

Asia: VN/9904/2025

Lausuntopyyntö väylälakien muutostarpeiden arviomuistiosta

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot arviomuistiosta

Energiateollisuus ry (ET) kiittää mahdollisuudesta lausua väylälakien muutostarpeiden arviomuistiosta.

ET edustaa energia-alan yrityksiä. Energia-alan ja yhteiskunnan tavoitteena on ilmastoneutraali Suomi, mikä vaatii olemassa olevan infrastruktuurin ylläpitoa ja kehittämistä. Lausuttavana oleva asiakokonaisuus koskettaa erityisesti energian jakelua, jossa tarvitaan johtoja ja laitteita energian jakeluun sekä puhtaan siirtymän edistämiseksi. Suomi sähköistyy voimakkaasti ja samanaikaisesti Sähkömarkkinalaki asettaa ehtoja sähkönjakelun toimitusvarmuudelle yhteiskunnan ollessa yhä riippuvaisempi häiriöttömästä sähkönjakelusta (myös tietoliikenne ja siihen liittyvät ratkaisut tarvitsevat häiriötöntä sähkönjakelua). Yhteiskunnassa on käyty paljon keskustelua sähkönjakelun kustannuksista, ja pyritty laskemaan sähkönjakeluverkkoihin liittyviä kustannuksia asiakkaille. Ympäristötilan heikentymisen estäminen on myös huomattavan tärkeä itseisarvo infrastruktuurin sijoittamisessa.

Toisin kuin arviomuistion luvussa 8.4 annetaan ymmärtää, johtojen sijoittamisesta sopiessa ei sovita tekniikasta eikä sijoittamisoikeus oikeuta vaaran aiheuttamiseen.

Jokaisen maanomistajan kanssa sovitaan aina erikseen pysyvästä paikasta pysyvälle infrastruktuurille ja sen yhteydessä tai jälkeen sovitaan toteutustavasta ja aikataulusta. Erilaisia sijoittamispaikkoja ja paikkoja, joissa sijoittaminen on tehtävä erittäin huolella ja muiden toimintojen vaarantumatta on lukemattomia eivätkä rata-alueet ole tässä erityinen poikkeus.

Arviomuistion 8.4. luvun mukaan ratalain 36 §:n ja yksityistielain 30 §:n 1 momentin soveltamisen välinen suhde on nykyisin epäselvä. Arviomuistion mukaan ”säätelyä tulisi radanpidon ja

rautatieliikenteen turvallisuuden vuoksi muuttaa ja selkeyttää niin, että rataverkon haltija sopii muun kuin radanpitoon liittyvän johdon ym. sijoittamisesta rautatiealueelle kaikissa tilanteissa eli myös silloin, kun rautatiealueelle on perustettu yksityistielain mukainen tieoikeus.” Yksitystielaki ei ole eikä sen tule olla toissijainen suhteessa väylälakeihin. Johtojen ja laitteiden sijoittamisessa sekä Väyläviraston että yksityistien tieosakkaiden näkemykset toisen infrastruktuurin sijoittamismahdollisuuksista ja yhteensovittamisesta ovat heidän hallinnassaan olevien alueiden ja vastuullaan olevan infrastruktuurin osalta välttämättömiä.

Väyläalueella ei ole eikä sillä tule olla lailla säädettyä erityisasemaa suhteessa muihin alueisiin. Väyläalueet on otettu tiettyyn vaativaan käyttöön, mutta milläkään toimijalla, kiinteistön omistajalla tai alueen haltijalla ei tule olla oikeutta pysäyttää Suomen infrastruktuurin kehittämistä. Tästä syystä yhdyskuntaa tai kiinteistöä palvelevien johtojen ja niihin liittyvien vähäisten laitteiden ja rakennelmien sijoittamiselle ja pysyttämiseksi on olemassa huolella harkittu lakiin perustuva oikeus.

