

Asia: VN/9904/2025

Lausuntopyyntö väylälakien muutostarpeiden arviomuistiosta

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot arviomuistiosta

-

Yksityisraiteita koskeva sääntely

Arviomuistiossa on tuotu esille mahdollisia muutostarpeita yksityisraiteita koskeviin ratalain säännöksiin koskien etenkin merkittäviä yksityisraiteina suunniteltavia/ toteutettavia raideyhteyksiä. Väylävirasto pitää hyvänä lähtökohtaa, että ratalain säännökset olisivat valtion rataverkon ja tällaisten merkittävien julkisen liikenteen käyttöön tulevien yksityisraiteiden osalta mahdollisimman yhtenäiset. Toisaalta kuten muistiossa on todettu, on hyvä arvioida myös mitkä asiat vaativat lainsäädäntöä. Lisäksi olisi hyvä huolehtia siitä, että sääntely ei yhtenäistämisen myötä kiristyisi taikka lisäisi hallinnollisia prosesseja. Väylävirasto pitää perusteltuna esimerkiksi säilyttää jälkiarvioinnin toteuttaminen harkinnanvaraisena (vrt. ratalaki 27 §).

Väylävirasto pitää tärkeänä, että rataverkon haltijuuteen ja sen muutoksiin liittyvää sääntelyä ratalaissa selkeytetään (esimerkiksi rautatien lakkauttaminen, ratalaki 79 §).

Tutkimusoikeussääntely

Väylävirasto on tehnyt aloitteen LVM:lle väylälakien tutkimusoikeutta koskevan sääntelyn selkeyttämiseksi ja laajentamiseksi arviomuistiossa kuvatuissa tilanteissa. Suunniteltujen hankkeiden toteutusvaiheen rahoitukseen liittyy epävarmuutta eikä kalliita maastotutkimuksia ole tarkoituksenmukaista toteuttaa täydellisinä suunnitteluvaiheessa. Väylähankkeiden suunnittelu ja toteuttaminen riittävään tietoon perustuen edellyttää, että maastotutkimuksia voidaan tehdä kiinteistöillä riittävässä laajuudessa myös rakentamissuunnittelun yhteydessä sekä sellaisissa hankkeissa, joissa ei hankkeen vähäisyyden vuoksi laadita tie- tai ratasuunnitelmaa. Sääntelyn laajentaminen ja selkeyttäminen turvaa myös maanomistajien asemaa. Kiinteistönomistajan

oikeuksien kannalta suunnitteluvaiheen tutkimusten on perusteltua rajautua suunnitteluvaiheessa välttämättömiin tutkimuksiin.

Tutkimusoikeuden laajentaminen rakentamissuunnitteluvaiheeseen olisi tärkeää erityisesti keskisuurissa ja suurissa väylähankkeissa. Voimassa olevan sääntelyn puitteissa urakoitsijat joutuvat tarjoamaan urakan vähäisillä maaperätiedoilla, jolloin urakan hinnoittelu ja siten tarjous sisältävät merkittäviä riskejä konkretisoituen joko liian suurina urakkasummina (riskit huomioitu hintoja lisäävänä) tai urakan toteutusvaiheessa erimielisyyksinä (lisätyöt ja niiden perustelut jne.) taikka laatutasoon liittyvinä teknisinä ongelmina. Oikeus tehdä tutkimuksia hyväksytyn tie- tai ratasuunnitelman jälkeen ennen varsinaisen rakentamisurakan käynnistymistä pienentäisi merkittävästi näitä riskejä.

Isoissa hankkeissa täydentävien tutkimusten tekeminen voi kestää useita kuukausia. Mikäli tutkimukset päästäisiin tekemään ennen hankkeen varsinaisen rakentamissuunnittelun ja rakentamisen aloitusta, olisi tällä positiivinen vaikutus myös urakan toteutusaikatauluun. Isoissa hankkeissa kiinteistönomistajia voi olla useita kymmeniä tai satoja ja tutkimusoikeuksien saaminen suostumuksin (tämänhetkinen käytäntö) vie tällöin merkittävästikin aikaa.

Tutkimusten tekeminen kiinteistöllä on tietyissä tapauksissa kiinteistönomistajan etu. Tutkimuksien perusteella voidaan toimenpiteet suunnitella ja toteuttaa siten, että vahinkoja voidaan kokonaan estää tai niiden riski minimoida. Mitä aiemmin tutkimustietoa on käytössä, sitä parempi mahdollisuus on suunnitella väylän rakentaminen siten, ettei kiinteistön rakennukselle aiheutuisi vaurioita (painumia, halkeamia) tai esim. talousvesikaivon antoisuus ei laskisi.

