

Asia: VN/9904/2025

Lausuntopyyntö väylälakien muutostarpeiden arviomuistiosta

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot arviomuistiosta

-

Yksityisraiteita koskeva sääntely

LVM esittää arviomuistiossaan muutoksia ratalain yksityisraiteita koskevan osan muuttamiseen. Syynä tähän on suurten hankkeiden edistämiseksi perustettujen hankeyhtiöiden tekemä suunnittelu. Kuitenkin LjMTL 10§ 2 mom. mahdollistaa maanteiden suunnittelemisen ja toteuttamisen sekä mahdollisten muiden tienpitotehtävien toteuttamisen muiden kuin tienpitäjän kustantamana tai huolehtimana.

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.

Ratalain vastaavassa pykälässä 7§ 1 mom. sanamuoto on hiukan erilainen.

Muu taho voi osallistua rataverkon radanpidon kustannuksiin Väyläviraston kanssa tehtävän sopimuksen nojalla, jos radanpidosta huolehditaan laadultaan tai laajuudeltaan korkeampiluokkaisena kuin yleisen liikenteen tarve edellyttää tai jos jokin taho erityisesti hyötyy tehtävistä toimenpiteistä taikka jos osallistumiseen on muu erityinen syy.

Ratalain nojalla onkin tehty tulkinta, ettei sopimuksellinen toiminta ole mahdollinen.

Maanteiden osalta suunnittelu ja toteuttaminenkin on ollut mahdollista ns. suunnittelu- ja toteutussopimuksin. Tavallisimmin kunta/kaupunki on vastannut jonkun maantien

parantamishankkeen suunnittelusta ja toteutuksestaakin. Esimerkkinä voidaan mainita Hyvinkään itäisen ohikulkutien tiesuunnitelma 2020, jonka laati Hyvinkään kaupunki suunnittelusopimuksella sekä valtatielle 3 rakennetun ns. Arolammin eritasoliittymän, joka toteutettiin yhteisrahoitushankkeena valtion, Riihimäen kaupungin ja Valio Oy:n kanssa. Vuosittain laaditaan useita tiesuunnitelmia kuntien/kaupunkien suunnittelusopimuksin.

Tie- ja rataverkko muodostuu väylänpidollisesti julkiselle liikenteelle ja yksityiselle liikenteelle tarkoitetuista osista. Tätä jaottelua ei tulisi muuttaa. Julkisen verkon tulee toimia kokonaisuutena, jota yksityiset osat palvelevat täydentävinä vain tiettyä tarkoitusta tai rajattua liikennettä palvelevana. Asiaa tulee lähestyä vaikutusten näkökulmasta. Yksityisen väylän tulee olla sellainen, ettei sen olemassaolo vaikuta merkittävästi julkisen verkon toimintaan. Rataverkolla yksityiset radat ovat lähinnä teollisuusyritysten ja satamien tavaraliikenteen raiteita ja tällaisena niiden tuleekin olla.

Hankeyhtiöt (3 kpl) ovat pääosin valtio-omisteisia yhtiöitä. Länsirata 51%, Itärata 51% ja Lentorata 70%. Voisi siis perustellusti ajatella, että hankeyhtiöt suunnittelevat valtion verkkoa, vaikkei toiminnasta vastaakaan ratalain tunnistama radanpitäjä eli Väylävirasto. Nykykäytäntö johtuu yksinomaan tehdystä tulkinnasta, ettei radanpitoa (jota suunnittelukin on) voida sopimuksella antaa toisen tahon eli esim. kaupungin tehtäväksi. Länsiradan toteuttamisesta käydään neuvotteluja ja niiden lähtökohtana on, että valtio rahoittaa hanketta 50%. On erityisen kummallista, mikäli yksityinen rata rakennettaisiin ja siitä valtio omistaisi 50%, kun samaan aikaan valtio hoitaa Väylävirastona muuta julkista rataverkkoa. Toimintatapa toisi jo nykyisellään haastavaan monitoimijaympäristöön uuden tahon, kun lainsäädännöllisesti asia on jo LJMTL ratkaistu sopimusmenettelyllä.

