman. Muuten yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa. *Tienpitäjä* voi *maakunnan hakemuksesta* pidentää yleissuunnitelman voimassaoloaikaa enintään neljällä vuodella, jos 17 ja 19 §:ssä säädetty edellytykset edelleen täyttyvät. Tiesuunnitelman laatimisen katsotaan alkaneen, kun siitä on ilmoitettu 16 §:n 2 momentissa säädetyllä tavalla.

Yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa myös siltä osin kuin sen perusteella laadittu tiesuunnitelma on hyväksytty ja hyväksymispäätös on saanut lainvoiman.

Päätös tiesuunnitelman hyväksymisestä raukeaa, jos tietyötä ei ole osaksikaan aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona tiesuunnitelma on saanut lainvoiman. *Tienpitäjä* voi *maakunnan* pidentää määräaikaa enintään neljällä vuodella ja erityisistä syistä sen lisäksi yhdellä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. Määräaikaa voidaan pidentää vain, jos tiesuunnitelma edelleen täyttää 17 ja 22 §:ssä säädetty edellytykset. Tietyö katsotaan alkaneeksi, kun tietarkoituksiin tarvittava alue on otettu tienpitäjän haltuun 56 §:n mukaisesti.

32 §

Seuranta ja jälkiarviointi

Tienpitäjän tulee järjestelmällisesti seurata, miten tiehankkeen arvioidut ja muut vaikutukset ovat toteutuneet, ja käyttää hyväksi seurannan tuloksia hankkeiden vaikutusarvioinnissa ja suunnitteluratkaisujen valinnassa.

Tienpitäjä voi erityisestä syystä päättää, että 15 r §:n 1 momentissa tarkoitetuista tiehankkeista, joista on tehty hankearviointi, on tehtävä myös jälkiarviointi. Jälkiarvioinnin laatimisesta vastaa maakunta yhteistyössä tienpitäjän kanssa. Jälkiarvioinnissa on esitettävä selvitys tiehankkeen toteutuksen aikana tiesuunnitelmasta tehdyistä teknistaloudellisista poikkeuksista, liikenteen kehityksestä sekä tiehankkeen kannattavuuden ja vaikuttavuuden kannalta merkittävien vaikutusten toteutumisesta.

32 a §

Radat tien suunnittelussa

Maantien rakentamisesta aiheutuvat muutokset rautatiehen voidaan osoittaa maantien rakentamista koskevassa suunnitelmassa.
(uusi 2 mom.)

32 a §

Radat tien suunnittelussa

Maantien rakentamisesta aiheutuvat muutokset rautatiehen voidaan osoittaa maantien rakentamista koskevassa suunnitelmassa.

Rautatietä koskevat muutokset esitetään maantien rakentamista koskevassa suunnitelmassa erikseen siten kuin ratalaissa (110/2007) säädetään rautatietä koskevasta yleissuunnitelmasta ja ratasuunnitelmasta.

33 §

Kunnossapito

Maantie on pidettävä yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Kunnossapidon tason määräytymisessä otetaan huomioon liikenteen määrä ja laatu, tien liikenteellinen merkitys sekä säätila ja sen ennakoitavissa olevat muutokset, vuorokaudenaika ja muut olosuhteet.

Kunnossapidossa on liikenteen toimivuuden ja liikenneturvallisuuden lisäksi otettava huomioon ympäristönäkökohdat.

33 §

Maantien kunnossapito

Maantie on pidettävä yleisen liikenteen tarvetta ja väylän liikenteellistä merkitystä vastaavassa kunnossa. Maantien kunnossapidossa ja kunnossapidon tason määräytymisessä on otettava huomioon:

- 1) 13 §:n 1 ja 2 momentissa säädetty vaatimukset ja 13 a §:ssä säädetty palvelutaso;
- 2) liikkumisympäristö, alueelliset tarpeet sekä keliolosuhteet;
- 3) liikenteen toimivuus ja liikenneturvallisuus;
- 4) elinkaarivaikutukset ja kustannustehokkuus;
- 5) tieomaisuuden säilyminen;
- 6) ympäristönäkökohdat.

Runkoverkolla maanteiden kunnossapidon on oltava korkeatasoista, mutta se saa ajallisesti tai paikallisesti vaihdella kohtuullisessa määrin liikenteelliset tarpeet ja olosuhteet huomioiden. Huonokuntoisia tiejaksoja ja painorajoituksia saa olla vähän tai ei lainkaan.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä kunnossapidon on oltava hyvätasoista, mutta se saa ajallisesti tai paikallisesti vaihdella liikenteelliset tarpeet ja olosuhteet huomioiden. Huonokuntoisia tiejaksoja saa olla enemmän kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä kunnossapito on sovitettava alueellisen liikenteen tarpeisiin. Teiden kunnossapidon taso saa olla muuta tieverkkoa

matalampi, ja se saa ajallisesti tai paikallisesti vaihdella liikenteelliset tarpeet ja olosuhteet huomioiden. Huonokuntoisia tiejaksoja saa olla enemmän kuin muulla maantieverkolla, mutta niiden määrän kasvua on pyrittävä hillitsemään.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella annetaan tarkemmat säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta ja kunnossapitoluokista.

34 §

Rajoitettu kunnossapito

Erityisestä syystä *tienpitoviranomainen* voi päättää, että jotain maantietä tai maantienosaa ei pidetä 33 §:ssä tarkoitetussa kunnossa. Tällainen tie tai tienosa suljetaan yleiseltä liikenteeltä ja sulkeminen osoitetaan liikennemerkillä. Tien tai tien osan sulkemisesta on ilmoitettava poliisille ja pelastusviranomaisille, jos sulkemisella voi olla merkitystä niiden kiireellisten tehtävien hoitamisen kannalta. Tarvittaessa tien tai tienosan sulkemisesta on ilmoitettava kuuluttamalla.

Tienpitoviranomainen voi päättää, että osa määrätystä maantiehen kuuluvasta jalkakäytävästä tai pyörätiestä taikka yhdistetystä tai rinnakkaisesta pyörätiestä ja jalkakäytävästä pidetään kunnossa ilman liukkauden torjuntaa.

35 §

Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen

Jos ajoneuvoliikenne saattaa vaurioittaa maantietä, joka roudan sulamisen tai sateen taikka muusta tällaisesta syystä on rakenteeltaan heikentynyt, voi *tienpitoviranomainen* toistaiseksi tai määräajaksi *kieltää* liikenteen tiellä tai sen osalla taikka *sit*ä rajoittaa. (uusi 2 mom.)

34 §

Rajoitettu kunnossapito

Erityisestä syystä *tienpitäjä* voi *maakunnan esityksestä* päättää, että jotain maantietä tai maantienosaa ei pidetä 33 §:ssä tarkoitetussa kunnossa. Tällainen tie tai tienosa on suljettava yleiseltä liikenteeltä. *Tien tai tien osan sulkeminen on osoitettava liikennemerkillä ja tallettamalla siitä tieto tienpitäjän osoittamaan rekisteriin tai tietojärjestelmään.* Tien tai tien osan sulkemisesta on ilmoitettava poliisille ja pelastusviranomaisille, jos sulkemisella voi olla merkitystä niiden kiireellisten tehtävien hoitamisen kannalta, *eikä tieto ole saatavissa ajantasaisena tienpitäjän osoittamasta rekisteristä tai tietojärjestelmästä.* Tarvittaessa tien tai tienosan sulkemisesta on ilmoitettava kuuluttamalla.

Maakunta voi päättää, että osa määrätystä maantiehen kuuluvasta jalkakäytävästä tai pyörätiestä taikka yhdistetystä tai rinnakkaisesta pyörätiestä ja jalkakäytävästä pidetään kunnossa ilman liukkauden torjuntaa.

35 §

Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen

Jos ajoneuvoliikenne saattaa vaurioittaa maantietä, joka roudan sulamisen tai sateen *takia* taikka muusta tällaisesta syystä on rakenteeltaan heikentynyt, voi *maakunta kieltää* toistaiseksi tai määräajaksi liikenteen tiellä tai sen osalla taikka rajoittaa *liikennettä*.

Erityisistä syistä maakunta voi myöntää tilapäisen poikkeuksen 1 momentissa tarkoitetuista kielloista tai rajoituksesta, jos se har-

(uusi 3 mom.)

36 §

Tilapäinen kulkutie

Jos maantien tai siihen kuuluvan rakennelman sortumisen tai sortumisen vaaran vuoksi taikka poikkeuksellisten luonnonolosuhteiden johdosta liikenne tiellä estyy tai sitä joudutaan rajoittamaan taikka jos tietyö sitä erityisestä syystä edellyttää, *tienpitoviranomaisella* on oikeus järjestää toisen maalle tilapäinen kulkutie esteen tai rajoituksen poistamisen ajaksi. Ennen kulkutien järjestämistä on asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle, mikäli mahdollista, varattava tilaisuus tulla kuulluksi. Lisäksi yksityisistä teistä annetussa laissa tarkoitetulle tiekunnalle on varattava tilaisuus tulla kuulluksi, mikäli mahdollista, jos yksityinen tie sijaitsee kyseisellä kiinteistöllä tai rajoittuu siihen. Tässä momentissa tarkoitetun kulkutien kunnossapitoon sovelletaan, mitä 33 §:ssä säädetään.

Liikenneonnettomuuden tai muun vastaavan syyn estäessä maantien liikenteen voi tie-liikennelain (267/1981) 49 §:ssä tarkoitettu liikenteen ohjaaja järjestää toisen maalle tilapäisen kulkutien esteen poistamisen ajaksi.

(uusi 3 mom.)

37 §

Liittyminen maantiehen

Edellä 24 §:n 1 momentissa tarkoitetun kiellon tai määräyksen estämättä *tienpitoviranomainen* voi antaa luvan yksityisen tien liittämiseen kiellon alaiseen maantiehen taikka kielletyn liittymän käyttämiseen tai liittymän käyttötarkoituksen muuttamiseen, jos

*kitsee, että liikenneturvallisuus ei vaarannu eikä maantie vaurioidu. Poikkeuslupa*an voidaan liittää tarpeellisia ehtoja. Yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömät kuljetukset eivät tarvitse poikkeuslupaa.

Tieto 1 momentissa tarkoitetusta kiellosta ja rajoituksesta on osoitettava liikennemerkillä ja tallettamalla tieto tienpitäjän osoittamaan rekisteriin tai tietojärjestelmään.

36 §

Tilapäinen kulkutie

Jos maantien tai siihen kuuluvan rakennelman sortumisen tai sortumisen vaaran vuoksi taikka poikkeuksellisten luonnonolosuhteiden johdosta liikenne tiellä estyy tai sitä joudutaan rajoittamaan taikka jos tietyö sitä erityisestä syystä edellyttää, *maakunnalla* on oikeus järjestää toisen maalle tilapäinen kulkutie esteen tai rajoituksen poistamisen ajaksi. Ennen kulkutien järjestämistä on asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle, jos mahdollista, varattava tilaisuus tulla kuulluksi. Lisäksi yksityisistä teistä annetussa laissa tarkoitetulle tiekunnalle on varattava tilaisuus tulla kuulluksi, jos mahdollista, jos yksityinen tie sijaitsee kyseisellä kiinteistöllä tai rajoittuu siihen. Tässä momentissa tarkoitetun kulkutien kunnossapitoon sovelletaan, mitä 33 §:ssä säädetään.

Liikenneonnettomuuden tai muun vastaavan syyn estäessä maantien liikenteen voi tie-liikennelain (267/1981) 49 §:ssä tarkoitettu liikenteen ohjaaja järjestää toisen maalle tilapäisen kulkutien esteen poistamisen ajaksi.

Tieto tilapäisestä kiellosta ja rajoituksesta on osoitettava liikennemerkillä ja tallettamalla siitä tieto tienpitäjän osoittamaan rekisteriin tai tietojärjestelmään.

37 §

Liittyminen maantiehen

Edellä 24 §:n 1 momentissa tarkoitetun kiellon tai määräyksen estämättä *tienpitäjä* voi antaa luvan yksityisen tien liittämiseen kiellon alaiseen maantiehen taikka kielletyn liittymän käyttämiseen tai liittymän käyttötarkoituksen muuttamiseen, jos kiinteistön

kiinteistön tarkoituksenmukainen käyttö sitä vaatii eikä liittymästä eikä sen käyttämisestä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Jos kiinteistölle on tarpeen maatalousliittymä, on lupa sen tekemiseksi tässä momentissa tarkoitettuun tiehen myönnettävä, jos liittymä ja sen sijainti on sellainen, ettei liikenneturvallisuus sen takia vaarannu. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

Lupa yksityisen tien liittämiseksi muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun maantiehen on myönnettävä, jos liittymä on tarpeen kiinteistön käyttämiseksi ja liittymä sekä sen sijainti on sellainen, ettei liikenneturvallisuus liittymän eikä sen käyttämisen takia vaarannu. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja. Tässä momentissa tarkoitettuun tiehen saa tehdä *tienpitoviranomaisen* ohjeiden mukaan maatalousliittymän, jollei siitä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tällaisen maatalousliittymän tekemisestä on hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä ilmoitettava *tienpitoviranomaiselle*.

Jos maastoliikennelaissa (1710/1995) tarkoitettun moottorikelkkailureitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden perustamiseksi on maantien ylittämistä varten järjestettävä tiealueelle ylityskohta, voi *tienpitoviranomainen* myöntää luvan toimenpiteen suorittamiseen, jos ylityskohdasta ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle eikä haittaa tienpidolle. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

Mitä 1–3 momentissa säädetään, ei koske moottori- eikä moottoriliikenneteitä eikä 4 §:n 3 momentissa tarkoitettuja valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä, joille pääsystä voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa. Eri-tyisistä syistä *tienpitoviranomainen* voi myöntää runkotiehen 1 momentin mukaisen liittymäluvan tai 3 momentin mukaisen luvan ylityskohdan järjestämiseksi.

38 §

Liittymän ja ylityskohdan tekeminen, kunnossapito ja muuttaminen

Yksityisen tien pitäjä ja maatalousliittymän haltija on velvollinen tekemään liittymänsä ja pitämään sen kunnossa *tienpitoviranomaisen* ohjeiden mukaan sillä tavoin, ettei siitä ole vaaraa liikenteelle eikä haittaa maantien kun-

tarkoituksenmukainen käyttö sitä vaatii eikä liittymästä eikä sen käyttämisestä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Jos kiinteistölle on tarpeen maatalousliittymä, on lupa sen tekemiseksi tässä momentissa tarkoitettuun tiehen myönnettävä, jos liittymä ja sen sijainti ovat *sellaiset*, ettei liikenneturvallisuus sen takia vaarannu. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

Lupa yksityisen tien liittämiseksi muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun maantiehen on myönnettävä, jos liittymä on tarpeen kiinteistön käyttämiseksi ja liittymä sekä sen sijainti ovat *sellaiset*, ettei liikenneturvallisuus liittymän eikä sen käyttämisen takia vaarannu. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja. Tässä momentissa tarkoitettuun tiehen saa tehdä *tienpitäjän* ohjeiden mukaan maatalousliittymän, jollei siitä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tällaisen maatalousliittymän tekemisestä on hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä ilmoitettava *tienpitäjälle*.

Jos maastoliikennelaissa (1710/1995) tarkoitettun moottorikelkkailureitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden perustamiseksi on maantien ylittämistä varten järjestettävä tiealueelle ylityskohta, voi *tienpitäjä* myöntää luvan toimenpiteen suorittamiseen, jos ylityskohdasta ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle eikä haittaa tienpidolle. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

Mitä 1–3 momentissa säädetään, ei koske moottori- eikä moottoriliikenneteitä eikä 4 §:n 3 momentissa tarkoitettuja valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä, joille pääsystä voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa. Eri-tyisistä syistä *tienpitäjä* voi myöntää runkotiehen 1 momentin mukaisen liittymäluvan tai 3 momentin mukaisen luvan ylityskohdan järjestämiseksi.

38 §

Liittymän ja ylityskohdan tekeminen, kunnossapito ja muuttaminen

Yksityisen tien pitäjä ja maatalousliittymän haltija ovat *velvollisia* tekemään liittymänsä ja pitämään sen kunnossa *tienpitäjän* ohjeiden mukaan sillä tavoin, ettei siitä ole vaaraa liikenteelle eikä haittaa maantien kunnos-

nossapidolle.

Jos ennestään olevan yksityisen tien liittymän tai maatalousliittymän muuttuneen tai merkittävästi lisääntyneen käytön johdosta aiheutuu vaaraa liikenteelle tai haittaa maantien kunnossapidolle, yksityisen tien pitäjä tai maatalousliittymän haltija on velvollinen kustannuksellaan *tienpitoviranomaisen* ohjeiden mukaan tekemään liittymään tai poikkeuksellisesti myös liittymäalueelle sellaiset muutokset, että liittymästä aiheutuva vaara tai haitta poistuu taikka vähenee, sekä hakemaan tarpeen vaatiessa uutta liittymälupaa.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, koskee myös moottorikelkkailureitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden pitäjää maantien ylityskohdan osalta.

Jos 1–3 momentin nojalla velvoitettu laiminlyö velvollisuutensa, *tienpitoviranomainen* voi teettää vaaditut toimenpiteet laiminlyöjän kustannuksella tai keskeyttää rakennustyön siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

39 §

Yksityisen tien, kadun ja moottorikelkkailureitin katkaiseminen

Jos maantie rakennetaan siten, että se katkaisee ennestään olevan yksityisen tien tai että pääsy ennestään olevalta yksityiseltä tieltä tai maatalousliittymästä maantielle huomattavasti vaikeutuu, on *tienpitoviranomaisen* tehtävä kustannuksellaan ne työt tarvittavine laitteineen, jotka ovat tarpeen yksityisen tien johtamiseksi maantien poikki taikka yksityisen tien tai maatalousliittymän liittämiseksi maantiehen.

Mitä 1 momentissa säädetään yksityisestä tiestä, koskee myös katuja ja moottorikelkkailureittia.

40 §

Liittymän poistaminen

Maantien rakentamisen yhteydessä *tienpitoviranomainen* poistaa kustannuksellaan tie-

sapidolle. *Tienpitäjä tai sopimuksen perusteella maakunta vastaa kuitenkin yksityistien liittymän ja maatalousliittymän rumpujen kunnossapidosta.*

Jos ennestään olevan yksityisen tien liittymän tai maatalousliittymän muuttuneen tai merkittävästi lisääntyneen käytön johdosta aiheutuu vaaraa liikenteelle tai haittaa maantien kunnossapidolle, yksityisen tien pitäjä tai maatalousliittymän haltija on velvollinen kustannuksellaan *tienpitäjän* ohjeiden mukaan tekemään liittymään tai poikkeuksellisesti myös liittymäalueelle sellaiset muutokset, että liittymästä aiheutuva vaara tai haitta poistuu taikka vähenee, sekä hakemaan tarpeen vaatiessa uutta liittymälupaa.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, koskee myös moottorikelkkailureitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden pitäjää maantien ylityskohdan osalta.

Jos 1–3 momentin nojalla velvoitettu laiminlyö velvollisuutensa, *tienpitäjä* voi teettää vaaditut toimenpiteet laiminlyöjän kustannuksella tai keskeyttää rakennustyön. *Teetämis- ja keskeyttämisuhasta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).*

39 §

Yksityisen tien, kadun ja moottorikelkkailureitin katkaiseminen

Jos maantie rakennetaan siten, että se katkaisee ennestään olevan yksityisen tien tai että pääsy ennestään olevalta yksityiseltä tieltä tai maatalousliittymästä maantielle huomattavasti vaikeutuu, on *hankkeesta* vastaavan tehtävä kustannuksellaan ne työt tarvittavine laitteineen, jotka ovat tarpeen yksityisen tien johtamiseksi maantien poikki taikka yksityisen tien tai maatalousliittymän liittämiseksi maantiehen.

Mitä 1 momentissa säädetään yksityisestä tiestä, koskee myös katuja ja moottorikelkkailureittia.

40 §

Liittymän poistaminen

Maantien rakentamisen yhteydessä *hankkeesta* vastaava voi poistaa kustannuksellaan

suunnitelmassa kielletyn liittymän tai estää sen käytön, kun hyväksyttävä korvaava kulkuyhteys on järjestetty.

Tienpitoviranomainen voi poistaa kustannuksellaan asemakaavan vastaisen liittymän tai estää sen käytön, jos hyväksyttävä korvaava kulkuyhteys on järjestetty. Ennen toimenpiteeseen ryhtymistä on asianomaiselle kiinteistön omistajalle tai haltijalle ja kyseisen yksityisen tien tiekunnalle varattava tilaisuus tulla kuulluksi ja, jos liittymää käytetään yleisesti liikenteeseen, tulee asiasta kuuluttaa.

(uusi 3 mom.)

42 §

Tiealueeseen kohdistuva työ sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle

Tiealueeseen kohdistuvaan työhön sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen tiealueelle on oltava *tienpitoviranomaisen* lupa. Lupa voidaan myöntää, jos toimenpiteestä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä haittaa tienpidolle. Yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömien rakenteiden, rakennelmien tai laitteiden sijoittamista koskeva lupa on kuitenkin myönnettävä, jos sijoittamisesta ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle.

Luvan saaja on velvollinen suorittamaan 1 momentissa tarkoitetut toimenpiteet ja pitämään rakenteen, rakennelman ja laitteen kunnossa *tienpitoviranomaisen* määräysten mukaisesti. Luvan saaja on velvollinen kustannuksellaan tekemään *tienpitoviranomaisen* vaatimat muutokset taikka siirtämään tai poistamaan rakenteen, rakennelman tai laitteen, jos sen käyttämisestä aiheutuu 1 momentissa tarkoitettua vaaraa tai haittaa.

Jos muussa laissa säädetystä johtuen lupa ei ole tarpeen, on toimenpiteestä, hyvissä ajoin ennen siihen ryhtymistä, ilmoitettava *tienpitoviranomaiselle*.

Jollei 1 tai 3 momentista taikka 8 §:n 1 momentista tai 42 a §:n 1 momentista muuta johdu, edellyttää tiealueen ja sillä olevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden käyttä-

tiesuunnitelmassa kielletyn liittymän tai estää sen käytön, kun hyväksyttävä korvaava kulkuyhteys on järjestetty.

Maakunta voi poistaa kustannuksellaan asemakaavan vastaisen liittymän tai estää sen käytön, jos hyväksyttävä korvaava kulkuyhteys on järjestetty. Ennen toimenpiteeseen ryhtymistä on asianomaiselle kiinteistön omistajalle tai haltijalle ja kyseisen yksityisen tien tiekunnalle varattava tilaisuus tulla kuulluksi ja, jos liittymää käytetään yleisesti liikenteeseen, tulee asiasta kuuluttaa.

Maakunnan on päivitettävä tieto liittymän poistamisesta tienpitäjän osoittamaan rekisteriin tai tietojärjestelmään viimeistään, kun liittymä poistetaan käytöstä.

42 §

Tiealueeseen kohdistuva työ sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle

Tiealueeseen kohdistuvaan työhön sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen tiealueelle on oltava *tienpitäjän* lupa. Lupa voidaan myöntää, jos toimenpiteestä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä haittaa tienpidolle. Yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömien rakenteiden, rakennelmien tai laitteiden sijoittamista koskeva lupa on kuitenkin myönnettävä, jos sijoittamisesta ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle.

Luvan saaja on velvollinen suorittamaan 1 momentissa tarkoitetut toimenpiteet ja pitämään rakenteen, rakennelman ja laitteen kunnossa *tienpitäjän* määräysten mukaisesti. Luvan saaja on velvollinen kustannuksellaan tekemään *tienpitäjän* vaatimat muutokset taikka siirtämään tai poistamaan rakenteen, rakennelman tai laitteen, jos sen käyttämisestä aiheutuu 1 momentissa tarkoitettua vaaraa tai haittaa.

Jos muussa laissa säädetystä johtuen lupa ei ole tarpeen, on toimenpiteestä, hyvissä ajoin ennen siihen ryhtymistä, ilmoitettava *tienpitäjälle*.

Jollei 1 tai 3 momentista, 8 §:n 1 momentista tai 42 a §:n 1 momentista muuta johdu, edellyttää tiealueen ja sillä olevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden käyttäminen

minen muihin kuin maantietarkoituksiin *tienpitöviranomaisen* lupaa.

Lupaa ei kuitenkaan vaadita 52 a §:ssä tarkoitettujen tilapäisten ilmoituksen sijoittamiseen tiealueelle.

Liikennevirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lupahakemuksen ja ilmoituksen sisällöstä, rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamisesta sekä työn aikaisista järjestelyistä. Sähkö- ja telekaapeleiden osalta Liikenneviraston määräys voi koskea vain kaapeleiden ulkoisia suojarakenteita, sijoittamista sekä työnaikaisia järjestelyitä.

42 a §

Tiettyjen kaapeleiden sijoittaminen tiealueelle

Poiketen 42 §:n 1 momentissa säädetystä voidaan sähkö- ja telekaapeleiden sekä niihin liittyvien jakokaappien ja kaapelikaivojen sijoittamisesta tiealueelle tehdä *tienpitöviranomaiselle* ilmoitus, kun kyse on:

- 1) maantien tai siihen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien alituksesta;
- 2) tien pituussuuntaiseen kaapeliin tehtävästä jatkoksesta tai siihen liittyvästä poikittaissuuntaisesta kaapelista tiealueen ulkopuolelle tai maantien alitse;
- 3) maantien tai siihen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien ylityksestä ilmajohtoilla;
- 4) maantien varressa tiealueen ulkopuolelle asennettavasta tien pituussuuntaisesta ilmajohtosta, jonka johtoalue ulottuu tiealueelle;
- 5) laajakaistahankkeiden uusista asiakasliit-

muihin kuin maantietarkoituksiin *tienpitäjän* lupaa.

Lupaa ei kuitenkaan vaadita:

1) yhdystiellä ja seututeillä, joita ei ole merkitty liikennemerkillä *etuaajo-oikeutettu tie*, maantien tiealueen ojan ulkoluisen ulkopuolisen alueen lyhytaikaiseen käyttöön silloin, kun kysymys on metsänhakuusta johtuvan puutavaran lyhytaikaisesta säilyttämisestä tieliikennelain säännökset huomioon ottaen, eikä mainitulla tavalla säilytetyn puutavaran kuormaamiseen tiealueella;

2) 52 a §:ssä tarkoitettujen tilapäisten ilmoituksen sijoittamiseen tiealueelle; eikä

3) postin keräilyssä ja jakelussa tarvittavien laitteiden tai vähäisten rakennelmien sijoittamiseen tiealueelle postilain (415/2011) 45 §:n 3 momentin nojalla.

Liikennevirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lupahakemuksen ja ilmoituksen sisällöstä, *sijoittamistiedon* ilmoittamisesta, rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamisesta sekä työn aikaisista järjestelyistä. Sähkö- ja telekaapeleiden osalta Liikenneviraston määräys voi koskea vain kaapeleiden ulkoisia suojarakenteita, sijoittamista sekä työnaikaisia järjestelyitä.

42 a §

Tiettyjen kaapeleiden sijoittaminen tiealueelle

Poiketen 42 §:n 1 momentissa säädetystä riittää, että sähkö- ja telekaapeleiden sekä niihin liittyvien jakokaappien ja kaapelikaivojen sijoittamisesta tiealueelle tehdä *tienpitäjälle* ilmoitus *edellyttäen*, että kyse on:

- 1) maantien tai siihen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien alituksesta;
- 2) tien pituussuuntaiseen kaapeliin tehtävästä jatkoksesta tai siihen liittyvästä poikittaissuuntaisesta kaapelista tiealueen ulkopuolelle tai maantien alitse;
- 3) maantien tai siihen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien ylityksestä ilmajohtoilla;
- 4) maantien varressa tiealueen ulkopuolelle asennettavasta tien pituussuuntaisesta ilmajohtosta, jonka johtoalue ulottuu tiealueelle;

tymistä, kun liittymä on hankittu vasta rakennustyön aikana;

6) tien pituussuuntaisesta kaapeloinnista, kun kaapelia asennetaan tien pituussuuntaisesti yksinomaan olemassa olevaan putkitukseen.

Ilmoitukseen on liitettävä selvitys kaapelin omistajasta, sijoittamispaikasta, sijoittamispaikan olosuhteista ja perustiedoista, työn toteuttamistavasta ja toteuttajasta, työn aikaisista liikennejärjestelyistä sekä toimenpiteen suunnitellusta aloituspäivästä. Ilmoitus on tehtävä viimeistään 21 päivää ennen toimenpiteen suunniteltua aloituspäivää.

Tienpitoviranomainen voi ilmoituksen saatuaan, ennen ilmoitettua aloituspäivää kieltää toimenpiteen toteuttamisen, jos se harkitsee, että kaapelin sijoittaminen aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle. Suunniteltua toimenpidettä ei saa aloittaa ennen ilmoitettua aloituspäivää.

Liikennevirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen sisällöstä, 1 momentissa tarkoitettujen sähkö- ja telekaapeleiden ulkoisista suojarakenteista ja sijoittamisesta sekä työn aikaisista järjestelyistä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen kaapeleiden sijoittamiseen tarvitaan kuitenkin 42 §:n 1 momentin mukainen lupa, kun:

1) toimenpide kohdistuu moottori- tai moottoriliikennetien tiealueeseen;

2) toimenpide kohdistuu alueeseen, jossa on pohjavesisuojaus;

3) toimenpide edellyttää louhirakenteen käsittelyä; tai

4) tiealueen alituksen etäisyys alikulkusillan, putkisillan tai rummun rakenteesta on vähemmän kuin viisi metriä tai muun sillan rakenteesta vähemmän kuin 25 metriä.

Verkkoinfrastruktuurin yhteisrakentamisesta ja -käytöstä annetussa laissa (276/2016) säädetään Viestintävirastolle tehtävästä kaapeleiden sijoittamista koskevasta ilmoituksesta.

