



Eeva Ovaska, Laura Rantanen
Verkko- ja palveluosasto, liikennejärjestelmäyksikkö

Lausuntoyhteenvedo: Arviomuistio väylälakien muutostarpeista

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi keväällä 2025 lausuntoja väylälakien muutostarpeita koskevasta arviomuistiosta. Väylälaeilla tarkoitetaan ratalakia (110/2007) ja liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettua lakia (503/2005). Arviomuistiossa tarkastellaan molempien väylälakien nykytilaa ja ajankohtaisia muutostarpeita.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntopalautetta muistiossa esitetyistä muutostarpeista, niiden merkityksestä ja mahdollisesta kiireellisyydestä. Lisäksi toivottiin palautetta muista mahdollisista väylälakien muutostarpeista. Lausuntokierroksen tavoitteena oli koota sidosryhmiltä tietoa ja näkemyksiä arviomuistiossa esitetyistä ja muista väylälakien uudistamistarpeista.

Lausuntopyyntöön oli mahdollista vastata Lausuntopalvelu.fi-sivustolla tai sähköpostitse aikana 16.4.–1.6.2025. Kaikki annetut lausunnot ovat saatavilla osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM014:00/2025>

Lausunnon antoi 37 tahoa: valtiovarainministeriö, sisäministeriö, ympäristöministeriö, Poliisihallitus, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Väylävirasto, Museovirasto, Maanmittauslaitos, Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (ELY-keskusten) liikenne ja infrastruktuuri -vastualueet (L-vastualueet, yhteislausunto), Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastualue (Y-vastualue), Etelä-Karjalan liitto, Kainuun liitto, Keski-Pohjanmaan liitto, Lapin liitto, Pohjois-Savon liitto, Suomen Kuntaliitto ry, Espoon kaupunki, Helsingin kaupunki, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL), Energiateollisuus ry, FiCom ry, Huoltovarmuuskeskus, Itärata Oy, ITS Finland ry, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy, Länsirata Oy, Metsäteollisuus ry, Rahtarit ry, Raideinfra Oy, Saaristoasiain neuvottelukunta (SANK), Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, SKAL Länsi-Suomi ry, Suomen Satamat ry, Suomen Tieyhdistys ry, Suomen Yrittäjät ry, VR-Yhtymä Oyj ja Yva ry.

Lisäksi oikeusministeriö, puolustusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, valtioneuvoston kanslia, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes, Varsinais-Suomen liitto, Suomen Taksiliitto ry ja HaminaKotka Satama Oy ilmoittivat, ettei niillä ole lausuttavaa.

Lausuntopyyntö oli jäsennelty arviomuistion otsikoinnin mukaisesti, minkä lisäksi oli mahdollista esittää yleisiä huomioita ja muita kuin arviomuistiossa käsiteltyjä muutostarpeita. Suuri osa lausunnonantajista jäsenseli lausuntonsa lausuntopyynnön mukaisesti. Useimmat lausunnonantajat lausuivat vain osasta arviomuistioon sisältyneistä asiakokonaisuuksista. Seuraavassa esitetään tiiviisti lausunnoista nousevat keskeiset havainnot.



1. Yleiset huomiot

Arviomuistiossa käsiteltyjä muutostarpeita pidetään pääsääntöisesti tarpeellisina ja perusteltuina. Useat lausijat kuitenkin katsoivat, että muutostarpeita ja ratkaisuvaihtoehtoja tulee selvittää vielä tarkemmin.

Useat lausunnonantajat korostavat arviomuistiossa käsiteltyihin muutostarpeisiin liittyen ja myös itsenäisenä asiana lainsäädännön selkeyttä, yksinkertaistamista ja päällekkäisyyksien poistamista prosessien sujuvoittamiseksi ja kustannusten vähentämiseksi (mm. Suomen Satamat, Länsirata Oy ja Suomen Yrittäjät ry). Traficom esittää toiveen, että valittavat ratkaisut ovat sellaisia, että tavoitteet saavutetaan ilman lisäresurssitarvetta viranomaisille tai toimijoille.

Lisäksi lausunnoissa katsotaan yleisesti, että ratalaissa ja liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa säädettyjen menettelyjen ja periaatteiden on hyvä olla mahdollisimman yhtenäiset (Traficom, Väylävirasto, Uudenmaan ELY-keskus sekä Etelä-Karjalan liitto).

2. Yksityisraiteita koskeva sääntely

Yksityisraiteita koskeviin kysymyksiin ottivat kantaa valtiovarainministeriö, ympäristöministeriö, Traficom, Väylävirasto, Maanmittauslaitos, Keski-Pohjanmaan liitto, Lapin liitto, Kuntaliitto, Helsingin kaupunki, HSL, Metsäteollisuus, Suomen Satamat ry, Raideinfra Oy, Itärata Oy, Länsirata Oy, VR-Yhtymä Oyj, Fintraffic, Suomen Yrittäjät ja Huoltovarmuuskeskus.

Yksityisraiteita koskevan sääntelyn päivittämistä pidetään lausunnoissa tarpeellisenä, tärkeänä ja kiireellisenä. Lausunnoissa katsotaan laajasti, että julkiseen tai yleiseen liikenteeseen tarkoitettuja liikennejärjestelmän kannalta merkittäviä yksityisraiteita tulisi koskea lähtökohtaisesti vastaava sääntely kuin valtion rataverkkoa. Lausunnoissa yhdytään arviomuistiossa esitettyyn näkemykseen, että julkista liikennettä palvelevat yksityisraiteet rinnastuvat toiminnallisesti enemmän valtion rataverkkoon kuin perinteisiin yksityisraiteisiin. Lisäksi katsotaan, että rataverkon ja raideliikenteen kehittämisen sekä rautatieliikenteen toimijoiden välisen työnjaon ja vastuiden tulisi perustua johdonmukaiseen sääntelyyn, ja että myös raideliikennelakia voi olla tarpeen täsmentää liittyen yksityisraiteiden sääntelyyn.

Mahdollista luokittelua julkista liikennettä palveleviin (hankeyhtiöt) ja muihin (teollisuus, satamat) yksityisraiteisiin pidetään useimmissa lausunnoissa kannatettavana. Samalla useissa lausunnoissa korostetaan, että perinteisille yksityisraiteille on säilytettävä nykylain mukaiset kevyemmät käytännöt ja velvoitteet. Luokittelun tulisi olla yhdenmukainen läpi raideliikennettä koskevan lainsäädännön. Traficom tuo esiin, että luokittelu olisi sille uusi tehtävä, jonka aiheuttamaa työmäärää ja resurssitarvetta on vielä vaikea arvioida.

Suoja- ja näkemäalueiden varmistamista yksityisraiteina suunniteltaville ja rakennettaville julkista liikennettä palveleville raideyhteyksille kannatetaan lausunnoissa laajasti. Niin ikään tasoristeysrajoitusten ulottaminen tällaisille raideyhteyksille nähdään yleisesti tarpeellisenä. Lisäksi tarpeellisten toimivaltuuksien ja toimintamahdollisuuksien varmistamista häiriötilanteissa pidetään tärkeänä. Kuitenkin julkisen vallan käyttöön rinnastettaviin toimenpiteisiin, joilla on vaikutuksia kolmansien osapuolten kuten suunnittelualueen kiinteistönhaltijoiden oikeuksiin, tulisi edellyttää viranomaisen myöntämää lupaa tai valtuutusta.



Ratalain mukainen hankearviointi jakaa näkemyksiä. Helsingin kaupunki, HSL ja valtiovarainministeriö katsovat, että vaatimus hankearvioinneista merkittävässä ratahankkeissa olisi perusteltua koskea jatkossa myös hankeyhtiöiden yksityisraiteita, kun taas Länsirata Oy:n mukaan hankearviointi ei hankeyhtiöiden hankkeissa tuota lisäarvoa ja hankkeiden kannattavuuden arviointi tulee jättää hankkeen toteuttajalle ja hankeyhtiömallissa yhtiön osakkaille.