Ratalain 7§ muuttamisella vastaamaan LJMTL 10§ kirjausta voidaan hankeyhtiöille solmia Väyläviraston kanssa sopimus valtion rataverkon suunnittelusta ja toteuttamisesta. Hankeyhtiöt noudattavat Väyläviraston radanpidon ohjeistusta täysimääräisenä. Muutos ei estä ulkopuolisen rahoituksen ml. EU-rahoitus hankkimista suunnitteluun ja toteutukseen.

Jo nykyisellään rataverkolla toimivia tahoja on useita ja raideliikenteen häiriöherkkyyks Suomen pääosin yksiraiteisella verkolla on kriittinen. On siksi tärkeää, ettei näitä tahoja tarpeettomasti lisätä, vaan uudet hankeyhtiöiden suunnittelemat ja mahdollisesti toteuttamat ratayhteydet suunnitellaan ja toteutetaan osana valtion rataverkkoa.

Yksityisten ratojen tulee nimensä mukaisesti palvella selkeästi yksityistä liikennettä.

Sopimusmenettelyllä radanpidon suunnittelun ja/tai toteutuksen salliminen on selkein ja jo maanteiden osalta toimiva ratkaisu. Jo perustettujen hankeyhtiöiden toimintaa on luontevaa jatkaa ja velvoittaa Väylävirasto laatimaan hankeyhtiöiden tehtävien mukainen sopimus.

Sallimalla sopimusmenettely myös ratalaissa, ei lakia tarvitse avata ja muuttaa yksityisratoja ja julkisia ratoja koskevien erojen osalta.

Tutkimusoikeussääntely

Tutkimusoikeus on suunnittelun perusedellytys ja tarvitaan nykyisenkaltaisena joustavana menettelynä. Lakiin on hyvä kirjata tutkimusoikeuden oikeutus myös rakentamissuunnitteluvaiheessa. Tutkimusoikeuden voimassaolon voisi sijoittaa ratasuunnitelman voimassa oloaikaan ts. tutkimusoikeus on voimassa ratasuunnitelman laatimisen ajan sekä sen voimassa olo aikana. Tällöin tutkimusoikeus säilyisi hankkeen aloittamiseen asti ja sen jälkeen ne voitaisiin käsitellä ratatoimituksessa.

Yleis- ja ratasuunnitelmien laatiminen limittäin on usein tarkoituksenmukaista, eikä ole syytä rajata sitä suunnittelun sujuvan etenemisen mahdollistamiseksi. Tämä vertautuu täysin kaavoitukseen. Maankäytön suunnittelun, jota tie- ja ratasuunnittelukin on, on perusteltua noudattavan samoja lainalaisuuksia. Pääsääntöisesti radan yleissuunnitelmaa edellyttävät hankkeet ovat myös YVA-lain alaisia hankkeita. Tällöin YVA:ssa laaditaan vaihtoehtojen vertailu ja varsinaiseen yleissuunnitelmaan ei enää liitetä laajaa vaihtoehtovertailua. Tällöin ratasuunnitelman käynnistäminen ennen yleissuunnitelman hyväksymistä ei muodosta vaihtoehtonäkökulmasta ristiriitaa. Hyvän hallintotavan mukaisesti ei pitäisi olla mahdollista käynnistää yksityiskohtaisempaa suunnittelua yhdestä ratkaisusta, mikäli yleissuunnitelma sisältää vaihtoehtoja. Voisiko tämän hoitaa Väylän ratasuunnittelua koskevalla ohjeistuksella?

Kiinteistökohtainen meluntorjunta

Melu on selkeä väylähankkeen aiheuttama haitta. Väylähankkeen melutaso muuttuu liikenteen muuttuessa ja sen torjuntatarve perustuu hankkeen suunnitteluvaiheessa olevien tietojen pohjalta muodostetussa tilanteessa. Melutaso voi liikenteen muuttuessa myös alentua. Hankkeen suunnittelussa noudatetaan valtioneuvoston ohjearvoja ja meluntorjunnan keinoja on useita.

Vuorovaikutteisessa suunnittelussa on mahdollista selvittää kiinteistönomistajien tahtotiloja. Erityisesti yksittäisten kiinteistöjen suojaaminen melulta voi olla kohtuuttoman kallista erillisin melurakentein. Muissakin tapauksissa meluntorjunnan toimet voivat olla kiinteistökohtaisina hyväksyttävämpiä kuin massiivisilla rakenteilla. Kaikki meluntorjuntatoimet vaativat yllä- ja kunnossapitoa, eivätkä kiinteistökohtaiset poikkea tästä. Sopimusmenettelyillä saavutettava hankkeen hyväksyttävyys haitan torjunnassa on kannatettavaa ja se tulisi olla mahdollinen, erityisesti vaihtoehtona lunastukselle.