42 b §

Siirto-, suojaamis- ja poistamisvelvoite

Jos *tienpitoviranomainen* katsoo, että tien

5) laajakaistahankkeiden uusista asiakasliittymistä, *jos ne* on hankittu vasta rakennustyön aikana;

6) tien pituussuuntaisesta kaapeloinnista, *jos* kaapelia asennetaan tien pituussuuntaisesti yksinomaan olemassa olevaan putkitukseen.

Ilmoitukseen on liitettävä selvitys kaapelin omistajasta, sijoittamispaikasta, sijoittamispaikan olosuhteista ja perustiedoista, työn toteuttamistavasta ja toteuttajasta, työn aikaisista liikennejärjestelyistä sekä toimenpiteen suunnitellusta aloituspäivästä. Ilmoitus on tehtävä viimeistään 21 päivää ennen toimenpiteen suunniteltua aloituspäivää.

Tienpitäjä voi ilmoituksen saatuaan, ennen ilmoitettua aloituspäivää kieltää toimenpiteen toteuttamisen, jos se harkitsee, että kaapelin sijoittaminen aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle. Suunniteltua toimenpidettä ei saa aloittaa ennen ilmoitettua aloituspäivää.

Liikennevirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen sisällöstä, 1 momentissa tarkoitettujen sähkö- ja telekaapeleiden ulkoisista suojarakenteista ja sijoittamisesta sekä työn aikaisista järjestelyistä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen kaapeleiden sijoittamiseen tarvitaan kuitenkin 42 §:n 1 momentin mukainen lupa, *jos*:

1) toimenpide kohdistuu moottori- tai moottoriliikennetien tiealueeseen;

2) toimenpide kohdistuu alueeseen, jossa on pohjavesisuojaus;

3) toimenpide edellyttää louhirakenteen käsittelyä; tai

4) tiealueen alituksen etäisyys alikulkusillan, putkisillan tai rummun rakenteesta on vähemmän kuin viisi metriä tai muun sillan rakenteesta vähemmän kuin 25 metriä.

Verkkoinfrastruktuurin yhteisrakentamisesta ja -käytöstä annetussa laissa (276/2016) säädetään Viestintävirastolle tehtävästä kaapeleiden sijoittamista koskevasta ilmoituksesta.

42 b §

Siirto-, suojaamis- ja poistamisvelvoite

Jos *tienpitäjä* katsoo, että tien siirtäminen,

siirtäminen, parantaminen tai muu tienpito edellyttää tiealueelle tämän lain nojalla sijoitetun rakenteen, rakennelman tai laitteen suojaamista, siirtämistä tai poistamista, rakenteen, laitteen tai rakennelman omistaja vastaa toimenpiteen kustannuksista.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu toimenpide on tehtävä sähkö- ja telekaapeleiden enintään kolmen asiakkaan asiakasliittymien osalta kolmen kuukauden kuluessa ja muiden tiealueella sijaitsevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden osalta kuuden kuukauden kuluessa tienpitäjän tai tienpitoviranomaisen ilmoituksesta. *Tienpitoviranomainen* voi määrätä määräajan myös tätä pidemmäksi tai jatkaa määräaika, jos se on tarpeen toimenpiteen suorittamiseksi roudattoman kauden aikana tai muusta vastaavasta syystä.

Tienpitoviranomainen vastaa kuitenkin siirto-, suojaamis- ja poistamiskustannuksista, kun kohde on alun perin sijoitettu tiealueen ulkopuolelle tai *tienpitoviranomainen* ei ole ilmoittanut luvan saajalle, että kohteeseen on tulossa asian käsittelyvuonna tai viiden vuoden kuluessa muu kuin pistemäinen tienpityö, joka edellyttää rakenteen, rakennelman tai laitteen siirtämistä tai poistamista. Siirtokustannusten korvaamisessa otetaan huomioon siirrettävän kohteen ikä ja korvaavan kaapelin tuoma kapasiteetin lisäys.

Liikennevirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettujen toimenpiteiden toteuttamistavasta ja toteuttamisen määräajoista sekä muista toimenpiteistä koskevista teknisistä seikoista. Liikennevirasto voi antaa tarkempia määräyksiä myös siitä, miten 3 momentissa tarkoitettujen siirtokustannusten korvaamisessa otetaan huomioon siirrettävän kohteen ikä ja korvaavan kaapelin tuoma kapasiteetin lisäys.

43 §

Erityisen talvitien ja kulkuväylän risteäminen

Jos laivaliikennettä talven aikana harjoitettaessa yleisessä kulkuväylässä jään avaamisen johdosta katkaistaan väylän poikki kulkeva erityinen talvitie, on *tienpitoviranomaisen* mahdollisuuksien mukaan asetettava paikalle silta tai lautta taikka muulla tavoin huolehdittava niistä toimenpiteistä, jotka ovat

parantaminen tai muu tienpito edellyttää tiealueelle tämän lain nojalla sijoitetun rakenteen, rakennelman tai laitteen suojaamista, siirtämistä tai poistamista, rakenteen, laitteen tai rakennelman omistaja vastaa toimenpiteen kustannuksista.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu toimenpide on tehtävä sähkö- ja telekaapeleiden enintään kolmen asiakkaan asiakasliittymien osalta kolmen kuukauden kuluessa ja muiden tiealueella sijaitsevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden osalta kuuden kuukauden kuluessa tienpitäjän ilmoituksesta. *Tienpitäjä* voi määrätä määräajan myös tätä pidemmäksi tai jatkaa määräaika, jos se on tarpeen toimenpiteen suorittamiseksi roudattoman kauden aikana tai muusta vastaavasta syystä.

Hankkeesta vastaava vastaa kuitenkin siirto-, suojaamis- ja poistamiskustannuksista, kun kohde on alun perin sijoitettu tiealueen ulkopuolelle tai *tienpitäjä* ei ole ilmoittanut luvan saajalle, että kohteeseen on tulossa asian käsittelyvuonna tai viiden vuoden kuluessa muu kuin pistemäinen tienpityö, joka edellyttää rakenteen, rakennelman tai laitteen siirtämistä tai poistamista. Siirtokustannusten korvaamisessa otetaan huomioon siirrettävän kohteen ikä ja korvaavan kaapelin tuoma kapasiteetin lisäys.

Liikennevirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettujen toimenpiteiden toteuttamistavasta ja toteuttamisen määräajoista sekä muista toimenpiteistä koskevista teknisistä seikoista. Liikennevirasto tienpitäjänä voi antaa tarkempia määräyksiä myös siitä, miten 3 momentissa tarkoitettujen siirtokustannusten korvaamisessa otetaan huomioon siirrettävän kohteen ikä ja korvaavan kaapelin tuoma kapasiteetin lisäys.

43 §

Erityisen talvitien ja kulkuväylän risteäminen

Jos laivaliikennettä talven aikana harjoitettaessa yleisessä kulkuväylässä jään avaamisen johdosta katkaistaan väylän poikki kulkeva erityinen talvitie, on *maakunnan* mahdollisuuksien mukaan asetettava paikalle silta tai lautta taikka muulla tavoin huolehdittava niistä toimenpiteistä, jotka ovat tarpeen lii-

tarpeen liikenteen turvaamiseksi ja johtamiseksi väylän yli.

Ilman *tienpitoviranomaisen* suostumusta ei yksityistä kulkuväylää saa avata siten, että se katkaisee erityisen talvitien. Tarvittavan ylikulkulaitteen asettaminen ja kunnossapito on sen velvollisuutena, joka on väylän avannut tai joka sitä käyttää.

kenteen turvaamiseksi ja johtamiseksi väylän yli.

Ilman *maakunnan* suostumusta ei yksityistä kulkuväylää saa avata siten, että se katkaisee erityisen talvitien. Tarvittavan ylikulkulaitteen asettaminen ja kunnossapito *ovat* sen velvollisuutena, joka on väylän avannut tai joka sitä käyttää.

44 §

Maantien suoja-alue

Maantien suoja-alue ulottuu 20 metrin etäisyydelle maantien ajoradan tai, jos ajoratoja on useampia, lähimmän ajoradan keskilinjasta. Erityisestä syystä voidaan tiesuunnitelmassa määrättyllä tiellä tai tienosalla osoittaa etäisyys 20 metriä lyhyemmäksi taikka pidentää etäisyyttä enintään 50 metriksi sekä enintään 300 metriksi tiehen kuuluvan varalaskupaikan kohdalla ja pituussuunnassa sen kummastakin päästä 750 metrin etäisyydelle ulottuvalla jatkeella.

Rakennusta ei saa pitää suoja-alueella. *Tienpitoviranomaisella* on liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa ja varalaskupaikan osalta myös lentoturvallisuuden vuoksi oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta.

45 §

Maantien näkemäalue

Maantien kaarrekohdassa taikka missä tienhen liittyy toinen maantie tai merkittävä yksityinen tie taikka maantien poikki kulkee rautatie, on rakennusten pitäminen kielletty suoja-alueen ulkopuolellakin sellaisella alueella, jolla näkemäalan vapaana pitäminen sitä rajoittavista esteistä on tarpeen liikenneturvallisuuden vuoksi (*näkemäalue*).

Tienpitoviranomaisella on oikeus näkemäalueelta poistaa sellainen kasvillisuus tai sellaiset luonnonesteet, jotka tarpeellista näkemäalaa rajoittamalla tuottavat vaaraa liikenneturvallisuudelle.

44 §

Maantien suoja-alue

Maantien suoja-alue ulottuu 20 metrin etäisyydelle maantien ajoradan tai, jos ajoratoja on useampia, lähimmän ajoradan keskilinjasta. Erityisestä syystä voidaan tiesuunnitelmassa määrättyllä tiellä tai tienosalla osoittaa etäisyys 20 metriä lyhyemmäksi taikka pidentää etäisyyttä enintään 50 metriksi sekä enintään 300 metriksi tiehen kuuluvan varalaskupaikan kohdalla ja pituussuunnassa sen kummastakin päästä 750 metrin etäisyydelle ulottuvalla jatkeella.

Rakennusta ei saa pitää suoja-alueella. Maakunnalla on liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa ja varalaskupaikan osalta myös lentoturvallisuuden vuoksi oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta.

45 §

Maantien näkemäalue

Maantien kaarrekohdassa taikka missä tienhen liittyy toinen maantie tai merkittävä yksityinen tie taikka maantien poikki kulkee rautatie, on rakennusten pitäminen kielletty suoja-alueen ulkopuolellakin sellaisella alueella, jolla näkemäalan vapaana pitäminen sitä rajoittavista esteistä on tarpeen liikenneturvallisuuden vuoksi (*näkemäalue*).

Maakunnalla on oikeus poistaa näkemäalueelta sellainen kasvillisuus ja sellaiset luonnonesteet, jotka tarpeellista näkemäalaa rajoittamalla tuottavat vaaraa liikenneturvallisuudelle.

47 §

Poikkeamisvalta

Erityisistä syistä *tienpitoviranomainen* voi myöntää poikkeuksen 44–46 §:ssä tarkoitetuista kielloista, jos se harkitsee, että liikenneturvallisuus ei vaarannu eikä tienpidolle aiheutuisi muuta kuin enintään vähäistä haittaa. Poikkeamispäätökseen voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

48 §

Poikkeukset rajoituksista

Edellä 44–47 §:ssä olevia säännöksiä ei sovelleta, jos kasvillisuus on istutettu tai otettu erityiseen hoitoon taikka rakennus, varasto, aita tai muu rakennelma tai laite on tehty ennen kuin alueen käyttöoikeus oli joutunut mainituissa pykälissä säädettyjen tai vastaavien aikaisemmassa laissa tarkoitettujen rajoitusten alaiseksi.

Jos 1 momentissa mainittu kasvillisuus taikka rakennus, rakennelma tai laite aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle, voi *tienpitoviranomainen* päätöksellään määrätä sen poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtäväksi tarvittavan muutoksen. Jollei omistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrättyssä kohtuullisessa ajassa, *tienpitoviranomaisella* on oikeus suorittaa se kustannuksellaan.

Mitä 44–47 §:ssä sekä *tämän pykälän* 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske rakennuksen pitämistä asemakaava-alueella eikä sellaisen kasvillisuuden poistamista, jolla on ympäristön kannalta erityinen merkitys.

49 §

Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamista koskeva menettely

Ennen kuin *tienpitoviranomainen* ryhtyy poistamaan 44 §:n 2 momentissa ja 45 §:n 2 momentissa tarkoitettua kasvillisuutta tai jälkimmäisessä lainkohdassa tarkoitettuja luon-

47 §

Poikkeamisvalta

Erityisistä syistä *tienpitäjä* voi myöntää poikkeuksen 44–46 §:ssä tarkoitetuista kielloista, jos se harkitsee, että liikenneturvallisuus ei vaarannu eikä tienpidolle aiheutuisi muuta kuin enintään vähäistä haittaa. Poikkeamispäätökseen voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

48 §

Poikkeukset rajoituksista

Edellä 44–47 §:ssä olevia säännöksiä ei sovelleta, jos kasvillisuus on istutettu tai otettu erityiseen hoitoon taikka rakennus, varasto, aita tai muu rakennelma tai laite on tehty ennen kuin alueen käyttöoikeus oli joutunut mainituissa pykälissä säädettyjen tai vastaavien aikaisemmassa laissa tarkoitettujen rajoitusten *piiriin*.

Jos 1 momentissa *tarkoitettu* kasvillisuus taikka rakennus, rakennelma tai laite aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle, voi *tienpitäjä* määrätä sen poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtäväksi tarvittavan muutoksen. Jollei omistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrättyssä kohtuullisessa ajassa, *tienpitäjällä* on oikeus suorittaa se kustannuksellaan.

Mitä 44–47 §:ssä sekä 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske rakennuksen pitämistä asemakaava-alueella eikä sellaisen kasvillisuuden poistamista, jolla on ympäristön kannalta erityinen merkitys.

49 §

Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamista koskeva menettely

Ennen kuin *maakunta* ryhtyy poistamaan 44 §:n 2 momentissa tai 45 §:n 2 momentissa tarkoitettua kasvillisuutta tai jälkimmäisessä lainkohdassa tarkoitettuja luonnonesteitä, tu-

nonesteitä, tulee siitä ilmoittaa asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle taikka siitä kuuluttaa hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä. Kiinteistön omistaja voi halutessaan itse huolehtia toimenpiteistä *tienpitoviranomaisen* osoituksen mukaan.

51 §

Lumiaita ja lumen sijoittaminen

Tienpitoviranomaisella on oikeus pystyttää tiealueen ulkopuolelle tilapäinen tai kiinteä lumiaita, jos se lumen tielle kerääntymisen estämiseksi on tarpeen. Kiinteä lumiaita saadaan asutulla alueella kuitenkin pystyttää vain kiinteistön omistajan tai haltijan suostumuksella taikka muussa tapauksessa kunnan rakennusvalvontaviranomaisen antamalla luvalla. Lupa voidaan myöntää, jos lumiaita on tarpeen maantien pitämiseksi yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa eikä aidasta tai sen pitämisestä aiheudu kiinteistölle merkittävää haittaa.

Tienpitoviranomaisella on oikeus maantien kunnossapidon yhteydessä sijoittaa maantiealueelta lunta tiealueen ulkopuolellekin.

52 §

Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu

Maantien käyttäjille tarkoitettu mainos tai ilmoitus, joka asetetaan asemakaava-alueen ulkopuolelle tai asemakaava-alueella maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentissa tarkoitettulle liikennealueelle, on laadittava ja sijoitettava siten, että se ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä haittaa tienpitoa ja että se sopeutuu mahdollisimman hyvin ympäristöön.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun mainoksen tai ilmoituksen asettamisesta on ilmoitettava *tienpitoviranomaiselle*, jollei jäljempänä toisin säädetä. Ilmoitukseen on liitettävä selvitys mainoksesta tai ilmoituksesta ja sen sijoittamispaikasta sekä selvitys kiinteistönomistajan tai -haltijan suostumuksesta sen pystyttämiseen.

Jos mainoksen tai ilmoituksen asettaminen ei täytä 1 momentissa säädettyjä vaatimuksia, *tienpitoviranomaisen* on 30 päivän kuluessa

lee siitä ilmoittaa asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle taikka siitä kuuluttaa hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä. Kiinteistön omistaja voi halutessaan itse huolehtia toimenpiteistä *maakunnan* osoituksen mukaan.

51 §

Lumiaita ja lumen sijoittaminen

Maakunnalla on oikeus pystyttää tiealueen ulkopuolelle tilapäinen tai kiinteä lumiaita, jos se lumen tielle kerääntymisen estämiseksi on tarpeen. Kiinteä lumiaita saadaan asutulla alueella kuitenkin pystyttää vain kiinteistön omistajan tai haltijan suostumuksella *tai, jos suostumusta ei saada*, kunnan rakennusvalvontaviranomaisen antamalla luvalla. Lupa voidaan myöntää, jos lumiaita on tarpeen maantien pitämiseksi yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa eikä aidasta tai sen pitämisestä aiheudu kiinteistölle merkittävää haittaa.

Maakunnalla on oikeus maantien kunnossapidon yhteydessä sijoittaa maantiealueelta lunta tiealueen ulkopuolellekin.

52 §

Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu

Maantien käyttäjille tarkoitettu mainos tai ilmoitus, joka asetetaan asemakaava-alueen ulkopuolelle tai asemakaava-alueella maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentissa tarkoitettulle liikennealueelle, on laadittava ja sijoitettava siten, että se ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä haittaa tienpitoa ja että se sopeutuu mahdollisimman hyvin ympäristöön.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun mainoksen tai ilmoituksen asettamisesta on ilmoitettava *tienpitäjälle*, jollei jäljempänä toisin säädetä. Ilmoitukseen on liitettävä selvitys mainoksesta tai ilmoituksesta ja sen sijoittamispaikasta sekä selvitys kiinteistönomistajan tai -haltijan suostumuksesta sen pystyttämiseen.

Jos mainoksen tai ilmoituksen asettaminen ei täytä 1 momentissa säädettyjä vaatimuksia, *tienpitäjän* on 30 päivän kuluessa ilmoituk-

ilmoituksen saapumisesta tehtävä päätös, jossa se voi kieltää mainoksen tai ilmoituksen asettamisen tai määrätä asettamiselle tarpeellisia ehtoja. Mainosta tai ilmoitusta ei saa asettaa ennen tämän määräajan umpeutumista. *Tienpitoviranomainen* voi kuitenkin ilmoituksen johdosta tehtävässä päätöksessä sallia mainoksen tai ilmoituksen asettamisen edellä mainittua ajankohtaa aikaisemmin. Aika, jonka mainos tai ilmoitus saa olla ilmoitetussa paikassaan, on 10 vuotta, jollei *tienpitoviranomainen* määrää tätä lyhyempää aikaa.

Tienpitoviranomainen voi pyytää ilmoituksen johdosta kunnalta lausunnon. Jos *tienpitoviranomainen* on muu kuin *elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus*, myös *elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta* voidaan pyytää lausunto.

52 b §

Määräystenantovaltuus

Liikennevirasto voi antaa tarpeellisia määräyksiä 52 §:ssä tarkoitetun *tienpitoviranomaiselle* tehtävän ilmoituksen sisällöstä ja ilmoitusmenettelystä. Lisäksi Liikennevirasto voi antaa liikenneturvallisuuden varmistamiseksi tarkempia määräyksiä 52 ja 52 a §:ssä tarkoitettujen mainosten ja ilmoitusten teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamisesta.

53 a §

Radat maantietoimituksessa

Edellä 32 a §:n mukaisessa tiesuunnitelmassa osoitetut muutokset rautatiehen käsitellään ja ratkaistaan maantietoimituksessa. Maantie- ja rautatietarkoituksiin lunastetut alueet muodostetaan eri lunastusyksiköiksi. Rautatietä koskevasta lunastamisesta ja korvauksista säädetään muutoin ratalain (110/2007) 5 luvussa.

54 §

Maantietoimituksen vireilletulo

Tienpitoviranomaisella on oikeus 26 §:n 1

sen saapumisesta tehtävä päätös, jossa se voi kieltää mainoksen tai ilmoituksen asettamisen tai määrätä asettamiselle tarpeellisia ehtoja. Mainosta tai ilmoitusta ei saa asettaa ennen tämän määräajan umpeutumista. *Tienpitäjä* voi kuitenkin ilmoituksen johdosta tehtävässä päätöksessä sallia mainoksen tai ilmoituksen asettamisen edellä mainittua ajankohtaa aikaisemmin. Aika, jonka mainos tai ilmoitus saa olla ilmoitetussa paikassaan, on 10 vuotta, jollei *tienpitäjä* määrää tätä lyhyempää aikaa.

Tienpitäjä voi pyytää ilmoituksen johdosta *maakunnalta ja kunnalta* lausunnon.

52 b §

Määräystenantovaltuus

Liikennevirasto voi antaa tarpeellisia määräyksiä 52 §:ssä tarkoitetun *tienpitäjälle* tehtävän ilmoituksen sisällöstä ja ilmoitusmenettelystä. Lisäksi Liikennevirasto voi antaa liikenneturvallisuuden varmistamiseksi tarkempia määräyksiä 52 ja 52 a §:ssä tarkoitettujen mainosten ja ilmoitusten teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamisesta.

53 a §

Radat maantietoimituksessa

Edellä 32 a §:n mukaisessa tiesuunnitelmassa osoitetut muutokset rautatiehen käsitellään ja ratkaistaan maantietoimituksessa. Maantie- ja rautatietarkoituksiin lunastetut alueet muodostetaan eri lunastusyksiköiksi. Rautatietä koskevasta lunastamisesta ja korvauksista säädetään muutoin ratalain 5 luvussa.

54 §

Maantietoimituksen vireilletulo

Tienpitäjällä ja maakunnalla, jos tienpitäjä

momentin perusteella hakea maantietoimitusta, kun hyväksytty tiesuunnitelma on saanut lainvoiman tai on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta, taikka 21 §:ssä tarkoitettun kirjallisen suostumuksen perusteella.

on antanut tähän suostumuksensa, on oikeus 26 §:n 1 momentin perusteella hakea maantietoimitusta, kun hyväksytty tiesuunnitelma on saanut lainvoiman tai on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta, taikka 21 §:ssä tarkoitettun kirjallisen suostumuksen perusteella.

56 §

Haltuunotto

Tiesuunnitelmassa osoitetut tiealueet ja muut tienpitäjän käyttöön osoitetut alueet sekä perustettavat oikeudet otetaan tienpitäjän haltuun maantietoimituksessa pidettävässä haltuunottokatselmuksessa määrättyä ajankohtana. Tiesuunnitelmassa osoitettu yksityistä tietä tai liittymää varten tarvittava alue otetaan tienpitäjän haltuun siksi ajaksi, kunnes tie tai liittymä on tehty. Haltuun otettaessa tienpitäjälle syntyy oikeus käyttää alueita ja oikeuksia tiesuunnitelmassa osoitettuihin tarkoituksiin kiinteistöön kohdistuvan muun oikeuden estämättä. Tässä momentissa tarkoitettu haltuunotto voi tapahtua myös vaiheittain *tienpitoviranomaisen* osoituksen mukaan.

Jos haltuunotosta aiheutuu lunastuslain 57 §:n 2 momentissa tarkoitettu seuraus, voi lunastustoimikunta asianomaisen vaatimuksista määrätä, että haltuunotto siltä osin saa tapahtua aikaisintaan toimikunnan määräämän enintään kolmen kuukauden pituisen ajan kulluttua siitä, kun asianomaiselle määrätty ennakkokorvaus tai 62 §:n 2 momentissa tarkoitettussa ensimmäisessä toimituksessa määrätty korvaus on maksettu.

Edellä 21 §:ssä tarkoitetuissa vaikutuksiltaan vähäisiksi arvioituissa tien parantamisissa voi haltuunotto tapahtua sopimuksen perusteella. Haltuunoton jälkeen tulee *tienpitoviranomaisen* kuitenkin viipymättä hakea maantietoimitusta.

Jos haltuun otetulla alueella olevan omaisuuden poistamisesta tai siirtämisestä ei päästä sopimukseen, *tienpitoviranomaisen* on asetettava poistettavan omaisuuden omistajalle tai haltijalle kohtuullinen ja tietyön kannalta sopiva määräaika, jonka päätyttyä *tienpitoviranomainen* poistaa omaisuuden. Tällöin *tienpitoviranomaisen* on ennen omaisuuden

56 §

Haltuunotto

Tiesuunnitelmassa osoitetut tiealueet ja muut tienpitäjän käyttöön osoitetut alueet sekä perustettavat oikeudet otetaan tienpitäjän haltuun maantietoimituksessa pidettävässä haltuunottokatselmuksessa määrättyä ajankohtana. Tiesuunnitelmassa osoitettu yksityistä tietä tai liittymää varten tarvittava alue otetaan tienpitäjän haltuun siksi ajaksi, kunnes tie tai liittymä on tehty. Haltuun otettaessa tienpitäjälle syntyy oikeus käyttää alueita ja oikeuksia tiesuunnitelmassa osoitettuihin tarkoituksiin kiinteistöön kohdistuvan muun oikeuden estämättä. Tässä momentissa tarkoitettu haltuunotto voi tapahtua myös vaiheittain *tienpitäjän* osoituksen mukaan.

Jos haltuunotosta aiheutuu lunastuslain 57 §:n 2 momentissa tarkoitettu seuraus, voi lunastustoimikunta asianomaisen vaatimuksista määrätä, että haltuunotto siltä osin saa tapahtua aikaisintaan toimikunnan määräämän enintään kolmen kuukauden pituisen ajan kulluttua siitä, kun asianomaiselle määrätty ennakkokorvaus tai 62 §:n 2 momentissa tarkoitettussa ensimmäisessä toimituksessa määrätty korvaus on maksettu.

Edellä 21 §:ssä tarkoitetuissa vaikutuksiltaan vähäisiksi arvioituissa tien parantamisissa voi haltuunotto tapahtua sopimuksen perusteella. Haltuunoton jälkeen tulee *tienpitäjän* kuitenkin viipymättä hakea maantietoimitusta.

Jos haltuun otetulla alueella olevan omaisuuden poistamisesta tai siirtämisestä ei päästä sopimukseen, *tienpitäjän* on asetettava poistettavan omaisuuden omistajalle tai haltijalle kohtuullinen ja tietyön kannalta sopiva määräaika, jonka päätyttyä *tienpitäjä* poistaa omaisuuden. Tällöin *tienpitäjän* on ennen omaisuuden poistamista, mikäli mahdollista,

poistamista, mikäli mahdollista, ilmoitettava siitä poistettavan omaisuuden omistajalle tai haltijalle.

Jos tietarkoituksiin luovutettavalta tai luovutetulta alueelta joudutaan poistamaan tai siirtämään rakennuksia, varastoja tai laitteita taikka puita, kasvavaa satoa tai muuta kasvilisuutta, on siitä aiheutuvan vahingon tai haitan lisäksi korvattava asianomaiselle aiheutuneet poistamis- tai siirtämiskustannukset.

56 a §

Yksityisen tien luovuttaminen

Edellä 56 §:n 1 momentissa tarkoitettu yksityinen tie luovutetaan *tienpitoviranomaisen* määräämänä ajankohtana tieosakkaille tai kiinteistön omistajalle sen jälkeen, kun tieosakkaista ja kunnossapidosta osakkaiden kesken on maantietoimituksessa päätetty ja toimitusta koskevan muutoksenhaun estämättä. Tien luovuttamiseksi voidaan tieosakkaista ja kunnossapidosta osakkaiden kesken määrätä maantietoimituksen kestäessä väliaikaisesti.

57 §

Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen tiealueeseen

Lunastuspäätöksessä vahvistetaan lunastuksen kohde tiesuunnitelman tai 21 §:ssä tarkoitetun kirjallisen suostumuksen perusteella, tarvittaessa *tienpitoviranomaisen* osoituksen mukaan. Tiesuunnitelmasta voidaan vähäisessä määrin poiketa, jos siihen on erityinen syy. Jäljempänä 75 §:n 2 momentin mukaisessa maantietoimituksessa lunastuksen kohde vahvistetaan 5 §:n 3 momentin mukaan, tarvittaessa *tienpitoviranomaisen* osoituksen mukaan.

Tiealueeksi vahvistettu alue siirtyy lunastuspäätöksen saatua lainvoiman tienpitäjän omistukseen, jollei se jo ennestään omista aluetta.

62 §

Lunastuksen käsitteleminen kahtena toimi-

ilmoitettava siitä poistettavan omaisuuden omistajalle tai haltijalle.

Jos tietarkoituksiin luovutettavalta tai luovutetulta alueelta joudutaan poistamaan tai siirtämään rakennuksia, varastoja tai laitteita taikka puita, kasvavaa satoa tai muuta kasvilisuutta, on siitä aiheutuvan vahingon tai haitan lisäksi korvattava asianomaiselle aiheutuneet poistamis- tai siirtämiskustannukset.

56 a §

Yksityisen tien luovuttaminen

Edellä 56 §:n 1 momentissa tarkoitettu yksityinen tie luovutetaan *tienpitäjän* määräämänä ajankohtana tieosakkaille tai kiinteistön omistajalle sen jälkeen, kun tieosakkaista ja kunnossapidosta osakkaiden kesken on maantietoimituksessa päätetty ja toimitusta koskevan muutoksenhaun estämättä. Tien luovuttamiseksi voidaan tieosakkaista ja kunnossapidosta osakkaiden kesken määrätä maantietoimituksen kestäessä väliaikaisesti.

57 §

Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen tiealueeseen

Lunastuspäätöksessä vahvistetaan lunastuksen kohde tiesuunnitelman tai 21 §:ssä tarkoitetun kirjallisen suostumuksen perusteella, tarvittaessa *tienpitäjän* osoituksen mukaan. Tiesuunnitelmasta voidaan vähäisessä määrin poiketa, jos siihen on erityinen syy. Jäljempänä 75 §:n 2 momentin mukaisessa maantietoimituksessa lunastuksen kohde vahvistetaan 5 §:n 3 momentin mukaan, tarvittaessa *tienpitäjän* osoituksen mukaan.