Traficom, Väylävirasto, Länsirata Oy ja Suomen Satamat ry pitävät tärkeänä, rataverkon haltijuuteen ja sen muutoksiin liittyvää sääntelyä ratalaissa selkeytetään. Menettelyn toivotaan olevan mahdollisimman yksinkertainen ja sujuva.

Lapin liitto korostaa lausunnossaan, että yksityisraiteita koskevassa sääntelyssä on hyvä huomioida rautateiden muuttaminen eurooppalaiselle raideleveydelle Pohjois-Suomesta alkaen. Keski-Pohjanmaan liitto nostaa esiin suurteollisuusalueiden kytkeytymisen raideliikennejärjestelmään sekä aluerakenteen nopeat muutostarpeet liittyen rataverkon haltijan oikeuksiin ja velvollisuuksiin.

Itärata Oy tuo muista lausunnonantajista poiketen esiin näkemyksen, jonka mukaan ratalain 7 §:n sanamuotoa LJMTL 10 §:n kanssa yhtenäistämällä voitaisiin sallia valtion rataverkon suunnittelu ja toteutus sopimusmenettelyllä muun tahon toimesta niin, että hankeyhtiöiden kaltaisten tahojen toimesta suunniteltavat ja toteutettavat radat olisivat aina osa valtion rataverkkoa. Tämä olisi yhtiön mukaan selkein ja jo nykyisin maanteitä koskeva, toimivana pidetty ratkaisun. Lakia ei siten olisi tarpeen muuttaa yksityisraiteita koskevaan sääntelyyn liittyen.

Fintraffic Oy kiinnittää huomiota siihen, ettei väylälakien muutostarpeiden arviomuistiossa ole tarkasteltu liikenteenohjausyhtiölle aiheutuvia haasteita ja tarpeita tai intressejä tilanteessa, jossa Suomessa toimisi useampia rataverkon haltijoita. Fintraffic korostaa, että liikenteenohjauksen järjestämiseen liittyviä seikkoja sekä tietojen yhteentoimivuuden varmistamiseen liittyviä kansallisia ja EU vaatimuksia olisi hyvä tarkastella ennen hankkeiden käynnistämistä, ja pitää tärkeänä myös liikenteenohjausyhtiön osallistumisen turvaamista rautatieliikennetarkaisujen suunnitteluun. Liikenteenohjauksen tekniseen toteutukseen ja tiedonhallintaan liittyvät tarpeet tulisi ottaa huomioon jo rataverkon rakentamisvaiheessa riippumatta siitä, hoitaako rakentamisen yksityinen rataverkon haltija tai Väylävirasto. Fintrafficin näkemyksen mukaan yleisen liikenteen käytössä olevan valtion rataverkon ja yksityisraiteiden kapasiteetin hallinta ja liikenteenohjaus tulisi Suomessa tuottaa yhden kansallisen toimijan eli Fintraffic Raide Oy:n toimesta, jotta varmistetaan raideliikenteen sujuvuus, turvallisuus ja taloudellinen tehokkuus (ml. Digiradan hyötytavoitteet).

Fintraffic Oy nostaa lisäksi esiin, että Suomen rataverkon monimuotoistuksessa on olennaista varmistaa, että rautatieinfrastruktuuria ja liikennettä koskevaa tietoa hallitaan ja jaetaan hallitusti ja standardoidussa muodossa kaikille tiedontarvitsijoille. Hallinnonalalla tulisi olla standardoidut tietomallit ja tietopohja, riittävän tarkat tietorakenteet sekä yhdenmukaiset prosessit, jotka mahdollistavat rautatieliikenteen digitalisaation sekä sähköisen tiedonvälityksen rajapinnat eri toimijoiden välillä. ITS Finland ry korostaa vastaavasti, että älyliikenteen näkökulmasta rautatiejärjestelmän digitalisaatiohankkeet, kuten Digirata ja yksityisraidekehitys, edellyttävät yhteentoimivuutta kansallisen liikenteenohjauksen ja tiedonhallinnan kanssa. Fintraffic tuo esiin olevansa valmis ottamaan enemmän koordinoivaa roolia ja vastuuta rataverkon sekä liikenteenohjauksen ja -hallinnan yhteisen tietopohjan ja tietomallin määrittämisessä. Liikenne- ja viestintäministeriö voisi ottaa vastuun tietorakenteen määrittelytyön käynnistämisestä ja tavoitteiden asettamisesta.



3. Tutkimusoikeus

Väylälakien tutkimusoikeussäätelyyn ottivat kantaa Traficom, Väylävirasto, Maanmittauslaitos, Espoon kaupunki, SKAL ry, Itärata Oy, Länsirata Oy, Suomen yrittäjät ry ja Keski-Pohjanmaan liitto.

Arviomuistiossa esitetty muutostarpeen tarkastelu perustuu Väyläviraston esitykseen. Väylävirasto tuo lausunnossaan esiin muutostarpeen perusteita, jotka liittyvät muun muassa siihen, missä hankkeen vaiheessa maastotutkimuksia on tarkoituksenmukaisinta tehdä, sekä kiinteistönomistajan etuun. Myös Länsirata Oy, Itärata Oy ja SKAL pitävät riittävän laajaa tutkimusoikeutta tärkeänä suunnittelun perusedellytyksenä, ja lainmuutostarvetta merkittävänä ja kiireellisenä. Maanmittauslaitos pitää nykyiseen oikeustilaan verrattuna parempana joko lakiin perustuvaa lunastajan tutkimusoikeutta tai viranomaisen myöntämää tutkimuslupaa lunastajalle tutkimuksen aloittamiseksi.

Länsirata Oy korostaa, että hankeyhtiöille tutkimusoikeus on yhtä tärkeä kuin Väylävirastolle, minkä vuoksi tutkimusoikeuden laajentamista ei saisi rajoittaa koskemaan pelkästään Väylävirastoa. Itärata Oy esittää, että tutkimusoikeuden voimassaolon voisi sitoa ratasuunnitelman voimassaoloaikaan. Traficom katsoo, että myös tutkimusoikeussäätelyä tarkennettaessa olisi huomioitava mahdollisuus, että hankkeen vastuutaho vaihtuu yleis-, tie- tai ratasuunnittelun taikka rakentamissuunnittelun laatimisen välissä.

SKAL korostaa tutkimusoikeuden merkitystä myös sille, että taukopaikka- ja jakeluinfra-alueet tulevat suunnittelussa huomioiduksi. Mahdollisuudesta tehdä tutkimuksia vielä yleis-, rata- ja tiesuunnitelmien hyväksymisen jälkeen rakentamissuunnitteluvaiheessa ennen alueiden haltuunottoa ja haltuun otetun alueen ulkopuolella tulisi säätää selkeästi, jotta taukopaikkojen ja jakeluinfran rakentaminen parhaiten soveltuviin paikkoihin olisi mahdollista koko väylähankkeen ajan.

Suomen Yrittäjät, Espoon kaupunki ja SKAL muistuttavat omaisuuden suojan huomioimisesta ja oikeusturvajärjestelyistä tutkimusoikeussäätelyssä. Espoon kaupunki tuo esiin myös kunnan kuulemisen sekä luonto- ja ympäristönäkökulmien huomioimisen tutkimusten suorittamisessa.

Traficom tuo esiin, että tutkimusoikeuteen liittyen muistiossa ehdotetaan sille uusia tehtäviä, ja toteaa, että lisääntyvää työmäärää ja resurssitarvetta on vielä vaikea arvioida. Maanmittauslaitos toteaa, että mikäli väylälainsäädännössä otettaisiin käyttöön vastaava tutkimuslupajärjestelmä kuin voimalinjahankkeissa (tutkimuslupa Maanmittauslaitokselta), on siihen varattava riittävät resurssit huomioiden myös muutoksenhaku hallintotuomioistuimissa.