Kuten Väyläviraston arviomuistion kohdassa 8.4 todetaan, johtojen ja laitteiden sijoittaminen rata-alueelle tulee ratalain (110/2007) 36 §:n mukaan ensisijaisesti tehdä sopimalla maanomistajan ja alueen haltijan kanssa. Mikäli sijoittamisesta ei neuvotteluista huolimatta päästä sopimukseen, toimenpiteen tarvitsija voi saman pykälän mukaan kuitenkin erityislainsäädännön, kuten maankäyttö- ja rakennuslain 161 §:n 1 momentin (nykyinen rakentamislain 131 §:n 1 momentti), perusteella hankkia oikeuden toimenpiteeseen. Rakentamislain 131 §:n 1 momentin mukaan sijoittamisesta päättää kunnan rakennusvalvontaviranomainen, ellei sijoittamisesta ole sovittu kiinteistön omistajan ja haltijan kanssa. Näin ollen, jos sijoittamisesta ei päästä sopimukseen, voidaan infrastruktuurin sijoittaminen toteuttaa ratalain sijaan rakentamislain 131 §:n mukaisesti kunnan rakennusvalvontaviranomaisen päätöksellä.

On keskeistä huomioida, että rakennusvalvontaviranomaisen antaessa luvan johtojen ja laitteiden sijoittamiseen, johtoja ja laitteita ei tällöinkään voida sijoittaa vapaasti vaarantaen rautatieliikennettä tai infrastruktuuria. Ennen kuin rakennusvalvontaviranomainen päättää sijoittamisesta, osapuolet ottavat tosiasiallisesti kantaa siihen, mikä tai mitkä kohdat soveltuvat käytettäväksi johtojen pysyvään sijoittamiseen. Rakennusvalvonta, kuultuaan osapuolia, myöntää pysyvän sijoitusluvan soveltuvalle paikalle, josta ei aiheudu kiinteistön omistajalle tai alueen haltijalle kohtuutonta haittaa. Näin ollen infrastruktuurin sijoittamiselle rautatiealueelle ei lain mukaan tarvita Väyläviraston suostumusta eikä sijoittajalla myöskään yllä mainitun perusteella tule olla velvollisuutta sopia sijoittamisesta Väyläviraston kanssa.

Kun töitä ja sijoittamista lähdetään valmistelemaan, tulee luonnollisesti huomioida alueen erityispiirteet ja turvallisuus. Tässä päteeikin Väyläviraston erittäin kattavat turvallisuusohjeet (muun muassa <https://vayla.fi/palveluntuottajat/ohjeluettelo>). Sijoittaminen ei siis missään vaiheessa ole villiä tai turvallisuutta vaarantavaa, eikä Väyläviraston näin tarvitse olla vastuussa sijoittamista koskevasta prosessista.

Yksityisraiteita koskeva sääntely

-

Tutkimusoikeussääntely

-

Kiinteistökohtainen meluntorjunta

-

TEN-T-asetukseen liittyvät lainsäädännön kehittämistarpeet

-

Tunnelidirektiivin täytäntöönpanon täydentäminen

-

Varautumista ja häiriötilanteita koskeva sääntely väylälaeissa

-

Arviomuistiossa esitetyt muut muutostarpeet

-

Oletteko tunnistaneet väylälaeissa muita muutostarpeita kuin arviomuistiossa käsitellyt?

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) siirto-, suojaamis- ja poistamisvelvoitetta koskeva säännös on ristiriidassa muiden alueiden käytäntöjen sekä muun lainsäädännön kanssa

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 42 b §:n mukaan, jos elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus katsoo, että tien siirtäminen, parantaminen tai muu tienpito edellyttää tiealueella tämän lain nojalla sijoitetun rakenteen, rakennelman tai laitteen suojaamista, siirtämistä tai poistamista, rakenteen, laitteen tai rakennelman omistaja vastaa toimenpiteestä.

Yllä mainittu säännös on ristiriidassa muita alueita koskevan lainsäädännön kanssa. Esimerkiksi alueidenkäyttölain 89 §:ssä, joka koskee yleisellä alueella sijaitsevien johtojen, laitteiden ja rakennelmien siirtämistä ja siirtokustannuksia, siirtokustannuksista määrätään seuraavaa:

”se, jonka vastuulla yleisten alueiden toteuttaminen on, vastaa siirtokustannuksista, jollei ole kohtuullista edellyttää johdon, laitteen tai rakennelman omistajan tai haltijan vastaavan siirtokustannuksista kokonaan tai osittain taikka jollei siirtokustannusten jaosta ole toisin sovittu.”