Tiealueeksi vahvistettu alue siirtyy lunastuspäätöksen saatua lainvoiman tienpitäjän omistukseen, jollei *tämä* jo ennestään omista aluetta.

62 §

Lunastuksen käsitteleminen kahtena toimi-

tuksena

Sen lisäksi, mitä lunastuslain 20 §:ssä säädetään, toimitusinsinööri voi *tienpitöviranomaisen* esityksestä jakaa toimitusmääräyksen tarkoittamaa lunastusta koskevat asiat käsiteltäviksi kahdessa eri maantietoimituksessa, jos se ratkaistavien asioiden määrän tai laadun vuoksi taikka muusta syystä on tarkoituksenmukaista.

Jos lunastus 1 momentin mukaisesti käsitellään kahdessa eri toimituksessa, toimitusinsinöörin tulee ensimmäisen toimituksen lopettamisen jälkeen ilman eri hakemusta jatkaa lunastusta uudella toimituksella sitten, kun se on asioiden käsittelemiseksi tarpeen. Ratkaisemattomien lunastusasioiden lisäksi tässä toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös asiat, jotka koskevat aikaisemman toimituksen lopettamisen jälkeen lunastuksen kohteeseen tehtäviä muutoksia.

69 §

Yksityistiejärjestelyt

Maantietoimituksessa on tehtävä sellaiset yksityisiä teitä ja tieoikeuksia koskevat järjestelyt, jotka ovat tarpeen maantien rakentamisen taikka 24 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen määräysten ja kieltojen vuoksi. Toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös muut yksityisistä teistä annetun lain mukaisessa tietoitimituksessa käsiteltäviksi säädettyt asiat.

Yksityistieyhteydet ja tieoikeudet voidaan järjestellä yksityisistä teistä annetun lain 38 c §:ssä tarkoitetussa alueellisessa tietoitimituksessa, joka voidaan suorittaa *tienpitöviranomaisen* pyynnöstä ilman erillistä hakemusta. Tällöin 72 §:ssä tarkoitettua korvausta koskeva kysymys ratkaistaan tässä toimituksessa, johon lisäksi sovelletaan, mitä lunastuslain 82 §:ssä säädetään.

74 §

Muut korvaukset ja korvauksia koskeva maantietoimitus

Jos maantiestä aiheutuu kiinteistölle muuta

tuksena

Sen lisäksi, mitä lunastuslain 20 §:ssä säädetään, toimitusinsinööri voi *tienpitäjän* esityksestä jakaa toimitusmääräyksen tarkoittamaa lunastusta koskevat asiat käsiteltäviksi kahdessa eri maantietoimituksessa, jos se ratkaistavien asioiden määrän tai laadun vuoksi taikka muusta syystä on tarkoituksenmukaista.

Jos lunastus 1 momentin mukaisesti käsitellään kahdessa eri toimituksessa, toimitusinsinöörin tulee ensimmäisen toimituksen lopettamisen jälkeen ilman eri hakemusta jatkaa lunastusta uudella toimituksella sitten, kun se on asioiden käsittelemiseksi tarpeen. Ratkaisemattomien lunastusasioiden lisäksi tässä toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös asiat, jotka koskevat aikaisemman toimituksen lopettamisen jälkeen lunastuksen kohteeseen tehtäviä muutoksia.

69 §

Yksityistiejärjestelyt

Maantietoimituksessa on tehtävä sellaiset yksityisiä teitä ja tieoikeuksia koskevat järjestelyt, jotka ovat tarpeen maantien rakentamisen taikka 24 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen määräysten ja kieltojen vuoksi. Toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös muut yksityisistä teistä annetun lain mukaisessa tietoitimituksessa käsiteltäviksi säädettyt asiat.

Yksityistieyhteydet ja tieoikeudet voidaan järjestellä yksityisistä teistä annetun lain 38 c §:ssä tarkoitetussa alueellisessa tietoitimituksessa, joka voidaan suorittaa *tienpitäjän* pyynnöstä ilman erillistä hakemusta. Tällöin 72 §:ssä tarkoitettua korvausta koskeva kysymys ratkaistaan tässä toimituksessa, johon lisäksi sovelletaan, mitä lunastuslain 82 §:ssä säädetään.

74 §

Muut korvaukset ja korvauksia koskeva maantietoimitus

Jos maantiestä aiheutuu kiinteistölle muuta

kuin tässä luvussa tarkoitettua vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä. Vahingon tai haitan ollessa huomattava kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia, jos tämä ei halua saada korvausta menetyksestään, että tienpitäjä lunastaa kiinteistön tai sen osan. Jollei korvauksesta tai lunastuksesta sovita, asia on ratkaistava maantietoimituksessa.

Jos tästä laista johtuva korvaus- tai lunastuskysymys tulee esille muutoin kuin maantietoimituksen yhteydessä tai jos korvaus voidaan määrätä vasta maantietoimituksen päätyttyä eikä korvauksista sovita, on korvausasia ratkaistava *tienpitoviranomaisen* tai korvausta vaativan hakemuksesta pidettävässä maantietoimituksessa.

75 §

Maantietoimitus erityisissä tapauksissa

Tienpitoviranomaisen on haettava viipymättä maantietoimituksen *pitämistä*, kun yksityinen tie tai katu on muutettu maantiekse taikka kun maantie tai liitännäisalue on lakkautettu.

Ennestään olevan maantien tiealueen tai liitännäisalueen taikka suoja- tai näkemäalueen rajan määrittämiseksi voidaan *tienpitoviranomaisen* tai kiinteistön omistajan hakemuksesta pitää maantietoimitus. Tällaisessa toimituksessa voidaan määrätä korvaus tien tai liitännäisalueen leventymisen aiheuttamista menetyksistä ja ratkaista 71 §:n 2 momentissa tarkoitettu korvausasia.

Jos ennestään oleva tie käsittää tienpitäjän omistuksessa olevan kiinteistön tai sen osan, tällainen alue voidaan siirtää maantietoimituksessa lunastusyksikkönä olevaan maantiehen. Siirtämisestä on soveltuvin osin voimassa, mitä kiinteistönmuodostamislaisissa säädetään lohkomisesta.

79 §

Korvausten maksaminen ja korko

Tienpitoviranomaisen suoritettavaksi määrätty ennakko- ja lopulliset korvaukset niille maksettavine kuuden prosentin vuotuisine korkoineen tulee suorittaa kolmen kuukauden

kuin tässä luvussa tarkoitettua vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä. Vahingon tai haitan ollessa huomattava kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia, jos tämä ei halua saada korvausta menetyksestään, että tienpitäjä lunastaa kiinteistön tai sen osan. Jollei korvauksesta tai lunastuksesta sovita, asia on ratkaistava maantietoimituksessa.

Jos tästä laista johtuva korvaus- tai lunastuskysymys tulee esille muutoin kuin maantietoimituksen yhteydessä tai jos korvaus voidaan määrätä vasta maantietoimituksen päätyttyä eikä korvauksista sovita, on korvausasia ratkaistava *tienpitäjän* tai korvausta vaativan hakemuksesta pidettävässä maantietoimituksessa.

75 §

Maantietoimitus erityisissä tapauksissa

Tienpitäjän on haettava viipymättä maantietoimitusta, kun yksityinen tie tai katu on muutettu maantiekse taikka kun maantie tai liitännäisalue on lakkautettu.

Ennestään olevan maantien tiealueen tai liitännäisalueen taikka suoja- tai näkemäalueen rajan määrittämiseksi voidaan *tienpitäjän* tai kiinteistön omistajan hakemuksesta pitää maantietoimitus. Tällaisessa toimituksessa voidaan määrätä korvaus tien tai liitännäisalueen leventymisen aiheuttamista menetyksistä ja ratkaista 71 §:n 2 momentissa tarkoitettu korvausasia.

Jos ennestään oleva tie käsittää tienpitäjän omistuksessa olevan kiinteistön tai sen osan, tällainen alue voidaan siirtää maantietoimituksessa lunastusyksikkönä olevaan maantiehen. *Siirtämiseen sovelletaan*, mitä kiinteistönmuodostamislaisissa säädetään lohkomisesta.

79 §

Korvausten maksaminen ja korko

Tienpitäjän suoritettavaksi määrätty ennakko- ja lopulliset korvaukset niille maksettavine kuuden prosentin vuotuisine korkoineen tulee suorittaa kolmen kuukauden kulu-

kuluessa niiden määrittämisestä. Korvauksen maksamisen viivästyessä sille maksetaan vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan.

Tilusjärjestelyssä alueen saaja on velvollinen maksamaan saamastaan alueesta korvauksen *tienpitoviranomaiselle* siltä osin kuin korvausta ei voida vähentää *tienpitoviranomaisen* maksettaviksi määrätyistä suorituksista, ja alueen luovuttaja saa *tienpitoviranomaiselta* korvauksen luovuttamastaan alueesta. Tässä momentissa tarkoitettuihin korvauksiin sovelletaan, mitä 1 momentissa koron laskemisesta ja korvausten maksamisesta säädetään.

Edellä 1 momentin mukainen kuuden prosentin vuotuinen korko lasketaan alkavaksi 56 §:ssä tarkoitettusta haltuunotosta lukien, jollei 56 §:n 3 momentin mukaisen haltuunoton osalta ole toisin sovittu, sekä 74 ja 75 §:ssä mainituissa tapauksissa kyseisen maantietoimituksen loppukokouksen ajankohdasta lukien. Tilusjärjestelyn johdosta määrätylle korvaukselle korko lasketaan toimituksessa määrätystä alueiden haltuunottoajankohdasta lukien.

Maantietoimituksessa tienpitoviranomaisen maksettavaksi määrätty korvaukset ja edellä 2 momentissa tarkoitettut tilusjärjestelykorvaukset alueen luovuttajalle suorittaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskus.

80 §

Riidanalaisen korvauksen tallettaminen

Tienpitoviranomaisen valittaessa maantietoimituksessa määrättyistä korvauksista voidaan riidanalainen osa korvauksista tallettaa. Tallettamiseen sovelletaan, mitä lunastuslain 52 §:n 2 ja 3 momentissa sekä 70 §:ssä säädetään.

81 §

Pakkotäytäntöönpano erityisissä tapauksissa

Maantietoimituksessa määrättyyn korvaukseen, joka asiaosaisen on maksettava *tienpi-*

essa niiden määrittämisestä. Korvauksen maksamisen viivästyessä sille *on maksettava* vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan.

Tilusjärjestelyssä alueen saaja on velvollinen maksamaan saamastaan alueesta korvauksen *tienpitäjälle* siltä osin kuin korvausta ei voida vähentää *tienpitäjän* maksettaviksi määrätyistä suorituksista, ja alueen luovuttaja saa *tienpitäjältä* korvauksen luovuttamastaan alueesta. Tässä momentissa tarkoitettuihin korvauksiin sovelletaan, mitä 1 momentissa koron laskemisesta ja korvausten maksamisesta säädetään.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu kuuden prosentin vuotuinen korko lasketaan alkavaksi 56 §:ssä tarkoitettusta haltuunotosta, jollei 56 §:n 3 momentin mukaisen haltuunoton osalta ole toisin sovittu, sekä 74 ja 75 §:ssä *tarkoitetuissa* tapauksissa kyseisen maantietoimituksen loppukokouksen ajankohdasta. Tilusjärjestelyn johdosta määrätylle korvaukselle korko lasketaan toimituksessa määrätystä alueiden haltuunottoajankohdasta lukien.

(kumotaan 4 mom.)

80 §

Riidanalaisen korvauksen tallettaminen

Jos tienpitäjä valittaa maantietoimituksessa määrättyistä korvauksista voidaan riidanalainen osa korvauksista tallettaa. Tallettamiseen sovelletaan, mitä lunastuslain 52 §:n 2 ja 3 momentissa sekä 70 §:ssä säädetään.

81 §

Pakkotäytäntöönpano erityisissä tapauksissa

Maantietoimituksessa määrättyyn korvaukseen, joka asiaosaisen on maksettava *tienpi-*

toviranomaiselle, ja omaisuuteen, jonka omistus on tilusjärjestelyn vuoksi vaihtunut, sovelletaan, mitä kiinteistönmuodostamislain 288 §:ssä säädetään.

83 §

Vähäiset korvaukset

Jos lunastustoimikunnan *tienpitoviranomaisen* samalle asianosaiselle maksettavaksi määräämä kokonaissumma ei ylitä 20 euroa, sitä ei tarvitse maksaa tai tallettaa.

85 §

Maantietoimituksen kustannukset

Tienpitoviranomainen vastaa maantietoimituksen toimituskustannuksista. Edellä 74 §:n mukaisessa maantietoimituksessa toimituskustannukset on määrättävä osaksi tai kokonaan vaatimuksen esittäjän maksettavaksi, jos vaatimus on tehty ilmeisen aiheuttomasti

88 §

Maantien lakkaaminen

Jos maantietä parannettaessa tie on siirretty uuteen paikkaan eikä tiesuunnitelmassa ole määrätty, että tie entisellä paikallaan edelleen jää maantiekseksi, se tältä osin lakkaa olemasta maantie. Tämän estämättä *tienpitoviranomainen* saa käyttää entistä tiealuetta muihin tietarkoituksiin sen mukaan kuin siitä tiesuunnitelmassa määrätään. Tällöin maantietoimituksessa tulee määrätä, että tiealue jää tienpitäjän omistukseen tai tieoikeus siihen pysytetään. Jollei tällaista määräystä tiesuunnitelmassa ole annettu, alueen käyttö maantietarkoituksiin ja siihen kohdistuva oikeus lakkaa parannetun maantien tultua luovutetuksi yleiseen liikenteeseen.

Kun lakanneen maantien tiealuetta ei enää tarvita 1 momentissa tarkoitettuihin muihin tietarkoituksiin, *tienpitoviranomainen* lakkauttaa alueen käytön ja siihen kohdistuvan tienpitäjän oikeuden. Tällaisesta alueesta on voimassa, mitä tässä luvussa säädetään enti-

täjälle, ja omaisuuteen, jonka omistus on tilusjärjestelyn vuoksi vaihtunut, sovelletaan, mitä kiinteistönmuodostamislain 288 §:ssä säädetään.

83 §

Vähäiset korvaukset

Jos lunastustoimikunta on määrännyt *tienpitäjän* maksamaan samalle asianosaiselle korvauksia, joiden kokonaissumma ei ylitä 20 euroa, niitä ei tarvitse maksaa eikä tallettaa.

85 §

Maantietoimituksen kustannukset

Tienpitäjä vastaa maantietoimituksen toimituskustannuksista. Edellä 74 §:n mukaisessa maantietoimituksessa toimituskustannukset on määrättävä osaksi tai kokonaan vaatimuksen esittäjän maksettavaksi, jos vaatimus on tehty ilmeisen aiheuttomasti.

88 §

Maantien lakkaaminen

Jos maantietä parannettaessa tie on siirretty uuteen paikkaan eikä tiesuunnitelmassa ole määrätty, että tie entisellä paikallaan edelleen jää maantiekseksi, se tältä osin lakkaa olemasta maantie. Tämän estämättä *tienpitäjä ja maakunta* saavat käyttää entistä tiealuetta muihin tietarkoituksiin sen mukaan kuin siitä tiesuunnitelmassa määrätään. Tällöin maantietoimituksessa tulee määrätä, että tiealue jää tienpitäjän omistukseen tai tieoikeus siihen *jätetään voimaan*. Jollei tällaista määräystä tiesuunnitelmassa ole annettu, alueen käyttö maantietarkoituksiin ja siihen kohdistuva oikeus lakkaa parannetun maantien tultua luovutetuksi yleiseen liikenteeseen.

Kun lakanneen maantien tiealuetta ei enää tarvita 1 momentissa tarkoitettuihin muihin tietarkoituksiin, *tienpitäjä* lakkauttaa alueen käytön ja siihen kohdistuvan tienpitäjän oikeuden. *Tällaiseen alueeseen sovelletaan*, mitä tässä luvussa säädetään entisestä tiealu-

sestä tiealueesta.

eesta

90 §

Entisen tiealueen rakenteet ja laitteet

Mitä entiselle tiealueelle on tienpitoa varten rakennettu tai sijoitettu, siirtyy alueen omistajalle, jollei *tienpitoviranomainen* vie sitä pois vuoden kuluessa tien lakkaamisesta *lukien* tai luovuta sitä muulle taholle. Tiesuunnitelmassa on osoitettava, tarvitaanko aluetta yksityiseksi tieksi tai kaduksi ja kuuluuko alueeseen erityistä hoitoa vaativia rakenteita ja laitteita. Alue on jätettävä sellaiseksi, ettei sen käyttö sanottuun tarkoitukseen vaikeudu. Vastuu mainituista rakenteista ja laitteista siirtyy yksityisen tien tai kadun pitäjälle maantien lakaessa.

Jos lakkaavaa tai lakkautettavaa maantietä ei tarvita 1 momentissa mainittuun tarkoitukseen, on tiesuunnitelmassa osoitettava ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen entisen tiealueen palauttamiseksi ennalleen. *Tienpitoviranomaisen* tulee huolehtia näistä toimenpiteistä kustannuksellaan vuoden kuluessa tien lakkaamisesta *lukien*.

Oikeus pitää tiealueelle 42 tai 42 a §:n nojalla sijoitettuja rakenteita, rakennelmia ja laitteita pysyvässä voimassa *tienpitoviranomaisen* myöntämän luvan tai *tienpitäjälle* tehdyn ilmoituksen mukaisesti tiealueen siirtyessä uudelle omistajalle.

91 §

Entisen tiealueen siirtyminen

Jollei 88 §:n 1 momentista muuta johdu, siirtyy tienpitäjän omistama lakanneen maantien tiealue tien lakaessa tienpitäjältä korvauksetta viereiseen kiinteistöön. Asemakaava-alueella ja alueella, jolle kunta on päättänyt laadittavaksi asemakaavan, tiealue siirtyy kunnan omistukseen. Tiealueen siirtymisestä kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan säädetään maankäyttö- ja rakennuslain 93 §:ssä.

Mitä 1 momentissa säädetään, koskee myös 112 §:n 6 momentissa tarkoitettuja muihin

90 §

Entisen tiealueen rakenteet ja laitteet

Mitä entiselle tiealueelle on tienpitoa varten rakennettu tai sijoitettu, siirtyy alueen omistajalle, jollei *hankkeesta vastaava* vie sitä pois vuoden kuluessa tien lakkaamisesta tai luovuta sitä muulle taholle. Tiesuunnitelmassa on osoitettava, tarvitaanko aluetta yksityiseksi tieksi tai kaduksi ja kuuluuko alueeseen erityistä hoitoa vaativia rakenteita ja laitteita. Alue on jätettävä sellaiseksi, ettei sen käyttö sanottuun tarkoitukseen vaikeudu. Vastuu mainituista rakenteista ja laitteista siirtyy yksityisen tien tai kadun pitäjälle maantien lakaessa.

Jos lakkaavaa tai lakkautettavaa maantietä ei tarvita 1 momentissa mainittuun tarkoitukseen, on tiesuunnitelmassa osoitettava ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen entisen tiealueen palauttamiseksi ennalleen. *Hankkeesta vastaavan* tulee huolehtia näistä toimenpiteistä kustannuksellaan vuoden kuluessa tien lakkaamisesta.

Oikeus pitää tiealueelle 42 tai 42 a §:n nojalla sijoitettuja rakenteita, rakennelmia ja laitteita pysyvässä voimassa *tienpitäjän* myöntämän luvan tai *tienpitäjälle* tehdyn ilmoituksen mukaisesti tiealueen siirtyessä uudelle omistajalle.

91 §

Entisen tiealueen siirtyminen

Jollei 88 §:n 1 momentista muuta johdu, siirtyy tienpitäjän omistama lakanneen maantien tiealue tien lakaessa tienpitäjältä korvauksetta viereiseen kiinteistöön. Asemakaava-alueella ja alueella, jolle kunta on päättänyt laadittavaksi asemakaavan, tiealue siirtyy kunnan omistukseen. Tiealueen siirtymisestä kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan säädetään maankäyttö- ja rakennuslain 93 §:ssä.

Mitä 1 momentissa säädetään, koskee myös 112 §:n 6 momentissa tarkoitettuja muihin

tietarkoituksiin käytettyjä entisiä tiealueita *tienpitoviranomaisen* lakkautettua alueen käytön 88 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla.

Milloin tieoikeudella hallittu 58 §:n 1 momentin ja 112 §:n 4 ja 5 momentin mukainen lakannut maantien tiealue on asemakaavassa osoitettu maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 1 momentin mukaiseksi yleiseksi alueeksi, on asemakaavan toteutuksessa tällaisesta alueesta mahdollista korvausta määrättäessä otettava huomioon omistajan tai haltijan oikeutta rasittanut tieoikeus.

Tiealue siirtyy siihen rajoittuviin kiinteistöihin tien ajoradan tai ajoratojen muodostaman alueen keskilinjaa myöten. Toisiinsa rajoittuvien kiinteistöjen välinen raja jatkuu tiealueella sen rajasta kohtisuoraan sanottua keskilinjaa vastaan. Edellä sanotun estämättä saadaan rajaa entisellä tiealueella käytäessä oikoa rajaa ja suorittaa muita kiinteistöjaotuksen kannalta tarkoituksenmukaisia rajansovituksia siten, että pinta-alaltaan ja arvoltaan vähäisiä alueita vaihtuu kiinteistöjen kesken tai, jollei sopivaa vastikemaata ole, siirtyy kiinteistöstä toiseen.

93 §

Entinen tiealue yksityisenä tienä

Vaikka entisen maantien tiealue on siirtynyt viereisen kiinteistön omistajan tai kunnan omistukseen, saa muukin, joka tarvitsee aluetta yksityiseksi tieksi, *toistaiseksi* käyttää sitä korvauksetta tienään, kunnes tieoikeutta koskevat kysymykset on käsitelty 69 §:ssä säädettyssä järjestyksessä tai 75 §:n 1 momentin mukaisessa maantietoimituksessa.

Edellä 92 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen alueiden käyttämistä yksityisenä tienä koskevat kysymykset käsitellään ja ratkaistaan yksityisistä teistä annetun lain mukaan.

Tienpitoviranomainen vastaa 1 momentissa tarkoitettun entisen maantien kunnossapidosta valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettyään ajankohtaan saakka.

Ennen *tienpitoviranomaisen* kunnossapitovelvollisuuden päättymistä on maantietoimituksessa päätettävä entisen maantien kunnossapidosta tieosakasten kesken. Tarvittaessa siitä voidaan määrätä väliaikaisesti. Tällainen

tietarkoituksiin käytettyjä entisiä tiealueita *tienpitäjän* lakkautettua alueen käytön 88 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla.

Milloin tieoikeudella hallittu 58 §:n 1 momentin ja 112 §:n 4 ja 5 momentin mukainen lakannut maantien tiealue on asemakaavassa osoitettu maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 1 momentissa tarkoitetuksi yleiseksi alueeksi, on asemakaavan toteutuksessa tällaisesta alueesta mahdollista korvausta määrättäessä otettava huomioon omistajan tai haltijan oikeutta rasittanut tieoikeus.

Tiealue siirtyy siihen rajoittuviin kiinteistöihin tien ajoradan tai ajoratojen muodostaman alueen keskilinjaa myöten. Toisiinsa rajoittuvien kiinteistöjen välinen raja jatkuu tiealueella sen rajasta kohtisuoraan sanottua keskilinjaa vastaan. Edellä sanotun estämättä saadaan entisellä tiealueella käytäessä oikoa rajaa ja suorittaa muita kiinteistöjaotuksen kannalta tarkoituksenmukaisia rajansovituksia siten, että pinta-alaltaan ja arvoltaan vähäisiä alueita vaihtuu kiinteistöjen kesken tai, jollei sopivaa vastikemaata ole, siirtyy kiinteistöstä toiseen.

93 §

Entinen tiealue yksityisenä tienä

Vaikka entisen maantien tiealue on siirtynyt viereisen kiinteistön omistajan tai kunnan omistukseen, saa muukin, joka tarvitsee aluetta yksityiseksi tieksi, käyttää sitä korvauksetta tienään, kunnes tieoikeutta koskevat kysymykset on käsitelty 69 §:ssä säädettyssä järjestyksessä tai 75 §:n 1 momentin mukaisessa maantietoimituksessa.

Edellä 92 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen alueiden käyttämistä yksityisenä tienä koskevat kysymykset käsitellään ja ratkaistaan yksityisistä teistä annetun lain mukaan.

Tienpitäjä vastaa 1 momentissa tarkoitettun entisen maantien kunnossapidosta *maantien lakkaamista seuraavan kalenterivuoden loppuun 1 päivään* saakka.

Ennen *tienpitäjän* kunnossapitovelvollisuuden päättymistä on maantietoimituksessa päätettävä entisen maantien kunnossapidosta tieosakasten kesken. Tarvittaessa siitä voidaan määrätä väliaikaisesti. Tällainen määrä-

määräys lakkaa olemasta voimassa, kun maantietoimitus on saanut lainvoiman, jollei kunnossapidosta päätettäessä ole sen voimassaolosta toisin määrätty.

95 §

Liitännäisalueen lakkauttaminen

Tienpitoviranomainen lakkauttaa liitännäisalueen, kun sitä ei enää tarvita siihen tarkoitukseen, jota varten se on perustettu. Kun liitännäisalue lakkautetaan, lakkaa samalla siihen kohdistunut tieoikeus.

Kiinteistörekisterilain (392/1985) 2 §:n 2 momentin mukainen muuna rekisteriyksikkönä kiinteistörekisteriin merkitty lakkautettu liitännäisalue on maantietoimituksessa määrättävä kuulumaan siihen kiinteistöön, josta se on otettu tietarkoituksiin tai, jollei sitä kiinteistöä enää ole, siihen tai niihin kiinteistöihin, joihin se alueellisesti parhaiten soveltuu.

Jos liitännäisalueen lakkauttamisesta aiheutuu jollekin hyötyä, jota ei ole pidettävä vähäisenä, on hyödynsaaja velvollinen korvaamaan *tienpitoviranomaiselle* saamansa hyödyn. Jollei korvauksesta sovita, asia on ratkaistava maantietoimituksessa.

95 a §

Tiealueen osan lakkauttaminen ja luovuttaminen

Tienpitoviranomainen voi lakkauttaa maantietarkoituksiin tarpeettomia tiealueen osia. Tienpitäjän oikeus lakkautettuun tiealueen osaan lakkaa, kun lakkautuspäätös on tehty. *Tienpitoviranomaisen* on haettava viipymättä maantietoimituksen pitämistä, kun tiealueen osa on lakkautettu. Tiealueen osan lakkauttamiseksi voidaan tarvittaessa laatia ja hyväksyä tiesuunnitelma.

Tienpitäjän omistama lakkautettu tiealueen osa siirretään maantietoimituksessa viereiseen kiinteistöön noudattaen, mitä kiinteistönmuodostamislaisissa lohkomisesta säädetään. Jos tiealueen osan lakkauttaminen on tullut vireille muun kuin *tienpitoviranomaisen* aloitteesta, vastaa vireille panija maantietoimituksen toimituskustannuksista. Tienpitä-

ys lakkaa olemasta voimassa, kun maantietoimitus on saanut lainvoiman, jollei kunnossapidosta päätettäessä ole sen voimassaolosta toisin määrätty.

95 §

Liitännäisalueen lakkauttaminen

Tienpitäjä lakkauttaa liitännäisalueen, kun sitä ei enää tarvita siihen tarkoitukseen, jota varten se on perustettu. Kun liitännäisalue lakkautetaan, lakkaa samalla siihen kohdistunut tieoikeus.

Kiinteistörekisterilain (392/1985) 2 §:n 2 momentin mukainen muuna rekisteriyksikkönä kiinteistörekisteriin merkitty lakkautettu liitännäisalue on maantietoimituksessa määrättävä kuulumaan siihen kiinteistöön, josta se on otettu tietarkoituksiin tai, jollei sitä kiinteistöä enää ole, siihen tai niihin kiinteistöihin, joihin se alueellisesti parhaiten soveltuu.

Jos liitännäisalueen lakkauttamisesta aiheutuu jollekin hyötyä, jota ei ole pidettävä vähäisenä, on hyödynsaaja velvollinen korvaamaan *tienpitäjälle* saamansa hyödyn. Jollei korvauksesta sovita, asia on ratkaistava maantietoimituksessa.

95 a §

Tiealueen osan lakkauttaminen ja luovuttaminen

Tienpitäjä voi lakkauttaa maantietarkoituksiin tarpeettomia tiealueen osia. Tienpitäjän oikeus lakkautettuun tiealueen osaan lakkaa, kun lakkautuspäätös on tehty. *Tienpitäjän* on haettava viipymättä maantietoimituksen pitämistä, kun tiealueen osa on lakkautettu. Tiealueen osan lakkauttamiseksi voidaan tarvittaessa laatia ja hyväksyä tiesuunnitelma.

Tienpitäjän omistama lakkautettu tiealueen osa siirretään maantietoimituksessa viereiseen kiinteistöön noudattaen, mitä kiinteistönmuodostamislaisissa lohkomisesta säädetään. Jos tiealueen osan lakkauttaminen on tullut vireille muun kuin *maakunnan tai tienpitäjän* aloitteesta, vastaa vireille panija maantietoimituksen toimituskustannuksista.

jän omistaman tiealueen osan lakkauttamisesta saadun hyödyn korvaamiseen sovelletaan, mitä 95 §:n 3 momentissa säädetään.

Lakkautetulle tiealueen osalle tienpitoa varten rakennettuun tai sijoitettuun sovelletaan, mitä 90 §:n 1 momentissa säädetään.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, *Liikennevirastolla* on oikeus luovuttaa tienpitoon tarpeettomia tiealueen osia. Luovuttamiseen sovelletaan, mitä oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta annetussa laissa (973/2002) säädetään.