Arviomuistiossa nostettiin tutkimusoikeussäätelyn käsittelyn yhteydessä esiin myös se, että laissa ei nykyisin säädetä siitä, missä vaiheessa tie- tai ratasuunnitelman laatiminen voidaan aloittaa suhteessa yleissuunnitelman laatimiseen. Lausunnonantajat pitävät tarkoituksenmukaisena lainsäädännön selkeyttämistä asiassa. Lausunnoissa puolletaan joustavuutta ja katsotaan, että ratasuunnitelman käsittely olisi voitava aloittaa jo ennen yleissuunnitelman hyväksymispäätöstä, mikä on tarkoituksenmukaista erityisesti silloin, kun on tarve edetä ripeästi. (Espoon kaupunki, Itärata Oy, Länsirata Oy). Yleisesti kysymys on hallinnollisten prosessien sujuvuudesta ja tehokkuudesta. Vastaava eteneminen on mahdollista kaavoituksessa yleis- ja asemakaavan laatimisessa rinnakkain.



4. Kiinteistökohtainen meluntorjunta

Kiinteistökohtaista meluntorjuntaa koskeviin kysymyksiin ottivat kantaa ympäristöministeriö, Traficom, Väylävirasto, Uudenmaan ELY-keskuksen Y-vastuualue, Maanmittauslaitos, Suomen Kuntaliitto ry, Espoon Kaupunki, Helsingin kaupunki, HSL, Länsirata Oy, Itärata Oy, Suomen Yrittäjät ry ja Keski-Pohjanmaan liitto.

Lausunnoissa kannatettiin yleisesti kiinteistökohtaisen meluntorjunnan käyttömahdollisuuksien selkeyttämistä lainsäädännössä. Valtaosassa asiaa koskevista lausunnoista katsotaan, että ensisijaisia meluntorjunnan keinoja tulisi edelleen olla väylän ja alueidenkäytön suunnittelussa tehtävät ratkaisut, joilla voidaan ehkäistä melun leviämistä uusille alueille, sekä väylän välittömässä läheisyydessä toteutettavat perinteiset meluntorjuntatoimenpiteet. Kiinteistökohtaisten meluntorjuntakeinojen hyödyntämisen nähdään kuitenkin perusteltuna olla käytettävissä esimerkiksi tapauksissa, joissa muut ratkaisut olisivat käytännössä tehottomia, teknisesti toteuttamiskelvottomia, kustannuksiltaan hyötyyn nähden kohtuuttomia tai joissa liikenteen haitat ovat jo olemassa. Ympäristöministeriö katsoo, että kiinteistökohtaisen meluntorjunnan hyödyntämisestä hankkeissa tulisi edellyttää jälkiarviointia, koska kyseessä on uusi menettelytapa.

Useissa lausunnoissa korostetaan edellytyksenä kiinteistökohtaisten toimenpiteiden suorittamiselle sopimista kiinteistönomistajan kanssa. Lausunnoissa pidetään kiinteistönomistajien tasapuolista kohtelua tärkeänä, minkä toteutumiseksi ympäristöministeriö esittää laadittavaksi kansallista ohjeistusta.

Ympäristöministeriö, Uudenmaan ELY-keskus ja Traficom korostavat, että asiassa on huomioitava lisäksi kiinteistöjen omistajanvaihdostilanteet sekä tilanteet, jossa rata- tai tiehankkeen suunnittelusta, rakentamisesta tai toteuttamisesta ja ylläpidosta vastaava ovat eri tahoja. Meluntorjunnan kunnossapitovastuun on oltava riittävän tarkkarajainen. ELY-keskus korostaa yleisesti aiheuttajan vastuuta meluntorjunnasta ja sen ylläpidosta, mutta katsoo, että asukkaalle tulisi säätää vaatimus tulevissa korjauksissa olla heikentämättä rakennukseen tai oleskelualueille toteutettua meluntorjuntaa.

Ympäristöministeriö tuo esiin, että kiinteistökohtaisessa meluntorjunnassa tulee huomioida ohjearvopäätöksessä asetetun keskiäänitason lisäksi rakennuksen sisätilojen enimmäisäänitaso. Ympäristöministeriö ja Kuntaliitto toteavat, että melun lisäksi tulee huomioida ääri- ja runkoääni. Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan erityistä huomiota tulee kiinnittää suojattavan piha-alueen riittävään kokoon, sekä siihen, ollaanko tiiviisti rakennetulla kaava-alueella vai haja-asutusalueella. Kuntaliitto toteaa, että kiinteistökohtaisten meluntorjuntarakenteiden vaikuttavuus ja sen edellyttämät tekniset vaatimukset tulisi pystyä määrittelemään etukäteen. Espoon kaupunki ja HSL kiinnittävät huomiota tulevan maankäytön ja kiinteistöjen huomioimiseen meluntorjuntaratkaisuisa sekä kokonaisedullisiin ratkaisuihin myös pitkällä aikavälillä.

Väylävirasto katsoo, että lakiin sisältyvä mahdollisuus osoittaa kiinteistökohtaisia meluntorjuntakeinoja suunnitelmassa on talousarviolainsäädännön näkökulmasta edellytys valtion väylänpidon rahoituksen käytölle tällaisiin kohteisiin.

Länsirata Oy, jonka suunnittelemiin ratkaisuihin arviomuiotiossa viitataan, korostaa, että kiinteistökohtaisten meluntorjuntatoimenpiteiden tarkoituksena ei ole korvata rata-alueen perinteisiä meluntorjuntatoimenpiteitä, mutta niitä voitaisiin joissakin tapauksissa käyttää



meluhaittojen rahakorvauksien asemesta tai niitä täydentävinä toimenpiteinä. Lunastusoikeudellisesti kysymys on haitankorvauksesta. Länsirata Oy katsoo lisäksi, että ratalain 60 §:n mukainen sopimuksen vahvistaminen olisi haitankorvauksen osalta perusteltua, jolloin tämänhetkinen tilanne myös selkeytyisi. Korvaussopimuksen sitovuus myöhempiin kiinteistönomistajiin on säädetty ratalaissa. Kunnossapitovastuu kiinteistön rakennuksista ja rakennelmista olisi kiinteistökohtaisten meluntorjuntatoimenpiteiden toteuttamisen jälkeen kiinteistönomistajalla kuten se on rakentamislainsäädännössä normaalistikin. Yhtiö huomauttaa, että myös kuntien kaavamääräykset asettavat vastaavia rajoitteita kiinteistönomistajan omistukselle.

5. TEN-T-asetukseen liittyvät lainsäädännön kehittämistarpeet

TEN-T-asetukseen liittyviin lainsäädännön kehittämistarpeisiin ottivat kantaa ympäristöministeriö. Poliisihallitus, Traficom, Keski-Pohjanmaan liitto, Lapin liitto, Kuntaliitto ry, SKAL ry, SKAL Länsi-Suomi ry, Rahtarit ry, Suomen Satamat ry, Itärata Oy, VR-Yhtymä Oyj, Suomen Yrittäjät ry, Suomen Tieyhdistys ry ja Huoltovarmuuskeskus.

Lähes kaikki lausijat pitävät tärkeänä täsmentää kansallisella lainsäädännöllä TEN-T-asetuksen velvoitteita sekä vastuita varmistaa velvoitteiden täyttäminen. Kuntaliitto toivoo, että lisäsääntelystä pidättäydytään norminpurun periaatteiden mukaisesti. Lapin liitto katsoo, että valtion tulisi myös edistää TEN-T-asetuksen toteutumista kaikkien liikennemuotojen osalta, myös ratavaatimusten osalta erillisverkkoasemasta huolimatta.

