

Asia: VN/9904/2025

Lausuntopyyntö väylälakien muutostarpeiden arviomuistiosta

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot arviomuistiosta

Liikenne- ja viestintävirasto pitää arviomuistiossa esitettyjä muutoksia pääsääntöisesti tarpeellisina. Muistiossa on kuitenkin usein jätetty avoimeksi, miten asia mahdollisessa hallituksen esityksessä esitettäisiin ratkaistavaksi, joten ratkaisuihin on vaikea ottaa yksityiskohtaisesti kantaa. Liikenne- ja viestintävirasto toivoo, että valittavat ratkaisut ovat sellaisia, että muutoksen tavoitteet saavutetaan ilman tarpeetonta lisäresurssitarvetta viranomaisille tai toimijoille ja että ratalaissa (110/2007) ja liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa (503/2005) säädetty menettelyt esim. yleis- ja rata/tiesuunnitelmien osalta säilyvät mahdollisimman yhtenäisinä.

Yksityisraiteita koskeva sääntely

Arviomuistiossa on yksityisraiteiden osalta yhtenä vaihtoehtona sääntelyn tarkentamiseksi ehdotettu yksityisraiteiden luokittelua julkista liikennettä palveleviin raideyhteyksiin ja muihin yksityisraiteisiin. Tämä olisi liikenne- ja viestintävirastolle uusi tehtävä. Tehtävän kuvaus on vielä sen verran avoin, että lisääntyvää työmäärää ja resurssitarvetta on vielä vaikea arvioida. Liikenne- ja viestintävirasto pitää kuitenkin tarpeellisena tarkentaa yksityisraiteita koskevia ratkaisuja ratalaissa etenkin hankeyhtiöiden osalta kiireellisesti.

Myöskään raideliikennelakia (1302/2018) säädettäessä ei yksityisraidesääntelyä laadittaessa tunnistettu hankeyhtiöitä, vaan yksityisraiteita koskevan sääntelyn taustalla on raideliikennelaissakin ollut ajatus yksityisraiteista lähinnä kuntien, teollisuusyritysten ja satamien tavaraliikenteen raiteina. Tämän johdosta voi myös raideliikennelakia olla tarpeen täsmentää, jos hankeyhtiöiden suunnittelemat radat toteutetaan yksityisraiteina.

Nykyinen raideliikennelaki mahdollistaa suurimmalle osalle yksityisraiteita ilmoitusmenettelyn noudattamisen EU-lainsäädännön mukaisen turvallisuusluvan sijaan. EU-sääntely mahdollistaa vain toimijan omaan tavaraliikenteeseen tarkoitetun infrastruktuurin sulkemisen EU-sääntelyn ulkopuolelle. Siten, erityisesti silloin, jos yksityisraiteiden luokittelua koskeva menettely esitetään

otettavaksi mukaan ratalakiin voisi olla perusteltua, että raideliikennelaissa vastaavasti todetaan, että merkittäväksi julkista liikennettä palvelevaksi raideyhteydeksi luokiteltu yksityisraide tarvitsee turvallisuusluvan.

Arviomuistiossa pohditaan myös rataverkonhaltijuuden muutoksia ja sitä, millaisessa menettelyssä yksityisraide voidaan muuttaa osaksi valtion rataverkkoa tai painvastoin. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että tämä vaihdos voi toteutua myös suunnittelun eri vaiheissa, ja muutosta pitäisi pohtia myös siitä näkökulmasta, miten vastuutahon mahdollinen muutos pitäisi huomioida yleis- ja ratasuunnitelmissa esim. suoja- ja näkemäalueiden osalta silloin, jos on mahdollista, että hankkeen vastuutaho muuttuu eri suunnitelmien välissä tai rakentamiseen tai radan ylläpitoon siirryttäessä.

Tutkimusoikeussääntely

Arviomuistiossa on ehdotettu Liikenne- ja viestintävirastolle uusia tehtäviä tutkimusoikeuteen liittyen. Tehtävän kuvaus on vielä sen verran avoin, että lisääntyvää työmäärää ja resurssitarvetta on vielä vaikea arvioida.