7 luku

Erinäiset säännökset

99 §

Päätöksenteko

Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy *tiesuunnitelmat*, jotka koskevat maantien lakkauttamista muulloin kuin maantien rakentamisen yhteydessä. Muut *tiesuunnitelmat* sekä *yleissuunnitelmat* hyväksyy *Liikennevirasto*. Jos kunta, maakunnan liitto tai elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä *Liikenneviraston* kanssa, asia on siirrettävä liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. *Liikennevirasto* voi erityisistä syistä muutenkin siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.

99 a §

Maksut

Tienpitoviranomaisen tämän lain nojalla myöntämästä luvasta ja ilmoituksen johdosta tehdystä päätöksestä peritään valtion maksuperustelaissa (150/1992) tarkoitettu maksu. Maksusta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

(uusi 99 b §)

Tienpitäjän omistaman tiealueen osan lakkauttamisesta saadun hyödyn korvaamiseen sovelletaan, mitä 95 §:n 3 momentissa säädetään.

Lakkautetulle tiealueen osalle tienpitoa varten rakennettuun tai sijoitettuun sovelletaan, mitä 90 §:n 1 momentissa säädetään.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, *tienpitäjällä* on oikeus luovuttaa tienpitoon tarpeettomia tiealueen osia. Luovuttamiseen sovelletaan, mitä oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta annetussa laissa (973/2002) säädetään.

7 luku

Erinäiset säännökset

99 §

Päätöksenteko

Liikennevirasto *tienpitäjänä* hyväksyy *yleissuunnitelmat* ja *tiesuunnitelmat*. Jos kunta, maakunta tai Valtion lupa- ja valvontavirasto on suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä *Liikenneviraston* kanssa, asia on siirrettävä liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. *Liikennevirasto* voi erityisistä syistä muutenkin siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.

99 a §

Maksut

Tämän lain mukaisesta luvasta ja ilmoituksesta perittävästä maksusta säädetään valtioneuvoston maksuperustelaissa (150/1992) ja sen nojalla.

99 b §

Avustavien tehtävien siirtäminen

Liikennevirasto voi siirtää sopimuksella yksityiselle tai julkiselle palvelutarjoajalle tienpidon lupatehtäviin liittyviä avustavia maasto- ja neuvontatehtäviä.

Palveluntarjoajalla on oltava riittävät tekniset edellytykset sekä riittävä osaaminen 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseen. Tehtävää hoitavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

(uusi 100 §)

100 §

Varautuminen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin

Tienpitäjän ja tienpitoalueen maakuntien on yhteistyössä varauduttava normaaliolojen häiriötilanteisiin ja valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitettuihin poikkeusoloihin valmiussuunnittelulla sekä valmistelemalla etukäteen normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa tapahtuvaa toimintaa. Varautumisessa on otettava huomioon maantien liikenteellinen merkitys ja keliolosuhteet ja sen ennakoitavissa olevat muutokset sekä muut olosuhteet.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tienpitäjältä ja maakunnilta edellytettävästä valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä sekä maantiehen kohdistuvien poikkeusoloja ja normaaliolojen häiriötilanteita koskevien tarpeiden mukaista.

(uusi 100 a §)

100 a §

Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmällä on varmistettava kaikkien valta- ja kantateiden sekä vilkasliikenteisten

seututeiden tienpitoon kuuluvien riskien hallinta.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä on laadittava kirjallisesti. Siinä on oltava Liikenneviraston hyväksymä ja koko henkilökunnalle tiedoksi annettu turvallisuuspolitiikka, laadullisia ja määrällisiä tavoitteita turvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi sekä suunnitelmia ja toimintatapoja kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on kiinnitettävä erityistä huomiota organisaation vastuunjakoon, organisaation kaikilla tasoilla tapahtuvaan valvontaan, henkilöstön osallistumiseen johtamisjärjestelmää koskevaan päätöksentekoon sekä turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuvaan parantamiseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä.

100 b §

(uusi 100 b §)

Tienpidon viranomaisvalvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo 13, 13 a, 33, 100 ja 100 a §:n sekä niiden nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista. Liikenteen turvallisuusviraston on hoidettava valvontatehtävänsä tehokkaasti ja riskinarviointiin perustuen mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan antaa huomautuksen sille, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, sekä velvoittaa tämän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä kohdallisessa määräajassa. Velvoitteen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko tai uhka siitä, että toiminta keskeytetään taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään laiminlyöjän kustannuksella. Uhkasakosta, keskeyttämishastasta ja teettämishastasta säädetään uhkasakkolaissa.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan oikeus saada tehtäviensä suorittamiseksi tarvittavat tiedot niiltä, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista tässä laissa säädetään tai jotka toimivat näiden lukuun.

101 §

Hallinnolliset pakkokeinot

Tienpitoviranomainen voi kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, jatkamasta tai toistamasta lainvastaista menettelyä. *Tienpitoviranomainen* voi myös määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, täyttämään velvollisuutensa. *Tienpitoviranomainen* voi tehostaa päätöstään uhkasakolla tai uhalla, että tekemättä jätetty toimenpide tehdään laiminlyöjän kustannuksella tai toiminta keskeytetään. Uhkasakkoon, teettämiseen ja keskeyttämiseen sovelletaan muutoin, mitä uhkasakkolaissa säädetään.

Jos liikennettä välittömästi uhkaavan vaaran poistamiseksi on tarpeen kiireellinen toimenpide taikka jos on kysymys tiealueeseen kohdistuvan luvattoman toimenpiteen oikaisemisesta, *tienpitoviranomaisella* on oikeus toimenpiteeseen tai luvattoman toimenpiteen oikaisemiseen siihen velvollisen kustannuksella.

Jos *tienpitoviranomaista* estetään toimittamasta 2 momentissa tarkoitettua virkatehtävää taikka estetään 16 §:n 1 momentissa tarkoitetun tutkimustyön suorittaminen, *poliisin* on annettava *tienpitoviranomaisen* pyynnöstä virka-apua.

102 §

Kustannusten periminen

Jos *tienpitoviranomaisella* on oikeus tässä laissa tarkoitetun toimenpiteen suorittamiseen toisen kustannuksella, kustannukset voidaan periä siten kuin verojen ja maksujen perimisestä ulosottotoimin annetussa laissa (367/1961) säädetään.

103 §

Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti

Liikennevirasto toimittaa yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymistä sekä niiden voimas-

101 §

Hallinnolliset pakkokeinot

Tienpitäjä tai maakunta voi kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, jatkamasta tai toistamasta lainvastaista menettelyä. *Tienpitäjä tai maakunta* voi myös määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, täyttämään velvollisuutensa. *Tienpitäjä tai maakunta* voi tehostaa päätöstään uhkasakolla tai uhalla, että tekemättä jätetty toimenpide tehdään laiminlyöjän kustannuksella tai toiminta keskeytetään. Uhkasakkoon, teettämiseen ja keskeyttämiseen sovelletaan muutoin, mitä uhkasakkolaissa säädetään.

Jos liikennettä välittömästi uhkaavan vaaran poistamiseksi on tarpeen kiireellinen toimenpide taikka jos on kysymys tiealueeseen kohdistuvan luvattoman toimenpiteen oikaisemisesta, *tienpitäjällä ja maakunnalla* on oikeus toimenpiteeseen tai luvattoman toimenpiteen oikaisemiseen siihen velvollisen kustannuksella.

Jos *tienpitäjää tai maakuntaa* estetään toimittamasta 2 momentissa tarkoitettua virkatehtävää tai estetään 16 §:n 1 momentissa tarkoitetun tutkimustyön suorittaminen, *on poliisin annettava pyynnöstä virka-apua poliisilain (872/2011) 9 luvun 1 §:n mukaisesti*.

102 §

Kustannusten periminen

Jos *maakunnalla tai tienpitäjällä* on oikeus tässä laissa tarkoitetun toimenpiteen suorittamiseen toisen kustannuksella, kustannukset voidaan periä siten kuin verojen ja maksujen perimisestä ulosottotoimin annetussa laissa (367/1961) säädetään.

103 §

Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti

Tienpitäjä toimittaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymistä sekä niiden

saoloajan pidentämistä koskevan päätöksen *tienpitoviranomaiselle*. Päätöksen tiedoksi antamiseksi *tienpitoviranomaisen* on *toimitettava* päätös ja sen perusteena olevat asiakirjat *asianomaiseen kuntaan, jonka on ilmoitettava niiden nähtäväksi asettamisesta* siten kuin *kunnalliset ilmoitukset kunnassa kuntalain (410/2015) mukaisesti* julkaistaan. Päätös ja asiakirjat on pidettävä kunnassa yleisesti nähtävinä 30 päivän ajan. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen silloin, kun päätös on asetettu yleisesti nähtäville.

Tiesuunnitelman hyväksymispäätös, joka on merkitykseltään vähäinen, voidaan antaa tiedoksi todisteellisesti siten kuin hallintolaissa säädetään. Päätösten sähköisestä tiedoksi antamisesta säädetään sähköisestä asiointista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003).

104 §

Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille

Tienpitoviranomaisen tulee lähettää yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus niille suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa, samanaikaisesti, kun päätös 103 §:n mukaisesti annetaan yleisesti tiedoksi.

Liikenneviraston on lähetettävä ilmoitus yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä kunnalle, *elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle* sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle. Ilmoitukseen on tarvittaessa liitettävä jäljennös suunnitelmasta.

105 §

Muutoksenhaku

Edellä 43 f §:ssä tarkoitettua pätevyystodistusta koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta siten kuin hallintolaissa säädetään.

Valtioneuvoston yleisistunnon päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Muuhun tä-

voimassaoloajan pidentämistä koskevan päätöksen *maakunnalle*. Päätöksen tiedoksi antamiseksi *maakunnan* on *ilmoitettava päätöksen ja sen perusteena olevien asiakirjojen* nähtäväksi asettamisesta siten kuin *maakunnan ilmoitukset maakuntalain* mukaisesti julkaistaan. Päätös ja asiakirjat on pidettävä *maakunnassa* yleisesti nähtävinä 30 päivän ajan. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen silloin, kun päätös on asetettu yleisesti nähtäville.

Tiesuunnitelman hyväksymispäätös, joka on merkitykseltään vähäinen, voidaan antaa tiedoksi todisteellisesti siten kuin hallintolaissa säädetään. Päätösten sähköisestä tiedoksi antamisesta säädetään sähköisestä asiointista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003).

104 §

Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille

Maakunnan tulee lähettää yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus niille suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa, samanaikaisesti kuin päätös 103 §:n mukaisesti annetaan yleisesti tiedoksi.

Tienpitäjän on lähetettävä ilmoitus yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä *maakunnalle, kunnalle, Valtion lupa- ja valvontavirastolle* sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle. Ilmoitukseen on tarvittaessa liitettävä jäljennös suunnitelmasta.

105 §

Muutoksenhaku

Edellä 43 f §:ssä tarkoitettua pätevyystodistusta koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa säädetään.

Valtioneuvoston yleisistunnon päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Muuhun tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen sekä oi-

män lain nojalla tehtyyn päätökseen sekä oikeusvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

(uusi 3 mom.)

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Tienpitoviranomaisen päätöksestä 37 §:ssä, 38 §:n 2 momentissa, 42 §:n 1 momentissa, 42 a ja 47 §:ssä, 48 §:n 2 momentissa ja 52 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu liittymä, ylityskohta, tiealue, kiinteistö taikka mainos tai ilmoitus sijaitsee.

Kunnalla, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella sekä maakunnan liitolla on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan alueelle tai viranomaisen toimialueelle.

Rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhteisön tai säätiön toiminta-alueelle.

Yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavaa yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöstä koskeva valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

Muutoksenhausta maantietoimituksessa tehtyyn päätökseen säädetään 87 §:ssä.

107 §

Päätösten välitön täytäntöönpano

(uusi 1 mom.)

Yleis- tai tiesuunnitelman hyväksymistä taikka niiden voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös voidaan panna täytäntöön valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakutuomioistuimissa toisin määrää.

Päätöksessä, jonka *tienpitoviranomainen*

kaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Muutoksenhausta maakunnan päätökseen säädetään maakuntalain 18 luvussa.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Tienpitäjän päätöksestä 37 §:ssä, 38 §:n 2 momentissa, 42 §:n 1 momentissa, 42 a ja 47 §:ssä, 48 §:n 2 momentissa ja 52 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu liittymä, ylityskohta, tiealue, kiinteistö taikka mainos tai ilmoitus sijaitsee.

Kunnalla, maakunnalla ja Valtion lupa- ja valvontavirastolla on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan tai maakunnan alueelle taikka viranomaisen toimialueelle.

Rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhteisön tai säätiön toiminta-alueelle.

Yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöstä koskeva valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

Muutoksenhausta maantietoimituksessa tehtyyn päätökseen säädetään 87 §:ssä.

107 §

Päätösten välitön täytäntöönpano

Valtioneuvoston päätöstä on muutoksenhausta huolimatta noudatettava, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu.

Yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman hyväksymistä taikka niiden voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös voidaan panna täytäntöön valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakutuomioistuimissa toisin määrää.

Päätöksessä, jonka *tienpitäjä* antaa 48 §:n 2

antaa 48 §:n 2 momentin nojalla, voidaan määrätä, että päätös on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta.

momentin nojalla, voidaan määrätä, että päätös on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta.

108 §

Kuuluttaminen

Milloin tämän lain tai sen nojalla on julkaistava kuulutus, määräys, kielto tai muu asia yleisesti tiedoksi eikä tiedoksi antamisen tavasta ole erikseen säädetty, *tulee tienpitöviranomaisen tiedottaa asiasta* kuuluttamalla siitä vähintään 30 päivän ajan siten kuin *kunnalliset ilmoitukset kunnassa julkaistaan. Kuulutuksen julkaisemisesta on ilmoitettava ainakin yhdessä toiminnan vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä, jollei asian merkitys ole vähäinen tai ilmoittaminen ole muutoin ilmeisen tarpeetonta. Tiedoksisääntöä katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä päivänä kuulutuksen julkipanosta, mikä on kuulutuksessa ja ilmoituksessa todettava.*

(uusi 108 a §)

108 §

Kuuluttaminen

Milloin tämän lain tai sen nojalla on julkaistava kuulutus, määräys, kielto tai muu asia yleisesti tiedoksi eikä tiedoksi antamisen tavasta ole erikseen säädetty, *toimivaltainen viranomainen saattaa asian tiedoksi julkisesti* kuuluttamalla vähintään 30 päivän ajan siten kuin *hallintolain 62 a §:ssä* säädetään.

108 a §

Maantierekisteri

Tienpitäjän on pidettävä rekisteriä maanteistä. Rekisteriin on merkittävä:

1) onko maantie moottori- tai moottoriliikennetie taikka muu vain tietynlaista liikennettä varten tarkoitettu tie;

2) tien liikenteellistä merkitystä kuvaava 4 §:ssä tarkoitettu luokitus; sekä

3) tien pituus kunnittain ja tien yleiseen liikenteeseen luovuttamispäivä sekä väyläomaisuuden hallinnan kannalta merkittävimmät tien tekniset ominaisuudet, varusteet ja laitteet.

Maakuntien on toimitettava 1 momentin 3 kohdan kannalta tarpeelliset tiedot tienpitäjälle.

(uusi 109 a §)

109 a §

Poikkeuslupa

Liikennevirasto voi erityisestä syystä myöntää luvan poiketa antamastaan määräyksestä. Poikkeuslupaa ei kuitenkaan saa myöntää.

tää, jos se vaarantaa liikenneturvallisuutta tai aiheuttaa vaaraa tien liikenteelliselle tai tekniselle toimivuudelle.

Poikkeushupaa on haettava ennen toimenpiteisiin ryhtymistä. Poikkeushuvan hakijan on esitettävä selvitys poikkeamisesta aiheutuvista riskeistä ja niiden hallitsemiseksi tarpeellisista keinoista. Liikennevirasto voi asettaa päätöksessä ehtoja ja rajoituksia turvallisuuden ja tien liikenteellisen tai teknisen toimivuuden varmistamiseksi.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

Tämän lain nimikkeen muutos, 1–4, 6, 8–10, 13, 13 a §, 1 a luku, 15 q–15 s, 17, 19, 22, 32, 32 a, 33, 42, 53 a, 100, 100 a, 100 b ja 109 a § sekä 9 §:n kumoaminen tulevat kuitenkin voimaan päivänä kuuta 20 .

Tämän lain 1 a luvussa maakunnille säädettyä toimivaltaa käyttää ennen 1 päivää tammikuuta 2020 ensin maakuntien väliaikainen valmistelutoimielin ja maakuntavaltuuston valitsemisen jälkeen maakuntavaltuusto ja sen asettama maakuntahallitus.

Tämän lain 6 §:n ja 42 §:n 1–4 momentin mukaan tienpitäjälle kuuluvaa toimivaltaa käyttää 31 päivään joulukuuta 2019 elinkeinoelinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Tämän lain 99 b §:n mukaan Liikennevirastolle kuuluvaa toimivaltaa käyttää 31 päivään joulukuuta 2019 elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Tämän lain 15 q–15 s, 32 ja 100 §:n mukaan maakunnalle kuuluvaa toimivaltaa käyttää 31 päivään joulukuuta 2019 elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Yleissuunnitelmaan, tiesuunnitelmaan ja tiehankkeeseen, joiden laatiminen on kesken tai rakentaminen on aloitettu tämän lain 13, 13 a, 15 o, 15 q–15 s, 19, 22 ja 33 §:n voimaan tullessa, sovelletaan mainittujen säännösten voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Sopimuksiin, jotka Liikennevirasto ja elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus on solminut ulkopuolisen palveluntarjoajan kanssa ennen tämän lain 13, 13 a, 15 o, 15 q–15 s, 19, 22 ja 33 §:n voimaan tuloa, sovelletaan mainittujen säännösten voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

2.

Laki

Liikennevirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Liikennevirastosta annetun lain (862/2009) 2 §, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

Tehtävät

Viraston tehtävänä on:

1) ylläpitää ja kehittää liikennejärjestelmää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa;

2) vastata valtion tie- ja rataverkosta sekä hallinnoimistaan vesiväylistä ja niihin kohdistuvien toimien yhteensovittamisesta sekä ohjata ja valvoa vesiväylänpitoa koko maassa;

3) vastata merkittävien tiehankkeiden toteuttamisesta sekä ratojen ja vesiväylien suunnittelusta, ylläpidosta ja rakentamisesta;

4) vastata elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toiminnallisesta ohjauksesta toimialallaan ja tienpidon yhteensovittamisesta sanotuissa keskuksissa;

5) osallistua liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseen;

6) huolehtia liikenteen hallinnasta ja sen kehittämisestä valtion liikenneväylillä ja meriliikenteessä myös valtion väylien ulkopuolella siten kuin siitä erikseen säädetään;

7) turvata talvimerenkulun edellytykset;

8) kehittää ja edistää liikenteen palveluja ja niiden markkinoiden toimivuutta;

9) edistää väylänpidon tuottavuuden parantamista;

10) kehittää julkisen liikenteen toimintaedellytyksiä sekä myöntää merenkulun ja muiden liikennemuotojen edistämiseen tarjottuja avustuksia;

11) huolehtia merikartoituksen ylläpidosta ja kehittämisestä;

12) varautua toimialallaan huolehtimaan liikennejärjestelmän toimivuudesta poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Viraston on huolehdittava myös niistä muista toimialansa tehtävistä, jotka sille erikseen säädetään.

2 §

Tehtävät

Viraston tehtävänä on:

1) ylläpitää ja kehittää liikennejärjestelmää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa;

2) vastata valtion tie- ja rataverkosta sekä hallinnoimistaan vesiväylistä ja niihin kohdistuvien toimien yhteensovittamisesta sekä ohjata ja valvoa vesiväylänpitoa koko maassa;

3) vastata merkittävien tiehankkeiden toteuttamisesta sekä ratojen ja vesiväylien suunnittelusta, ylläpidosta ja rakentamisesta;

4) vastata *tienpidon* ohjauksesta *sekä yhteistyöstä ja sopimusjärjestelyistä maakuntien kanssa*;

5) vastata *saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden erillisrahoituksesta valtion talousarvion puitteissa*;

6) vastata *liikennetietoa koskevasta yhteistyöstä ja sopimusjärjestelyistä maakuntien kanssa*;

7) *edistää liikenteen ja maankäytön yhteensovittamista ja osallistua valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen maakuntien, kuntien, kaupunkiseutujen ja muiden toimijoiden kanssa*;

8) *huolehtia liikenteen hallinnasta ja sen kehittämisestä valtion liikenneväylillä ja meriliikenteessä myös valtion väylien ulkopuolella siten kuin siitä erikseen säädetään*;

9) turvata talvimerenkulun edellytykset;

10) kehittää ja edistää liikenteen palveluja ja niiden markkinoiden toimivuutta;

11) edistää väylänpidon tuottavuuden parantamista;

12) kehittää julkisen liikenteen toimintaedellytyksiä sekä myöntää merenkulun ja muiden liikennemuotojen edistämiseen tarjottuja avustuksia;

13) huolehtia merikartoituksen ylläpidosta ja kehittämisestä;

14) varautua toimialallaan huolehtimaan liikennejärjestelmän toimivuudesta poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Viraston on huolehdittava myös niistä muista toimialansa tehtävistä, jotka sille erikseen säädetään.

Tämän lain voimaantulosta säädetään
erikseen lailla.

3.

Laki

Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain (863/2009) 2 §, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 74/2015 ja xx/xxxx (HE 145/2017), seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Tehtävät

Tehtävät

Viraston tehtävänä on:

- 1) huolehtia liikennejärjestelmän yleisestä turvallisuudesta ja turvallisuuden kehittämisestä;
- 2) rajoittaa liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja;
- 3) huolehtia merenkulun ja ilmailun turvaamisesta;
- 4) huolehtia toimialaansa kuuluvista liikennemarkkinoihin, liikkumispalveluiden edistämiseen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvistä tehtävistä;
- 4 a) edistää liikenteeseen ja liikennemarkkinoihin kuuluvaa digitalisaatiota sekä mahdollistaa liikenteeseen liittyvien kokeilujen, tutkimuksen ja innovaatioiden toteutuminen
- 5) valvoa erikseen säädetyn toimivaltansa puitteissa, että liikennejärjestelmässä noudatetaan sitä koskevia sääntöjä ja määräyksiä;
- 6) hoitaa toimialansa verotus- ja rekisteröintitehtäviä sekä tietopalvelutehtäviä;
- 7) myöntää toimialalla edellytettäviä lupia, hyväksyntöjä ja muita päätöksiä ja huolehtia pätevyyden arvioinnin järjestelyistä;
- 8) antaa toimialaansa koskevia oikeus-

Viraston tehtävänä on:

- 1) huolehtia liikennejärjestelmän yleisestä turvallisuudesta ja turvallisuuden kehittämisestä;
- 2) rajoittaa liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja;
- 3) huolehtia merenkulun ja ilmailun turvaamisesta;
- 4) huolehtia toimialaansa kuuluvista liikennemarkkinoihin, liikkumispalveluiden edistämiseen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvistä tehtävistä;
- 4 a) edistää liikenteeseen ja liikennemarkkinoihin kuuluvaa digitalisaatiota sekä mahdollistaa liikenteeseen liittyvien kokeilujen, tutkimuksen ja innovaatioiden toteutuminen;
- 5) *osallistua valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman strategiseen ja toiminnalliseen valmisteluun sekä maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen maakuntien, kuntien ja kaupunkiseutujen ja muiden toimijoiden kanssa sekä* valvoa erikseen säädetyn toimivaltansa puitteissa, että liikennejärjestelmässä noudatetaan sitä koskevia sääntöjä ja määräyksiä;
- 6) hoitaa toimialansa *kiinnitys*-, verotus- ja rekisteröintitehtäviä sekä tietopalvelutehtäviä;
- 7) myöntää toimialalla edellytettäviä lupia, hyväksyntöjä ja muita päätöksiä ja huolehtia pätevyyden arvioinnin järjestelyistä;
- 8) antaa toimialaansa koskevia oikeus-

sääntöjä erikseen säädetyn toimivaltansa puitteissa;

8 a) huolehtia sille annettujen liikenteen hinnoitteluun liittyvien tehtävien hoitamisesta;

9) tehdä valtuuksiensa puitteissa kansainvälisiä teknisluontoisia sopimuksia, jotka eivät koske lainsäädännön alaa;

10) osallistua toimialansa kansainväliseen yhteistyöhön;

11) varautua toimialallaan huolehtimaan liikennejärjestelmän toimivuudesta poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Viraston on huolehdittava myös niistä muista toimialansa viranomaistehtävistä, jotka sille erikseen säädetään.

sääntöjä erikseen säädetyn toimivaltansa puitteissa;

8 a) huolehtia sille annettujen liikenteen hinnoitteluun liittyvien tehtävien hoitamisesta;

9) tehdä valtuuksiensa puitteissa kansainvälisiä teknisluontoisia sopimuksia, jotka eivät koske lainsäädännön alaa;

10) osallistua toimialansa kansainväliseen yhteistyöhön;

11) varautua toimialallaan huolehtimaan liikennejärjestelmän toimivuudesta poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Viraston on huolehdittava myös niistä muista toimialansa viranomaistehtävistä, jotka sille erikseen säädetään.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

4.

Laki

ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain (828/2008) 4–7, 9 ja 14 §
 sellaisina kuin niistä ovat 5 § laeissa 729/2011 ja 1508/2011, 6 osaksi laissa 1508/2011, ja 9
 § osaksi laeissa 1508/2011 ja x/xxxx (HE 145/2017) sekä 14 § osaksi laissa 1319/2009, seu-
 raavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4 §

4 §

Velvollisuus siirtää ajoneuvo onnettomuus- paikalta

Velvollisuus siirtää ajoneuvo onnettomuus- paikalta

Ajoneuvon omistaja, haltija ja kuljettaja ovat velvollisia viipymättä ja viimeistään kahden vuorokauden kuluessa liikenneonnettomuudesta siirtämään ajoneuvon pois onnettomuuspaikalta. Ajoneuvon siirtämisestä onnettomuudessa, jossa joku on kuollut tai vaikeasti loukkaantunut, säädetään tieliikennelain 60 §:ssä.

Jos ajoneuvoa ei ole siirretty 1 momentissa säädetyn ajan kuluessa, tienpitoviranomainen on velvollinen suorittamaan varastosiirron. Yksityisellä tiellä tapahtuneen liikennevahingon osalta kunta suorittaa varastosiirron yksityisen tien tienpitäjän perustellusta pyynnöstä.

Jos ajoneuvon sijainnista aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuudelle, poliisi on velvollinen viipymättä siirtämään ajoneuvon.

Ajoneuvon omistaja, haltija ja kuljettaja ovat velvollisia viipymättä ja viimeistään kahden vuorokauden kuluessa liikenneonnettomuudesta siirtämään ajoneuvon pois onnettomuuspaikalta. Ajoneuvon siirtämisestä onnettomuudessa, jossa joku on kuollut tai vaikeasti loukkaantunut, säädetään tieliikennelain 60 §:ssä.

Jos ajoneuvoa ei ole siirretty 1 momentissa säädetyn ajan kuluessa, *maantien tienpitäjä tai kunta* on velvollinen suorittamaan varastosiirron. Yksityisellä tiellä tapahtuneen liikennevahingon osalta kunta suorittaa varastosiirron yksityisen tien tienpitäjän perustellusta pyynnöstä.

Jos ajoneuvon sijainnista aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuudelle, poliisi on velvollinen viipymättä siirtämään ajoneuvon.

5 §

Siirto pysäköimistä koskevan säännöksen perusteella

Jos ajoneuvo on pysäköity pysäköimistä koskevan säännöksen vastaisesti tielle, tienpitoviranomainen tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voi suorittaa lähi- tai varastosiirron aikaisintaan kahden vuorokauden kuluttua säännöksen vastaisen pysäköinnin alkamisesta.

Jos ajoneuvo on pysäköity pysäköimistä koskevan säännöksen vastaisesti yksityiselle alueelle tai maastoon, kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja suorittaa lähi- tai varastosiirron kahden vuorokauden kuluttua alueen omistajan tai haltijan perustellusta pyynnöstä.

Sen estämättä, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ajoneuvo saadaan kuitenkin siirtää viipymättä, jos samalla ajoneuvolla tehdystä pysäköintiä koskevan säännöksen vastaisesta menettelystä on määrätty viidestä eri teosta pysäköintivirhemaksut, jotka ovat maksamatta ja joihin ei voi hakea muutosta.

Jos ajoneuvon pysäköinnistä aiheutuu vaa-
raa liikenneturvallisuudelle, poliisi on velvol-
linen viipymättä siirtämään ajoneuvon. Jos
pysäköinti aiheuttaa huomattavaa haittaa tien
käytölle, poliisi, tienpitoviranomainen tai
kunnallinen pysäköinninvalvoja voi toimittaa
lähi- tai varastosiirron viipymättä.

Jos ajoneuvo on pysäköity pelastuslain
(379/2011) 11 §:n 2 momentin vastaisesti pe-
lastustielle, poliisi tai kunnallinen pysäköin-
ninvalvoja voi toimittaa ajoneuvon lähi- tai
varastosiirron viipymättä.

6 §

*Siirto tiealueella tehtävän työn tai järjestet-
tävän tapahtuman perusteella*

Jos pysäköidystä ajoneuvosta aiheutuu hait-
taa tiealueella tapahtuvalle kunnossa- tai puh-
taanapidolle taikka korjaus- tai rakennustyöl-
le, tienpitoviranomainen voi toimittaa ajo-
neuvon lähisiirron. Sama koskee tiealueella
tienpitäjän luvalla järjestettävää tapahtumaa.
Yksityisellä tiellä kunta toimittaa lähisiirron
yksityisen tien tienpitäjän perustellusta pyyn-
nöstä.

5 §

*Siirto pysäköimistä koskevan säännöksen pe-
rusteella*

Jos ajoneuvo on pysäköity pysäköimistä
koskevan säännöksen vastaisesti tielle,
maantien tienpitäjä tai kunta taikka kunnal-
linen pysäköinninvalvoja voi suorittaa lähi-
tai varastosiirron aikaisintaan kahden vuoro-
kauden kuluttua säännöksen vastaisen pysä-
köinnin alkamisesta.