5.1. Raskaan liikenteen taukopaikat ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu

TEN-T-asetukseen liittyvistä kysymyksistä eniten lausuttiin raskaan liikenteen taukopaikoista ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurista. Lausunnonantajat korostavat raskaan liikenteen taukopaikkojen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran toteuttamisen kriittistä merkitystä logistiikan toimivuudelle ja käyttövoimasiirtymälle. Taukopaikkojen puute vaikuttaa kuljettajien työoloihin, kuljetusten tehokkuuteen ja liikenneturvallisuuteen, erityisesti maakuntien ja pääkaupunkiseudun välillä. Ympäristöministeriö kannattaa vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran toteuttamista helpottavien lainsäädäntömuutosten selvittämistä. Huoltovarmuuskeskuksen mukaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelun huomioiminen laissa on tärkeää myös huoltovarmuuden kannalta.

SKAL, SKAL Länsi-Suomi, Rahtarit ry, Suomen Yrittäjät ry ja Keski-Pohjanmaan liitto katsovat, että kansallista lainsäädäntöä koskien raskaan liikenteen taukopaikkojen ja jakeluinfran rakentamista ja sen edistämistä tulisi kehittää valtiota ja viranomaisia velvoittavammaksi, koska markkinaehtoisesti niitä ei ole syntynyt riittävästi. Lapin liitto katsoo, että kansallisen lainsäädännön terminologiaa olisi hyvä yhtenäistää TEN-T-asetuksen kanssa. Suomen Tieyhdistys ry korostaa, että ammattiliikenteen levähdyspaikkojen suunnittelu vaatii pitkäjänteistä työtä, mikä tulee huomioida väyläverkkoa suunniteltaessa ja kehitettäessä.

Sisäministeriö, Poliisihallitus ja SKAL nostavat lausunnoissaan esiin raskaan liikenteen valvonnan edellytykset tiestöllä. Raskaan liikenteen valvontaa vaikeuttaa turvallisten tauko- ja valvontapaikkojen puute erityisesti satamien läheisyydessä ja tieväylillä. Nykyiset paikat ovat usein riittämättömiä tai tietopohjaisen ja riskiperusteisen valvonnan kannalta väärin sijoitettuja. On myös



tärkeää huomioida sotilaallisen liikkuvuuden vaatimukset taukopaikkatiheydelle. Väylävirasto esittää, että olisi hyvä säätää mahdollisuudesta laatia tiesuunnitelma pelkästään valvontapaikkaa varten.

VR-Yhtymä Oyj huomauttaa lausunnossaan, että Suomessa ei ole tällä hetkellä vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuuria raideliikenteessä. Vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönotto raideliikenteessä tulee edellyttämään huomattavia investointeja jakeluinfraan, josta avoimella ja kilpaillulla markkinalla vastuu tulee olla neutraalilla taholla. VR pitää tärkeänä, että vastuu raideliikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraan tulevasta kehittämisestä ja ylläpidosta määritellään kilpailuneutraaliteetti huomioiden.

5.2. Kaupunkisolmukohtia koskevat vaatimukset

Ympäristöministeriö katsoo kaupunkisolmukohtia koskevien TEN-T-asetuksen vaatimusten osalta, että SUMP-yhteyspisteeseen liittyvistä tehtävistä säätäminen LjMTL:ssä tai Liikenne- ja viestintävirastosta annetussa laissa voisi olla selkeyden vuoksi perusteltua. Myös liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista koskevaa sääntelyä kaupunkisolmukohtina toimivien kaupunkiseutujen osalta kannattaa ympäristöministeriön mukaan vielä selvittää. Siinä yhteydessä on tarpeen myös varmistaa mahdollisen sääntelyn yhteentoimivuus alueidenkäyttölakiin ehdotetun, MAL-seutujen yhteistyövelvoitetta koskevan säännöksen kanssa sekä arvioida laintasaisen sääntelyn edut ja haitat verrattuna nykyiseen MAL-sopimuksiin perustuvaan käytäntöön.

Traficom katsoo, että SUMP-vaatimuksia koskevien vastuiden selkeyden kannalta olisi perusteltua, että Liikenne- ja viestintäviraston vastuiden lisäksi myös kaupunkiseutujen vastuista säädettäisiin lainsäädännön tasolla esimerkiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa. Suomen Yrittäjät puolestaan pitää tärkeänä, että SUMP-suunnitelmissa huomioidaan elinkeinoelämän ja yritysten tarpeet sekä mahdollistetaan käyttövoimasiirtymä myös tavaraliikenteessä.

5.3. Tietojen toimittaminen TENtec-järjestelmään

Lausunnoissa kannatetaan Väyläviraston roolin säilyttämistä tietojen toimittamisessa EU:n TENtec-tietojärjestelmään kaikkien liikennemuotojen osalta.

Traficom katsoo, että TENtec-järjestelmään liittyviä menettelyjä ja vastuita ei tulisi muuttaa, sillä huomattava osuus tiedoista koskee valtion väyläverkon tietoja. Lisäksi valtion tieverkon ja rautatieverkon tiedot myös muuttuvat huomattavasti useammin kuin Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla olevat satamien ja lentoasemien tiedot. Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä on jatkossa SUMP-yhteyspisteen roolissa varmistaa kestävä kaupunkiliikenteen tietojen saatavuus seuduilta ja koota tiedot toimitettavaksi TENtec-järjestelmään. Vaikka vastuu tietojen keruusta on Liikenne- ja viestintävirastolla, vastuu TENtec-järjestelmän käytöstä ja myös kestävä kaupunkiliikenteen tietojen syöttämisestä järjestelmään on tarkoituksenmukaisinta säilyttää Väylävirastolla. Myös Kuntaliitto kannattaa sitä, että vastuu TENtec-tietojen toimittamisesta säilyy Väylävirastolla.

Suomen satamat ry toteaa, että TEN-T-vaatimusten seuranta tehdään satamatoiminnassa ja raideliikenteessä erikseen niille osoitetuille toimivaltaisille viranomaisille. Suomen Satamat pitää



tärkeänä, että nämä yhteydet säilyvät ja että uuden TENtec-järjestelmän tullessa käyttöön EU-raportoinnin koordinointi ja järjestelyt tehdään viranomaisten ja jäsenvaltioiden kesken. Tehtävä sopii Suomen Satamien mielestä jatkossakin parhaiten Väyläviraston hoidettavaksi myös muiden kuin valtion väylien osalta.

5.4. Infrastruktuurin suojaaminen ja kolmansien maiden yritysten osallistuminen hankkeisiin

Poliisihallitus pitää TEN-T-asetuksen 47 artiklan mukaista veloitetta arvioida kolmansien maiden yritysten osallistumisesta aiheutuvat turvallisuusriskit yhteistä etua koskevissa hankkeissa ajankohtaisena ja olennaisena keinona suojata infrastruktuuria mahdollisilta ulkoisilta uhkilta. Huoltovarmuuskeskus näkee lain täydentämisen selvittämisen asiaan liittyen myönteisenä.

6. Tunneliturvallisuudirektiivin täytäntöönpanon täydentäminen

Tunneliturvallisuudirektiiviä koskeviin säädösmuutostarpeisiin ottivat kantaa Traficom, ELY-keskusten L-vastualueet, Espoon kaupunki, SKAL ja Fintraffic. Lausunnoissa pidetään yleisesti ongelmallisena, että direktiivi on käytännössä suurelta osin pantu täytäntöön hallinnollisilla määräyksillä/ohjeilla eikä lainsäädännöllä. Julkisen vallan käyttöä sisältävien tehtävien ja toimivaltuuksien säätämistä lailla pidetään tärkeänä huomioiden samalla joustavan toiminnan mahdollistaminen.

Keskeiset ongelmat tunneliturvallisuustoiminnassa liittyvät Fintraffic Oy:n ja ELY-keskusten lausuntojen mukaan tällä hetkellä tunnelin hallinnoijan tehtävien järjestämiseen, ja siihen, että laissa ei ole tarkemmin määritelty tunnelin hallinnoijan ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan roolitusta, työnjakoa ja lakisääteisiä tehtäviä tunneliturvallisuudirektiivin mukaisissa tehtävissä. Lainsäädännön puutteita pidetään vakavina ja tilanteen korjaamista kriittisenä.