Kiinteistökohtainen meluntorjunta

Väylävirasto kannattaa kiinteistökohtaisen meluntorjunnan mahdollisuuksien selvittämistä ja sääntelyn selkeyttämistä. Kiinteistökohtaiseen meluntorjuntaan liittyvien vastuukysymysten vuoksi tällainen torjuntakeino tulisi valtion hallinnoimalla maantie- ja rataverkolla todennäköisesti käyttöön lähinnä tilanteissa, joissa muita teknisesti toteuttamiskelpoisia tai yhteiskuntatalouden kannalta tarkoituksenmukaisia meluntorjunnan keinoja ei voida käyttää. Väyläalueella toteutettava meluntorjunta olisi siten jatkossakin ensisijainen keino meluntorjunnassa. Lakiin sisältyvä mahdollisuus osoittaa kiinteistökohtaisia meluntorjuntakeinoja suunnitelmassa on talousarviolainsäädännön näkökulmasta edellytys väylänpidon rahoituksen käytölle tällaisiin kohteisiin.

TEN-T-asetukseen liittyvät lainsäädännön kehittämistarpeet

-

Tunnelidirektiivin täytäntöönpanon täydentäminen

Aiemmin kommenteilla olleeseen arviomuistioon sisältyneet muutosehdotukset on sisällytetty tähän muistioon eikä Väylävirastolla ole huomautettavaa muistion kirjauksista tunneliturvallisuudsdirektiivin osalta.

Varautumista ja häiriötilanteita koskeva sääntely väylälaeissa

Arviomuistion sivulla 38 käsitellään CER-lainsäädännön toimeenpanon vaikutusta LjMTL 100 §:n varautumissäännöksiin ja viitataan pykälän mahdolliseen kumoamiseen tarpeettomana taikka liikennettä koskevan CER-lakia täydentävän varautumisääntelyn kokoamiseen yhteen. Väyläviraston näkemyksen mukaan LjMTL 100 §:ää sisällöltään vastaavat säännökset olisi edelleen tarpeen säilyttää muistiossakin mainituista syistä (varautumisvelvoite on riippumaton kriittiseksi toimijaksi nimeämisestä, koskee normaaliolojen häiriötilanteita ja poikkeusoloja sekä asettaa sellaisia nimenomaisesti tienpitoon liittyviä vähimmäisvaatimuksia, joita CER-sääntely ei tunnista).

Muistiossa viitataan myös Liikenne- ja viestintäviraston valmiussuunnittelua liikennejärjestelmässä koskevaan määräykseen, joka on annettu mm. LjMTL 100 §:n nojalla. Mainittua määräystä ollaan parhaillaan päivittämässä ja se on juuri lähtenyt lausunnoille. Tavoitteena päivityksessä on ottaa huomioon, missä määrin määräyksen mukainen valmiussuunnitelma täyttäisi CER-lain mukaisen häiriönsietokykyä koskevan suunnitelman vaatimukset. Ts. lähtökohtana vaikuttaisi olevan mm. LjMTL 100 §:n varautumisvelvoitteen täydentäminen CER-lain vaatimuksilla, mikä vaikuttaa perustellulta.

Muistiossa viitataan valmiuslain uudistukseen. Valmiuslain mukainen varautumisvelvollisuuden aineellinen sisältö mahdollisesti täsmentyy esimerkiksi valmiussuunnitelman sisältövaatimusten osalta. Olisi tärkeää varmistaa, että eri lainsäädännöstä tulevat velvoitteet (valmiuslaki, CER-laki, LjMTL) eivät jatkossakaan ole keskenään ristiriitaisia taikka päällekkäisiä.

Arviomuistiossa esitettyt muut muutostarpeet

Salassa pidettävien tietojen luovuttaminen hankeyhtiöille ja muille infra-kehittäjille

Väylävirasto on tunnistanut tarpeen antaa salassa pidettäviä tietoja tilanteissa, joissa juridista perustetta tietojen antamiselle ei voi katsoa olevan. Esimerkiksi hankeyhtiöt suunnitellessaan raiteen yhdistämistä valtion rataverkkoon voivat tarvita salassa pidettäviä valtion rataverkkoa koskevia tietoja. Samankaltaisia tietotarpeita voi liittyä myös esimerkiksi yhdyskuntateknisten verkkojen suunnitteluun. Julkisissa hankinnoissa puolestaan asianmukaisten tarjousten saaminen saattaa välttämättä edellyttää salassa pidettävien tietojen antamista potentiaalisille tarjoajille jo tarjouspyyntövaiheessa. Väylävirasto pitää tärkeänä tietojen luovuttamiskysymyksen ratkaisemista säädöstasolla mahdollisimman pian.