Jos ajoneuvo on pysäköity pysäköimistä
koskevan säännöksen vastaisesti yksityiselle
alueelle tai maastoon, kunta tai kunnallinen
pysäköinninvalvoja suorittaa lähi- tai varas-
tosiirron kahden vuorokauden kuluttua alu-
een omistajan tai haltijan perustellusta pyyn-
nöstä.

Sen estämättä, mitä 1 ja 2 momentissa sää-
detään, ajoneuvo saadaan kuitenkin siirtää
viipymättä, jos samalla ajoneuvolla tehdystä
pysäköintiä koskevan säännöksen vastaisesta
menettelystä on määrätty viidestä eri teosta
pysäköintivirhemaksut, jotka ovat maksamat-
ta ja joihin ei voi hakea muutosta.

Jos ajoneuvon pysäköinnistä aiheutuu vaa-
raa liikenneturvallisuudelle, poliisi on velvol-
linen viipymättä siirtämään ajoneuvon. Jos
pysäköinti aiheuttaa huomattavaa haittaa tien
käytölle, poliisi, *maantien tienpitäjä tai kun-
ta taikka* kunnallinen pysäköinninvalvoja voi
toimittaa lähi- tai varastosiirron viipymättä.

Jos ajoneuvo on pysäköity pelastuslain
(379/2011) 11 §:n 2 momentin vastaisesti pe-
lastustielle, poliisi tai kunnallinen pysäköin-
ninvalvoja voi toimittaa ajoneuvon lähi- tai
varastosiirron viipymättä.

6 §

*Siirto tiealueella tehtävän työn tai järjestet-
tävän tapahtuman perusteella*

Jos pysäköidystä ajoneuvosto aiheutuu
haittaa tiealueella tapahtuvalle kunnossa- tai
puhtaanapidolle taikka korjaus- tai rakennus-
työlle, *maantien tienpitäjä* voi toimittaa ajo-
neuvon lähisiirron. Sama koskee tiealueella
tienpitäjän luvalla järjestettävää tapahtumaa.
Yksityisellä tiellä kunta toimittaa lähisiirron
yksityisen tien tienpitäjän perustellusta pyyn-
nöstä.

Ennakkoon tiedossa olevasta tiealueella tehtävästä työstä tai järjestettävästä tapahtumasta on ilmoitettava asianmukaisin alueelle sijoitetuin merkein tai ilmoituksin vähintään kahta vuorokautta ennen suunniteltua siirtoa. Poikkeuksellisissa tilanteissa tai viranomaisen harkinnan perusteella siirtoon voidaan ryhtyä tiealueella tehtävästä työstä ennakkoon ilmoittamatta.

Jos ajoneuvolle ei voida liikenteen, tilan puutteen tai muiden vastaavien syiden vuoksi suorittaa lähisiirtoa, sille voidaan suorittaa varastosiiro.

7 §

Hylätyn ajoneuvon siirto

Jos ajoneuvon arvon, kunnon ja muiden ulkoisesti havaittavien seikkojen perusteella on ilmeistä, että muu ajoneuvo kuin romuajoneuvo on hylätty, tienpitoviranomainen on velvollinen alueellaan suorittamaan varastosiiirron. Yksityisellä tiellä tai alueella olevalle hylätylle ajoneuvolle kunta suorittaa varastosiiirron yksityisen tien tienpitäjän tai alueen haltijan perustellusta pyynnöstä. Mitä tässä pykälässä säädetään, koskee myös poliisin haltuun jääneen hylätyn ajoneuvon siirtämistä poliisin pyynnöstä.

9 §

Ajoneuvon siirrosta ilmoittaminen ja siirtopäätös

Viranomaisen on ilmoitettava lähisiirrosta ajoneuvon omistajalle tai haltijalle suullisesti tai kirjallisesti taikka jätettävä sitä koskeva ilmoitus näkyvälle paikalle ajoneuvon. Viranomaisen on laadittava ajoneuvon lähisiirrosta pöytäkirja tai tehtävä muu kirjallinen merkintä siirtoon liittyvään asiakirjaan.

Viranomaisen on annettava varastosiirosta kirjallinen päätös, joka on annettava tiedoksi liikenneasioiden rekisteriin merkitylle viimeiselle omistajalle tai muulle tiedossa olevalle omistajalle ja haltijalle tavallisella tiedoksiannolla noudattaen hallintolakia (434/2003). Jäljennös päätöksestä tai siirrettyjen ajoneuvojen tunnistamisen kannalta olennaiset tiedot sisältävä luettelo on lähetettävä myös poliisille. Jos ajoneuvon omistaja

Ennakkoon tiedossa olevasta tiealueella tehtävästä työstä tai järjestettävästä tapahtumasta on ilmoitettava asianmukaisin alueelle sijoitetuin merkein tai ilmoituksin vähintään kahta vuorokautta ennen suunniteltua siirtoa. Poikkeuksellisissa tilanteissa tai viranomaisen harkinnan perusteella siirtoon voidaan ryhtyä tiealueella tehtävästä työstä ennakkoon ilmoittamatta.

Jos ajoneuvolle ei voida liikenteen, tilan puutteen tai muiden vastaavien syiden vuoksi suorittaa lähisiirtoa, sille voidaan suorittaa varastosiiro.

7 §

Hylätyn ajoneuvon siirto

Jos ajoneuvon arvon, kunnon ja muiden ulkoisesti havaittavien seikkojen perusteella on ilmeistä, että muu ajoneuvo kuin romuajoneuvo on hylätty, *maantien tienpitäjä* on velvollinen alueellaan suorittamaan varastosiiirron. Yksityisellä tiellä tai alueella olevalle hylätylle ajoneuvolle kunta suorittaa varastosiiirron yksityisen tien tienpitäjän tai alueen haltijan perustellusta pyynnöstä. Mitä tässä pykälässä säädetään, koskee myös poliisin haltuun jääneen hylätyn ajoneuvon siirtämistä poliisin pyynnöstä.

9 §

Ajoneuvon siirrosta ilmoittaminen ja siirtopäätös

Viranomaisen on ilmoitettava lähisiirrosta ajoneuvon omistajalle tai haltijalle suullisesti tai kirjallisesti taikka jätettävä sitä koskeva ilmoitus näkyvälle paikalle ajoneuvon. Viranomaisen on laadittava ajoneuvon lähisiirrosta pöytäkirja tai tehtävä muu kirjallinen merkintä siirtoon liittyvään asiakirjaan.

Viranomaisen on annettava varastosiirosta kirjallinen päätös, joka on annettava tiedoksi liikenneasioiden rekisteriin merkitylle viimeiselle omistajalle tai muulle tiedossa olevalle omistajalle ja haltijalle tavallisella tiedoksiannolla noudattaen hallintolakia (434/2003). Jäljennös päätöksestä tai siirrettyjen ajoneuvojen tunnistamisen kannalta olennaiset tiedot sisältävä luettelo on lähetettävä myös poliisille. Jos ajoneuvon omistaja

tai tämän osoite ei ole tiedossa, *tiedoksianto tehdään kuuluttamalla siitä vähintään 30 päivän ajan asianomaisen kunnan ilmoitustaululla noudattaen julkisista kuulutuksista annettua lakia (34/1925). Jos tiedoksianto on tehty kuuluttamalla, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemäntenä päivänä kuulutuspäivästä. Päätös on annettava viipymättä siirron jälkeen. Päätöksessä on kehotettava noutamaan ajoneuvo 30 päivän kuluessa tiedonsaannista uhalla, että ajoneuvo siirtyy kunnan omistukseen.*

Edellä 2 momentissa tarkoitetun päätöksen antaa ajoneuvon siirtänyt viranomaislainen. Päätöksessä on mainittava siirron syy, siirretty ajoneuvo, paikka, josta se on siirretty, ja paikka, jonne se on siirretty, sekä siirtäjä ja siirtäjän yhteystiedot.

14 §

Täytäntöönpano ja tarkemmat säännökset

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa tässä laissa säädettyjen tehtävien valtakunnallisesta ohjauksesta.

Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi sopimuksen nojalla antaa kunnalle hoidettavaksi keskukselle tämän lain mukaan kuuluvia julkisia tehtäviä tai ottaa hoidettavakseen tämän lain mukaan kunnalle kuuluvia julkisia tehtäviä

tai tämän osoite ei ole tiedossa, *tiedoksianto toon sovelletaan yleistiedoksiantoa koskevia säännöksiä. Päätös on annettava viipymättä siirron jälkeen. Päätöksessä on kehotettava noutamaan ajoneuvo 30 päivän kuluessa tiedonsaannista uhalla, että ajoneuvo siirtyy kunnan omistukseen.*

Edellä 2 momentissa tarkoitetun päätöksen antaa ajoneuvon siirtänyt viranomaislainen. Päätöksessä on mainittava siirron syy, siirretty ajoneuvo, paikka, josta se on siirretty, ja paikka, jonne se on siirretty, sekä siirtäjä ja siirtäjän yhteystiedot.

14 §

Täytäntöönpano ja tarkemmat säännökset

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa tässä laissa säädettyjen tehtävien valtakunnallisesta ohjauksesta.

Liikennevirasto voi sopimuksen nojalla antaa *maakunnalle* hoidettavaksi virastolle tämän lain mukaan kuuluvia julkisia tehtäviä tai ottaa hoidettavakseen tämän lain mukaan maakunnalle kuuluvia julkisia tehtäviä.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

5.

Laki

ilmailulain 76 ja 80 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ilmailulain (864/2014) 76 ja 80 §, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

76 §

76 §

Lentopaikkojen ja muiden alueiden käyttö

Lentopaikkojen ja muiden alueiden käyttö

Ilma-aluksen lentoonlähtöön ja laskeutumiseen saa käyttää vain lentopaikkaa tai 2 momentissa tarkoitettua aluetta. Kielto muiden alueiden käyttämiseen ei koske hätätilannetta, pakkolaskua tai muita niihin rinnastettavia tapauksia, ei myöskään lentoonlähtöä ja laskeutumista miehittämättömällä ilma-aluksella tai sotilashelikopterilla, muulla valtion helikopterilla eikä etsintä- ja pelastustoimintaan käytettävällä helikopterilla pelastus-, virka-apu- ja operatiivisilla lennoilla. Aluksella olevan laskeutumisalueen käyttämisestä helikopterin lentoonlähtöön ja laskeutumiseen säädetään erikseen.

Ilma-aluksen lentoonlähtöön ja laskeutumiseen saa tilapäisesti käyttää avointa vesialuetta sekä alueen omistajan tai haltijan suostumuksella muuta maa- tai vesialuetta, vaikka aluetta ei ole sellaiseen tarkoitukseen erityisesti järjestetty. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa ilmailun turvallisuuden kannalta tarpeellisia määräyksiä:

- 1) maa- ja vesialueen tilapäisestä käytöstä;
- 2) ilma-alusten käyttämän alueen mitoituksista ja pinnan ominaisuuksista;
- 3) lentoesterajoituksista;
- 4) muista lentoonlähden ja laskeutumisen turvallisuuteen vaikuttavista seikoista.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuun toimintaan tarvittavan maa- tai vesialueen omistajan tai haltijan luvan edellyttämästä yhteisen maa- tai vesialueen osakaskunnan suostu-

Ilma-aluksen lentoonlähtöön ja laskeutumiseen saa käyttää vain lentopaikkaa tai 2 momentissa tarkoitettua aluetta. Kielto muiden alueiden käyttämiseen ei koske hätätilannetta, pakkolaskua tai muita niihin rinnastettavia tapauksia, ei myöskään lentoonlähtöä ja laskeutumista miehittämättömällä ilma-aluksella tai sotilashelikopterilla, muulla valtion helikopterilla eikä etsintä- ja pelastustoimintaan käytettävällä helikopterilla pelastus-, virka-apu- ja operatiivisilla lennoilla. Aluksella olevan laskeutumisalueen käyttämisestä helikopterin lentoonlähtöön ja laskeutumiseen säädetään erikseen.

Ilma-aluksen lentoonlähtöön ja laskeutumiseen saa tilapäisesti käyttää avointa vesialuetta sekä alueen omistajan tai haltijan suostumuksella muuta maa- tai vesialuetta, vaikka aluetta ei ole sellaiseen tarkoitukseen erityisesti järjestetty. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa ilmailun turvallisuuden kannalta tarpeellisia määräyksiä:

- 1) maa- ja vesialueen tilapäisestä käytöstä;
- 2) ilma-alusten käyttämän alueen mitoituksista ja pinnan ominaisuuksista;
- 3) lentoesterajoituksista;
- 4) muista lentoonlähden ja laskeutumisen turvallisuuteen vaikuttavista seikoista.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuun toimintaan tarvittavan maa- tai vesialueen omistajan tai haltijan luvan edellyttämästä yhteisen maa- tai vesialueen osakaskunnan suostu-

muksesta säädetään yhteisaluelaissa (758/1989).

Jos lentoturvallisuus, liikenteen sujuvuus, maanpuolustukselliset syyt, elinkeinon harjoittaminen tai haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisy niin vaativat, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää muun kuin lentopaikan käytön tai rajoittaa 2 momentissa tarkoitettun alueen käyttöä ilma-alusten lentoonlähtöön ja laskeutumiseen. Liikenteen turvallisuusviraston on kuultava asianomaista elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta sekä tarpeen mukaan muita viranomaisia, jos kiellon tai rajoituksen syy on muu kuin lentoturvallisuus tai liikenteen sujuvuus.

muksesta säädetään yhteisaluelaissa (758/1989).

Jos lentoturvallisuus, liikenteen sujuvuus, maanpuolustukselliset syyt, elinkeinon harjoittaminen tai haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisy niin vaativat, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää muun kuin lentopaikan käytön tai rajoittaa 2 momentissa tarkoitettun alueen käyttöä ilma-alusten lentoonlähtöön ja laskeutumiseen. Liikenteen turvallisuusviraston on kuultava asianomaista *maakuntaa* sekä tarpeen mukaan muita viranomaisia, jos kiellon tai rajoituksen syy on muu kuin lentoturvallisuus tai liikenteen sujuvuus.

Maakunta voi vuosittain myöntää avustusta valtion lentoasemaverkkoyhtiön ulkopuolisten lentoasemien ja -paikkojen toiminta-, ylläpito- ja investointimenoihin. Avustus voidaan myöntää Euroopan unionin lentoasemia ja lentoyhtiöitä koskevien valtioneutisuuntaviivojen (EUVL 2014/C 99/03) mukaisesti sekä EU-komission asetuksen 651/2014 tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Avustuspäämäärä on riittävyysarviointi tehdään maakunnissa valtuustokausittain. Arvioinnissa tarkastellaan lentoasemien ja -paikkojen valtionavustusten tarvetta, avustuksilla saatettuja vaikutuksia, arvioitua tulevaa kehitystä sekä näiden suhdetta julkisen talouden kehitykseen

80 §

Rakentamislupa-asian käsittelyyn liittyvä kuulemismenettely

Ennen lentopaikan rakentamisluvan myöntämistä on asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan puolustusministeriölle, ympäristöministeriölle, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

Jos rakentamislupa haetaan muun ilmailua palvelevan alueen kuin lentopaikan tai sen rakennelmien ja laitteiden rakentamiseen tai niiden 79 §:n mukaista muuttamiseen, asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan muulle asianomaiselle viranomaiselle ja naa-

80 §

Rakentamislupa-asian käsittelyyn liittyvä kuulemismenettely

Ennen lentopaikan rakentamisluvan myöntämistä on asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan puolustusministeriölle, ympäristöministeriölle, *Valtion lupa- ja valvontavirastolle* sekä *maakunnalle* varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

Jos rakentamislupa haetaan muun ilmailua palvelevan alueen kuin lentopaikan tai sen rakennelmien ja laitteiden rakentamiseen tai niiden 79 §:n *mukaiseen* muuttamiseen, asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan muulle asianomaiselle viranomaiselle ja

pureille on ennen rakentamisluvan myöntämistä varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

naapureille on ennen rakentamisluvan myöntämistä varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

6.

Laki

kaivoslain 9 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kaivoslain (621/2011) 9 §:n seuraavasti:

Voimassa oleva laki

9 §

Malminetsinnän luvanvaraisuus

Malminetsintään on oltava kaivosviranomaisen lupa (malminetsintälupa), jos malminetsintää ei voida toteuttaa 7 §:n mukaan etsintätyönä tai kiinteistön omistaja ei ole antanut siihen suostumustaan.

Malminetsintälupa on myös oltava, jos:

1) malminetsinnästä voi aiheutua haittaa ihmisten terveydelle tai yleiselle turvallisuudelle, haittaa muulle elinkeinotoiminnalle taikka maisemallisten tai luonnonsuojelualueiden heikentymistä;

2) malminetsintä kohdistuu uraania tai toriumia sisältävän esiintymän paikallistamiseen ja tutkimiseen; tai

3) lupa on tarpeen tässä laissa tarkoitetun etuoikeuden saamiseksi esiintymän hyödyntämiseen.

Malminetsintää koskeviin aluerajoituksiin sovelletaan vastaavasti, mitä niistä etsintätyön osalta 7 §:n 2 ja 3 momentissa säädetään.

Lisäksi malminetsintää varten vaaditaan asiassa toimivaltaisen viranomaisen tai laitoksen taikka asianomaisen oikeudenhaltijan suostumus, kun kyseessä on maankäyttö- ja rakennuslaissa tarkoitettu katualue tai tori, maantietä (503/2005) tarkoitettu maantien tiealue, ilmailulaissa (1194/2009) tarkoitettu lentopaikka ja muu ilmailua palveleva alue, ratalaissa (110/2007) tarkoitettu rautatiealue, yleistä liikennettä varten käytetty kanava tai muu vastaava liikennealue taikka 30

Ehdotus

9 §

Malminetsinnän luvanvaraisuus

Malminetsintään on oltava kaivosviranomaisen lupa (malminetsintälupa), jos malminetsintää ei voida toteuttaa 7 §:n mukaan etsintätyönä tai kiinteistön omistaja ei ole antanut siihen suostumustaan.

Malminetsintälupa on myös oltava, jos:

1) malminetsinnästä voi aiheutua haittaa ihmisten terveydelle tai yleiselle turvallisuudelle, haittaa muulle elinkeinotoiminnalle taikka maisemallisten tai luonnonsuojelualueiden heikentymistä;

2) malminetsintä kohdistuu uraania tai toriumia sisältävän esiintymän paikallistamiseen ja tutkimiseen; tai

3) lupa on tarpeen tässä laissa tarkoitetun etuoikeuden saamiseksi esiintymän hyödyntämiseen.

Malminetsintää koskeviin aluerajoituksiin sovelletaan vastaavasti, mitä niistä etsintätyön osalta 7 §:n 2 ja 3 momentissa säädetään.

Lisäksi malminetsintää varten vaaditaan asiassa toimivaltaisen viranomaisen tai laitoksen taikka asianomaisen oikeudenhaltijan suostumus, kun kyseessä on maankäyttö- ja rakennuslaissa tarkoitettu katualue tai tori, liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa (503/2005) tarkoitettu maantien tiealue, ilmailulaissa (1194/2009) tarkoitettu lentopaikka ja muu ilmailua palveleva alue, ratalaissa (110/2007) tarkoitettu rautatiealue, yleistä liikennettä varten käytetty kanava tai

metriä lähempänä mainittuja liikennealueita sijaitseva alue, jollei mainitussa tai muussa laissa säädetä tai sen nojalla määrätä tätä leveämpää suoja-aluetta.

muu vastaava liikennealue taikka 30 metriä lähempänä mainittuja liikennealueita sijaitseva alue, jollei mainitussa tai muussa laissa säädetä tai sen nojalla määrätä tätä leveämpää suoja-aluetta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

7.

Laki

kiinteistörekisterilain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kiinteistörekisterilain (392/1985) 2 § sellaisena kuin se on laeissa 559/1995, 274/1998, 448/2000 ja 375/2016, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Lain tarkoitus

Lain tarkoitus

Kiinteistörekisteriin merkitään kiinteistöinä:

- 1) tilat;
- 2) tontit;
- 3) yleiset alueet;
- 4) valtion metsämaat;
- 5) valtion omistamalle alueelle luonnon-suojelulain (1096/1996) tai sitä ennen voimassa olleen lainsäädännön mukaisesti perustetut suojelualueet (suojelualue);
- 6) lunastuksen perusteella erotetut alueet (lunastusyksikkö);
- 7) yleisiin tarpeisiin erotetut alueet;
- 8) erilliset vesijätöt; sekä
- 9) yleiset vesialueet.

Muina rekisteriyksikköinä merkitään kiinteistörekisteriin yhteiset alueet sekä yleisistä teistä annetussa laissa (243/1954) ja maantielain (503/2005) 58 §:n 2 momentissa tarkoitettut tieoikeudella hallittavat liitännäisalueet.

Kiinteistörekisteriin merkitään kiinteistöinä:

- 1) tilat;
- 2) tontit;
- 3) yleiset alueet;
- 4) valtion metsämaat;
- 5) valtion omistamalle alueelle luonnon-suojelulain (1096/1996) tai sitä ennen voimassa olleen lainsäädännön mukaisesti perustetut suojelualueet (suojelualue);
- 6) lunastuksen perusteella erotetut alueet (lunastusyksikkö);
- 7) yleisiin tarpeisiin erotetut alueet;
- 8) erilliset vesijätöt; sekä
- 9) yleiset vesialueet.

Muina rekisteriyksikköinä merkitään kiinteistörekisteriin yhteiset alueet sekä yleisistä teistä annetussa laissa (243/1954) ja liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 58 §:n 2 momentissa tarkoitettut tieoikeudella hallittavat liitännäisalueet.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

8.

Laki**liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) III osan 3 luvun 11 §, 4 luvun 1 §, IV osan 1 luvun 4 §:n 1 momentti ja 5 §:n 1 momentti, sellaisina kuin niistä ovat III osan 3 luvun 11 § laissa xx/xxxx (HE 145/2017 vp) ja III osan 4 luvun 1 § osaksi laissa xx/xxx (HE 145/2017), seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

III OSA

III OSA

PALVELUT**PALVELUT**

3 luku

3 luku

Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen**Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen**

11 §

11 §

*Lentoliikenteen julkinen palveluvelvoite**Lentoliikenteen julkinen palveluvelvoite*

Lentoliikenneasetuksen 16 artiklassa tarkoitetun julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta päättää Liikennevirasto. Liikennevirasto voi asettaa lentoliikenneasetuksen mukaisia rajoituksia julkisen palveluvelvoitteen piiriin kuuluvalla reitillä, jos rajoitukset ovat tarpeen liikennöinnin turvaamiseksi reitillä.

Lentoliikenneasetuksen 16 artiklassa tarkoitetun *lentoliikenteen* julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta päättää *maakunta kuultuaan Liikennevirastoa ja Liikenteen turvallisuusvirastoa. Maakunta* voi asettaa lentoliikenneasetuksen mukaisia rajoituksia julkisen palveluvelvoitteen piiriin kuuluvalla reitillä, jos rajoitukset ovat tarpeen liikennöinnin turvaamiseksi reitillä.

Maakuntien järjestämisvastuulla olevan lentoliikenteen ostopalveluiden rahoitus toteutetaan erillisrahoituksena. Liikennevirasto kohdentaa rahoituksen maakunnan tekemään julkisen palveluvelvoitteen kattamiseen valtion talousarvioissa olevan määrärahan puitteissa. Liikennevirasto tekee asiasta sopimuksen maakunnan kanssa.

4 luku

Liikennepalvelujen julkinen tuki

1 §

Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset

Valtion talousarviossa tässä laissa tarkoitettujen palveluiden ostoon ja kehittämiseen osoitetuin määrärahein voidaan maksaa korvauksia, tukea tai avustusta seuraaviin tarkoituksiin:

- 1) liikenteenharjoittajille siten kuin Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään;
- 2) liikennepalvelun käyttäjälle siten, että toimivaltainen viranomainen myöntää sitoumuksen korvata liikennepalvelun kustannuksia ennalta määrättyyn arvoon asti;
- 3) kunnille, kuntayhtymille ja yleishyödyllisille yhteisöille liikenteen palveluiden kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitettun valtionavustusmäärärahan käyttötarkoituksesta ja myöntämismenettelyistä.

IV OSA

VIRANOMAISET JA VALVONTA

1 luku

Viranomaisten toiminta

4 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä 2 momentissa mainitut

4 luku

Liikennepalvelujen julkinen tuki

1 §

Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset

Valtion talousarviossa tässä laissa tarkoitettujen palveluiden ostoon ja kehittämiseen osoitetuin määrärahein voidaan maksaa korvauksia, tukea tai avustusta seuraaviin tarkoituksiin:

- 1) liikenteenharjoittajille siten kuin Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään;
- 2) liikennepalvelun käyttäjälle siten, että toimivaltainen viranomainen myöntää sitoumuksen korvata liikennepalvelun kustannuksia ennalta määrättyyn arvoon asti;
- 3) *maakunnille*, kunnille, kuntayhtymille ja yleishyödyllisille yhteisöille *ja muille kuin liikenteenharjoittajille* liikenteen palveluiden kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitettun valtionavustusmäärärahan käyttötarkoituksesta ja myöntämismenettelyistä.

IV OSA

VIRANOMAISET JA VALVONTA

1 luku

Viranomaisten toiminta

4 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat *maakunnat* sekä 2 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset ja 3 momentissa maini-

kunnalliset viranomaiset ja 3 momentissa mainitut seudulliset viranomaiset.

tut seudulliset viranomaiset. *Maakunta voi hoitaa tehtävää joko yksin tai yhdessä toisen tai useamman maakunnan kanssa siten kuin maakuntalaissa (xx/2018) säädetään.*

5 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä ovat palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia rautatieliikennettä koskevissa asioissa. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 4 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

5 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Liikenne- ja viestintäministeriö, *maakunnat* sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä ovat palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia rautatieliikennettä koskevissa asioissa. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat *maakunnat ja* 4 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omilla toimivalta-alueillaan.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

9.

Laki

maankäyttö- ja rakennuslain 93 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 93 § sellaisena kuin se on laissa 504/2005, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

93 §

93 §

Maantien tiealueen siirtyminen kunnalle

Maantien tiealueen siirtyminen kunnalle

Asemakaava-alueeseen sisältyvä tienpitäjän omistama maantien tiealue siirtyy korvausta kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan ja tiealueeseen syntyy samalla tienpitäjälle liikennejärjestelmästä ja maantielain (503/2005) 58 §:n 3 momentissa tarkoitettu tieoikeus.

Asemakaava-alueeseen sisältyvä tienpitäjän omistama maantien tiealue siirtyy korvausta kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan ja tiealueeseen syntyy samalla tienpitäjälle *liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain* (503/2005) 58 §:n 3 momentissa tarkoitettu tieoikeus.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

10.

Laki

merilain 12 luvun 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merilain (674/1994) 12 luvun 3 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

12 luku

12 luku

Rajoitusrahasto ja rajoitusoikeudenkäynti

Rajoitusrahasto ja rajoitusoikeudenkäynti

3 §

3 §

Perustamishakemus ja siihen liitettävä selvitys

Perustamishakemus ja siihen liitettävä selvitys

Rajoitusrahastoa perustettaessa on tuomioistuinsaipaikkakunnan lääninhallitukseen talletettava vastuun määrää vastaava summa rahaa tai asetettava siitä lääninhallituksen hyväksymä vakuus.

Hakijan on liitettävä kirjalliseen hakemuksensa selvitys hakemuksen perusteena olevista seikoista sekä kaikkien niiden henkilöiden nimi- ja osoitetiedot, joiden voidaan olettaa haluavan esittää vaatimuksia rajoitusrahastolle.

Rajoitusrahastoa perustettaessa on *Valtion lupa- ja valvontavirastoon ja Ahvenanmaan maakunnan osalta Ahvenanmaan valtionvirastoon* talletettava vastuun määrää vastaava summa rahaa tai asetettava siitä viraston hyväksymä vakuus.

Hakijan on liitettävä kirjalliseen hakemuksensa selvitys hakemuksen perusteena olevista seikoista sekä kaikkien niiden henkilöiden nimi- ja osoitetiedot, joiden voidaan olettaa haluavan esittää vaatimuksia rajoitusrahastolle.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

11.

Laki**merenkulun ympäristösuojelulain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merenkulun ympäristösuojelulain (1672/2009) 9 luvun 4, 5 ja 7 § sekä 12 luvun 1, 4, 9, 15, 16 ja 18 §, sellaisina kuin niistä ovat 9 luvun 5 § ja 12 luvun 18 § laissa 998/2014, 12 luvun 1 § osaksi laissa 998/2014 ja 4 § osaksi laissa 473/2016, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

9 luku

9 luku

Jätteiden vastaanotto satamassa**Jätteiden vastaanotto satamassa**

4 §

4 §

*Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen**Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen*

Sataman jätehuoltosuunnitelma esitetään hyväksyttäväksi sille elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, jonka toimialueella satama sijaitsee. Huvivenesataman jätehuoltosuunnitelma on kuitenkin esitettävä hyväksyttäväksi sen kunnan ympäristösuojeluviranomaiselle, jonka alueella huvivenesatama sijaitsee.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on tarkistettava, jos satamaan jätettävien jätteiden laatu, määrä tai jätehuolto muuttuu merkittävästi. Jos jätehuoltosuunnitelmaa ei ole ollut tarpeen tarkistaa kolmen vuoden kuluessa sen hyväksymisestä, sataman pitäjän on lähetettävä asianomaiselle valvontaviranomaiselle ilmoitus, että jätehuoltosuunnitelma on edelleen voimassa. Valvontaviranomaisen kehotuksesta jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava. Kehotuksessa on mainittava, miltä osin jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksyttävä, jos jätteiden vastaanotto ja vastaanottolaitteet täyttävät tämän luvun ja 10 luvun

Sataman jätehuoltosuunnitelma esitetään hyväksyttäväksi *Valtion lupa- ja valvontavirastolle*. Huvivenesataman jätehuoltosuunnitelma on kuitenkin esitettävä hyväksyttäväksi sen kunnan ympäristösuojeluviranomaiselle, jonka alueella huvivenesatama sijaitsee.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on tarkistettava, jos satamaan jätettävien jätteiden laatu, määrä tai jätehuolto muuttuu merkittävästi. Jos jätehuoltosuunnitelmaa ei ole ollut tarpeen tarkistaa kolmen vuoden kuluessa sen hyväksymisestä, sataman pitäjän on lähetettävä asianomaiselle valvontaviranomaiselle ilmoitus, että jätehuoltosuunnitelma on edelleen voimassa. Valvontaviranomaisen kehotuksesta jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava. Kehotuksessa on mainittava, miltä osin jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksyttävä, jos jätteiden vastaanotto ja vastaanottolaitteet täyttävät tämän luvun ja 10 luvun

sekä niiden nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimukset.