ELY-keskukset nostavat esiin erityisen vakavana tiedon ja tiedonkulun puutteet ja viiveet teknisten järjestelmien ylläpitäjiltä sekä liikenteen ohjaus- ja hallintakeskukselta koskien mm. tietoa häiriö- ja onnettomuustilanteita edeltäneistä ohjauslaitteiden tilatiedoista, tehdyistä ohjaustoimenpiteistä, käytössä olleista nopeusrajoituksista ja videotallenteita kaikista raportointia edellyttävistä tapahtumista. ELY-keskusten mukaan hallinnoijan tehtävässä ja vastuissa on lisäksi ristiriitoja tehtävän hoitoon myönnettyihin valtuuksiin ja oikeuksiin nähden. Maantietunneleiden kameravalvontaa hoitaa, muttei vastaa, tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tuottaja. Järjestämisvastuu on Väylävirastolla. Henkilötietojen rekisterinpitäjän velvoite on laissa säätämättä näiden välillä.

Fintraffic tuo esiin, että nykyinen lainsäädäntö ei täysin tunnista kaikkia tehtäviä, jotka on aikoinaan siirretty lailla Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi (574/2018) Liikennevirastolta Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle. Lisäksi lailla (523/2020) Kaakkois-Suomen ELY-keskukselta Fintraffic Oy:lle siirrettyjä telematiikkatehtäviä ei ole määritelty laissa. Fintrafficin näkemyksen mukaan liikenteen palveluista annetun lain 137 §:ssä, joka määrittää tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan lakisääteisiä tehtäviä, tulisi säätää tunnelidirektiivin mukaisesta tunnelien valvontakeskuksesta ja sen tehtävistä. Myös tietojen luovuttamisesta tunnelihallinnoijalle ja/tai tunneliviranomaiselle olisi mahdollista säätää samalla. Fintraffic ei näe ongelmaa henkilötietojen luovuttamisessa, kunhan eri osapuolten tunnelien turvallisuuteen ja valvontaan liittyvästä roolituksesta ja tehtävistä olisi ensin säädetty kansallisessa



laissa. Fintraffic korostaa, että tietunnelidirektiivin implementointiin liittyvän mahdollisen lainsäädäntötyön yhteydessä olisi toivottavaa täsmentää myös liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan lakisääteisiä tehtäviä ja henkilötietojen käyttötarkoitusta sekä tarvittaessa yksinkertaistaa tiedonsaantiin ja -luovutuksiin liittyviä lainkohtia.

ELY-keskusten L-vastuualueet esittävät lisäksi harkittavaksi direktiivin soveltamisen rajaamista jatkossa vain 500 m ja sitä pidempiin maantietunneleihin, mikä on direktiivin minimivaatimus. Myös Espoon kaupunki katsoo, että tunneliturvallisuusedirektiivin soveltamisesta TEN-T-tieverkon ulkopuolella oleviin tunneleihin tulisi tehdä vaikutusarvioita hyödyistä. ELY-keskukset pitävät lisäksi direktiivin mukaisen poikkeusmenettelyn lisäämistä kansalliseen lainsäädäntöön tarpeellisenä. Tietunnelissa ohittamisen osalta ei lausunnoissa nähdä tarvetta muuttaa nykykäytäntöä ja lainsäädäntöä.

7. Varautuminen ja häiriötilanteita koskeva sääntely väylälaeissa

Varautumista ja häiriötilanteita koskeviin kysymyksiin ottivat kantaa sisäministeriö, valtiovarainministeriö, ympäristöministeriö, Poliisihallitus, Traficom, Väylävirasto, Maanmittauslaitos, Keski-Pohjanmaan liitto, Lapin liitto, Kuntaliitto ry, SKAL ry, Suomen Satamat ry, Fintraffic oy, Suomen Tieyhdistys ry ja Huoltovarmuuskeskus.

Lausunnoissa pidetään yleisesti hyvänä, että arviomuistiossa on tunnistettu kansalliseen turvallisuuteen liittyviä elementtejä ja että varautumisen ja häiriötilanteisiin liittyviä kysymyksiä tarkastellaan osana infrastruktuurin kehittämistä ja suunnittelua koskevaa sääntelyä. Muuttuneen turvallisuustilanteen huomioimista pidetään tarpeellisenä väylälainsäädännön uudistamisessa. Lausunnoissa nostetaan esiin muun ohella normaaliolojen häiriötilanteita tarkastelu laajasti, turvallisuusviranomaisten rooli ja yhteistyö muiden toimijoiden kanssa, valtion ja yksityisen varautumisen yhteensovittaminen ja siihen liittyvät toimivaltuudet sekä liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien asema viranomaistoimijoiden rinnalla

Valtiovarainministeriö kiinnittää huomiota siihen, että varautumista ja häiriötilanteita koskeva sääntely väylien ja liikenteen osalta koskee myös kuntia ja että uusi kuntia koskeva sääntely tulee valmistella niin, että kuntavaikutukset arvioidaan kokonaisuutena sekä niin, että huomioidaan hallitusohjelman kirjaukset kuntia koskevien normien vähentämisestä ja velvollisuudesta korvata uusien velvoitteiden kustannukset. Kuntaliitto huomauttaa, että vaikka CER-lainsäädäntöä ei sovelleta kunnalliseen tieverkkoon eikä yksityistieihin, myös kuntien omistuksessa olevaan tieverkkoon ja yksityisraiteisiin liittyy huoltovarmuuskysymyksiä.

Lapin liitto korostaa alueen pitkien välimatkojen ja harvan väyläverkon merkitystä erityisesti häiriötilanteissa, jolloin vaihtoehtoisia kuljetusreittejä ei ole helposti käytettävissä. Keski-Pohjanmaan liitto tuo esiin, että pääradan kehittäminen ja lainsäädäntö, joka mahdollistaa radan välityskyvyn ja kaksoiskäytön parantamisen raideliikennekäytävässä, on turvallisuuden kannalta olennaista.

7.1. Varautumista koskeva sääntely ja CER-direktiivin täytäntöönpanon vaikutukset

Valmiuslain uudistukseen liittyen lausunnoissa pidetään tärkeänä, että turvataan lainsäädännössä riittävät edellytykset ja toimivaltuudet vaihtoehtoisten väylien rakentamiselle ja käyttämiselle niin normaaliolojen häiriötilanteissa kuin poikkeusoloissa. Lausunnoissa pidetään hyvänä lisäksi, että



CER-sääntelyn täytäntöönpanon yhteydessä tarkastellaan mahdolliset vaikutukset muihin lakeihin. Esimerkiksi Väylävirasto, Suomen Satamat ja SKAL korostavat sen varmistamista, että mm. CER-lainsäädäntö ja muut lait muodostavat yhteentoimivan kokonaisuuden ja että eri laeista tulevat velvoitteet eivät jatkossakaan ole keskenään ristiriitaisia taikka päällekkäisiä. Väylävirasto korostaa, että LjMTL 100 §:ää sisällöltään vastaavat säännökset olisi edelleen tarpeen säilyttää, koska pykälän mukainen varautumisvelvoite on riippumaton kriittiseksi toimijaksi nimeämisestä, koskee normaaliolojen häiriötilanteita ja poikkeusoloja sekä asettaa sellaisia nimenomaisesti tienpitoon liittyviä vähimmäisvaatimuksia, joita CER-sääntely ei tunnista.