YVA-yhteismenettely

Arviomuistiossa on tuotu hyvin esiin hyödyt yhteismenettelyn kehittämisestä YVA-menettelyyn ja tie- ja ratasuunnitteluun. Kansallisessa lainsäädännössä ei kaavoitus pois lukien ole hyödynnetty YVA-direktiivin mahdollistamaa yhteismenettelyä. Yhteismenettelyn mahdollistaminen sujuvoittaisi ja selkiyttäisi yhtä hanketta koskevia menettelyjä sekä vähentäisi hallinnollista työtä.

Suunnittelumenettely

Väylävirasto kannattaa ratasuunnitelman laatimiselle asetetusta neljän vuoden määräajasta luopumista. Aikaraja on käytännössä osoittautunut liian tiukaksi erityisesti laajoissa ratasuunnitelmissa (suunnitelman maastotyöt ja tutkimukset, erilaiset luontoselvitykset, vuorovaikutus, mahdollisesti tarvittavat kaavamuutokset ja niiden kesto). LjMTL:ssa ei ole vastaavaa aikarajoitusta, tältä osin kyse olisi sääntelyn yhtenäistämisestä. Jos suunnitelma-aineiston ajantasaisuuteen liittyvää harkintaa lakiin haluttaisiin, se voitaisiin antaa suunnitelmien hyväksyjälle eli Liikenne- ja viestintävirastolle. Muutos olisi perusteltua saattaa voimaan ilman siirtymäsäännöstä. Määräajan noudattamisen sijaan on tärkeämpää tuottaa teknisesti, toiminnallisesti ja hallinnollisesti laadukkaita suunnitelmia, joiden kustannusarvio on luotettava.

Oletteko tunnistaneet väylälaeissa muita muutostarpeita kuin arviomuistiossa käsitellyt?

Väyläsuunnittelu

Olisi hyvä saada RataL:iin ja LjMTL:stä 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.

Hankearviointia koskevassa säännöksessä arvioinnin sisältö voisi olla yleispiirteisemmin määritelty, hankearvioinnin menettelyjen ja ohjeistuksen jatkuva kehittyminen huomioon ottaen.

Pääväyläasetuksessa asetettujen palvelutasotavoitteiden ja poikkeamamahdollisuuksien muutostarpeita olisi hyvä tarkastella suhteessa Liikenne 12 –suunnitelmassa asetettuihin tavoitteisiin.

Tie- ja ratasuunnitelmien osalta sääntelyä voisi selkeyttää ja keventää myös siten, että näiden suunnitelmien sijaan riittäisi rakentamissuunnitelman laatiminen asemakaava-alueella, koska

asemakaava ja sitä varten laaditut selvitykset ovat jo hyvin kattavia siirtymiseksi suoraan rakentamissuunnitteluun.

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.). Näiden osalta vastaavalla tavalla tiedottaminen tapahtuisi julkisen kuulutuksen kautta.

Ratasuunnitelman rakentamisrajoitus: sääntely tulisi yhtenäistää lisäämällä rakentamisrajoituksen raukeamista koskeva säännös ratalakiin LjMTL:n säännöstä vastaavasti (ratalaki 21 § vs. LjMTL 26 § 3 mom).

Ratalain 25 b §:n mukainen mahdollisuus esittää ratasuunnitelmassa maantien muutokset tulisi rajata koskemaan vain valtion rataverkolle laadittavia ratasuunnitelmia.

LjMTL:issa olisi hyvä säätää mahdollisuudesta laatia tiesuunnitelma pelkästään poliisin valvontapaikkaa varten. Tällaiselle voi olla tarvetta, vaikka tienpitäjällä ei olisi tarvetta levähdyspaikkaan.

Säännösmuutoksella tulisi mahdollistaa huoltotien/kulkuoikeuden esittäminen tiesuunnitelmassa esim. sijoitusalueelle, huleveden käsittelyrakenteen huoltamista varten tai eläinylikulkusillan huoltoa varten.

Muita muutostarpeita/ehdotuksia

Väylävirasto esittää harkittavaksi seuraavien lupamenettelyjen (LjMTL) keventämistä:

Gigabittiasetuksen 9 mukaiset korjaus- ja huoltotyöt olisi hyvä lisätä lupavelvoitteen ulkopuolelle jääviin toimenpiteisiin (LjMTL 42 § 5 mom).

Tienvarsimainonnan lupa/ilmoitusvelvoitteen selkiyttäminen ja samalla säännösten keventäminen esimerkiksi siten, että velvoite rajautuisi tiealueelle ja vaikutuksiin tienpitoon on ja liikenneturvallisuuteen (LjMTL 52 §).

Lisäksi olisi hyvä harkita voisiko joiltakin osin luopua suoja-alueen poikkeuslupatarpeesta (LjMTL 47 §).

Muut huomiot

-

Kuistio Laura

Nuuja Katri
Väylävirasto