Alueiden käyttölain säännöksen mukaan se, jonka vastuulla yleisten alueiden toteuttaminen on, vastaa lähtökohtaisesti siirtokustannuksista, mutta kyseinen säännös mahdollistaa myös esimerkiksi erilaiset ikähyvitykset ja infraomistajan saaman hyödyn huomioimisen siirtokustannuksia alentavana tekijänä.

Lisäksi rakennetun sähkölaitteiston siirroista koituvien kustannusten kustannusvastuullisuutta määrittävän sähköturvallisuuslain 113 §:n mukaan:

”jos sähkölaitteiston tai sen osan rakennustöiden aloittamisen jälkeen sen läheisyyteen on rakennettu tai tulee rakennettavaksi maantie, kulkuväylä, rautatie, lentokenttä, kaasu-, vesi- tai muu vastaava johto taikka rakennus tai muu rakennelma siten, että sähkölaitteistoa on yleisen turvallisuuden vuoksi tai laitteiston suojaamiseksi siirrettävä tai muutettava, sähkölaitteiston omistaja on velvollinen suorittamaan tarpeelliset muutokset. Siitä aiheutuvat kustannukset on kuitenkin tien, väylän, lentokentän, johdon, rakennuksen tai rakennelman omistajan korvattava.”

Kyseisen säännöksen mukaan siirtokustannukset korvaisi, ellei muuta ole sovittu, sen tien, väylän, rakennuksen tai rakennelman omistaja, jonka takia muutostyö tehtäisiin.

Maantie on näin ainoa alue, jolla muun infrastruktuurin ja toisen osapuolen kustannuksella voi, voimassa olevan lain mukaan, aloitteellinen ja siirrosta hyötyvä osapuoli siirättää kustannuksitta toisen osapuolen pysyväksi tarkoitettua yhteiskunnallista infrastruktuuria. Käytännössä siirtäminen tarkoittaa aina kokonaan uuden rakentamista rinnalle ja vanhan rakenteen ennen aikaista romuttamista, sillä esimerkiksi toimivasta sähköverkosta ei voi ottaa osaa keskeltä pois sähkönjakelun keskeytymättä pitkäksi aikaa. Tätä voidaan pitää ongelmallisena, sillä viranomaisen on nimenomaisesti osoittanut yhteiskuntaa palvelevalla pysyväksi tarkoitettulle infrastruktuurille tämän luvanvaraisen paikan. Viranomaisen tulee maanteilla sijaitsevien johtojen, laitteiden ja rakennelmien siirtokustannusten osalta kantaa vastuunsa, kuten muillakin alueilla tehdään. Väyläalueista vastuullisilla tahoilla on myös mahdollisuus aktiivisesti etsiä ja esittää hyviä sijoittamispaikkoja väylän alueilta pysyväälle muuta yhteiskuntaa palvelevalle infrastruktuurille, jolloin alueen haltija myös välttää ylimääräisiltä siirtokustannuksilta muutostöissään.

Muita merkittäviä huomioita

Aktiivinen toiminta johtojen sijoittamisen mahdollistamiseksi ja aito sopiminen yhteiskuntaa palvelevien rakenteiden sijoittamisesta tulisi saada myös väylälakien keskiöön, tässä yhteydessä

tulisi tarkastella myös määräyksenantovaltuutukset, jotta ne tukevat kokonais kuvaa ja näillä valtuutuksilla on yhtenäiset tavoitteet ja toiminnan ohjaus.