Fintraffic Oy tuo esiin, että Fintraffic Raide Oy ja Fintraffic Tie Oy eivät suoraan lukeudu CER-direktiivin mukaisiksi kriittisiksi toimijoiksi, mutta kyberturvallisuuslain liitteessä I on mainittu rataverkon haltijat ja liikenteen liikenteenohjauspalvelua tarjoavat yhtiöt sekä tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajat sekä älykkäiden liikennejärjestelmien ylläpitäjät. Yhtiö katsoo, että vastaava tulkinta tulisi ottaa käyttöön CER-laissa. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan varautumisvelvollisuudesta on säädetty liikennemuotokohtaisessa lainsäädännössä, mikä on hyvä ottaa huomioon osana CER-lain ja liikennettä koskevan varautumissääntelyn päivitystarpeen arvioinnin kokonaisuutta. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien poikkeamailmoituksia koskeviin lainkohtiin olisi mahdollista kytkeä myös CER-lain mukainen velvollisuus ilmoittaa poikkeamista.

Väylävirasto ja Traficom tuovat esiin, että Liikenne ja viestintävirastossa on aloitettu määräyshanke valmiussuunnittelun järjestämisestä liikennejärjestelmässä annetun määräyksen ajantasaistamiseksi. Hankkeen taustalla on muun muassa määräyksestä saadut kokemukset sekä CER-direktiivin täytäntöönpanosta seuraavien lainsäädäntömuutosten huomioiminen.

7.2. Häiriötilanteisiin liittyvät toimivaltuudet väylälaeissa

Huoltovarmuuskeskus pitää tärkeänä, että toimivaltuuksien soveltamisedellytyksiä selkeytetään normaaliolojen häiriötilanteiden varalle. Huoltovarmuuskeskus nostaa lausunnossaan esiin sen, että ratalain 32 §:ssä mainittua "yllättävää syytä", joka oikeuttaa Väyläviraston järjestämään tilapäisen kulkutien toisen maalle, ei ole tarkemmin määritelty. Huoltovarmuuskeskus myös huomauttaa, että LjMTL 35 §:ssä liikenteen kieltämisen tai rajoittamisen edellytykset liittyvät lähinnä luonnonolosuhteisiin.

Suomen Tieyhdistys, Maanmittauslaitos ja SKAL nostavat esiin vastuukysymykset, jotka koskevat yksityistien tai muun yksityisen alueen käyttämistä tilapäisenä reittinä maantien sijaan häiriötilanteissa. Vastuista ei ole säädetty, ja mainitut lausunnonantajat katsovat, että asiasta olisi perusteltua säätää lailla huomioiden kunnossapitokustannusten kasvu ja ylipäättään tienpitäjän vastuu. Kyse on lausujien mukaan mm. omaisuudensuojasta, oikeusturvasta ja liikenneturvallisuudesta. SKAL korostaa, että kiertoreiteissa on huomioitava myös raskas kalusto.

Sisäministeriö nostaa lausunnossaan esiin sen, että voimassa olevan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 34 §:ssä säädetään rajoitetusta kunnossapidosta. Koska poliisin, pelastustoimen ja ensihoidon hälytystehtävien riskiarviointi tehdään hätäkeskuksissa ja tarvittavat resurssit hälytetään hätäkeskuksista, sisäministeriö esittää, että jatkovalmistelussa huomioidaan Hätäkeskuslaitoksen rooli hälytystehtävien käsittelyssä.



SKAL ja SKAL Länsi-Suomi esittävät tienpitäjälle säädettyä velvollisuutta sulkea tie huonoissa olosuhteissa. Väylälakeihin tulisi säätää vastuut ja sanktiot tienpitäjälle tilanteissa, joissa väylät eivät ole EU-vaatimusten tai perusväylänpidon vaatimusten mukaisessa kunnossa. Viranomaiselle (esimerkiksi ELY-keskus) olisi laissa säädettävä toimivalta ja velvollisuus kieltää liikennöinti tieosuudella, mikäli sillä liikennöinti vaarantaa liikenneturvallisuuden esimerkiksi liukkauden takia. Myös yksityisteille järjestettyjen kiertoreittien vastuukysymykset olisi huomioitava lainsäädännössä. SKAL muistuttaa, että kiertoreiteissa tulee huomioida raskas kalusto, liikenneturvallisuus ja omaisuudensuoja.

Fintraffic Oy:n tuo esiin, että liikennejärjestelmän ja infrastruktuurin kokonaistoimivuuden kannalta erityisen kriittinen on arviomuihistossa mainittujen kohtien (sillat ja tunnelit sekä rataverkon sähköistys ja kulunvalvontajärjestelmä) lisäksi myös liikenteenohjaus, joka tulisi arvioida osana liikennejärjestelmän kokonaisuuden häiriönsietokykyä. Raideliikenteen liikenteenohjaukseen liittyen Fintraffic Oy pitää tärkeänä sitä, että liikenteenohjausyhtiöllä olisi raideliikennelain 173 ja/tai 180 §:n nojalla mahdollisuus normaaliolojen häiriötilanteissa tilapäisesti rajoittaa liikennettä, jos on perusteltua syytä olettaa, että raideliikennejärjestelmän turvallisuus tai ihmisten henki tai terveys on uhattuna, kuten liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajilla on muissa liikennemuodoissa. Pidemmistä rajoituksista päättäisi lain nojalla viranomainen, kuten muissa liikennemuodoissa.

Keski-Pohjanmaan liitto tuo esiin, että pohjoisilla rataosuuksilla maastoajoneuvojen radanylittäminen voi olla viranomaistoiminnassa ja valtion rajavalvonnassa välttämätöntä, ja sitä pitäisi kehittää entistä jouhevammaksi.

7.3. Kansallisen turvallisuuteen liittyvä mahdollinen poikkeusmenettely väylien suunnittelussa

Arviomuihistossa arvioidaan alustavasti mahdollisuutta säätää kansallisen turvallisuuden tarpeisiin liittyvästä normaalista suunnittelumenettelystä poikkeamisesta välttämättömän hankkeen toteuttamiseksi nopeutetussa aikataulussa. Tällaisen poikkeusmenettelyn selvittämistä pidettiin lausunnoissa kannatettavana. Lausunnonnoissa katsotaan, että menettelyn käytön edellytykset ja reunaehdot sekä viranomaisten toimivallat olisi kyettävä määrittämään tarkkarajaisesti ja soveltamiskynnyksen olisi oltava korkea, jotta mm. omaisuudensuoja ja oikeusturva turvataan myös kevennetyissä menettelyissä. Ympäristöministeriö ja Lapin liitto korostavat toisaalta, että ensisijaisesti kansallisen turvallisuuden kannalta tärkeiden väylien suunnittelua tulisi tehdä normaaliaikana ennakoivasti.

Ympäristöministeriö katsoo, että poikettaessa vaatimuksesta, jonka mukaan ratojen tai maanteiden suunnittelun on perustuttava alueidenkäyttölain (AKL) mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, mahdollisen kevennetyn poikkeusmenettelyn edellytysten ja reunaehtojen olisi syytä jollain tapaa olla kytkeytyneitä AKL:ssä säädettyihin kaavojen sisältövaatimuksiin ja valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin. Lisäksi olisi otettava erityisesti huomioon mm. kunnan ja maanomistajien asema. Ympäristöministeriö tuo lisäksi esiin alueidenkäyttölain mukaisen mahdollisuuden ympäristöministeriölle antaa määräys suunnitteluvuorotteiden tai valtakunnallisen alueidenkäyttötavoitteen toteuttamiseksi. Ympäristöministeriö nostaa esiin lisäksi esitykseen HE 41/2025 vp sisältyvän ehdotuksen ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (YVA) poikkeamisen lisäämisestä YVA-menettelyä koskevaan lakiin (36 §). *(Muutos on lausunnon antamisen jälkeen hyväksytty, ja se tulee voimaan 1.1.2026.)*



8. Arviomuistiossa käsitellyt muut muutostarpeet

8.1. Yhteismenettelyn kehittäminen YVA-menettelyyn ja tie- ja ratasuunnitteluun

Yhteismenettelyn kehittämiseen YVA-menettelyyn ja tie- ja ratasuunnitteluun ottivat kantaa ympäristöministeriö, Väylävirasto, Uudenmaan ELY-keskuksen Y-vastuualue, Keski-Pohjanmaan liitto, Lapin liitto Kuntaliitto, Espoon kaupunki, Helsingin kaupunki, HSL, YVA ry ja Suomen Yrittäjät.