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ja kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen on merkittävä suunnitelma ympäristönsuojelulain mukaiseen ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Sataman pitäjälle on lähetettävä ote rekisteriin tehdystä merkinnästä.

5 §

Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen

Ennen sataman jätehuoltosuunnitelman esittämistä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen hyväksyttäväksi, sataman pitäjän on varattava satamaa käyttävien alusten haltijoille, heidän edustajilleen ja muille tahoille, joille jätehuoltosuunnitelmalla voi olla vaikutusta, tilaisuus lausua mielipiteensä sataman jätehuoltosuunnitelmasta tai sen tarkistamisesta. Jätehuoltosuunnitelman luonnos on oltava nähtävillä sataman pitäjän toimipaikassa ja muulla tarkoituksenmukaisella tavalla vähintään 14 päivän ajan sataman toiminta-aikana. Sataman pitäjän on ilmoitettava nähtävillä pitämisestä sataman käyttäjille ja muille tahoille ilmoitustaulullaan sekä internetsivuillaan, sähköistä tiedonvälitystä apuna käyttäen, kirjeitse tai joillain muulla tiedon antamiseen soveltuvalla tarkoituksenmukaisella tavalla.

Sataman pitäjän tulee saattaa satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaavien ja heidän edustajiensa saataville tiedot sataman jätehuoltojärjestelyistä sekä jätehuoltomaksuista niin, että kaikki sataman merkittävät käyttäjäryhmät saavat niistä tiedon. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai kunnan ympäristönsuojeluviranomainen voi sataman jätehuoltosuunnitelmaa hyväksyessään tarvittaessa määrätä, millä kielillä tiedot on annettava satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaaville ja heidän edustajilleen.

sekä niiden nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimukset.

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, *Valtion lupa- ja valvontavirasto* ja kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen on merkittävä suunnitelma ympäristönsuojelulain mukaiseen ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Sataman pitäjälle on lähetettävä ote rekisteriin tehdystä merkinnästä.

5 §

Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen

Ennen sataman jätehuoltosuunnitelman esittämistä *Valtion lupa- ja valvontaviraston* tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen hyväksyttäväksi, sataman pitäjän on varattava satamaa käyttävien alusten haltijoille, heidän edustajilleen ja muille tahoille, joille jätehuoltosuunnitelmalla voi olla vaikutusta, tilaisuus lausua mielipiteensä sataman jätehuoltosuunnitelmasta tai sen tarkistamisesta. Jätehuoltosuunnitelman luonnos on oltava nähtävillä sataman pitäjän toimipaikassa ja muulla tarkoituksenmukaisella tavalla vähintään 14 päivän ajan sataman toiminta-aikana. Sataman pitäjän on ilmoitettava nähtävillä pitämisestä sataman käyttäjille ja muille tahoille ilmoitustaulullaan sekä internetsivuillaan, sähköistä tiedonvälitystä apuna käyttäen, kirjeitse tai joillain muulla tiedon antamiseen soveltuvalla tarkoituksenmukaisella tavalla.

Sataman pitäjän tulee saattaa satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaavien ja heidän edustajiensa saataville tiedot sataman jätehuoltojärjestelyistä sekä jätehuoltomaksuista niin, että kaikki sataman merkittävät käyttäjäryhmät saavat niistä tiedon. *Valtion lupa- ja valvontavirasto* tai kunnan ympäristönsuojeluviranomainen voi sataman jätehuoltosuunnitelmaa hyväksyessään tarvittaessa määrätä, millä kielillä tiedot on annettava satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaaville ja heidän edustajilleen.

7 §

Raportointi

Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskusten, Liikenteen turvallisuusviraston ja satamien on toimitettava aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/59/EY, jäljempänä alusjätedirektiivi, tarkoitetut tiedot Suomen ympäristökeskukselle, jonka tehtävänä on koota raportit lähetettäväksi Euroopan yhteisöjen komissiolle.

12 luku

Valvonta ja hallintopakko

1 §

Valvontaviranomaiset

Tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto, Suomen ympäristökeskus, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, rajavartiolaitos, tullilaitos ja poliisi.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja ympäristöministeriö huolehtivat tämän lain mukaisen toiminnan yleisestä ohjauksesta, seurannasta ja kehittämisestä hallinnonalallaan.

4 §

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen valvontatehtävät

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus valvoo toimialueellaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista siltä osin kuin säännökset ja määräykset koskevat:

- 1) sataman jätehuoltosuunnittelua;
- 2) aluksesta peräisin olevien jätteiden ja sedimenttien vastaanottolaitteita satamassa; ja
- 3) sataman jätehuoltoa koskevia maksuja.

7 §

Raportointi

Valtion lupa- ja valvontaviraston, Liikenteen turvallisuusviraston ja satamien on toimitettava aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/59/EY, jäljempänä alusjätedirektiivi, tarkoitetut tiedot Suomen ympäristökeskukselle, jonka tehtävänä on koota raportit lähetettäväksi Euroopan komissiolle.

12 luku

Valvonta ja hallintopakko

1 §

Valvontaviranomaiset

Tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto, Suomen ympäristökeskus, *Valtion lupa- ja valvontavirasto*, Rajavartiolaitos, Tulli ja poliisi.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja ympäristöministeriö huolehtivat tämän lain mukaisen toiminnan yleisestä ohjauksesta, seurannasta ja kehittämisestä hallinnonalallaan.

4 §

Valtion lupa- ja valvontaviraston valvontatehtävät

Valtion lupa- ja valvontavirasto valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista siltä osin kuin säännökset ja määräykset koskevat:

- 1) sataman jätehuoltosuunnittelua;
- 2) aluksesta peräisin olevien jätteiden ja sedimenttien vastaanottolaitteita satamassa; ja
- 3) sataman jätehuoltoa koskevia maksuja.

Valvontatehtävä koskee erityisesti sellaisia kauppamerenkulun satamia, joilla pitää olla ympäristönsuojelulain mukainen ympäristölupa.

9 §

Virka-apu

Ilmatieteen laitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, puolustusvoimien ja aluehallintoviraston on annettava valvontaviranomaiselle tämän lain mukaisen tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen.

Virka-avusta öljypäästömaksua koskevassa asiassa säädetään 3 luvun 8 §:ssä.

15 §

Hallintopakko

Liikenteen turvallisuusvirasto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voivat tämän lain mukaiseen toimivaltaansa kuuluvassa asiassa:

1) kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, jatkamasta tai toistamasta säännöksen tai määräyksen vastaista menettelyä;

2) määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, täyttämään muulla tavoin velvollisuutensa;

3) määrätä 1 tai 2 kohdassa tarkoitetulla tavalla menetellyt palauttamaan ympäristö ennalleen tai poistamaan rikkomuksesta ympäristölle aiheutunut haitta.

16 §

Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka

Liikenteen turvallisuusvirasto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voivat asettaa tämän lain nojalla antamansa kiellon tai määräyksen tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

Valvontatehtävä koskee erityisesti sellaisia kauppamerenkulun satamia, joilla pitää olla ympäristönsuojelulain mukainen ympäristölupa.

9 §

Virka-apu

Ilmatieteen laitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, Puolustusvoimien ja *Valtion lupa- ja valvontaviraston* on annettava valvontaviranomaiselle tämän lain mukaisen tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen.

Virka-avusta öljypäästömaksua koskevassa asiassa säädetään 3 luvun 8 §:ssä.

15 §

Hallintopakko

Liikenteen turvallisuusvirasto ja *Valtion lupa- ja valvontavirasto* voivat tämän lain mukaiseen toimivaltaansa kuuluvassa asiassa:

1) kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, jatkamasta tai toistamasta säännöksen tai määräyksen vastaista menettelyä;

2) määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, täyttämään muulla tavoin velvollisuutensa;

3) määrätä 1 tai 2 kohdassa tarkoitetulla tavalla menetellyt palauttamaan ympäristö ennalleen tai poistamaan rikkomuksesta ympäristölle aiheutunut haitta.

16 §

Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka

Liikenteen turvallisuusvirasto ja *Valtion lupa- ja valvontavirasto* voivat asettaa tämän lain nojalla antamansa kiellon tai määräyksen tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan. *Muilta osin mainituista tehosteista säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).*

18 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä Liikenteen turvallisuusviraston, Suomen ympäristökeskuksen, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen, rajavartiolaitoksen, Tullin ja poliisin tehtävistä valvontaviranomaisina ja niiden välisestä työnjaosta.

18 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä Liikenteen turvallisuusviraston, Suomen ympäristökeskuksen, *Valtion lupa- ja valvontaviraston*, Rajavartiolaitoksen, Tullin ja poliisin tehtävistä valvontaviranomaisina ja niiden välisestä työnjaosta.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

12.

Laki

postilain 45 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan postilain (415/2011) 45 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

45 §

Postin jakelussa tarvittavien laitteiden ja rakennelmien sijoittaminen

Kunta on velvollinen sallimaan kirjelähetysten keräilyssä ja jakelussa tarvittavien laitteiden ja vähäisten rakennelmien, kuten postilaatikkojen, sijoittamisen asemakaavassa osoitetuille yleisille alueille, jos sijoittamista ei voida muulla tavoin järjestää postiyrityksen ja postin saajan kannalta kohtuullisella tavalla ja kohtuullisin kustannuksin. Keräilyssä ja jakelussa tarvittavista laitteista ja vähäisistä rakennelmista tai niiden käytöstä ei saa aiheutua tarpeetonta vaaraa liikenteelle eikä olennaista haittaa yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidolle tai muulle käytölle.

Tontin, muun kiinteistön tai rakennuksen omistaja on velvollinen sallimaan, että seinään, porttiin tai aitaan kiinnitetään taikka maalle sijoitetaan keräilyssä ja jakelussa tarvittavia laitteita tai vähäisiä rakennelmia 1 momentissa säädetyin edellytyksin. Velvoite voidaan kuitenkin asettaa vain, jos se on omistajan kannalta kohtuullinen.

Keräilyssä ja jakelussa tarvittavia laitteita tai vähäisiä rakennelmia saadaan sijoittaa maantietlaissa (503/2005) tarkoitetun

45 §

Postin jakelussa tarvittavien laitteiden ja rakennelmien sijoittaminen

Kunta on velvollinen sallimaan kirjelähetysten keräilyssä ja jakelussa tarvittavien laitteiden ja vähäisten rakennelmien, kuten postilaatikkojen, sijoittamisen asemakaavassa osoitetuille yleisille alueille, jos sijoittamista ei voida muulla tavoin järjestää postiyrityksen ja postin saajan kannalta kohtuullisella tavalla ja kohtuullisin kustannuksin. Keräilyssä ja jakelussa tarvittavista laitteista ja vähäisistä rakennelmista tai niiden käytöstä ei saa aiheutua tarpeetonta vaaraa liikenteelle eikä olennaista haittaa yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidolle tai muulle käytölle.

Tontin, muun kiinteistön tai rakennuksen omistaja on velvollinen sallimaan, että seinään, porttiin tai aitaan kiinnitetään taikka maalle sijoitetaan keräilyssä ja jakelussa tarvittavia laitteita tai vähäisiä rakennelmia 1 momentissa säädetyin edellytyksin. Velvoite voidaan kuitenkin asettaa vain, jos se on omistajan kannalta kohtuullinen.

Keräilyssä ja jakelussa tarvittavia laitteita tai vähäisiä rakennelmia saadaan sijoittaa *liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa* (503/2005) tarkoitetun

maantien suoja- tai näkemäalueelle, jos sijoittamisesta tai laatikkojen käytöstä ei aiheudu tarpeetonta vaaraa liikenteelle tai olennaista haittaa tienpidolle.

maantien suoja- tai näkemäalueelle, jos sijoittamisesta tai laatikkojen käytöstä ei aiheudu tarpeetonta vaaraa liikenteelle tai olennaista haittaa tienpidolle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

13.

Laki

ratalain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ratalain (110/2007) 6, 25 a, 43 a ja 89 a §, sellaisina kuin niistä ovat 25 a, 43 a ja 89 a § laissa 567/2016, sekä
muutetaan 3–5, 8–10, 12, 15, 22, 25, 28, 28 a, 28 c, 69, 79, 91 ja 92 §, sellaisina kuin niistä ovat 3, 10, 28 a, 28 c ja 92 § laissa 567/2016, 8, 22 ja 79 § osaksi laissa 1243/2009, 28 ja 91 § laissa 1243/2009 ja 69 § laissa 1629/2015, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) rautatiellä yksi- tai useampiraiteista rataa sekä rautatiealuetta ja sillä olevia rakennuksia, rakennelmia ja laitteita, joita tarvitaan liikenteen hoitamiseksi ja turvaamiseksi sekä kaikkea näihin liittyvää toimintaa varten;
- 2) rautatiealueella aluetta, joka tarvitaan rataa, rata-aluetta, rakennuksia ja laitteita sekä liikenteen hoitamista sekä kaikkea näihin liittyvää toimintaa varten, ja tarpeellisia rautatieliikenteen palvelualueita;
- 3) rautatieliikenteen palvelualueella rautatieliikenteen palvelutoimintojen välittömästi tarvitsemia alueita;
- 4) näkemäalueella tasoristeyksessä aluetta, jolta on esteetön näkyvyys radalle;
- 5) liitännäisalueella radanpidossa tarvittavaa maa-aineksen otto- tai sijoittamispaikkaa tai radanpidossa tarpeelliselle laitteistolle varattua aluetta;
- 6) suojajäyskäläalueella rautatiealueen ulkopuolista aluetta, joka tarvitaan edistämään radan turvallista käyttöä;
- 7) radanpidolla rautatien ja siihen liittyvän kiinteän omaisuuden suunnittelua, hankintaa, rakentamista, hallintaa ja kunnossapitoa sekä olemassa olevan rautatien parantamista;
- 8) rakentamisella uuden rautatien rakentamista ja olemassa olevan rautatien paranta-

Ehdotus

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) rautatiellä yksi- tai useampiraiteista rataa sekä rautatiealuetta ja sillä olevia rakennuksia, rakennelmia ja laitteita, joita tarvitaan liikenteen hoitamiseksi ja turvaamiseksi sekä kaikkea näihin liittyvää toimintaa varten;
- 2) rautatiealueella aluetta, joka tarvitaan rataa, rata-aluetta, rakennuksia ja laitteita sekä liikenteen hoitamista sekä kaikkea näihin liittyvää toimintaa varten, ja tarpeellisia rautatieliikenteen palvelualueita;
- 3) rautatieliikenteen palvelualueella rautatieliikenteen palvelutoimintojen välittömästi tarvitsemia alueita;
- 4) näkemäalueella tasoristeyksessä aluetta, jolta on esteetön näkyvyys radalle;
- 5) liitännäisalueella radanpidossa tarvittavaa maa-aineksen otto- tai sijoittamispaikkaa tai radanpidossa tarpeelliselle laitteistolle varattua aluetta;
- 6) suojajäyskäläalueella rautatiealueen ulkopuolista aluetta, joka tarvitaan edistämään radan turvallista käyttöä;
- 7) radanpidolla rautatien ja siihen liittyvän kiinteän omaisuuden suunnittelua, hankintaa, rakentamista, hallintaa ja kunnossapitoa sekä olemassa olevan rautatien parantamista;
- 8) rakentamisella uuden rautatien rakentamista ja olemassa olevan rautatien paranta-

mista;

9) rataverkolla Liikenneviraston hallinnassa olevia valtion omistamia rautateitä ja TEN-verkolla niitä rautateitä, jotka kuuluvat unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 tarkoitettuihin ydinverkkoon tai kattavaan verkkoon;

10) yksityisraiteella muuta kuin valtion omistamaa ja Liikenneviraston hallinnoimaa rautatietä, jolla on liityntä rataverkkoon;

11) tiellä yksityisistä teistä annetussa laissa (358/1962) tarkoitettuja yksityisiä teitä sekä muita yksityisiä teitä, maantielaisissa (503/2005) tarkoitettuja maanteitä sekä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) tarkoitettuja katuja;

12) tienpitäjällä yksityisistä teistä annetussa laissa tarkoitettuja tieosakkaita yhteisesti tai tiekuntaa, milloin sellainen on perustettu, tai kiinteistön omistajaa taikka maantielain 11 §:n 1 momentin mukaista tienpitoviranomaista tai kuntaa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti kadunpidon järjestämisestä vastaavana;

13) liikenteenohjauslaitteella liikennevalo- ja liikennemerkkejä, sulkua- ja varoituslaitteita sekä tiemerkeitä.

Kiinteistöön rinnastetaan tätä lakia sovellettaessa määräala ja kiinteistöjen yhteinen alue.

4 §

Rautateiden luokitus

Rautateiden runkoverkko koostuu nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoista, joilla on valtakunnallista merkitystä ja jotka palvelevat lisäksi maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Runkoverkon tulee tarjota mahdollisuus sekä nopean henkilöliikenteen että tehokkaan tavaraliikenteen harjoittamiseen.

Muu rataverkko koostuu henkilö- ja tavaraliikenteen radoista, jotka täydentävät runkoverkkoa.

Liikenne- ja viestintäministeriö määrää,

mista;

9) rataverkolla Liikenneviraston hallinnassa olevia valtion omistamia rautateitä ja TEN-verkolla niitä rautateitä, jotka kuuluvat unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 tarkoitettuihin ydinverkkoon tai kattavaan verkkoon;

10) yksityisraiteella muuta kuin valtion omistamaa ja Liikenneviraston hallinnoimaa rautatietä, jolla on liityntä rataverkkoon;

11) tiellä yksityisistä teistä annetussa laissa (358/1962) tarkoitettuja yksityisiä teitä sekä muita yksityisiä teitä, *liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa* (503/2005) tarkoitettuja maanteitä sekä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) tarkoitettuja katuja;

12) tienpitäjällä yksityisistä teistä annetussa laissa tarkoitettuja tieosakkaita yhteisesti tai tiekuntaa, milloin sellainen on perustettu, tai kiinteistön omistajaa taikka maantielain 11 §:n 1 momentin mukaista tienpitoviranomaista tai kuntaa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti kadunpidon järjestämisestä vastaavana;

13) liikenteenohjauslaitteella liikennevalo- ja liikennemerkkejä, sulkua- ja varoituslaitteita sekä tiemerkeitä.

Kiinteistöön rinnastetaan tätä lakia sovellettaessa määräala ja kiinteistöjen yhteinen alue.

4 §

Rautateiden luokitus

Rautateiden runkoverkko koostuu nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoista, joilla on valtakunnallista merkitystä ja jotka palvelevat lisäksi maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Runkoverkon tulee tarjota mahdollisuus sekä nopean henkilöliikenteen että tehokkaan tavaraliikenteen harjoittamiseen.

Muu rataverkko koostuu henkilö- ja tavaraliikenteen radoista, jotka täydentävät runkoverkkoa.

Liikenne- ja viestintäministeriön *asetuksel-*

mitkä radat kuuluvat rautateiden runkoverkkoon.

la säädetään siitä, mitkä radat kuuluvat rautateiden runkoverkkoon. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset rautateiden runkoverkon palvelutasosta koskien välityskykyä, toimitusta, nopeutta, akselipainoja sekä muita palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä.

5 §

Rataverkon kehittäminen ja kunnossapito

Rataverkon tulee tarjota yhteydet turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen maan eri alueiden välillä ottaen huomioon väestön sekä eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. Huomiota on kiinnitettävä luonnonvarojen säästeliääseen käyttöön ja siihen, että rataverkon ja rautatieliikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi.

Rataverkkoa kehitettäessä ja pidettäessä kunnossa on kiinnitettävä huomiota siihen, että rautatiet osana koko liikennejärjestelmää edistävät valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista ja alueiden kehittämistä sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista.

5 §

Radanpitoa koskevat yleiset vaatimukset

Rataverkkoa on kehitettävä ja kunnossapidettävä ja siihen investoitava siten, että edistetään:

1) valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita;

2) valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista ja alueiden kehittämistä sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista ja alue- ja yhdyskuntarakenteen taloudellisuutta;

3) liikenteen päästöjen vähentämistä; sekä

4) tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksia, liikenteen automaatiota ja liikenteen palveluiden kehittämisen edellytyksiä.

Rautatiet on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa rautatien liikenteellinen merkitys huomioiden siten, että:

1) rataverkko tarjoaa yhteydet turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen maan eri alueiden välillä ottaen huomioon esteettömät yhteydet, eri väestöryhmien liikkumistarpeet sekä eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet;

2) rataverkko luo edellytyksiä monitoimijaympäristön kehittämiseksi niin, että rautatieliikenteen harjoittajilla on yhtäläiset edellytykset tarjota palveluita rataverkolla;

3) rataverkon ja rautatieliikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi ja luonnonvarojen käyttöön säästeliäästi;

4) radanpito ei tuota kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii;

5) rautatiet ovat liikenteellisesti ja teknisesti mahdollisimman toimivia, rautatieliikenteen ja muun liikenteen kannalta mahdollisimman turvallisia, ja niiden tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti;

6) huomioidaan alueen nykyinen ja suunniteltu maankäyttö;

7) rautateitä ja niiden kunnossapitoa koskevat tiedot ovat ajantasaiset ja käytettävissä; sekä

8) rautatiet ja niihin liittyvä digitaalinen infrastruktuuri on yhteentoimiva muun liikenne-verkon sekä siihen liittyvän digitaalisen infrastruktuurin kanssa.

Rautateitä rakennetaan liikenteen tai turvallisuuden edellyttämän yleisen tarpeen vaatiessa taikka liikenteestä aiheutuvien haittojen poistamiseksi tai vähentämiseksi tai maankäytön sitä edellyttäessä. Uusi rautatie voidaan rakentaa, jos olemassa oleva rataverkko ei täytä enää liikenteen tai alueidenkäytön tarpeita eikä rataosuuden parantamisella tai muutoin liikennejärjestelmää kehittämällä voida tarkoituksenmukaisesti tyydyttää näitä tarpeita taikka poistaa tai riittävästi vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja. Rautatietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten turvaamiseksi tarpeellisia määräyksiä, jotka koskevat radan rakennetta ja varusteita sekä tasoristeyksessä käytettävien liikenteenohjauslaitteiden käyttöä.

6 §

(kumotaan)

Rautatien rakentaminen

Rautateitä rakennetaan liikenteen tai turvallisuuden edellyttämän yleisen tarpeen vaatiessa taikka liikenteestä aiheutuvien haittojen poistamiseksi tai vähentämiseksi tai maankäytön sitä edellyttäessä. Rautatietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.

Uusi rautatie voidaan rakentaa, jos olemassa oleva rataverkko ei täytä enää liikenteen tai alueidenkäytön tarpeita eikä rataosuuden parantamisella tai muutoin liikennejärjestelmää kehittämällä voida tarkoituksenmukaisesti tyydyttää näitä tarpeita taikka poistaa tai riittävästi vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja.

Rautatie on rakennettava siten, että rautatien tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti ja tuottamatta kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii.

Rautatien rakentamisessa on erityisesti otettava huomioon junaliikenteen ja muun liikenteen turvallisuus, radan liikenteellinen ja tekninen toimivuus, alueen nykyinen ja suunniteltu maankäyttö sekä ympäristönäkökohdat.

Eri väestöryhmien tarpeisiin ja esteettömyyteen liikkumiseen on mahdollisuuksien mukaan kiinnitettävä huomiota rautatien rakentamisen yhteydessä.

8 §

Yleistä rautatien suunnittelusta

Yleissuunnitelmat ja ratasuunnitelmat koskevat rautateiden rakentamishankkeita siten kuin tässä luvussa säädetään.

Suunnitelmia tehtäessä radanpitäjä toimii yhteistyössä maakunnan liittojen, kuntien, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä muiden viranomaisten kanssa. Suunnittelun on perustuttava rautatien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin sekä muuhun alueiden käytön suunnitteluun.

Rautatien suunnittelun tulee tarpeen mukaan perustua liikennejärjestelmän kehittämistä koskevaan suunnitteluun.

9 §

Tutkimusoikeus

Kun radanpitäjä on päättänyt aloittaa yleis- tai ratasuunnitelman laatimisen, sillä on oikeus tehdä tutkimustöitä suunnittelualueeseen kuuluvalla kiinteistöllä. Tässä tarkoituksessa saadaan tässä pykälässä tarkoitettulla kiinteistöllä suorittaa mittausta, maastoon merkitseminen, kartoitus tai maaperän tutkimus taikka muu valmistava toimenpide. Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Suunnitelman laatimisesta sekä siihen liittyvien tutkimusten aloittamisesta on ilmoitettava kunnalle sekä kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla 22 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille ja näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua

8 §

Yleistä rautatien suunnittelusta

Yleissuunnitelmat ja ratasuunnitelmat koskevat rautateiden rakentamishankkeita siten kuin tässä luvussa säädetään.

Suunnitelmia tehtäessä radanpitäjä toimii yhteistyössä maakuntien, kuntien ja muiden viranomaisten kanssa. Suunnittelun on perustuttava rautatien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sekä muuhun alueiden käytön suunnitteluun.

9 §

Tutkimusoikeus

Kun radanpitäjä on päättänyt aloittaa yleis- tai ratasuunnitelman laatimisen, sillä on oikeus tehdä tutkimustöitä suunnittelualueeseen kuuluvalla kiinteistöllä. Tässä tarkoituksessa saadaan tässä pykälässä tarkoitettulla kiinteistöllä suorittaa mittausta, maastoon merkitseminen, kartoitus tai maaperän tutkimus taikka muu valmistava toimenpide. Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Suunnitelman laatimisesta sekä siihen liittyvien tutkimusten aloittamisesta on ilmoitettava kunnalle sekä kuuluttamalla asiasta niin kuin maakunnan ilmoitukset maakuntalain (/) mukaan julkaistaan tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla 22 §:n 1 momentissa

mielipiteensä asiasta.

mainituille henkilöille ja näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiasta.

10 §

Rautatiealueen suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Rautatien rakentamista koskevan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleis- tai ratasuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, voidaan olemassa olevan rautatien rakentamista koskeva yleissuunnitelma ja ratasuunnitelma laatia, jos hankkeen luonne huomioon ottaen suunnitelman suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan riittävästi selvittää yhteistyössä liikenneviranomaisten, kunnan, maakunnan liiton sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa.

Yleissuunnitelmaa tai ratasuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sitä puoltavat. Ratasuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kyse on vaikutuksiltaan vähäisestä poikkeuksesta ja kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin poikkeus välittömästi vaikuttaa, sitä puoltavat.

Yleis- ja ratasuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaisla (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

10 §

Rautatiealueen suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Rautatien rakentamista koskevan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleis- tai ratasuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, voidaan olemassa olevan rautatien rakentamista koskeva yleissuunnitelma ja ratasuunnitelma laatia, jos hankkeen luonne huomioon ottaen suunnitelman suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan riittävästi selvittää yhteistyössä liikenneviranomaisten, maakunnan ja kunnan kanssa.

Yleissuunnitelmaa tai ratasuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sitä puoltaa. Ratasuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kyse on vaikutuksiltaan vähäisestä poikkeuksesta ja kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin poikkeus välittömästi vaikuttaa, sitä puoltavat.

Yleis- ja ratasuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaisla (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

12 §

Yleissuunnitelman sisältö

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys rautatien rakentamisen tai rataverkon kehittämisen tarpeellisuudesta sekä tutkituista vaihtoehtoista, radan liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, rautatiealueen likimääräinen sijainti sekä rautatiealueen ja rautatieliikenteen arvioidut vaikutukset, kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistörakentamiseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Suunnitelmassa on lisäksi esitettävä mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä alustava kustannusarvio.

15 §

Rautatiealueen suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Rautatien rakentamista koskevassa ratasuunnitelmassa on osoitettava rautatie ja sen sijainti, käyttö eri tarkoituksiin, korkeusasema, poikkileikkaus ja kuivatus niin, että vaikutukset voidaan riittävästi arvioida ja rautatie voidaan merkitä maastoon. Ratasuunnitelmassa osoitetaan suunnitellut eritasoristeykset, tasoristeykset ja kulkuyhteydet. Suunnitelmaan on liitettävä arvio rautatien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen radan rakentamisen tai junaliikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi.

Suunnitelmassa on otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon maanomistusolot. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi radan suoja-alueet ja tasoristeysten näkemäalueet sekä se, varataanko aluetta radan myöhempää levenyttämistä varten. Suunnitelmaan on liitettävä arvio rautatien rakentamisen kustannuksista.

12 §

Yleissuunnitelman sisältö

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys rautatien rakentamisen tai rataverkon kehittämisen tarpeellisuudesta sekä tutkituista vaihtoehtoista, radan liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, rautatiealueen likimääräinen sijainti sekä rautatiealueen ja rautatieliikenteen arvioidut vaikutukset, kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistörakentamiseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Suunnitelmassa on lisäksi esitettävä mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä alustava kustannusarvio.

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaisten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet.

15 §

Rautatiealueen suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Rautatien rakentamista koskevassa ratasuunnitelmassa on osoitettava rautatie ja sen sijainti, käyttö eri tarkoituksiin, korkeusasema, poikkileikkaus ja kuivatus niin, että vaikutukset voidaan riittävästi arvioida ja rautatie voidaan merkitä maastoon. Ratasuunnitelmassa osoitetaan suunnitellut eritasoristeykset, tasoristeykset ja kulkuyhteydet. Suunnitelmaan on liitettävä arvio rautatien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen radan rakentamisen tai junaliikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi.