Ratatoimituksessa, jonka pohjalta lunastuskovaukset maksetaan, päätetään haitan-, vahingon- ja kustannustenkorvauksista. Meluhaitasta voidaan määrätä korvauksia ja toisaalta, mikäli haittaa on mahdollista torjua kiinteistökohtaisella meluntorjunnalla, sen kustannuksista voitaisiin määrätä toimituksessa.

TEN-T-asetukseen liittyvät lainsäädännön kehittämistarpeet

Hankeyhtiöiden ratahankkeet ovat kaikki TEN-T laajennetun ydinverkon hankkeita. Arviomuistiossa todetaan, että kaikki TEN-T -verkolla toteutettavat hankkeet ovat yhteisen edun hankkeita. TEN-T raidehankkeita ei ole tarkoituksenmukaista toteuttaa yksityisesti ylläpidettäviksi raiteiksi.

Tunnelidirektiivin täytäntöönpanon täydentäminen

-

Varautumista ja häiriötilanteita koskeva sääntely väylälaeissa

-

Arviomuistiossa esitetyt muut muutostarpeet

SALASSAPITO:

Salassa pidettävät aineistot/suunnitelmat jne. ovat eri asia kuin tietoturvaluokitellut asiat ja asiakirjat. Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta määrittelee asiakirjojen julkisuudesta ja salassa pidosta. Lähtökohta laille on, että asiakirjat ovat julkisia ja tiedonsaanti näistä on laaja. Infran suunnittelu edellyttää siitä vastuussa olevien tahojen yhteistoimintaa. Esimerkiksi asemakaava-alueilla katu-, maantie- ja ratasuunnitelmien yhteensovittaminen edellyttää suunnitelma- ja tutkimustiedon vaihtoa. Asiakirjojen julkisuuslaki ei kuitenkaan edellytä tiedonpyytäjää yksilöimään tietopyyntönsä tarvetta.

Väylävirasto on todennut mm. sähköratasuunnitelmien olevan julkisuuslain 24§ Salassa pidettävät viranomaisen asiakirjat 7mom. mukaisesti salaisia. Momentin teksti kuuluu:

henkilöiden, rakennusten, laitosten, rakennelmien sekä tieto- ja viestintäjärjestelmien turvajärjestelyjä koskevat ja niiden toteuttamiseen vaikuttavat asiakirjat, jollei ole ilmeistä, että tiedon antaminen niistä ei vaaranna turvajärjestelyjen tarkoituksen toteutumista;

Väylävirasto on tulkinnut myös radan geoteknisten suunnitelmien oleva salassa pidettäviä. Jää epäselväksi, millä perusteella näin on tulkittu. Geotekniset suunnitelmat eivät ole henkilöiden, rakennusten, laitosten, rakennelmien eikä tieto- tai viestintäjärjestelmien suunnitelmia eivätkä ne koske nimenomaisesti turvajärjestelyjä, eikä niiden luovuttamisen voida tulkita vaarantavan turvajärjestelyjen toteutumista. On yhteiskunnan varojen väärinkäyttöä, mikäli asiakirjojen julkisuudesta pitää hakea oikeuden päätöstä. Näin hoidettuna syntyy myös tarpeettomia viivästyksiä, joilla on todennäköisesti hankkeen kustannuksia lisäävä vaikutus.

Tietoturvaluokitus ei ole sama asia kuin asiakirjan salassa pito. Laki julkisen hallinnon tiedonhallinnasta edellyttää 18§ mukaan valtionhallinnossa turvallisuusluokittelua 1 mom mukaisesti:

Turvallisuusluokkaa koskeva merkintä on tehtävä, jos asiakirja tai siihen sisältyvä tieto on salassa pidettävä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:n 1 momentin 2, 5 tai 7–11 kohdan perusteella ja asiakirjaan sisältyvän tiedon oikeudeton paljastuminen tai oikeudeton käyttö voi aiheuttaa vahinkoa maanpuolustukselle, poikkeusoloihin varautumiselle, kansainvälisille

suhteille, rikosten torjunnalle, yleiselle turvallisuudelle tai valtion- ja kansantalouden toimivuudelle taikka muulla niihin rinnastettavalla tavalla Suomen turvallisuudelle.

Turvallisuusluokkaa koskevaa merkintää EI saa käyttää muissa kuin 1 mom. tapauksissa.

Keskeisemmät asiakirjojen salassapitoperusteet HE 30/1998

- 1) valtion turvallisuus tai suhteet ulkovaltoihin;
- 2) maanpuolustuksen etu;
- 3) rikosten ehkäiseminen tai syytteeseen saattaminen;
- 4) luonnonsuojelu;
- 5) valtion tai itsehallintoyhdyskunnan tai yksityisen liiketoimen tai oikeudenkäynnin tai tietosuojan varmistaminen; sekä
- 6) yksityisen tärkeä henkilökohtainen etu sielunhoidon, terveyden- ja sairaanhoidon, huoltotoimen, vankeinhoidon, verotuksen tai julkisen tarkastustoiminnan alalla.

Ratasuunnitteluaineistossa esim. tunneleissa on onnettomuuksiin varautumiseen liittyviä salassa pidettäviä asiakirjoja, mutta niidenkin luovuttamisen osalta tulee arvioida luovuttamisesta johtuva vaarantuminen.

Lähtökohtaisesti yleis- ja ratasuunnitelma-asiakirjat ovat julkisia, tämä koskee myös teknisiä asiakirjoja, elleivät ne erityisesti koske julkisuuslain 24§ 7 mom. asioita ja liity HE30/1998 salassapitoperusteisiin.

Asiakirjojen luovuttamisesta ei ole tarvetta lisätä ratalakiin tai LjMTL pykälää. Asia on hoidettavissa valtion virastojen julkisuuslain ja tietoturvalain noudattamisen ohjeistuksen tarkistamisessa ja luokittelujen käyttämisessä sen mukaisesti.

Erityistapauksissa, joissa salassa pito todella perustuu lakiin, voidaan tietoja luovuttaa perustelemalla, ettei niiden luovuttaminen toisen tahon suunnittelutehtävään vaaranna tietoja. Voisiko tämän hoitaa viraston tietoturvaluokituksella ts. asiakirjan luovuttaminen toiselle viranomaiselle tai infranpitäjälle, kun sitä tarvitaan infran yhteensovittamiseksi?

KUIVATUS JA HULEVESIN HALLINTA

Ilmastonmuutoksen, sään ääri-ilmiöiden lisääntymisen johdosta tämä muutos on tarpeellinen ja perusteltu.

JOHDON JA VÄHÄISEN LAITTEEN

Tämä selkeytys on tarpeellinen.

RATASUUNNITELMAN LAATIMISAIKA

Ratalain määräaika ratasuunnitelman laadinnassa voi pahimmillaan vaikuttaa merkittävästi suunnitelman laatuun ja osallisten oikeusturvaan ja vaikutusmahdollisuuksiin. Määräaika suojaa osallisten oikeusturvaa ja mahdollisuutta seurata suunnitelman laadintaa, mikäli määräaikaa ei ole, voi suunnitelma ns. levätä vuosia ja se on herätettävissä milloin tahansa. Määräaika on perusteltavissa juurikin osallisten näkökulmasta sekä suunnittelun ja selvitysten vanhenemisen takia. Voisiko määräaika olla edelleen neljä vuotta ja sitä voisi jatkaa esimerkiksi jatkokuulutuksella toiset neljä vuotta.

Lähtökohtaisesti ongelmallisempaa on hyväksymisprosessin pitkä kesto. Voisiko ajatella, että hyväksymisesityksen jättämisen ja nähtävillä oloajan jälkeen itse hyväksymispäätös tulee antaa tietyn aikaikkunan sisällä? Määräaikojen yhdenmukaistaminen LjMTL kanssa on kannatettava.

Oletteko tunnistaneet väylälaeissa muita muutostarpeita kuin arviomuistiossa käsitellyt?

-

Muut huomiot

-

Weurlander Minna
Itärata Oy - Suunnittelujohtaja