Useissa lausunnoissa pidetään yhteismenettelyn selvittämistä kannatettavana hankkeiden sujuvuutta ja selkeyttä ajatellen (Väylävirasto, Keski-Pohjanmaan liitto, Espoon kaupunki, Helsingin kaupunki, HSL). Muutkin yhteismenettelyn kehittämisestä lausuneet kannattavat yleisesti menettelyjen sujuvoittamista.

Ympäristöministeriö ja Uudenmaan ELY-keskuksen Y-vastuualue katsoivat kuitenkin, että yhteismenettelyn kehittäminen tie- ja ratahankkeisiin ei nykyisessä järjestelmässä olisi mahdollista. Tämä johtuu siitä, että hankkeesta vastaava ei YVA-direktiivin sääntely eturistiriitojen välttämiseksi ja sitä koskeva oikeuskäytäntö huomioiden voi itse vastata YVA-menettelyyn liittyvistä kuulutuksista. Useimmissa maantie- ja ratahankkeissa Väylävirasto tai ELY-keskusten liikennevastuualueet (valtion aluehallintouudistuksen jälkeen elinvoimakeskukset) ovat hankkeesta vastaavia. Ympäristöministeriö toteaa, että vaikka lupaviranomainen eli suunnitelmat hyväksyvä Liikenne- ja viestintävirasto on eri kuin suunnitteleva viranomainen, lupaviranomainen ei kuitenkaan nykyisen järjestelmän mukaan hoida vuorovaikutusta ja kuulemisia suunnittelun aikana, vaan sen tekee tie- tai ratahanketta suunnittelevat tahot. Ympäristöministeriö katsoo, ettei olisi YVA-direktiivin mukaista, että vastuu kuulemisista ei olisi toimivaltaisella viranomaisella. ELY-keskus tuo lisäksi esiin, että YVA-menettelyssä osallistumista ei rajata millään tavoin, toisin kuin väylälaeissa, ja että kuulemisen tarkoitukset ja tavoitteet eroavat jossain määrin, samoin kuin ajankohdat suhteessa menettelyiden etenemiseen.

Yva ry, Uudenmaan ELY-keskuksen Y-vastuualue ja Kuntaliitto nostavat lisäksi esiin, että kaavoituksen ja YVA-menettelyn yhteismenettelyä on käytetty sen tultua mahdolliseksi varsinkin, sitä on pidetty kunnissa haastavana eikä haettu sujuvoittamishyötyä ole aina toteutunut.

Lausunnonantajat tuovat esiin, että yhteismenettelyn kehittämistä paremmin menettelyä voisi sujuvoittaa toimeenpanoa kehittämällä, hyvällä viranomaisyhteistyöllä ja erityisesti väyläsuunnittelun ja YVA-menettelyn kuulemisprosessien aikataulullisella yhteensovittamisella. Yva ry nostaa lisäksi esiin tärkeänä ja toimivana tapana yhdistää YVA-menettely ja väyläsuunnittelun vaikutusarviointi väylälakien olemassa olevat säännökset, joiden mukaan hankkeessa laadittavan YVA-menettelyn arviointiselostusta voidaan käyttää yleissuunnitelman vaikutusarviona, eikä samaa selvitystä vaadita uudelleen laadittavaksi.

8.2. Salassa pidettävien tietojen luovuttaminen hankeyhtiöille ja muille infra-kehittäjille

Salassa pidettävien tietojen luovuttamista koskevaan osioon ottivat kantaa Väylävirasto, Kuntaliitto, Espoon kaupunki, Itärata Oy ja Suomen Yrittäjät. Etenkin Väylävirasto, Kuntaliitto ja Espoon kaupunki pitävät esitettyjen tietojen luovuttamiskysymysten ratkaisemista tärkeänä ja kiireellisenä. Espoon kaupunki toteaa, että Väylävirasto ja ELY-keskukset voisivat



salassapitosäännösten estämättä luovuttaa tiealuetta sekä rautatietä koskevia erityyppisten infrahankkeiden suunnittelua ja rakentamista varten välttämättömiä tietoja. Tämä lisäys helpottaisi sekä sujuvoittaisi infra- ja kaupunkikehityshankkeiden suunnittelua, erityisesti tiealueiden ja rautateiden läheisyydessä. Myös esim. hankeyhtiön olisi perusteltua luovuttaa tarpeellisia tietoja kunnan suunnittelijoille ongelmitta. Suomen yrittäjät puoltaa suunnittelu- ja muiden viranomaisprosessien sujuvoittamista. Itärata Oy katsoo sitä vastoin, että asiakirjojen luovuttamisesta ei ole tarvetta lisätä ratalakiin tai LjMTL pykälää, vaan asia olisi hoidettavissa valtion virastojen julkisuuslain ja tietoturvalain noudattaman ohjeistuksen tarkistamisella ja luokittelujen käyttämisessä sen mukaisesti.

8.3. Kuivatus ja hulevesien hallinta

Kuivatukseen ja hulevesien hallintaan liittyviin muutostarpeisiin ottivat kantaa Väylävirasto, Itärata Oy ja Huoltovarmuuskeskus. Ne pitivät muutoksia tarpeellisina ja perusteltuina. Huoltovarmuuskeskus pitää tärkeänä, että suunnitteluvaiheessa huomioidaan ilmastomuutoksen aiheuttamien sään ääriolosuhteiden lisääntyminen. Hulevesien hallinnan parempi huomioiminen tie- ja ratasuunnittelussa on myönteinen kehityssuunta häiriöherkkyyden vähentämiseksi.

Väylävirasto esittää, että väylälakeihin olisi hyvä saada kirjaus hulevesien käsittelystä liitännäisalueella. Maa-ainesten sijoitusalueiden kuivatusta koskevaa sääntelyä voisi myös selkeyttää ja mahdollistaa sijoitusalueella syntyvien hulevesien käsittely (esim. hulevesiallas) sekä laskuojan ja laskuoja-alueen esittäminen rata-/tiesuunnitelmassa.

8.4. Johdon tai vähäisen laitteen sijoittaminen rautatiealueella ja suhde yksityistielakiin

Johdon sijoittamista rata-alueella sijaitsevan yksityistien tapauksessa koskevaan aiheeseen ottivat kantaa Maanmittauslaitos, Energiateollisuus ry, FiCom ry, Suomen Tieyhdistys ry ja Itärata Oy. Itärata oy pitää muutosehdotusta koskien sopimisesta rataverkon haltijan kanssa tarpeellisena. Energiateollisuus, FiCom ja Suomen Tieyhdistys pitivät muutosta tarpeettomana ja vastustavat sitä.

Suomen Tieyhdistys ja Maanmittauslaitos kiinnittävät huomiota yksityistien tienpitäjän oikeuksiin ja vastuisiin tiealueilla. Tieyhdistys korostaa, että tiekunta ja/tai tieoikeuden haltijat omistavat tierakenteen eikä siihen tule antaa oikeutta kajota ilman omistajan lupaa. Radanpitäjällä ei ole tien liikenneturvallisuudesta ja tienpitoon liittyvistä kysymyksistä tietoa, jotka kaapelin sijoittamisessa on huomioitava, ja vastuu tien turvallisuudesta on tienpitäjällä.

Energiateollisuus korostaa, että yksityistielaki ei ole toissijainen väylälakeihin nähden ja että johtojen sijoittaminen ei koskaan oikeuta vaaran aiheuttamiseen. Rata-alueet eivät ole erityinen poikkeus, vaan on muitakin sijoittamispaikkoja, joissa sijoittaminen tehtävä erittäin huolella.

FiCom katsoo, että rautatiealueella sijaitsevan yksityistien tapauksessa vaatimus siitä, että viestintäverkon omistajalla tulisi olla velvollisuus sopia rakentamisesta rataverkon haltijan kanssa, hidastaisi, vaikeuttaisi ja lisäisi perusteettomasti viestintäverkon sijoittamiskustannuksia. FiCom esittää sen sijaan ratalakiin kirjattavaksi, että viestintäverkon johtojen, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen rautatiealueelle sovelletaan sähköisen viestinnän palvelulain säännöksiä, ja niiden asema rasiluonteisina oikeuksina tunnustetaan.



8.5. Ratasuunnitelman laatimisaika, suunnitelmien nähtäville asettamisesta tiedottaminen ja hallinnollisen menettelyn vähäiset korjaustarpeet

Väylävirasto ja Traficom kannattavat ratasuunnitelman laatimiselle asetetusta neljän vuoden määräajasta luopumista. LjMTL:ssa ei ole vastaavaa aikarajoitusta, tältä osin kyse olisi sääntelyn yhtenäistämisestä. Väylävirasto katsoo, että tarvittaessa suunnitelma-aineiston ajantasaisuuteen liittyvää harkintaa voitaisiin antaa suunnitelmien hyväksyjälle eli Liikenne- ja viestintävirastolle. Väylävirasto katsoo, että muutos olisi perusteltua saattaa voimaan ilman siirtymäsäännöstä, ja Traficom pitää sitä kiireellisenä. Itärata Oy kannattaa määräaikojen yhdenmukaistamista LjMTL kanssa, mutta esittää osallisten oikeusturvaan ja vaikutusmahdollisuuksiin liittyen määräajan pidentämisen sijaan harkittavaksi mahdollisuutta jatkaa määräaikaa esimerkiksi jatkokuulutuksella. Yhtiö pitää ongelmallisempina hyväksymisprosessin pitkää kestoja.

Maanmittauslaitos tuo esiin, että haaste hankkeista tiedottamisessa yhteisen alueen osakaskunnalle ja järjestäytymättömille yhteisalueille on tiedostettu kiinteistönmuodostamislaissa, ja tarkoituksenmukaista sääntelyä on jo osittain annettu. Väylävirasto katsoo, että tiedottamisen säännöksissä olisi hyvä ottaa huomioon järjestäytymättömien osakaskuntien lisäksi myös muut tahot, joille viranomaisella ei ole yhteystietoa olemassa eikä sitä vaikeudetta tai lainkaan ole saatavissa (osa kuolinpesistä, oikeushenkilö, jonka toiminta lakannut jne.). Tiedottaminen tapahtuisi vastaavalla tavalla julkisen kuulutuksen kautta.

Traficom pitää arviomuistion 8 luvussa ehdotettuja yleis- ja rata/tiesuunnitelmia koskevien pykälien muutoksia kiireellisinä.

8.6. Lossin määritelmä ja kuljettajaan kohdistuvat vaatimukset.

Asiaan ottivat kantaa Saaristoasian neuvottelukunta, Traficom ja ELY-keskusten L-vastuualueet, jotka tukivat arviomuistiossa esitettyjä havaintoja muutostarpeesta, pitivät asiaa tärkeänä ja toivoivat asian etenevän viivytyksettä.

9. Muita lausunnonantajien esiin nostamia muutostarpeita

Arviomuistiossa käsiteltyjen muutostarpeiden lisäksi lausunnonantajilla oli mahdollisuus esittää muita väylälakeihin kohdistuvia muutostarpeita.

Väylävirasto esitti useita yksittäisiä muutostarpeita koskien esimerkiksi hankearviointisäännösten muokkaamista joustavammaksi menettelyjen ja ohjeistuksen jatkuva kehittyminen huomioon ottaen, pääväyläasetuksessa asetettuja palvelutasotavoitteita ja niistä poikkeamisen mahdollisuuksia, tie- ja ratasuunnitelmavaatimusten keventämistä asemakaava-alueilla sekä eräiden lupamenettelyiden keventämistä (LjMTL 42 §, 47 § ja 52 §).

Traficom sekä Etelä-Karjalan liitto, Kainuun liitto ja Pohjois-Savon liitto esittivät LjMTL:stä poistettaisiin velvoite tehdä valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) (SOVA-laki) mukainen ympäristövaikutusten arviointi. Ne tuovat esiin, että Liikenne 12 -suunnitelman toimenpiteet ovat käytännössä strategisia ja yleispiirteisiä, eikä arviointi SOVA-lain mukaisesti ole mielekästä. Maakuntien liitot esittävät, että SOVA-arviointia koskevan vaatimuksen sijaan LjMTL:ssä



säädettäisiin erikseen siitä, mitä ja miten vaikutuksia valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnassa selvitetään ja arvioidaan.

ELY-keskusten L-vastuualueet tuovat esiin, että alueellisen sidosryhmäyhteistyön toimivuuden kannalta olisi hyvä tunnistaa tulevien elinvoimakeskusten tehtävät laajemminkin kuin pelkästään tienpidon osalta (liikennejärjestelmän toimivuus ja kestävyys, liikenneturvallisuus, tie- ja liikenneolot sekä maanteiden pito) ja täydentää LjMTL:n 11 §:n sääntelyä tältä osin. ELY-keskukset nostavat lisäksi esiin tieliikennelain tien tilapäistä sulkemista koskevan 187 §:n ja liikennejärjestelmästä ja maanteista annetun lain yhteentoimivuuden sekä Väyläviraston tehtävänmäärittelyn tähän liittyen.

Energiateollisuus ja FiCom katsovat, että nykyinen väylälainsäädäntö vaikeuttaa sähkö- ja viestintäverkkojen sijoittamista. Ne korostavat, että verkot tulisi ensisijaisesti sijoittaa väyläalueille, ja väylänpitäjillä tulisi olla velvollisuus edistää yhteisrakentamista. Energiateollisuuden ja FiComin mukaan nykyiset säännökset ja käytännöt, kuten perittävät sijoitusvastikkeet ja siirtokustannuksia koskeva sääntely, estävät tehokkaan ja yhteiskunnan edun mukaisen verkkojen rakentamisen ja ovat ristiriidassa muun lainsäädännön sekä EU- ja kansallisten tavoitteiden kanssa.

ITS Finland korostaa, että väylälainsäädännön uudistamisessa on tärkeää siirtyä pääasiassa kiinteän infrastruktuurin tarkastelusta kohti kokonaisvaltaista liikennejärjestelmän näkökulmaa, jossa älyliikenne, tiedonhallinta ja liikenteenohjaus ovat keskeisessä asemassa.

Museovirasto muistuttaa, että sääntelyn valmistelussa tulee ottaa huomioon kulttuuriympäristön ja kulttuuriperinnön säilymisen ja suojelun osalta maankäyttö- ja rakennuslaki, luonnonsuojelulaki, rakennussuojelulaki, rakennusperintölaki, muinaismuistolaki ja kirkkolaki.

Huoltovarmuuskeskus tuo esiin, että nykyisessä lainsäädännössä yhdelläkään viranomaisella ei ole toimintavaltuuksia meriliikenteen normaaliolojen häiriötilanteissa priorisointiin sellaisten kuljetusten osalta, jotka mahdollisesti liittyvät huoltovarmuuteen, mikä olisi tärkeä nostaa esiin, kun lakeja päivitetään myös normaaliolojen häiriötilanteisiin liittyen.

Kainuun liitto esittää, että muun muassa maanteiden luokittelua koskevaa liikennejärjestelmästä annetun lain 4 §:ää ja luokitteluun liittyvää menettelyä koskevaa 4 a §:ää muutettaisiin huomioden mm. geopolittisen tilanteen muutos, maan kokonaisturvallisuus ja huoltovarmuus sekä runkoverkko- ja pääväylä-termien yhdenmukaistamiseen ja maanteiden numerointiin liittyen.