Suunnitelmassa on otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon maanomistusolot. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi radan 37 §:n 1 momentissa tarkoitetut suoja-alueet ja 38 §:n 1 momentissa tarkoitetut tasoristeysten näkemäalueet sekä se, varataanko aluetta radan myöhempää levenyttämistä varten. Suunni-

Jos rautatie rakennetaan uuteen paikkaan ja vanha rautatie jää vanhan suunnan osalta edelleen radaksi taikka käytettäväksi muihin radanpitotarkoituksiin, on siitä määrättävä ratasuunnitelmassa.

telmaan on liitettävä arvio rautatien rakentamisen kustannuksista.

Jos rautatie rakennetaan uuteen paikkaan ja vanha rautatie jää vanhan suunnan osalta edelleen radaksi taikka käytettäväksi muihin radanpitotarkoituksiin, on siitä määrättävä ratasuunnitelmassa.

Ratasuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaisten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet. Selvitys ei kuitenkaan ole tarpeen, jos tiesuunnitelma perustuu lainvoimaiseen yleissuunnitelmaan, jossa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden huomioon ottamista koskeva selvitys on riittävällä tavalla tehty.

22 §

Vuorovaikutus

Yleis- ja ratasuunnitelmaa laadittaessa on kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattava mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa.

Ennen suunnitelman hyväksymistä on 1 momentissa mainituille tahoille varattava tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Tässä tarkoituksessa kunnan tulee pitää yleis- ja ratasuunnitelma yleisesti nähtävänä 30 päivän ajan. Muistutukset suunnitelmaa vastaan on toimitettava kunnalle ennen nähtävänäoloajan päättymistä. Kunnan tulee toimittaa lausuntonsa nähtävillä olleesta suunnitelmasta ja sitä vastaan tehdyistä muistutuksista sekä jätetyt muistutuskirjelmät radanpitäjälle. Suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sekä muistutusten tekemistavasta ja -ajasta on kunnan kuulutettava niin kuin kunnalliset ilmoitukset asianomaisessa kunnassa julkaistaan. Ilmoitus on aina julkaistava vähintään yhdessä vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä. Radanpitä-

22 §

Vuorovaikutus

Yleis- ja ratasuunnitelmaa laadittaessa on kunnalle, kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattava mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa.

Ennen suunnitelman hyväksymistä on 1 momentissa tarkoitetuille tahoille varattava tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Tässä tarkoituksessa maakunnan tulee pitää yleis- ja ratasuunnitelma yleisesti nähtävänä 30 päivän ajan. Muistutukset suunnitelmaa vastaan on toimitettava maakunnalle ennen nähtävänäoloajan päättymistä. Maakunnan on varattava niille kunnille, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu, mahdollisuus lausua muistutuksista. Maakunnan tulee toimittaa lausuntonsa nähtävillä olleesta suunnitelmasta ja sitä vastaan tehdyistä muistutuksista sekä jätetyt muistutuskirjelmät radanpitäjälle. Suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sekä muistutusten tekemistavasta ja -ajasta on maakunnan kuulutettava niin kuin maakunnan ilmoitukset maakuntalain mu-

jän on lähetettävä kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sellaisille suunnitelman vaikutusalueen kiinteistön omistajille ja haltijoille, joiden asuinpaikka on toisessa kunnassa ja jotka on asiakirjoissa mainittu tai muuten tunnettu.

Radanpitäjä ilmoittaa perustellun kannanottonsa esitettyihin muistutuksiin niille muistutuksentekijöille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa. Radanpitäjän on pyydettävä yleis- ja rata-suunnitelmasta lausunto niiltä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta, maakunnan liitoilta ja kunnilta, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu ja joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin ilmenevät. Radanpitäjän tulee pyytää muulta viranomaiselta lausunto, jos se on päätösharkinnassa tarpeen.

Jos yleisesti nähtävillä ollutta ratasuunnitelmaa on tarpeen muuttaa ja muutoksen vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, voidaan noudattaa yksinkertaisempaa menettelyä kuin 2–4 momentissa säädetään.

Tarkemmat säännökset vuorovaikutusmenettelystä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

25 §

Suunnitelmien muuttaminen

Jos hyväksyttyä yleis- tai ratasuunnitelmaa on tarpeen muuttaa, on soveltuvin osin voimassa, mitä tässä laissa ja sen nojalla säädetään uudesta yleis- ja ratasuunnitelmasta. Hyväksyttyyn ratasuunnitelmaan voidaan kuitenkin tehdä edellä säädetyn estämättä sellaisia vaikutuksiltaan vähäisiä muutoksia, jotka radanpitäjä rakentamisen yhteydessä harkitsee tarpeelliseksi ja tarkoituksenmukaisiksi.

kaan julkaistaan. Ilmoitus on aina julkaistava vähintään yhdessä vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä. Radanpitäjän on lähetettävä kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sellaisille suunnitelman vaikutusalueen kiinteistön omistajille ja haltijoille, joiden asuinpaikka on toisessa kunnassa ja jotka on asiakirjoissa mainittu tai muuten tunnettu.

Radanpitäjän on ilmoitettava perusteltu kannanottonsa suunnitelmaa vastaan tehdyistä muistutuksista. Radanpitäjän on ilmoitettava kannanottonsa alueen kunnille sekä niille muistutuksentekijöille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa. Radanpitäjän perusteltu kannanotto ilmoitetaan suunnitelmaa koskevassa hyväksymispäätöksessä.

Radanpitäjän on pyydettävä yleis- ja rata-suunnitelmasta lausunto *Valtion lupa- ja valvontavirastolta sekä niiltä maakunnilta* ja kunnilta, joiden alueelle *suunnitelma sijoittuu* ja joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin ilmenevät. Radanpitäjän on pyydetävä *lausunto muultakin* viranomaiselta, jos se on päätösharkinnassa tarpeen.

Jos yleisesti nähtävillä ollutta ratasuunnitelmaa on tarpeen muuttaa ja muutoksen vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, voidaan noudattaa yksinkertaisempaa menettelyä kuin 2–4 momentissa säädetään.

Tarkemmat säännökset vuorovaikutusmenettelystä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

25 §

Suunnitelmien muuttaminen ja vähäinen poikkeaminen

Jos hyväksyttyä yleissuunnitelmaa tai ratasuunnitelmaa on tarpeen muuttaa, *se tehdään siten kuin* tässä laissa ja sen nojalla säädetään uudesta yleissuunnitelmasta ja ratasuunnitelmasta.

Hyväksytystä ratasuunnitelmasta voidaan poiketa sitä muuttamatta, jos poikkeus on vaikutuksiltaan vähäinen ja radanpitäjä rakentamisen yhteydessä harkitsee poikkeamisen tarpeelliseksi ja tarkoituksenmukaisiksi.

25 a §

(kumotaan)

Tasoristeyksiä koskevat ratasuunnitelmat

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus vastaa 20 §:n 2 momentissa tarkoitetun tasoristeyksiä koskevan ratasuunnitelman laadinnasta ja siihen sovelletaan tällöin, mitä tässä luvussa säädetään radanpitäjästä.

28 §

Suunnitelmien hyväksyminen

Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy rautatien lakkauttamista koskevat ratasuunnitelmat, jotka koskevat rautatien lakkauttamista muulloin kuin rautatien rakentamisen yhteydessä. Muut ratasuunnitelmat ja yleisuunnitelmat hyväksyy Liikennevirasto. Jos kunta, maakunnan liitto tai elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä Liikenneviraston kanssa, on asia siirrettävä liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. Liikennevirasto voi erityisistä syistä muutoinkin siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.

28 a §

Lupa tasoristeyksen rakentamiseen ja siirtämiseen

Uuden tasoristeyksen saa rakentaa vain TEN-verkon ulkopuoliselle rataverkolle. Erityisistä syistä saa uuden tasoristeyksen rakentaa TEN-verkon sellaiselle rataosalle, jolla radan suurin sallittu nopeus on pysyvästi enintään 50 kilometriä tunnissa. TEN-verkolla olevan tasoristeyksen paikkaa voidaan siirtää, jos siirrolla voidaan merkittävästi parantaa tasoristeyksen turvallisuutta taikka muusta erityisestä syystä.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun tasoristeyksen rakentamiseen tai siirtämiseen on oltava radanpitäjän lupa. Tarvittaessa lupa voi olla määräaikainen. Radanpitäjä voi antaa teknisiä määräyksiä lupahakemuksen sisällöstä. Lupa voidaan myöntää tienpitäjälle, jos se on tarpeen välttämätöntä kulkuyhteyttä varten ja

28 §

Suunnitelmien hyväksyminen

Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy rautatien lakkauttamista koskevat ratasuunnitelmat, jotka koskevat rautatien lakkauttamista muulloin kuin rautatien rakentamisen yhteydessä. Muut ratasuunnitelmat ja yleisuunnitelmat hyväksyy Liikennevirasto. Jos kunta, *maakunta tai Valtion lupa- ja valvontavirasto* on suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä Liikenneviraston kanssa, on asia siirrettävä liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. Liikennevirasto voi erityisistä syistä muutoinkin siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.

28 a §

Lupa tasoristeyksen rakentamiseen ja siirtämiseen

Uuden tasoristeyksen saa rakentaa vain *runkoverkon ja* TEN-verkon ulkopuoliselle rataverkolle. Erityisistä syistä saa uuden tasoristeyksen rakentaa *runkoverkon ja* TEN-verkon sellaiselle rataosalle, jolla radan suurin sallittu nopeus on pysyvästi enintään 50 kilometriä tunnissa. *Runkoverkolla ja* TEN-verkolla olevan tasoristeyksen paikkaa voidaan siirtää, jos siirrolla voidaan merkittävästi parantaa tasoristeyksen turvallisuutta taikka muusta erityisestä syystä.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun tasoristeyksen rakentamiseen tai siirtämiseen on oltava radanpitäjän lupa. Tarvittaessa lupa voi olla määräaikainen. Radanpitäjä voi antaa teknisiä määräyksiä lupahakemuksen sisällöstä. Lupa voidaan myöntää tienpitäjälle, jos se on tarpeen välttämätöntä kulkuyhteyttä varten ja

tasoristeyksen turvallisuus varmistetaan turvalaitteilla tai muilla järjestelyillä. Lupaa ei tarvita, jos tasoristeys sisältyy maantielain mukaiseen hyväksyttyyn tiesuunnitelmaan.

Jos tasoristeyksen käyttö lisääntyy merkittävästi tai sen käyttötarkoitus muuttuu, tienpitäjän on haettava lisääntyvään tai muuttuvaan käyttöön oikeuttava radanpitäjän lupa.

Työnaikaista tarvetta varten tai muusta erityisestä syystä radanpitäjä voi myöntää luvan tilapäisen tasoristeyksen rakentamiseen, jos siitä ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tilapäiseen tasoristeykseen sovelletaan, mitä jäljempänä 28 b ja 28 d §:ssä säädetään.

Radanpitäjä voi liittää lupapäätökseen tasoristeyksen rakentamista, uudenlaista käyttöä, kunnossapitoa ja poistamista sekä tasoristeykseen liittyvää tietä koskevia ehtoja.

Ennen tasoristeyslupan myöntämistä radanpitäjän on kuultava niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät kyseisellä rataosuudella.

28 c §

Lupa rautatien ylittämiseen

Radanpitäjä voi myöntää luvan ylittää rautatie tasoristeyksessä moottorikelkalla tai muulla maastoajoneuvolla vain TEN-verkon ulkopuoliselle rataosalle. Erityisistä syistä voidaan ylityslupa myöntää TEN-verkolla olevan tasoristeyksen yhteyteen.

Ylityslupa voidaan myöntää vain, jos lupaehtoin varmistetaan, että maastoajoneuvon käyttö ei vahingoita rataa tai rautatiealueen rakenteiden toimivuutta, häiritsee radanpitoa eikä vaaranna liikenneturvallisuutta. Tarvittaessa ylityslupa voidaan myöntää määräaikaisena.

Radanpitäjä voi myöntää poliisille, Tullille ja rajavartiolaitokselle maastossa tapahtuvien valvontatehtävien vuoksi määräajaksi luvan ylittää rautatie tasoristeyksessä moottorikelkalla tai muulla maastoajoneuvolla myös muulla kuin 1 momentissa tarkoitettulla rataosalla luvassa tarkemmin määritellyin ehdoin.

Tässä pykälässä tarkoitettuun tasoristeykseen ja ylityslupaan sovelletaan, mitä 18 §:n 4 momentissa, 28 a §:n 3, 5 ja 6 momentissa

tasoristeyksen turvallisuus varmistetaan turvalaitteilla tai muilla järjestelyillä. Lupaa ei tarvita, jos tasoristeys sisältyy maantielain mukaiseen hyväksyttyyn tiesuunnitelmaan.

Jos tasoristeyksen käyttö lisääntyy merkittävästi tai sen käyttötarkoitus muuttuu, tienpitäjän on haettava lisääntyvään tai muuttuvaan käyttöön oikeuttava radanpitäjän lupa.

Työnaikaista tarvetta varten tai muusta erityisestä syystä radanpitäjä voi myöntää luvan tilapäisen tasoristeyksen rakentamiseen, jos siitä ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tilapäiseen tasoristeykseen sovelletaan, mitä jäljempänä 28 b ja 28 d §:ssä säädetään.

Radanpitäjä voi liittää lupapäätökseen tasoristeyksen rakentamista, uudenlaista käyttöä, kunnossapitoa ja poistamista sekä tasoristeykseen liittyvää tietä koskevia ehtoja.

Ennen tasoristeyslupan myöntämistä radanpitäjän on kuultava niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät kyseisellä rataosuudella.

28 c §

Lupa rautatien ylittämiseen

Radanpitäjä voi myöntää luvan ylittää rautatie tasoristeyksessä moottorikelkalla tai muulla maastoajoneuvolla vain *runkoverkon* ja TEN-verkon ulkopuoliselle rataosalle. Erityisistä syistä voidaan ylityslupa myöntää *runkoverkon* ja TEN-verkolla olevan tasoristeyksen yhteyteen.

Ylityslupa voidaan myöntää vain, jos lupaehtoin varmistetaan, että maastoajoneuvon käyttö ei vahingoita rataa tai rautatiealueen rakenteiden toimivuutta, häiritsee radanpitoa eikä vaaranna liikenneturvallisuutta. Tarvittaessa ylityslupa voidaan myöntää määräaikaisena.

Radanpitäjä voi myöntää poliisille, Tullille ja Rajavartiolaitokselle maastossa tapahtuvien valvontatehtävien vuoksi määräajaksi luvan ylittää rautatie tasoristeyksessä moottorikelkalla tai muulla maastoajoneuvolla myös muulla kuin 1 momentissa tarkoitettulla rataosalla luvassa tarkemmin määritellyin ehdoin.

Tässä pykälässä tarkoitettuun tasoristeykseen ja ylityslupaan sovelletaan, mitä 18 §:n 4 momentissa, 28 a §:n 3, 5 ja 6 momentissa

sekä 28 b §:ssä säädetään.

43 a §

Puhevallasta ratatoimituksessa

Mitä tässä luvussa säädetään radanpitäjästä ratatoimituksen tai yksityistietoimituksen hakijana ja puhevallan käyttäjänä ratatoimituksessa, koskee toimivaltaista elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta rataverkkoa koskeissa asioissa.

69 §

Korvausten maksaminen ja korko

Radanpitäjän suoritettavaksi määrätyt ennakko- ja lopulliset korvaukset niille maksettavine kuuden prosentin vuotuisine korkoineen tulee suorittaa kolmen kuukauden kuluessa niiden määrittämisestä. Korvauksen maksamisen viivästyessä sille maksetaan vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan.

Tilusjärjestelyssä alueen saaja on velvollinen maksamaan saamastaan alueesta korvauksen radanpitäjälle siltä osin kuin korvausta ei voida vähentää radanpitäjän maksettaviksi määrätyistä suorituksista, ja alueen luovuttaja saa radanpitäjältä korvauksen luovuttamastaan alueesta. Tässä momentissa tarkoitettuihin korvauksiin sovelletaan, mitä 1 momentissa koron laskemisesta ja korvausten maksamisesta säädetään.

Edellä 1 momentin mukainen kuuden prosentin vuotuinen korko lasketaan alkavaksi 46 §:ssä tarkoitettusta haltuunotosta lukien, jollei 46 §:n 3 momentin mukaisen haltuunoton osalta ole toisin sovittu, sekä 65 §:ssä mainituissa tapauksissa kyseisen ratatoimituksen loppukokouksen ajankohdasta lukien. Tilusjärjestelyn johdosta määrätyle korvaukselle korko lasketaan toimituksessa määrätystä alueiden haltuunottoajankohdasta lukien.

Ratatoimituksessa ja 43 §:n 3 momentin mukaisessa yksityistietoimituksessa radanpitäjän maksettavaksi määrätyt korvaukset sekä edellä 2 momentissa tarkoitettut tilusjärjestelykorvaukset alueen luovuttajalle suorittaa

sekä 28 b §:ssä säädetään.

(kumotaan)

69 §

Korvausten maksaminen ja korko

Radanpitäjän suoritettavaksi määrätyt ennakko- ja lopulliset korvaukset niille maksettavine kuuden prosentin vuotuisine korkoineen tulee suorittaa kolmen kuukauden kuluessa niiden määrittämisestä. Korvauksen maksamisen viivästyessä sille maksetaan vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan.

Tilusjärjestelyssä alueen saaja on velvollinen maksamaan saamastaan alueesta korvauksen radanpitäjälle siltä osin kuin korvausta ei voida vähentää radanpitäjän maksettaviksi määrätyistä suorituksista, ja alueen luovuttaja saa radanpitäjältä korvauksen luovuttamastaan alueesta. Tässä momentissa tarkoitettuihin korvauksiin sovelletaan, mitä 1 momentissa koron laskemisesta ja korvausten maksamisesta säädetään.

Edellä 1 momentin mukainen kuuden prosentin vuotuinen korko lasketaan alkavaksi 46 §:ssä tarkoitettusta haltuunotosta lukien, jollei 46 §:n 3 momentin mukaisen haltuunoton osalta ole toisin sovittu, sekä 65 §:ssä mainituissa tapauksissa kyseisen ratatoimituksen loppukokouksen ajankohdasta lukien. Tilusjärjestelyn johdosta määrätyle korvaukselle korko lasketaan toimituksessa määrätystä alueiden haltuunottoajankohdasta lukien.

Ratatoimituksessa ja 43 §:n 3 momentin mukaisessa yksityistietoimituksessa radanpitäjän maksettavaksi määrätyt korvaukset sekä edellä 2 momentissa tarkoitettut tilusjärjestelykorvaukset alueen luovuttajalle suorittaa

elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskus. Yksityisraidetta koskevat korvaukset maksaa rautatien omistaja tai haltija.

79 §

Rautatien lakkauttaminen muussa yhteydessä

Liikenne- ja viestintäministeriö voi lakkauttaa rautatien Liikenneviraston valmistelemän ratasuunnitelman perusteella, jos:

1) rautatietä ei enää käytetä rautatieliikenteen harjoittamiseen, radanpitoon liittyvään liikennöintiin eikä muihin liikenteen tarpeisiin;

2) rautatielle ei ole odotettavissa 1 kohdassa mainittua käyttöä;

3) rautatiellä ei ole käyttöä yksityisraiteena; ja

4) alueen saavutettavuus sekä kuljetustarpeet on turvattu muulla tavoin.

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö voi lakkauttaa rautatien Liikenneviraston valmistelemän ratasuunnitelman perusteella, jos rautatien liikenne on vähäistä eikä rautatietä ole taloudellisesti kannattavaa pitää valtion varoilla turvallisesti liikennöitävässä, 29 tai 30 §:ssä tarkoitetussa kunnossa ja jos alueen saavutettavuus sekä kuljetustarpeet on turvattu muulla tavoin.

Liikenne- ja viestintäministeriön tulee ennen tässä pykälässä tarkoitetun päätöksen tekemistä kuulla tarvittaessa asianomaisia ministeriöitä, maakunnan liittoja ja kuntia.

89 a §

Eräät vahingonkorvausasiat

Rataverkolla rautatieliikenteen palvelualueilla tapahtuneisiin esine- ja varallisuusvahinkoihin liittyvät korvausvaatimukset käsittelee ja ratkaisee elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

radanpitäjä. Yksityisraidetta koskevat korvaukset maksaa rautatien omistaja tai haltija.

79 §

Rautatien lakkauttaminen muussa yhteydessä

Liikenne- ja viestintäministeriö voi lakkauttaa rautatien Liikenneviraston valmistelemän ratasuunnitelman perusteella, jos:

1) rautatietä ei enää käytetä rautatieliikenteen harjoittamiseen, radanpitoon liittyvään liikennöintiin eikä muihin liikenteen tarpeisiin;

2) rautatielle ei ole odotettavissa 1 kohdassa tarkoitettua käyttöä;

3) rautatiellä ei ole käyttöä yksityisraiteena; ja

4) alueen saavutettavuus sekä kuljetustarpeet on turvattu muulla tavoin.

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö voi lakkauttaa rautatien Liikenneviraston valmistelemän ratasuunnitelman perusteella, jos rautatien liikenne on vähäistä eikä rautatietä ole taloudellisesti kannattavaa pitää valtion varoilla turvallisesti liikennöitävässä, 29 tai 30 §:ssä tarkoitetussa kunnossa ja jos alueen saavutettavuus sekä kuljetustarpeet on turvattu muulla tavoin.

Liikenne- ja viestintäministeriön tulee ennen tässä pykälässä tarkoitetun päätöksen tekemistä kuulla tarvittaessa asianomaisia ministeriöitä, *maakuntia* ja kuntia.

(kumotaan)

91 §

Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille

Radanpitäjän tulee lähettää yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus niille suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa, samanaikaisesti, kun päätös annetaan 90 §:n mukaisesti yleisesti tiedoksi.

Radanpitäjän on lähetettävä yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus kunnalle, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle. Ilmoitukseen on tarvittaessa liitettävä jäljennös suunnitelmasta.

92 §

Muutoksenhaku

Tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Radanpitäjän päätöksestä 18 §:n 4 momentissa ja 2 a luvussa tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu tasoristeys sijaitsee, sekä 40 ja 41 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu kiinteistö sijaitsee.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Kunnalla, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella ja maakunnan liitolla on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan alueelle tai viranomaisen toimialueelle.

Rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhteisön tai säätiön toiminta-alueelle.

Yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavaa yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymis-

91 §

Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille

Radanpitäjän tulee lähettää yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus niille suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa, samanaikaisesti, kun päätös annetaan 90 §:n mukaisesti yleisesti tiedoksi.

Radanpitäjän on lähetettävä yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus *maakunnalle, kunnalle* sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle. Ilmoitukseen on tarvittaessa liitettävä jäljennös suunnitelmasta.

92 §

Muutoksenhaku

Tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Radanpitäjän päätöksestä 18 §:n 4 momentissa ja 2 a luvussa tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu tasoristeys sijaitsee, sekä 40 ja 41 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu kiinteistö sijaitsee.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Maakunnalla, Valtion lupa- ja valvontavirastolla ja kunnalla on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat maakunnan tai kunnan alueelle tai viranomaisen toimialueelle.

Rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhteisön tai säätiön toiminta-alueelle.

Yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavaa yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymis-

päätöstä koskeva valitus on käsiteltävä kii-
reellisenä.

Muutoksenhausta ratatoimituksessa tehtyyn
päätökseen säädetään 77 §:ssä.

95 §

Kuuluttaminen

Milloin tämän lain nojalla on julkaistava
kuulutus, määräys, kielto tai muu asia ylei-
sesti tiedoksi eikä tiedoksi antamisen tavasta
ole erikseen säädetty, *on asiasta tiedotettava
kuuluttamalla siitä vähintään 30 päivän ajan
siten kuin kunnalliset ilmoitukset kunnassa
julkaistaan. Kuulutuksen julkaisemisesta on
ilmoitettava ainakin yhdessä toiminnan vai-
kutusalueella yleisesti leviävässä sanomaleh-
dessä, jollei asian merkitys ole vähäinen tai
ilmoittaminen ole muutoin ilmeisen tarpee-
tonta. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtu-
neen seitsemäntenä päivänä kuulutuksen jul-
kipanosta, mikä on kuulutuksessa ja ilmoi-
tuksessa todettava.*

päätöstä koskeva valitus on käsiteltävä kii-
reellisenä.

Muutoksenhausta ratatoimituksessa tehtyyn
päätökseen säädetään 77 §:ssä.

95 §

Kuuluttaminen

Milloin tämän lain nojalla on julkaistava
kuulutus, määräys, kielto tai muu asia ylei-
sesti tiedoksi eikä tiedoksi antamisen tavasta
ole erikseen säädetty, *toimivaltainen viran-
omainen saattaa asian tiedoksi julkisesti kuu-
luttamalla vähintään 30 päivän ajan siten
kuin hallintolain 62 a §:ssä säädetään.*

Tämän lain voimaantulosta säädetään erik-
seen lailla.

Tämän lain 3–5, 8, 12, 25, 28 a ja 28 c §
sekä 6, 25 a ja 43 a §:n kumoaminen tulevat
voimaan kuitenkin voimaan päivänä kuuta
20

Liikenneviraston lisäksi elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskus voi laatia 20 §:n 2
momentissa tarkoitetun tasoristeyksiä koske-
van ratasuunnitelman ja siihen sovelletaan
tällöin, mitä 2 luvussa säädetään rataverkon
haltijasta. Tämä toimivalta päättyy 31 päivä-
nä joulukuuta 2019.

Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ym-
päristökeskus voi käyttää lain 43 a §:ssä tar-
koitettua puhevaltaa valtion rataverkkoa kos-
kevissa asioissa 31 päivään joulukuuta 2019.

Yleissuunnitelmaan, ratasuunnitelmaan ja
ratahankkeeseen, joiden laatiminen on kes-
ken tai rakentaminen on aloitettu tämän lain
5, 8, 12 ja 15 §:n voimaan tullessa, sovelle-
taan mainittujen säännösten voimaan tullessa
voimassa olleita säännöksiä. Sopimuksiin,
jotka Liikennevirasto ja elinkeino- liikenne-
ja ympäristökeskus on solminut ulkopuolisen
palveluntarjoajan kanssa ennen tämän lain 5,
8, 12 ja 15 §:n voimaan tuloa, sovelletaan

mainittujen säännösten voimaan tullessa
voimassa olleita säännöksiä.

14.

Laki

Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain (104/2011) 3 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa 314/2016, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

3 §

Saimaan kanavan vuokrasopimuksen 18 artiklan 2 kappaleen mukaisena erityisenä toimielimenä toimii Saimaan kanavan komissio. Liikenne- ja viestintäministeriö nimittää komission viideksi vuodeksi kerrallaan. Komission puheenjohtajana toimii kanavavaltuutettu ja jäsenenä liikenne- ja viestintäministeriön, ulkoasiainministeriön, Rajavartiolaitoksen, Tullihallituksen ja Liikenneviraston edustajia.

Komission tehtävänä on sovittaa yhteen viranomaisten kannat Saimaan kanavan vuokrasopimuksen täytäntöönpanoa ja alusliikenteen kehittämistä koskevissa kysymyksissä sekä toimia lupaviranomaisena.

Saimaan kanavan vuokrasopimuksen 18 artiklan 2 kappaleen mukaisena erityisenä toimielimenä toimii Saimaan kanavan komissio. Liikenne- ja viestintäministeriö nimittää komission viideksi vuodeksi kerrallaan. Komission puheenjohtajana toimii kanavavaltuutettu ja jäsenenä liikenne- ja viestintäministeriön, *ulkoministeriön*, Rajavartiolaitoksen, *Tullin*, *Etelä-Karjalan maakunnan* ja Liikenneviraston edustajia.

Komission tehtävänä on sovittaa yhteen viranomaisten kannat Saimaan kanavan vuokrasopimuksen täytäntöönpanoa ja alusliikenteen kehittämistä koskevissa kysymyksissä sekä toimia lupaviranomaisena.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

15.

Laki**sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 234 ja 318§:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) 234 ja 318 §, sellaisena
 kuin niistä on 318 § osaksi laeissa 456/2016 ja xx/xxxx (HE 192/2017 vp), seuraavasti

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

234 §

234 §

*Sijoittamisen edellytykset**Sijoittamisen edellytykset*

Telekaapelia, radiomastoa ja tukiasemaa ei saa sijoittaa asemakaavan vastaisesti eikä siten, että vaikeutetaan voimassa olevan maakunta- tai yleiskaavan toteutumista. Sijoittaminen ei saa myöskään vaikeuttaa kaavojen laatimista.

Edellä 229 §:n 1 momentissa tarkoitetun yleisiä tietoliikenneyhteyksiä palvelevan telekaapelin, tukiaseman ja radiomaston sijoittamisen edellytyksenä on, ettei sijoittamista voida muutoin järjestää tyydyttävästi ja kohtuullisin kustannuksin. Sijoittamisesta päätettäessä on kiinnitettävä huomiota siihen, ettei kiinteistölle ja rakennukselle aiheuteta tarpeetonta haittaa. Telekaapelin, radiomaston ja tukiaseman sekä niihin liittyvien laitteiden sijoittamisesta ja kunnossapidosta ei saa aiheutua sellaista haittaa tai vahinkoa kiinteistön käytölle ja rakennukselle, joka on kohtuullisin kustannuksin vältettävissä.

Telekaapeli on mahdollisuuksien mukaan sijoitettava maantieteellaisissa (503/2005) tarkoitettulle tiealueelle tai kiinteistönmuodostamislaisissa (554/1995) tarkoitettulle yleiselle alueelle.

Telekaapelia, radiomastoa ja tukiasemaa ei saa sijoittaa asemakaavan vastaisesti eikä siten, että vaikeutetaan voimassa olevan maakunta- tai yleiskaavan toteutumista. Sijoittaminen ei saa myöskään vaikeuttaa kaavojen laatimista.