Myös tutkimusoikeussääntelyä tarkennettaessa olisi huomioitava mahdollisuus, että hankkeen vastuutaho vaihtuu yleis-, tie/ratasuunnittelun tai rakentamissuunnittelun laatimisen välissä.

Kiinteistökohtainen meluntorjunta

Liikenne- ja viestintävirasto pitää kiinteistökohtaista meluntorjuntaa koskevan sääntelyn selkeyttämistä tärkeänä ja kiireellisenä. Selkeyttämisessä on huomioitava myös tilanteet, jossa rata- tai tiehankkeen suunnittelusta, rakentamisesta/toteuttamisesta ja ylläpidosta vastaava ovat eri tahoja.

TEN-T-asetukseen liittyvät lainsäädännön kehittämistarpeet

TEN-T asetuksessa on säädetty kestävän kaupunkiliikenteen yhteyspisteen (SUMP Contact Point) nimeämisestä ja kansallisesta kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskevan ohjelman perustamisesta. Nämä tehtävät on katsottu Suomessa kuuluvan Liikenne- ja viestintävirastolle. TEN-T asetuksen kaupunkisolmukohtia koskevat velvoitteet kuitenkin koskevat Liikenne- ja viestintäviraston lisäksi kaupunkiseutuja, joille asetuksessa on velvoitteita kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien ja indikaattoritietojen toimittamisen osalta.

Liikenne- ja viestintävirasto näkee, että vaatimuksia koskevien vastuiden selkeyden kannalta olisi perusteltua, että Liikenne- ja viestintävirasto vastuiden lisäksi myös kaupunkiseutujen vastuista säädetäisiin lainsäädännön tasolla esimerkiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa (503/2005).

TENtec-järjestelmän osalta arviointimuistiossa todetaan, että Suomessa tietojen toimittamisesta TENtec-järjestelmään vastaa tällä hetkellä Väylävirasto, joka on kehittänyt tehtävään liittyvää prosessia ja tietojärjestelmää Suomessa. Muistiossa myös todetaan, että "koska Väyläviraston laissa

säädetyt tehtävät ja rooli koskevat lähtökohtaisesti valtion väyliä ja niitä koskevia tietoja, olisi perusteltua vielä arvioida ja tarvittaessa selkeyttää lailla eri toimijoiden vastuita ja oikeuksia TENT-asetuksen mukaista raportointia, TENTec-järjestelmään toimitettavien tietojen hallinnointia ja TENTecin kanssa yhteentoimivan järjestelmän ylläpitoa koskien."

Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että nykyisiä prosessia ja vastuita TENTecjärjestelmän osalta ei tulisi muuttaa.

Väylävirasto on saanut EU-rahoitusta tietojärjestelmän kehittämiseen 2021 CEF Technical assistance -rahoitushaun kautta, jolla on tarkoitus mahdollistaa TENTecin automaattinen datanvaihto kansallisten järjestelmien ja muiden asiaankuuluvien unionin sovellusten ja datalähteiden kanssa.

TENTec-tietojärjestelmä sisältää tekniset tiedot TEN-T-verkosta ja verkon kartat kaikkien liikennemuotojen osalta. Huomattava osuus näistä tiedoista koskee valtion väyläverkon tietoja eli erityisesti maantieverkkoa ja rautatieverkkoa. Valtion tieverkon ja rautatieverkon tiedot myös muuttuvat huomattavasti useammin kuin liikenne- ja viestintäviraston vastuulla olevat satamien ja lentoasemien tiedot, koska esimerkiksi uusia raiteita tai maantieliittymiä rakennetaan huomattavasti useammin kuin uusia satamia tai lentoasemia.

Koska valtaosa TENTec-tietojärjestelmään viedyistä tiedoista koskee valtion väyläverkkoa ja CEF TA projektissa on myös jo kehitetty prosessia tietojen toimittamiseen, on perusteltua, että Väylävirasto vastaa tietojen syöttämisestä TENTec-tietojärjestelmään kaikkien liikennemuotojen tietojen osalta myös jatkossa.

Jatkossa TENTec-tietojärjestelmään tulee toimittaa tiedot myös kestävästä kaupunkiliikenteestä TEN-T-asetuksen edellyttämiltä kaupunkisolmukohdilta ja niiden toiminnallisilta alueilta. Velvoite koskee Suomessa seitsemää MALsopimusmenettelyn piirissä olevaa kaupunkiseutua. Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä on yhteyspisteen roolissa varmistaa kestävä kaupunkiliikenteen tietojen saatavuus seuduilta ja koota tiedot toimitettavaksi TENTec -järjestelmään. Tiedot toimitetaan ensimmäisen kerran vuoden 2027 lopussa ja sen jälkeen neljän vuoden välein. Käytännössä tiedot ovat helposti tietojärjestelmään syötettäviä numeerisia tietoja mm. kulkumuoto-osuuksista ja henkilöautojen käyttövoimista. Liikenne- ja viestintävirasto näkee, että vaikka vastuu tietojen keruusta on Liikenne- ja viestintävirastolla, vastuu TENTec järjestelmän käytöstä ja myös kestävä kaupunkiliikenteen tietojen syöttämisestä järjestelmään on tarkoituksenmukaisinta säilyttää Väylävirastolla.

Tunnelidirektiivin täytäntöönpanon täydentäminen

Tunnelidirektiivin täytäntöönpanoa koskien Liikenne- ja viestintävirasto pitää tärkeänä priorisoida lainsäädännön kehittämistä puutteiden osalta korkealle.

Varautumista ja häiriötilanteita koskeva sääntely väylälaeissa

Kuten muistiossa mainitaan, Liikenne- ja viestintävirasto on antanut määräyksen valmiussuunnittelun järjestämisestä liikennejärjestelmässä vuonna 2020. Liikenne ja viestintävirastossa on aloitettu määräyshanke koskien kyseisen määräyksen ajantasaistamista muun muassa määräyksestä saatujen kokemusten sekä CER-direktiivin täytäntöönpanosta seuraavien lainsäädäntömuutosten huomioimiseksi. Kyseisen määräyksen säädösperustana tieliikenteessä toimii liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 100 § ja raideliikenteessä raideliikennelain 171 §. Lisäksi säädösperustana toimii liikenteen palveluista annettu laki sekä muita liikennemuotoja koskevia lakeja.

Linkki määräyshankepäätökseen: <https://traficom.fi/fi/saadokset/maarayshankepaatos-valmiussuunnittelunjarjestaminen-liikennejarjestelmassa>

Arviomuistiossa esitetyt muut muutostarpeet

Liikenne- ja viestintävirasto tukee arviomuistiossa esitettyjä havaintoja lossin määritelmän uudistustarpeesta. Yhtäältä virasto toteaa perusteltuna lossin määritelmän tarkastelun yhteydessä tarkastella sääntelyä kokonaisuutena, kuten arviomuistiossa mainittuja lossin kuljettajan osaamisvaatimuksia. Lossin kuljettajan osaamisvaatimusten täsmentämisestä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä arvioitaisiin virastolle koituvan kertaluonteinen resurssitarve, jonka ei kuitenkaan katsottaisi aiheuttavan erityistä hallinnollista taakkaa.

Liikenne- ja viestintävirasto pitää 8.6 kohdan mukaista ratasuunnitelmien määräaika koskevan vaatimuksen poistamista ja muita 8 luvussa yleis- ja rata/tiesuunnitelmia koskeviin pykäliin ehdotettuja muutoksia kiireellisenä.

Oletteko tunnistaneet väylälaeissa muita muutostarpeita kuin arviomuistiossa käsitellyt?

Liikenne- ja viestintävirasto esittää, että lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 1a luvun 15 b pykälästä poistettaisiin velvoite tehdä valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) (SOVA-laki) mukainen ympäristövaikutusten arviointi. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman viimeaikainen käytäntö on osoittanut, että suunnitelman toimenpiteet ovat strategisia ja yleispiirteisiä, mikä käytännössä merkittävästi heikentää nk. SOVA-lain mukaista ympäristövaikutusten arviointia. SOVA-lain mukaisia vaikutuksia pystytään käytännössä arvioimaan vasta siinä tilanteessa, jossa tiedetään rahoituksen konkreettinen kohdentuminen esim. liikenneinvestoinneiksi. Tätä ei toistaiseksi tehdä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, vaan ennemminkin Väyläviraston investointiohjelmassa.

Muut huomiot

-

Saavalainen Santtu
Traficom