Väyläalueilta on jo pitkään yritetty ohjata muuta infrastruktuuria pois ja asetettu kohtuuttomia ja vain väylänpitäjää palvelevia ehtoja pysyvän infrastruktuurin sijoittamiselle. Pidämme hyvin ongelmallisena, että laki ei ohjaa infrastruktuurin yhteisrakentamista, sijoittamista ja aitoa sopimista hyvistä käytännöistä. Väylänpitäjillä tulisi olla velvoite löytää pysyviä sijoituspaikkoja ja toimia aktiivisesti yhteiskunnan kehittämisen vauhdittajana. Tällä hetkellä kukin viranomainen ja toimija katsoo omien tavoitteidensa kautta, eikä esimerkiksi infrastruktuurin maankäytön minimointi tai edullinen sähköjakelu ja kattavat laajakaistayhteydet ole osana tavoitteita. Näin on päädytty tilanteeseen, jossa väylänpitäjät pyrkivät ohjaamaan muita toimijoita esimerkiksi muille alueille (esimerkiksi yksityisille alueille) ja väylänpitäjän tavoitteet voivat olla monien yhteiskunnan tavoitteiden kanssa hyvin ristiriitaiset. Ajankohtaisena esimerkkinä toimii hyvin Traficom in lausuntopyyntö, jonka lausunnoissa todetaan toistuvasti, että kyseinen väylän alueille sijoittamisen määräysluonnos on vastoin yhteiskunnallisia mm. puhtaan energian ja laajakaistarakentamisen tavoitteita. Nämä yhteiskunnalliset tavoitteet eivät siis ohjaa väylien alueille sijoittamista.

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=d35b5ce1-859f-40bd-a3b6-08ea98c154a9>

Mikäli johtoja ja laitteita ei voida tarpeen vaatiessa kohtuudella sijoittaa muun infrastruktuurin kanssa samoihin väyliin tai infrakäytäviin, tämä aiheuttaa tarpeettomia raivaustarpeita ja pysyvää maankäytön muutosta. Yleisen edun, luonnon monimuotoisuuden suojelemiseksi ja maankäytön muutoksen minimoinnin vuoksi infraa tulisi laissa ohjata yhteistyössä keskittämään myös käytössä oleville alueille johdonomistajien voidessa luottaen luvan pysyvyyteen. Koska väyläalue on jo otettu muuhun käyttöön, väyläksi, sen mm. puuttomat ja tekniset alueet soveltuisivat hyvin verkkojen sijoittamiseen. Sähköverkkoa rakennetaan useimmiten kerralla pitkä linjamainen, jopa useita kilometrejä pitkä osuus. Tietoliikenne- ja sähköverkkojen sijoittaminen olemassa olevien väylien varten on kustannustehokasta, ja jo muuhun käyttöön otetut alueet ovatkin useinkin luonnollinen ja järkevä sijainti sijoittaa sähköverkkoa.

Mikäli ohjaus aitoon sopimiseen ja mahdollistamiseen väylien alueelta puuttuu, verkkoja sijoitetaan ja työskentelyä ohjataan väylien varsien sijaan yksityisten maanomistajien maille ja hyötykäytössä oleville maille (esim. pellot, talousmetsät), vaikka tietoliikenne ja sähköverkot tulisi ensisijaisesti pyrkiä sijoittamaan yleiseen tarpeeseen lunastetulle alueelle, kuten maantieväylien ja rautateiden alueelle. Vaikka itse raiteita tukeva ratarakenne onkin sellainen, johon sijoittamista ja tulee välttää, on näiden varsinaisten rakenteiden lisäksi väylien sivuilla teknisiä alueita, huoltoteitä ja varikko- sekä huoltoalueita, jotka soveltuvat teknisesti erittäin hyvin myös johtojen (erityisesti maanalaiset maakaapelit) ja johtoon liittyvien laitteiden sijoittamiseen. Tällaisilla alueilla voidaan varmistaa, etteivät johdot ja laitteet aiheuta vaaraa tai merkittävää haittaa tien- tai radanpidolle. Samalla tavalla, maanteiden varsilla on usein puuttomia näkemäalueita, suistumisalueita, loivia tienpenkkoja ja muita vastaavia alueita, jotka sopivat erityisesti maanalaisten rakenteiden sijoittamiseen ja maanpäällisiä rakenteita voidaan sijoittaa tietyin reunaehdoin.

Muut huomiot

-

Hillamo Harri
Energiateollisuus ry