Edellä 229 §:n 1 momentissa tarkoitetun yleisiä tietoliikenneyhteyksiä palvelevan telekaapelin, tukiaseman ja radiomaston sijoittamisen edellytyksenä on, ettei sijoittamista voida muutoin järjestää tyydyttävästi ja kohtuullisin kustannuksin. Sijoittamisesta päätettäessä on kiinnitettävä huomiota siihen, ettei kiinteistölle ja rakennukselle aiheuteta tarpeetonta haittaa. Telekaapelin, radiomaston ja tukiaseman sekä niihin liittyvien laitteiden sijoittamisesta ja kunnossapidosta ei saa aiheutua sellaista haittaa tai vahinkoa kiinteistön käytölle ja rakennukselle, joka on kohtuullisin kustannuksin vältettävissä.

Telekaapeli on mahdollisuuksien mukaan sijoitettava *liikennejärjestelmästä ja maantieteistä annetussa laissa* (503/2005) tarkoitettulle tiealueelle tai kiinteistönmuodostamislaisissa (554/1995) tarkoitettulle yleiselle alueelle.

318 §

318 §

*Tietojen luovuttaminen viranomaisesta**Tietojen luovuttaminen viranomaisesta*

Liikenne- ja viestintäministeriöllä, Viestintävirastolla, tietosuojavaltuutetulla, Kilpailu- ja kuluttajavirastolla sekä markkinavalvontaja tuoteturvallisuusviranomaisilla on salassapitosäännösten tai muiden tietojen luovuttamista koskevien rajoitusten estämättä oikeus luovuttaa laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamisen yhteydessä saamansa tai laatimansa asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto toisilleen, jos se on näille säädettyjen tehtävien hoitamiseksi välttämätöntä.

Viestintävirastolla on salassapitosäännösten ja muiden tietojen luovuttamista koskevien rajoitusten estämättä oikeus luovuttaa laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamisen yhteydessä saamansa tai laatimansa asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto Liikenteen turvallisuusvirastolle, Energiavirastolle, Finanssivalvonnalle, Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirastolle sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, jos se on näille säädettyjen tietoturvallisuuteen liittyvien tehtävien hoitamiseksi välttämätöntä.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ja Viestintävirastolla on oikeus luovuttaa salassa pidettävä asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto komissiolle ja toisen ETA-valtion valvontaviranomaiselle, jos se on viestintämarkkinoiden valvonnan kannalta välttämätöntä.

Tässä pykälässä tarkoitettu luovuttamis- ja ilmaisuoikeus ei koske tietoja viesteistä, välitystiedoista, paikkatiedoista tai luottamuksellisen radiolähetyksen sisällöstä ja olemassaolosta.

Liikenne- ja viestintäministeriö tai Viestintävirasto saa käyttää ulkomaiselta viranomaiselta saatua salassa pidettävää asiakirjaa vain siihen tarkoitukseen, jota varten se on annettu.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä, Viestintävirastolla, tietosuojavaltuutetulla, Kilpailu- ja kuluttajavirastolla sekä markkinavalvontaja tuoteturvallisuusviranomaisilla on salassapitosäännösten tai muiden tietojen luovuttamista koskevien rajoitusten estämättä oikeus luovuttaa laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamisen yhteydessä saamansa tai laatimansa asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto toisilleen, jos se on näille säädettyjen tehtävien hoitamiseksi välttämätöntä.

Viestintävirastolla on salassapitosäännösten ja muiden tietojen luovuttamista koskevien rajoitusten estämättä oikeus luovuttaa laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamisen yhteydessä saamansa tai laatimansa asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto Liikenteen turvallisuusvirastolle, Energiavirastolle, Finanssivalvonnalle, Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirastolle sekä *maakunnalle*, jos se on näille säädettyjen tietoturvallisuuteen liittyvien tehtävien hoitamiseksi välttämätöntä.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ja Viestintävirastolla on oikeus luovuttaa salassa pidettävä asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto komissiolle ja toisen ETA-valtion valvontaviranomaiselle, jos se on viestintämarkkinoiden valvonnan kannalta välttämätöntä.

Tässä pykälässä tarkoitettu luovuttamis- ja ilmaisuoikeus ei koske tietoja viesteistä, välitystiedoista, paikkatiedoista tai luottamuksellisen radiolähetyksen sisällöstä ja olemassaolosta.

Liikenne- ja viestintäministeriö tai Viestintävirasto saa käyttää ulkomaiselta viranomaiselta saatua salassa pidettävää asiakirjaa vain siihen tarkoitukseen, jota varten se on annettu.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

16.

Laki

turvallisuustutkintalain 16 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan turvallisuustutkintalain (525/2011) 16 §, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

16 §

16 §

Ilmoitusvelvollisuus

Ilmoitusvelvollisuus

Onnettomuuspaikalla pelastustoimiin osallistuvan viranomaisen tulee viipymättä ilmoittaa Onnettomuustutkintakeskukselle tapahtumasta, joka ilmoittajan arvion mukaan voi tulla tutkittavaksi tämän lain mukaan.

Ilmoitusvelvollisuus on myös:

- 1) Liikenteen turvallisuusvirastolla;
- 2) Liikennevirastolla;
- 3) aluehallintovirastolla;
- 4) muulla turvallisuutta valvovalla viranomaisella omalla toimialallaan;
- 5) sillä, joka on vastaanottanut onnettomuus- tai vaaratilannetta koskevan ilmoituksen;
- 6) sellaisella oikeushenkilöllä, joka on 2 §:n 1 momentin 2–4 kohdassa tarkoitetussa liikennemuodossa tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen osallinen tai joka ilmeisesti kärsii vahinkoa tällaisen onnettomuuden johdosta.

Tuomioistuimen, joka on vastaanottanut merilain (674/1994) 18 luvun 7 §:n 2 momentissa tarkoitetun aluksen päällikön ilmoituksen meriselityksen antamisesta, on välitettävä ilmoitus viivytyksettä Onnettomuustutkintakeskukselle sekä varattava keskukselle mahdollisuus osallistua meriselitystä koskevaan istuntoon ja esittää siellä kysymyksiä.

Onnettomuuspaikalla pelastustoimiin osallistuvan viranomaisen tulee viipymättä ilmoittaa Onnettomuustutkintakeskukselle tapahtumasta, joka ilmoittajan arvion mukaan voi tulla tutkittavaksi tämän lain mukaan.

Ilmoitusvelvollisuus on myös:

- 1) Liikenteen turvallisuusvirastolla;
- 2) Liikennevirastolla;
- 3) *Valtion lupa- ja valvontavirastolla*;
- 4) muulla turvallisuutta valvovalla viranomaisella omalla toimialallaan;
- 5) sillä, joka on vastaanottanut onnettomuus- tai vaaratilannetta koskevan ilmoituksen;
- 6) sellaisella oikeushenkilöllä, joka on 2 §:n 1 momentin 2–4 kohdassa tarkoitetussa liikennemuodossa tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen osallinen tai joka ilmeisesti kärsii vahinkoa tällaisen onnettomuuden johdosta.

Tuomioistuimen, joka on vastaanottanut merilain (674/1994) 18 luvun 7 §:n 2 momentissa tarkoitetun aluksen päällikön ilmoituksen meriselityksen antamisesta, on välitettävä ilmoitus viivytyksettä Onnettomuustutkintakeskukselle sekä varattava keskukselle mahdollisuus osallistua meriselitystä koskevaan istuntoon ja esittää siellä kysymyksiä.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

17.

Laki**vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 12 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) 12 §, sellaisena kuin se on laeissa 215/2005, 1240/2010 ja 956/2013, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

12 §

Kuljetus ja tilapäinen säilytys kuljetusketjussa

Ratapihan, satama-alueen, lentopaikan ja muun terminaalin suunnittelussa ja toiminnassa tulee ottaa huomioon vaarallisten aineiden kuljetuksen ja tilapäisen säilytyksen aiheuttamat vaarat ihmisille, ympäristölle ja omaisuudelle. Ratapihalla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa saa kuljettaa ja tilapäisesti säilyttää vain sellaisia määriä vaarallisia aineita, ettei aineista aiheudu erityistä vaaraa. Näissä paikoissa myös vaarallisille aineille tarkoitettujen alueiden ja niiden varustelun tulee olla sellaiset, ettei aineista niitä kuljetettaessa tai tilapäisesti säilytettäessä aiheudu erityistä vaaraa.

Satamanpitäjällä ja lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalla tulee olla ajan tasalla oleva turvallisuusselvitys, jos sataman kautta kuljetetaan tai siellä tilapäisesti säilytetään merkittäviä määriä vaarallisia aineita. Sataman turvallisuusselvityksen hyväksyy Liikenteen turvallisuusvirasto. Se voi rajoittaa satamassa tilapäisesti säilytettävien vaarallisten aineiden määriä ja määrätä tilapäiselle säilytykselle muita turvallisuuden kannalta tarpeellisia rajoituksia.

Rautatieyrittäjällä on oltava ajan tasalla oleva turvallisuusselvitys Liikenteen turvallisuusviraston nimeämälle ratapihalle, jonka kautta kuljetetaan merkittäviä määriä vaarallisia aineita. Liikennevirasto kokoaa ja täydentää turvallisuusselvityksen koko ratapi-

Ehdotus

12 §

Kuljetus ja tilapäinen säilytys kuljetusketjussa

Ratapihan, satama-alueen, lentopaikan ja muun terminaalin suunnittelussa ja toiminnassa tulee ottaa huomioon vaarallisten aineiden kuljetuksen ja tilapäisen säilytyksen aiheuttamat vaarat ihmisille, ympäristölle ja omaisuudelle. Ratapihalla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa saa kuljettaa ja tilapäisesti säilyttää vain sellaisia määriä vaarallisia aineita, ettei aineista aiheudu erityistä vaaraa. Näissä paikoissa myös vaarallisille aineille tarkoitettujen alueiden ja niiden varustelun tulee olla sellaiset, ettei aineista niitä kuljetettaessa tai tilapäisesti säilytettäessä aiheudu erityistä vaaraa.

Satamanpitäjällä ja lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalla tulee olla ajan tasalla oleva turvallisuusselvitys, jos sataman kautta kuljetetaan tai siellä tilapäisesti säilytetään merkittäviä määriä vaarallisia aineita. Sataman turvallisuusselvityksen hyväksyy Liikenteen turvallisuusvirasto. Se voi rajoittaa satamassa tilapäisesti säilytettävien vaarallisten aineiden määriä ja määrätä tilapäiselle säilytykselle muita turvallisuuden kannalta tarpeellisia rajoituksia.

Rautatieyrittäjällä on oltava ajan tasalla oleva turvallisuusselvitys Liikenteen turvallisuusviraston nimeämälle ratapihalle, jonka kautta kuljetetaan merkittäviä määriä vaarallisia aineita. Liikennevirasto kokoaa ja täydentää turvallisuusselvityksen koko ratapi-

halle ja huolehtii siitä, että turvallisuusselvityksessä kuvatut toiminnot muodostavat turvallisuuden kannalta toimivan kokonaisuuden. Koko ratapihan turvallisuusselvityksen hyväksyy Liikenteen turvallisuusvirasto.

Turvallisuusselvityksessä on selostettava toteutettavat toimenpiteet ja menettelyt, joiden avulla varmistetaan vaarallisten aineiden turvallinen kuljetus ja tilapäinen säilytys, sekä sisäinen pelastussuunnitelma. Sisäisen pelastussuunnitelman tulee sisältää suunnitelma onnettomuuksissa toteutettavista toimenpiteistä. Turvallisuusselvityksen tulee olla pelastusviranomaisten, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä valvontaviranomaisten saatavissa.

Vaarallisista aineista ja niiden tilapäisestä säilytyksestä, onnettomuuksien torjunnasta ja kuljetuksesta ratapihalla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa sekä turvallisuusselvityksestä voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä näiden asioiden käytännön toteutuksesta sekä kuljetusyksiköiden erottelusta, ainekohtaisista menettelyistä ja muista teknisistä yksityiskohdista.

halle ja huolehtii siitä, että turvallisuusselvityksessä kuvatut toiminnot muodostavat turvallisuuden kannalta toimivan kokonaisuuden. Koko ratapihan turvallisuusselvityksen hyväksyy Liikenteen turvallisuusvirasto.

Turvallisuusselvityksessä on selostettava toteutettavat toimenpiteet ja menettelyt, joiden avulla varmistetaan vaarallisten aineiden turvallinen kuljetus ja tilapäinen säilytys, sekä sisäinen pelastussuunnitelma. Sisäisen pelastussuunnitelman tulee sisältää suunnitelma onnettomuuksissa toteutettavista toimenpiteistä. Turvallisuusselvityksen tulee olla pelastusviranomaisten, *maakunnan* sekä valvontaviranomaisten saatavissa.

Vaarallisista aineista ja niiden tilapäisestä säilytyksestä, onnettomuuksien torjunnasta ja kuljetuksesta ratapihalla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa sekä turvallisuusselvityksestä voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä näiden asioiden käytännön toteutuksesta sekä kuljetusyksiköiden erottelusta, ainekohtaisista menettelyistä ja muista teknisistä yksityiskohdista.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

18.

Laki**vesilain 5 luvun 6 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vesilain (587/2011) 5 luvun 6 §, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

5 luku

5 luku

Ojitus**Ojitus**

6 §

6 §

*Ojituksesta ilmoittaminen**Ojituksesta ilmoittaminen*

Hankkeesta vastaavan on kirjallisesti ilmoitettava muusta kuin vähäisestä ojituksesta valtion valvontaviranomaiselle vähintään 60 vuorokautta ennen ojitukseen ryhtymistä. Ilmoitusta ei kuitenkaan tehdä, jos ojituksesta on määrätty 3–5 §:ssä tarkoitetussa päätöksessä, maantielaissa (503/2005) tarkoitetussa tiesuunnitelmassa tai ratalaissa (110/2007) tarkoitetussa ratasuunnitelmassa. Ilmoituksen tulee sisältää tiedot hankkeesta vastaavasta, kuvaus hankkeesta ja sen ympäristövaikutuksista sekä hankkeen vaikutusalueesta. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ilmoituksen sisällöstä.

Valtion valvontaviranomaisen tulee tarvittaessa kehottaa hankkeesta vastaavaa hakemaan 3 §:ssä tarkoitettua lupaviranomaisen lupaa tai 4 §:ssä tarkoitettua ojitustoimitusta.

Hankkeesta vastaavan on kirjallisesti ilmoitettava muusta kuin vähäisestä ojituksesta valtion valvontaviranomaiselle vähintään 60 vuorokautta ennen ojitukseen ryhtymistä. Ilmoitusta ei kuitenkaan tehdä, jos ojituksesta on määrätty 3–5 §:ssä tarkoitetussa päätöksessä, *liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa* (503/2005) tarkoitetussa tiesuunnitelmassa tai ratalaissa (110/2007) tarkoitetussa ratasuunnitelmassa. Ilmoituksen tulee sisältää tiedot hankkeesta vastaavasta, kuvaus hankkeesta ja sen ympäristövaikutuksista sekä hankkeen vaikutusalueesta. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ilmoituksen sisällöstä.

Valtion valvontaviranomaisen tulee tarvittaessa kehottaa hankkeesta vastaavaa hakemaan 3 §:ssä tarkoitettua lupaviranomaisen lupaa tai 4 §:ssä tarkoitettua ojitustoimitusta.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta
20 ____.

19.

Laki

vesiliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vesiliikennelain (463/1996) 15–18, 21, 22 ja 23 §, sellaisina kuin ne ovat, 15 ja 17 § osaksi laissa 1294/2009, 16, 18 ja 23 § laissa 1294/2009, 21 § osaksi laeissa 691/2000, 1294/2009 ja 549/2014 sekä 22 § laissa 1003/2015, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

15 §

15 §

Alueelliset kiellot ja rajoitukset

Alueelliset kiellot ja rajoitukset

Vesikulkuneuvolla liikkuminen voidaan kieltää määräajaksi tai toistaiseksi määrätyllä vesialueella tai rajoittaa sitä, jos kielto tai rajoitus harkitaan tarpeelliseksi liikenteen, ympäristön, kalastuksen tai muun elinkeinon suojaamiseksi taikka yleisen luonnon virkistyskäytön tai muun yleisen edun vuoksi.

Yleisiä kulkuväyliä koskevista kielloista ja rajoituksista päättää Liikennevirasto ja muita vesialueita koskevista kielloista ja rajoituksista toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Kielto tai rajoitus ei nopeusrajoitusta lukuun ottamatta koske työnteon tai asunnon sijainnin vuoksi tarpeellista vesikulkuneuvon käyttöä taikka vaikeasti liikuntavammaisen henkilön vesikulkuneuvon käyttöä, ellei päätöksessä erityisen painavasta syystä toisin määrätä. Virka-, sairaankuljetus- ja pelastustoimen suorittamiseksi sekä muusta vastaavasta syystä välttämätön vesikulkuneuvolla liikkuminen on sallittu kiellosta tai rajoituksesta huolimatta. Sama koskee puolustusvoimien toimintaa.

Vesikulkuneuvolla liikkuminen voidaan kieltää määräajaksi tai toistaiseksi määrätyllä vesialueella tai rajoittaa sitä, jos kielto tai rajoitus harkitaan tarpeelliseksi liikenteen, ympäristön, kalastuksen tai muun elinkeinon suojaamiseksi taikka yleisen luonnon virkistyskäytön tai muun yleisen edun vuoksi.

Yleisiä kulkuväyliä koskevista kielloista ja rajoituksista päättää Liikennevirasto ja muita vesialueita koskevista kielloista ja rajoituksista *Valtion lupa- ja valvontavirasto*.

Kielto tai rajoitus ei nopeusrajoitusta lukuun ottamatta koske työnteon tai asunnon sijainnin vuoksi tarpeellista vesikulkuneuvon käyttöä taikka vaikeasti liikuntavammaisen henkilön vesikulkuneuvon käyttöä, ellei päätöksessä erityisen painavasta syystä toisin määrätä. Virka-, sairaankuljetus- ja pelastustoimen suorittamiseksi sekä muusta vastaavasta syystä välttämätön vesikulkuneuvolla liikkuminen on sallittu kiellosta tai rajoituksesta huolimatta. Sama koskee Puolustusvoimien toimintaa.

16 §

Vesikulkuneuvotyyppiä koskevat kiellot ja rajoitukset

Jos tietyn moottorikäyttöisen vesikulkuneuvotyyppin käyttämisestä aiheutuu erityisen huomattavaa haittaa luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle tai muulle elinkeinolle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle, toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai, jos kysymys on kauppamerenkulkuun käytettävästä vesikulkuneuvosta, Liikenteen turvallisuusvirasto voi aluekohtaisesti kieltää vesikulkuneuvotyyppin käytön tai rajoittaa sitä.

17 §

Kielto- ja rajoitusasioiden käsittely

Esityksen 15 ja 16 §:ssä tarkoitetun kiellon tai rajoituksen määrittämiseksi voi tehdä kunta tai kunnan jäsen taikka sellainen viranomainen, yhteisö tai vesialueen omistaja, jota asia koskee. Kiellon tai rajoituksen määrittämisen voi panna vireille myös Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto tai toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Ennen kiellon tai rajoituksen määrittämistä on toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen, Liikenneviraston tai Liikenteen turvallisuusviraston kuultava kuntaa, jonka aluetta kielto tai rajoitus koskee, sekä varattava niille viranomaisille, yhteisöille ja vesialueen omistajille sekä muille, joita asia koskee, tilaisuus tulla kuulluksi.

Jos kielto tai rajoitus määrätään kunnan esityksestä, se on määrättävä esityksen mukaisesti, jollei esityksestä poikkeaminen ole tarpeen kansalaisten tasapuolisen kohtelun tai alueellisen yhtenäisyyden vuoksi taikka muusta erityisestä syystä.

18 §

Kiellon ja rajoituksen voimaantulo

Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Liikennevirasto tai Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä, että sen an-

16 §

Vesikulkuneuvotyyppiä koskevat kiellot ja rajoitukset

Jos tietyn moottorikäyttöisen vesikulkuneuvotyyppin käyttämisestä aiheutuu erityisen huomattavaa haittaa luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle tai muulle elinkeinolle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle, *Valtion lupa- ja valvontavirasto* tai, jos kysymys on kauppamerenkulkuun käytettävästä vesikulkuneuvosta, Liikenteen turvallisuusvirasto voi aluekohtaisesti kieltää vesikulkuneuvotyyppin käytön tai rajoittaa sitä.

17 §

Kielto- ja rajoitusasioiden käsittely

Esityksen 15 ja 16 §:ssä tarkoitetun kiellon tai rajoituksen määrittämiseksi voi tehdä kunta tai kunnan jäsen, maakunta taikka sellainen viranomainen, yhteisö tai vesialueen omistaja, jota asia koskee. Kiellon tai rajoituksen määrittämisen voi panna vireille myös Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto ja *Valtion lupa- ja valvontavirasto*.

Ennen kiellon tai rajoituksen määrittämistä Liikenneviraston, Liikenteen turvallisuusviraston tai *Valtion lupa- ja valvontaviraston* on kuultava kuntaa, jonka aluetta kielto tai rajoitus koskee, sekä varattava maakunnalle ja niille viranomaisille, yhteisöille ja vesialueen omistajille sekä muille, joita asia koskee, tilaisuus tulla kuulluksi.

Jos kielto tai rajoitus määrätään kunnan esityksestä, se on määrättävä esityksen mukaisesti, jollei esityksestä poikkeaminen ole tarpeen kansalaisten tasapuolisen kohtelun tai alueellisen yhtenäisyyden vuoksi taikka muusta erityisestä syystä.

18 §

Kiellon ja rajoituksen voimaantulo

Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto tai *Valtion lupa- ja valvontavirasto* voi määrätä, että sen antama kielto- tai rajoitus-

tama kielto- tai rajoituspäätös tulee voimaan muutoksenhausta huolimatta päätöksessä määrättyllä tavalla sen jälkeen, kun päätöksestä on tiedotettu. Muutoksenhakuviranomainen voi kuitenkin kieltää päätöksen täytäntöönpanon.

päätös tulee voimaan muutoksenhausta huolimatta päätöksessä määrättyllä tavalla sen jälkeen, kun päätöksestä on tiedotettu. Muutoksenhakuviranomainen voi kuitenkin kieltää päätöksen täytäntöönpanon.

21 §

Lupa kilpailuihin ja harjoituksiin

Moottorikäyttöisellä vesikulkuneuvolla suoritettavien kilpailujen tai harjoitusten toistuvaan tai pysyvään järjestämiseen samalla vesialueella on haettava, sen lisäksi mitä luvanvaraisuudesta säädetään muualla laissa, kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen lupa. Lupaa ei kuitenkaan tarvita tätä tarkoitusta varten asemakaavassa varatulle alueelle tai alueelle, jolle on annettu ympäristönsuojelulaissa (527/2014) tarkoitettu ympäristölupa.

Lupa on haettava myös yksittäisen tapahtuman järjestämiseen, jos tapahtumasta on odotettavissa merkityksellisiä ympäristöhaittoja.

Luvan usean kunnan alueella pidettävään kilpailuun tai harjoitukseen antaa toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. *Usean keskuksen alueella pidettävään kilpailuun tai harjoitukseen myöntää luvan se toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, jonka toimialueella kilpailu tai harjoitus pääosin pidetään.*

Tässä pykälässä tarkoitettun luvan myöntämisen edellytyksenä on, että tapahtuma täyttää riittävät turvallisuuden vaatimukset ja ettei toiminnasta aiheudu kohtuutonta haittaa luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle. Lupa voidaan myöntää vain, jos vesialueen omistaja on antanut siihen suostumuksensa. Jos vesialue on yhteinen, suostumuksesta päätetään yhteisalue lain (758/1989) mukaisesti.

Lupaa ei kuitenkaan tarvita palo- ja meripelastustoimen harjoituksiin eikä puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen harjoituksiin.

21 §

Lupa kilpailuihin ja harjoituksiin

Moottorikäyttöisellä vesikulkuneuvolla suoritettavien kilpailujen tai harjoitusten toistuvaan tai pysyvään järjestämiseen samalla vesialueella on haettava, sen lisäksi mitä luvanvaraisuudesta säädetään muualla laissa, kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen lupa. Lupaa ei kuitenkaan tarvita tätä tarkoitusta varten asemakaavassa varatulle alueelle tai alueelle, jolle on annettu ympäristönsuojelulaissa (527/2014) tarkoitettu ympäristölupa.

Lupa on haettava myös yksittäisen tapahtuman järjestämiseen, jos tapahtumasta on odotettavissa merkityksellisiä ympäristöhaittoja. *Kunta voi periä maksun 1 ja 2 momentissa tarkoitetusta luvasta.*

Luvan usean kunnan alueella pidettävään kilpailuun tai harjoitukseen antaa *Valtion lupa- ja valvontavirasto.*

Tässä pykälässä tarkoitettun luvan myöntämisen edellytyksenä on, että tapahtuma täyttää riittävät turvallisuuden vaatimukset ja ettei toiminnasta aiheudu kohtuutonta haittaa luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle. Lupa voidaan myöntää vain, jos vesialueen omistaja on antanut siihen suostumuksensa. Jos vesialue on yhteinen, suostumuksesta päätetään yhteisalue lain (758/1989) mukaisesti.

Lupaa ei kuitenkaan tarvita palo- ja meripelastustoimen harjoituksiin eikä Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen harjoituksiin.

22 §

Muutoksenhaku

Tässä laissa tarkoitettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Valitus, joka koskee toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tämän lain 15 §:n 2 momentin, 16 §:n tai 21 §:n 3 momentin taikka Liikenneviraston 15 §:n 2 momentin tai Liikenteen turvallisuusviraston 16 §:n nojalla antamaa päätöstä käsitellään siinä hallinto-oikeudessa, jonka tuomiopiirissä pääosa päätöksen kohteena olevasta vesialueesta sijaitsee. Muutoin toimivaltainen hallinto-oikeus määräytyy sen mukaan, minkä hallinto-oikeuden tuomiopiirissä valituksen kohteena olevan päätöksen tehneen viranomaisen toimipaikka sijaitsee.

Hallinto-oikeuden päätökseen 15, 16 ja 20 §:ssä tarkoitetun kiellon tai rajoituksen määrittämisestä tai muuttamisesta koskevassa asiassa saa hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Hallinto-oikeuden muuhun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

23 §

Valvonta

Tämän lain noudattamisen yleinen valvonta kuuluu Liikennevirastolle. Ympäristöhaittojen ehkäisemisen ja torjumisen osalta lain noudattamisen yleinen valvonta kuuluu toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle sen toimialueella. Vesikulkuneuvojen käyttämisestä vesialueella valvovat Liikenteen turvallisuusvirasto, poliisi, rajavartiolaitos ja tullilaitos.

22 §

Muutoksenhaku

Tässä laissa tarkoitettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Valitus, joka koskee *Valtion lupa- ja valvontaviraston* tai Liikenneviraston tämän lain 15 §:n 2 momentin, Valtion lupa- ja valvontaviraston tai Liikenteen turvallisuusviraston 16 §:n tai *Valtion lupa- ja valvontaviraston 21 §:n 3 momentin* nojalla antamaa päätöstä käsitellään siinä hallinto-oikeudessa, jonka tuomiopiirissä pääosa päätöksen kohteena olevasta vesialueesta sijaitsee. Muutoin toimivaltainen hallinto-oikeus määräytyy sen mukaan, minkä hallinto-oikeuden tuomiopiirissä valituksen kohteena olevan päätöksen tehneen viranomaisen toimipaikka sijaitsee.

Hallinto-oikeuden päätökseen 15, 16 ja 20 §:ssä tarkoitetun kiellon tai rajoituksen määrittämisestä tai muuttamisesta koskevassa asiassa saa hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Hallinto-oikeuden muuhun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

23 §

Valvonta

Tämän lain noudattamisen yleinen valvonta kuuluu Liikennevirastolle. Ympäristöhaittojen ehkäisemisen ja torjumisen osalta lain noudattamisen yleinen valvonta kuuluu *Valtion lupa- ja valvontavirastolle*. Vesikulkuneuvojen käyttämisestä vesialueella valvovat Liikenteen turvallisuusvirasto, poliisi, Rajavartiolaitos ja *Tulli*.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

20.

Laki

ympäristövahinkojen korvaamisesta annetun lain 12 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ympäristövahinkojen korvaamisesta annetun lain (737/1994) 12 § sellaisena kuin se on laissa 628/2011, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

12 §

12 §

Lain soveltaminen eräiden muiden lakien mukaisessa menettelyssä

Lain soveltaminen eräiden muiden lakien mukaisessa menettelyssä

Jos kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain tai muun siihen verrattavan lain, maantielain (503/2005), yksityisistä teistä annetun lain (358/1962), ratalain (110/2007) tai kaivoslain (621/2011) mukaisessa menettelyssä tulee määrättäväksi korvaus tässä laissa tarkoitettua ympäristövahingosta, sovelletaan tämän lain säännöksiä korvausvelvollisuudesta ja korvauksen määrittämisen perusteista, 8–10 §:ää lukuun ottamatta. Jos edellä tässä pykälässä tarkoitettujen lakien mukaisesta toiminnasta seuraa ympäristövahingoksi luettava henkilövahinko, sovelletaan tätä lakia.

Jos kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain tai muun siihen verrattavan lain, *liikennejärjestelmästä ja maanteistä* annetun lain (503/2005), yksityisistä teistä annetun lain (358/1962), ratalain (110/2007) tai kaivoslain (621/2011) mukaisessa menettelyssä tulee määrättäväksi korvaus tässä laissa tarkoitettua ympäristövahingosta, sovelletaan tämän lain säännöksiä korvausvelvollisuudesta ja korvauksen määrittämisen perusteista, 8–10 §:ää lukuun ottamatta. Jos edellä tässä pykälässä tarkoitettujen lakien mukaisesta toiminnasta seuraa ympäristövahingoksi luettava henkilövahinko, sovelletaan tätä lakia.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .
