

Ovaska
VEO / VKE**Lausuntoyhteenvedo**
30.9.2022
VN/9416/2022**Lausuntoyhteenvedo:****Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä ja laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamiseksi**

Liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteltu hallituksen esitysluonnos laiksi eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä ja laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamiseksi oli lausuntokierroksella 27.7.–7.9.2022 välisenä aikana.

Lausuntopyyntö lähetettiin 121 eri taholle. Lausunnon antoivat: oikeusministeriö, ympäristöministeriö, valtiovarainministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueet ja Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueet, Maanmittauslaitos, Hämeen liitto, Lapin liitto, Varsinais-Suomen liitto, Keski-Pohjanmaan liitto, Kainuun liitto, Pohjois-Savon liitto, Etelä-Pohjanmaan liitto, Suomen Kuntaliitto, Tampereen kaupunki, Helsingin kaupunki, Metsäteollisuus ry, Rakennusteollisuus RT ry / INFRA ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen yrittäjät ry, MTK Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto, Koneyrittäjät ry, Pyöräliitto ry, Suomen Tieyhdistys ry, ja YVA-ry ja Suomen Sininen tie ry.

Puolustusministeriö, sisäministeriö, Poliisihallitus, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes, Museovirasto, Etelä-Suomen aluehallintovirasto, Suomen ympäristökeskus ja Helsingin seudun liikenne HSL ovat ilmoittaneet, että niillä ei ole lausuttavaa esityksestä.

Lausunnot ovat saatavilla valtioneuvoston Hankeikkuna-sivustolla:

<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM014:00/2022>

1. Keskeiset huomiot lausunnoista**Laki eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä/ ns. Smart TEN-T-direktiivin täytäntöönpano**

Menettelyjen sujuvoittamispyrkimyksiin ja määräaika sääntelyyn suhtauduttiin lausunnoissa yleisesti myönteisesti. Lausunnoissa esitettiin kuitenkin huomioita myös siitä, että muidenkin kuin tämän lain soveltamisalaan kuuluvien liikennehankkeiden, pienempien ja TEN-T-ydinverkon ulkopuolisten sekä pyöräilyn väyliin liittyvien hankkeiden, eteneminen on turvattava. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomia pidettiin luontevana tahona nimetyksi viranomaiseksi. Viranomaisten välisen yhteistyön ja Traficomien koordinoivan roolin merkitystä korostettiin. Kuntaliitto toi toisaalta esiin määräaika sääntelyyn liittyviä mahdollisia ongelmia suhteessa itsehallinnollisen kunnan viranomaisen hallintoasian käsittelyyn ja kysymyksiä siitä, mikä on viranomaisten tosiasiallinen ja suomalaisen hallinto-oikeus doktriinin kannalta mahdollisuus sopia käsittelyajoista.

YVA-menettelyn sisällyttämiseen soveltamisalaan esitettiin kriittisiä huomioita (Yva ry ja Suomen Tieyhdistys). Lausunnoissa kannatettiin kuitenkin rajausta, että vain YVA-menettelyn arviointiselostukseen liittyvä vaihe kuuluisi soveltamisalaan.

Lisäksi lausunnoissa esitettiin eräitä yksityiskohtaisia huomioita lakiehdotukseen liittyen esimerkiksi uuden lain suhteeseen erityislakien menettelyvaatimuksiin ja hallintolakiin yleislakina. Traficom nosti

esiin kysymyksen siitä, miten määritellään ydinverkkokäytävien hankkeita koskevan soveltamisalan 300 miljoonan euron raja. ELY-keskusten ympäristö ja luonnonvarat -vastualueet toteavat, että jos lain alaan kuuluvat hankkeet tulee asettaa viranomaiskäsitelyssä etusijalle, olisi siitä säädettävä selkeästi.

Useissa lausunnoissa kiinnitettiin huomiota nimetyin viranomaisen ja muiden toimivaltaisten viranomaisten sekä hallintotuomioistuinten riittävien resurssien turvaamiseen.

Toiminnallisen luokituksen päätöksentekoa koskeva ehdotus liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta

Lausunnoissa suhtauduttiin maanteiden toiminnallisen luokituksen päätöksentekoa koskeviin muutosehdotuksiin lähes poikkeuksetta myönteisesti. Erityisesti maakuntien liitot ja Kuntaliitto kannattivat esitettyä velvoitetta kuulla kuntia ja maakuntia sekä kirjauksia liikennejärjestelmätön hyödyntämisestä valmistelussa. Lausunnoissa nostettiin esiin myös yhteistyötä yli maakuntarajojen ja myös naapurimaiden kanssa (Lapin liitto). Lausunnoissa korostettiin, että luokittelun tulee olla tasapuolista, valtakunnallisesti yhtenäistä ja pysyvää. Lisäksi tärkeänä pidettiin tieverkon kattavuutta ja sitä, ettei verkkoa tulisi supistaa tai maaseudun tieverkkoa heikentää. Pyöräliitto esitti pyöräteiden huomiointia lisättäväksi luokitukseen.

Väylävirasto, ELY-keskusten liikennevastualueet ja Traficom esittivät tarkempia huomioita koskien toiminnallista luokkaa koskevan esityksen valmisteluvastuun jakautumista, päätösten tiedoksiantoa ja käsittelyä tiesuunnitelman yhteydessä. Etelä-Pohjanmaan liitto nosti esiin, että maakuntakaavojen toiminnallisten luokkien muutoksia koskevien tavoitteellisten merkintöjen juridinen suhde liikenne- ja viestintäviraston luokitukseen hallintopäätöksellä tehtäviin muutoksiin jää epäselväksi.

Lausunnoissa korostettiin lisäksi tarvetta turvata riittävät määrärahat tieverkon kunnossapitoon ja kehittämiseen ja esitettiin huolia tieverkon kunnosta. Toiminnallisia luokkia koskevan menettelyn osalta korostettiin viranomaisresurssien riittävyttä ja ettei rahoitusta tehtäville tule ottaa tienpidon rahoista.

Useissa lausunnoissa viitattiin keväällä 2022 maanteiden toiminnallisen luokituksen päivityksestä laaditusta arviomuistiosta annettuihin lausuntoihin. Mainittu muistio, lausunnot ja lausuntoyhteenveto löytyvät valtioneuvoston Hankeikkuna-sivustolta:

<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM022:00/2022>

2. Lausunnonantajat ja lausuntojen pääkohdat

Ympäristöministeriö

Ympäristöministeriö toteaa, että useista ehdotetun uuden lain soveltamisalaan kuuluvista menettelyistä säädetään ympäristöministeriön hallinnonalan lainsäädännössä. Ympäristöministeriö kiittää liikenne- ja viestintäministeriötä vuorovaikutuksesta ehdotusluonnoksen valmistelun yhteydessä ja pitää tärkeänä hallinnonalojen ja toimivaltaisten viranomaisten yhteistyötä myös esityksen täytäntöönpanon yhteydessä.

Ympäristöministeriö esittää lausunnossaan yksityiskohtaisia huomioita sekä korjaus- ja täsmennysehdotuksia koskien lakiehdotusta eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä ja sitä koskeviin perusteluihin. Huomiot liittyvät mm. uuden lain soveltamiseen YVA-menettelyn vaiheisiin sekä esitysluonnoksen yhteyksiin eräisiin ympäristöministeriön vastuulle kuuluviin muihin hallituksen esityksiin. Ympäristöministeriö esittää myös täsmennettäväksi lakiehdotuksen hankkeen ilmoittamista koskevan 6 §:n perusteluissa, että jos ilmoitusta ei tehdä, ei määräajan laskenta lähde käyntiin. Ilmoitus ei olisi pakollinen, mutta

vain ilmoituksen tekemällä alkaisi määräajan laskenta. Pykälässä edellytettyä myöhemmässä vaiheessa toimitettu ilmoitus ei myöskään voisi käynnistää laskentaa takautuvasta vaan vasta ilmoituksen jättöhetkestä.

Oikeusministeriö

Oikeusministeriö esittää lausunnossaan yksityiskohtaisia huomioita molemmista lakiehdotuksista.

Smart TEN-T-direktiivin täytäntöönpanoa koskevan uuden lain osalta oikeusministeriö esittää 2 §:n 2 momentin viittausta vesilain mukaisiin menettelyihin korjattavaksi kirjoitustavaltaan. Saman pykälän lakiehdotuksen lakien välistä suhdetta koskevan momentin muotoilun perusteella jää oikeusministeriön mukaan epäselväksi, miten lakien keskinäisen suhteen on tarkoitettu järjestyvän. Asiasta tulisi säätää selkeästi, ja säännöksen tarpeellisuutta kokonaisuudessaan voisi vielä harkita jatkovalmistelussa. Oikeusministeriön mukaan epäselväksi jää myös, mitä lakiehdotuksen 7 §:n 2 momentti tarkoittaa varsinaisten substanssilakien menettelyllisten vaatimusten näkökulmasta.

Oikeusministeriö toteaa esityksen perusteluissa esitettyyn liittyen, että hallintovalitus on huonosti määräajan ylityksiin soveltuva oikeussuojakeino, koska määräajan ylitykseen itsessään ei liity mitään hallintopäätöstä, josta valituksen voisi tehdä.

Oikeusministeriö esittää määräajan pidentämistä koskevassa 9 §:ssä selvennettäväksi, kenen sanottua pidennystä on haettava tai voi hakea vai onko nimetyn viranomaisen mahdollisesti pantava asia vireille omasta aloitteestaan. OM ei pidä sääntelyn johdonmukaisuuden näkökulmasta onnistuneena ratkaisuna määräajasta säätämistä ilman keston takarajaa, mutta sillä ei ole asiaan huomauttamista.

OM katso, että lakiehdotuksen sääntely ohjauksesta ja neuvonnasta on päällekkäistä sääntelyä hallintolain 6 §:n kanssa. OM:n näkemyksen mukaan hallintolain sääntely on tämän tyyppisissä tilanteissa riittävä, eikä sitä ole tarpeen täydentää erityislakiin otettavilla säännöksillä.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muutosehdotuksen osalta oikeusministeriö toteaa, että 4 §:n 2 momentin perustelut eivät vastaa lakiehdotusta sen osalta annettaisiinko asetuksenantovalta liikenne- ja viestintäministeriölle vai valtioneuvostolle, joten esitystä olisi selkeytettävä. Lakiehdotuksen 4 a §:ään liittyen oikeusministeriö huomauttaa, että 2 momentin säännös julkisen kuulutuksen 30 päivän yhtäjaksoisesta nähtävillä pitämisestä ei hallintolain sääntely huomioon ottaen vaikuta tarpeelliselta.

Valtiovarainministeriö

Esityksen mukaan Liikenne- ja viestintäviraston resurssitarve kasvaa 0,5 henkilötyövuodella pysyvästi Smart TEN-T -direktiivin edellyttämien kansallisen toimivaltaisen viranomaisen nimeämisestä ja nykyisestä eroavan lupamenettelyn järjestämisestä aiheutuvista vaikutuksista johtuen. Esityksen perusteluissa ei kuitenkaan todeta erikseen valtiontaloudellisia vaikutuksia, joten valtiovarainministeriön näkemyksen mukaan viraston tulee kattaa resurssilisäys olemassa olevista resursseista. Hallituksen esityksessä vuoden 2023 talousarvioksi (julkinen 19.9) ehdotetaan liikenne- ja viestintäviraston resursseihin 4 miljoonan euron lisäystä viraston resurssien vahvistamiseksi huomioiden myös uudet säädöshankkeet.

Valtiovarainministeriö pitää ehdotettuja muutoksia maanteiden toiminnallisten luokkien päätöksentekomenettelyn siirtämisestä liikenne- ja viestintäministeriöstä asiantuntijaviranomaisille (Liikenne- ja viestintäviraston päätös Väyläviraston tai elinkeino- liikenne ja ympäristökeskusten esityksestä) kannatettavana ja perusteltuna muutoksena nykytilanteeseen.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Traficom kannattaa sitä, että Smart TEN-T-direktiivin säännösten noudattamista esitetään direktiivin soveltamisalan mukaisesti. Traficom toteaa, että lupamenettelyiden toteuttaminen direktiivin vaatimusten mukaisessa aikataulussa edellyttää lupamenettelyiden toimivaltaisilta viranomaisilta sekä kansalliseksi nimettävältä viranomaiselta hyvää yhteistyötä lupamenettelyiden toteuttamisen osalta. Hallinnollisten hyväksymismenettelyiden neljän vuoden kokonaiskesto saattaisi asettaa haasteita ympäristöluvan edellyttävän lentopaikan rakentamisluvan läpiviemiselle aikataulussa. Tällaisia hankkeita ei kuitenkaan ole käynnistymässä lähivuosina. Traficom ehdottaa esityksen perusteluihin tarkennusta koskien raideliikennelain mukaisen kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan soveltamisalan ulkopuolelle jättämistä.

Traficom nostaa esiin kysymyksen siitä, miten määritellään ydinverkkokäytävien hankkeita koskevan soveltamisalan 300 miljoonan euron raja. Traficom esittää tekstin tarkentamista siltä osin, miten hanke määritellään, kenen toimesta yksittäinen hankekokonaisuus määritellään ja mitkä hankeosuudet lasketaan mukaan hankkeen arvon määrittelyyn. Toisinaan hankkeiden kustannusarviot muuttuvat huomattavasti suunnittelun aikana. Ilmeisesti direktiivin velvoitteet (ml. neljän vuoden kokonaiskesto lupamenettelyissä) tulevat sovellettavaksi vasta siitä alkaen, kun kustannusarvio ylittää 300 miljoonan euron rajan, jolloin kokonaiskeston määrittelyssä huomioitaisiin vain ne lupamenettelyt, jotka ajoittuvat kustannusarvion ylittymisen jälkeiseen ajankohtaan.

Traficom arvioi esitysluonnoksesta poiketen, että sen lisäresurssitarve olisi lain voimaantulovuonna 1,0 htv ja sen jälkeen pysyvästi 1,0 htv. Arvio perustuu siihen, että hankkeen aktivoituessa työmäärä tulee selkeästi ylittämään 1 htv:n työmäärän. Muina aikoina työmäärä on vähäisempi, jolloin tehtävään resursoitu henkilö ehtisi tukea asiantuntijana esimerkiksi ministeriöstä maanteiden toiminnallisen luokituksen tehtävissä.

Toiminnallisen luokittelun päätöksentekomenettelyä koskien Traficom toteaa, että koska ehdotetun muutoksen tavoitteena on sujuvoittaa toiminnallisia luokkia koskevaa päätöksentekoa, olisi olennaisen tärkeää, että teiden parantamishankkeissa toiminnallisesta luokasta voidaan päättää osana tiesuunnitelmaprosessia. Traficom tuo lisäksi esiin, että tiesuunnitelmaa koskevan hyväksymispäätöksen tiedoksi antamisesta ja tiedoksisääntämisestä sekä päätösten ilmoittamisesta muistutuksen tehneille ja viranomaisille säädetään LjMTL 103 ja 104 §:ssä ja että ko. säädöksiä tulisi päivittää liittyen esitettyihin muutoksiin. Esityksessä mainittua toiminnallisten luokkien kriteerien täsmentämistä koskevaa työtä ei tulisi tehdä esim. osana liikenneverkon strategista tilannekuvaa vaan tehdä erillisenä selvityksenä esimerkiksi ministeriön vedolla.

Väylävirasto

Väylävirasto toteaa, että valtion väyläverkon hankkeista hyvin harva tulisi kuulumaan uuden Smart TEN-T-direktiivin täytäntöönpanoa koskevan lain tarkoittaman menettelyn piiriin. Väylävirasto yhtyy luonnoksessa esitettyyn arvioon siitä, että neljän vuoden määräaika tulisi soveltamisalaan kuuluvien hankkeiden osalta pääosin olemaan riittävä, kun määräaikaan laskettaisiin ehdotetun mukaisesti vain lupahakemusten vireillöoloaika lupaviranomaisessa. Ehdotettuun menettelyyn liittyvä lupaviranomaisten yhteistyö, ennakkoneuvottelumenettely ja kansallisen nimetyn viranomaisen (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom) ohjaus ja neuvonta voivat Väyläviraston käsityksen mukaan osaltaan edistää suurten hankkeiden lupamenettelyiden yhteensovittamista. Väylävirasto arvioi uuden menettelyn vaikutukset myönteisiksi, joskin soveltamisalarajauksesta johtuen vaikutus väylähankkeille kokonaisuutena lienee vähäinen.

Toiminnalliseen luokitukseen liittyvä päätöksenteon osalta Väylävirasto pitää ehdotusta kokonaisuudessaan kannatettavana ja hyvin perusteltuna. Ehdotettu menettelytapa on käytännöllinen, toimiva ja riittävän joustava tapa päättää maantien toiminnallisesta luokasta ja sen

muutoksista. Toimivalta erillisen esityksen tekemiseen on esitetty olevan valta- ja kantateiden osalta Väylävirastolla ja seutu- ja yhdysteiden osalta ELY-keskuksella. Väylävirasto ehdottaa esityksessä vielä tarkennettavaksi sitä, miten toimivalta tällaisen esityksen tekemiseen jakautuu tilanteessa, jossa muutos koskee molempia näistä ryhmistä (esimerkiksi toiminnallisen luokan muutos seututiestä kantatieksi tai päinvastoin). Väyläviraston näkemyksen mukaan toimivallan tulisi olla Väylävirastolla niissä tilanteissa, kun määrittely tai muutos kohdistuu valta- ja kantateihin joko ko. verkoston ulottuvuutta laajentaen tai supistaen.

ELY-keskusten Liikenne ja infrastruktuuri -vastualueet

ELY-keskusten liikennevastualueet toteavat, että tällä hetkellä ei ole tiedossa kokonaiskustannuksiltaan sellaisia maantieverkon hankkeita, joihin uusi laki eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä tulisi sovellettavan. Liikennevastualueet yhtyvät ympäristövastualueiden antamaan yhteiseen lausuntoon lakiluonnoksen osalta.

Maanteiden toiminnallisia luokkia koskevan päätöksentekomenettelyn osalta ELY-keskukset viittaavat 13.5.2022 antamaansa lausuntoon ja toteavat lakimuutoksen olevan kannatettava ja oikeansuuntainen. Esitetyt muutokset keventävät ja suoraviivaistavat toiminnallisen luokan muutosprosessia.

ELY-keskukset esittävät täsmennyksiä toimivaltaan valmistella toiminnallista luokkaa koskeva esitys liittyen tiehankkeiden suunnitteluvastuuta koskeviin säännöksiin sekä sen osalta, katsotaanko toiminnallisen luokan lähtötilannetta vai lopputilannetta muutoksen jälkeen liittyen siihen kuuluuko esityksen tekeminen Väylävirastolle vai paikalliselle ELY-keskukselle. Lisäksi lain perusteluja olisi hyvä vielä tarkentaa sen osalta, mitä käytännössä tarkoitetaan esityksen sisällyttämisellä ja käsittelyllä osana tiesuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaprosessia. ELY-keskukset näkevät, että esitys toiminnallisesta luokasta osana tiesuunnitelmaa tulisi olla osa tiesuunnitelman hyväksymisesitystä ja päätöstä. ELY-keskukset esittävät harkittavaksi myös, että lakimuutoksessa otettaisiin kantaa tien numerointiin niissä tapauksissa, kun tien toiminnallista luokkaa muutetaan.

Konkreettisten maanteiden toiminnallisen luokan muutostarpeiden selvittämistä ja luokkien kriteerien täsmentämistä koskevan jatkotyön osalta ELY-keskukset pitävät esitystä hyvänä ja kannattavat sitä, että luodaan valtakunnallisesti yhtenäiset kriteerit. Hallituksen esitystä olisi hyvä täsmentää sillä, kuka em. selvityksen tekee ja vastaa prosessista.

ELY-keskusten Ympäristö ja luonnonvarat -vastualueet

ELY-keskusten ympäristö ja luonnonvarat -vastualueet pitävät direktiivin toimeenpanon onnistumisen näkökulmasta erittäin tärkeänä sitä, että kaikkien ympäristöllisten menettelyjen osalta viranomaisille on toimitettu käsittelyn kannalta riittävät tiedot ennen määräajan laskennan alkua. Koska menettelyt voivat ajoittua hankkeen ja sen suunnittelun eri vaiheisiin, korostuu nimetyt viranomaisen kokonaiskoordinoinnin ja aikatauluseurannan merkitys, jotta määräaja laskenta tapahtuu vain viranomaiskäsittelyjen ollessa käynnissä. Traficom on tärkeä ottaa aktiivinen rooli lupamenettelyn kokonaiskoordinoinnissa, viestiä menettelyn etenemisestä säännöllisesti eri ympäristömenettelyistä vastaaville viranomaisille sekä kerätä ja ylläpitää tietoja menettelyjen etenemisestä, vaiheista ja aikataulusta. On luontevaa, että Traficom nimettynä viranomaisena ohjeistaa hankkeiden toteuttajia niiden edellyttämistä luvista, päätöksistä ja lausunnoista. Samalla on tärkeä saattaa kaikkien asianosaisten viranomaisten tietoon, jotta kokonaisuuden seuraaminen on mahdollisimman helppoa ja tavoiteaikataulussa pysytään.

ELY-keskukset esittävät, että hankkeiden lupamenettelyyn lukeutuvien ympäristöllisten menettelyjen aikataulut ja vaiheet sekä hanketta koskevien lupien, päätösten ja lausuntojen antamisajankohdat

olisivat avoimesti nähtävillä Traficom:n verkkosivuilla ja niitä päivitetäisiin säännöllisesti. Traficom:n koordinoinnin ja viestinnän lisäksi valtion ja kuntien ympäristöviranomaisille on syytä laatia yhteinen ohjeistus toimintatavoista TEN-T-hankkeissa. On myös kannatettavaa, että yleinen ohjeistus kootaan yhteen paikkaan.

ELY-keskukset pitävät hyvänä lain soveltamisalan rajaamista YVA-menettelyn osalta arviointiselostusvaiheen kuulemiseen ja perustellun päätelmän antamiseen.

Hallinnon tasapuolisuus- ja yhdenvertaisuusvaatimuksista johtuen, mikäli nyt säädettävällä erityislailla tavoitellaan yleislakina toimivasta hallintolaista poikkeavaa hankkeiden käsittelyjärjestystä eli etusijamenettelyä, tulisi tästä säätää selkeästi esitetyssä laissa. ELY-keskukset huomauttavat, että etusijalle asettaminen vaatii tavanomaista enemmän viranomaisresursseja etenkin, jos vireillä on useita samanaikaisia ympäristöllisiä menettelyjä ja niillä lakisääteiset aikataulut.

On hyvä, että rajat ylittävissä hankkeissa EU:n jäsenvaltioiden nimetyt viranomaiset tekevät yhteistyötä lupamenettelyjen ja niiden aikataulujen yhteensovittamiseksi. Jäsenvaltioiden yhteisen viranomaisen perustamisen sijaan tai rinnalla olisi syytä pohtia kevyemmän yhteistyöelimen, kuten eri viranomaisista koostuvan yhteistyöryhmän perustamista. Yhteistyön ja siitä viestimisen on tärkeä kattaa nimettyjen viranomaisten ohella myös hankkeeseen liittyvistä ympäristöllisistä menettelyistä vastaavat viranomaiset.

Suomen Kuntaliitto

Kuntaliitto pitää tarpeellisena ja kannatettavana, että ehdotuksen mukaisesti laissa säädettäisiin Väyläviraston sekä Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta pyytää lausunto esityksestä maantien toiminnallisen luokan muuttamisesta niiltä kunnilta ja maankunnan liitoilta, joiden alueelle maantie sijoittuu. Kuntaliitto viittaa lisäksi 11.5.2022 antamaansa lausuntoon maanteiden toiminnallisen luokituksen päiväystä koskevasta arviomuistiosta.

Smart TEN-T-direktiivin täytäntöönpanoa koskevan lakiesityksen osalta Kuntaliitto pitää määräaika sääntelyn toteuttamistapaa osin ongelmallisena, koska hankkeen toteuttajan ei edellytetä panevan vireille kaikkia menettelyitä samaan aikaan eikä tämä toisaalta olisi mahdollistakaan. Vaadittujen lupamenettelyiden ja hallinnollisten hyväksymismenettelyiden kesto aika tuskin koskaan ylittäisi neljää vuotta. Kuitenkin kuntien tosiasiallinen mahdollisuus sopia määräajoista tai noudattaa niitä on täysin tapauskohtaista.

Kuntaliitto pitää potentiaalisesti ongelmallisena menettelyä, jossa itsehallinnollisen kunnan viranomaisen hallintoasian käsittelyyn käyttämä aika on tosiasiallisesti riippuvainen muiden viranomaisten toiminnasta. Hallintolain sääntely hallintoasian käsittelystä ilman aiheutonta viivytystä on normina joustava ja riippuvainen erityisesti siitä, mihin toimenpiteisiin viranomaisen on ryhdyttävä asian riittäväksi ja asianmukaiseksi selvittämiseksi. Myös merkittävien hankkeiden lupamenettelyt saattavat vaatia erityisiä viranomaisen menettelyjohtovaltaan kuuluvia selvittämistoimenpiteitä. Kun sääntely ei ehdotetussa muodossaan ota huomioon sitä, että hankkeen toteuttaja voi panna kunnan toimivaltaan kuuluvan menettelyn vireille määräajan ollessa kulumassa loppuun, ja kun ehdottomasta määräajasta seuraa sanktiouhka, sääntely voi olla omiaan rajoittamaan kunnan mahdollisuutta varmistaa asiassa riittävän selvityksen hankkiminen, yhdenvertainen menettely sekä koherentti ja laadukas päätöksenteko.

Kuntaliitto katsoo, että hallinto-oikeudellinen doktriinimme ei mahdollista käsittelyajoista sopimista ja kysyy, onko sopijaosapuolten välinen asema valtion ja hyvin eri tavoin organisoituneiden kuntien välillä tasavertainen. Sinänsä Kuntaliitto pitää kannatettavana, että laissa säädettäisiin menettelyiden käsittelyaika koordinoinnista, mutta käsittelyajoista ei voida kuitenkaan kuntia sitovasti sopia. Hallintolain 10 § ei perusta viranomaiselle toimivaltaa määrätä toisen viranomaisen noudattamasta

menettelystä taikka määräajoista vaan säätää viranomaisten yhteistyövelvoitteesta eikä siitä Kuntaliiton käsityksen mukaan voida johtaa toiselle viranomaiselle velvollisuutta sitoutua pyynnön esittäneen viranomaisen menettelyjohtoon, menettelyyn taikka aikataulutukseen.

Kuntaliitto katsoo, että määräaikojen seurannan toimeenpanossa erityisesti nimetyn viranomaisen tulisi olla menettelyjohtollisesti aktiivinen osapuoli. Toimivaltaisen viranomaisen, kunnan, velvollisuus ilmoittaa täydennyspyyntöjen tekemisestä sekä täydennysten saapumisesta tulisi rajoittaa tilanteisiin, joissa toimivaltainen viranomainen katsoo, että nimetyn viranomaisen tulisi pidentää määräaika lakiehdotuksen 9 §:ssä säädetyn mukaisesti. Nimetyn viranomaisen tulisi varmistaa, että kunnille 11 §:ssä määrätty tehtävät ovat menettelyllisesti helppoja suorittaa ottaen erityisesti huomioon kunnallisten menettelyjen resurssien niukkuus. Myös lakiehdotuksen tarkoittamia menettelyjä koskevan ohjeistuksen (12 §) menettelyjohto tulee olla nimetyllä viranomaisella.

Kuntaliitto kiinnittää huomiota hallintotuomioistuinten resursseihin. Lakiehdotuksen sisältämät kuntien menettelyt ovat luonteeltaan sellaisia, että ne joutuvat usein muutoksenhaun kohteeksi. Kunnallisasioiden käsittely hallintotuomioistuimissa on ruuhkautunutta. Usein muutoksenhaku vie moninkertaisesti sen ajan, mikä varsinaiseen lupa-asian käsittelyyn kunnassa kuluu. Hallintotuomioistuinten resursseja tulisi vahvistaa, jotta muutoksenhakuun kuluva aika saataisiin lyhennettyä ja siten vahvistettua asianosaisten oikeusturvaa.

Etelä-Pohjanmaan liitto

Smart TEN-T-direktiivin täytäntöönpanon osalta Etelä-Pohjanmaan liitto kannattaa luonnoksessa mainittuja menettelyiden määräaikoja hankkeiden jouhean etenemisen varmistamiseksi. Lakiluonnoksessa mainitut hankkeet eivät kuitenkaan saa aiheuttaa muiden hankkeiden prosessien kohtuutonta viivästystä, ja valtion on huolehdittava riittävästä lupaviranomaisten ja tuomioistuinten resursseista.

Maanteiden toiminnallisia luokkia koskien Etelä-Pohjanmaan liitto pitää hyvänä, että laki velvoittaisi luokitus päätöksen esittäjää kuulemaan alueen kuntia ja maakuntaliittoa / -liittoja ja että maakunnan liikennejärjestelmätöille annetaan lakiluonnoksessa rooli. Hieman epäselväksi jää maakuntakaavojen toiminnallisten luokkien muutoksia koskevien tavoitteellisten merkintöjen juridinen suhde liikenne- ja viestintäviraston luokitukseen hallintopäätöksellä tehtäviin muutoksiin. Liitto kiinnittää huomiota lisäksi siihen, että avoimeksi jää pääväyläverkkoasetuksen mukaisten teiden, TEN-T -väylien sekä Eurooppa -teiden asema osana tieluokitusta ja että tätä kokonaisuutta olisi hyvä selvittää seuraavan Liikenne12 -suunnitelman toimenpiteenä.

Liitto korostaa, että teiden toiminnallisessa luokittelussa tulee huomioida alueellinen tasa-arvo ja tieverkon kattavuus. Nykyinen maantieverkko on kattavuudeltaan riittävä, eikä sitä tule supistaa. Toiminnallisen luokituksen vaikutuksiin liittyen liitto toteaa, että teiden toiminnallisella luokituksella on merkitystä esimerkiksi yksityistie- tai kiinteistöliittymien liittymälupien myöntämisessä sekä sen, että paikallistuntemus nojaa monesti tieverkkoon ja sen numerointiin, minkä vuoksi koko toiminnallisen luokituksen ja teiden numeroinnin muuttamiseen ei tulisi kevein perustein lähteä alueilla eikä valtakunnallisesti. Etelä-Pohjanmaalla esiin nousseista toiveista koskien luokkien muutoksia mainitaan kantatien 63 luokan päivittämistä valtatieksi ja ns. Sinisen tien luokitusta on esitetty nostettavaksi valtatieksi koko matkaltaan. Kunnoltaan luokkaansa vastaamattomien teiden luokitusta ei tule alentaa, vaan tiet on kunnostettava luokkansa mukaiseen tasoon. Esimerkkinä mainitaan valtatie 18 Seinäjoelta itään.

Liitto esittää huolensa siitä, että teiden kunnossapidon ja parantamisen määrärahat eivät vastaa tieverkon tarpeita, ja erityisesti seutu- ja yhdysteiden kunto rapistuu. Teiden toiminnallinen luokitus ei saa ohjata rahoitusta vain suurimpien väylien kunnossapitoon ja kehittämiseen. Rahoituksen

haasteisiin tulee paneutua seuraavan Liikenne12-suunnitelman valmistelussa. Rahoitusvastuuta ei tule siirtää kunnilla ja yksityisille valtion tieverkon supistamisen kautta.

Pohjois-Savon liitto

Pohjois-Savon liitto toteaa, että maakunnan liitot ovat keskeisiä toimijoita sekä liikennejärjestelmätyössä että maakuntakaavoituksen kautta alueidenkäytön suunnittelussa. Esitys siitä, että liitot ovat keskeisiä toimijoita myös maanteiden luokittelua koskevassa suunnittelussa ja luokitusmuutosten prosesseissa, on perusteltu. Luokituksen käsittely osana tiesuunnitteluprosesseja lisää avoimuutta sekä vuorovaikutusta maakuntien, kuntien ja kansalaisten kanssa. Liitto kannattaa esitettyä lakimuutosta.

Kainuun liitto

Kainuun liitolla ei ole lausuttavaa koskien lakia eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä.

Koskien lakia liikennejärjestelmästä ja maanteistä liitto toteaa, että lakiesityksen 4 a §:n 2 momentti, jossa säädetään maakunnan liittojen ja kuntien osallistumismahdollisuuksista ja lausuntomenettelyistä, on tarpeellinen ja perusteltu. Liitto kannattaa ehdotusta, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa laissa säädettyjä periaatteita täsmentäviä tarkempia säännöksiä siitä, millä perusteella maantiet ovat valta-, kanta- seutu- ja yhdysteitä. Tarkempien säännösten valmistelussa on tärkeää huomioida erityisesti kansainvälisille rajanylityspaikoille johtavien maantieyhteyksien merkittävyys.

Kainuun maakuntahallitus on tehnyt 27.8.2018 esityksen LVM:lle valtatie 6 Helsinki-Joensuu-Kajaani yhteysvälin muuttamista siten, että valtatie 6 käsittää tieyhteyden Helsinki-Joensuu-Kajaani-Oulu sekä kantatien 89 Paltamo-Vartius tieluokan muuttamista valtatieksi ja nimeämistä valtatieksi 22 Paltamo-Vartius.

Keski-Pohjanmaan liitto

Keski-Pohjanmaan liitto toteaa, että luonnokset hallituksen esityksiksi eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä ja laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamiseksi on hyvin laadittu ja muutokset perusteltuja. Keski-Pohjanmaan liitto toteaa lisäksi, että laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamiseksi koskeva ehdotus voidaan arvioida selkeyttävän ja sujuvoittavan maanteiden luokittelumenettelyä ja on siten perusteltu.

Varsinais-Suomen liitto, maakuntahallitus

Maakuntahallitus korostaa, että Suomen suuret ratakankkeet, Turun Tunnin juna, Suomi-rata ja Itä-rata, kuuluvat Smart TEN-T -direktiivin soveltamisalaan. Näistä lähivuosina suunnitteluvalmiuden perusteella toteuttamiskelpoinen on vain Tunnin juna. Smart TEN-T-direktiivin ja ehdotetun lain soveltamisalaan kuuluvien lupamenettelyiden ja muiden hallinnollisten hyväksymismenettelyiden yhteenlasketun enimmäiskeston rajoittamisesta neljään vuoteen on kannatettava. Liitto toteaa esitysluonnoksen nykyisiä käsittelyaikoja koskevaan osioon viitaten, että vallitseva menettely ja käsittelyaikojen liikkumavara puoltaa kokonaiskäsittelyajan enimmäiskeston määrittelyä TEN-T-ydinverkolla sijaitseville EU:ssa priorisoiduille hankkeille.

Maakuntahallitus korostaa, että joutuisa ratakankkeiden edistyminen valmistaa niin eurooppalaista kuin kansallista liikenneverkkoa kohti kestävästä yhteiskuntaa. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kestävyystavoite edellyttää työssäkäyntialueita kestävästi yhdistävien

ratahankkeiden toteuttamista. Myös Verkkojen Eurooppa välineen (CEF) rahoituksesta suurin osa kohdennetaan kestäviin liikennehankkeisiin eli käytännössä raidehankkeisiin.

Maakuntahallitus pitää ongelmallisena, että komission uutta TEN-T-asetusta koskeva esitys rinnastaa Suomen suuret raidehankkeet ja asettaa niiden yhteiseksi toteuttamisen takarajaksi vuoden 2040. Maakuntahallitus muistuttaa, että Tunnin junan osalta tavoitevuosi on asetettu kauas hankkeen ollessa toteutettavissa jo vuoteen 2030 mennessä. Liitto toteaa, että aikataulu on korjattavissa yhä neuvostossa ja parlamentissa, sillä komission ehdotuksen käsittely on kesken.

Lapin liitto

Lapin liiton mukaan keskeistä Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden osalta on tunnistaa maayhteydet myös naapurimaihin valmistelussa ja päätöksenteossa. Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T-verkko) Pohjanmeri–Itämeri-ydinverkkokäytävä kulkee Helsingistä pohjoiseen ja edelleen Tornion kautta Ruotsin puolelle Luulajaan. Lapissa on Suomen ainoat maayhteydet Ruotsin ja Norjan puolelle, jotka tulee myös huomioida maanteiden luokittelussa.

Seutu- ja yhdysteiden osalta on kannattavaa, että alueelliset ELY-keskukset vastaavat niiden määrittämisestä, mikäli yhteys koskee yhden ELY-keskuksen alueetta. Liitto pitää hyvänä ja perusteltuna avointa vuorovaikusta maakunnan liiton ja alueellisten liikennejärjestelmäryhmien suuntaan teiden toiminnallista luokitusta muuttaessa. Lisäksi yhteistyö naapurimaiden kanssa tulee ottaa huomioon teiden luokittelussa ja niiden päivittämisessä.

Hämeen liitto

Hämeen liitto pitää liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettua ehdotusta lain muuttamiseksi oikean suuntaisena ja kiittää, että ehdotuksessa on huomioitu Hämeen liiton lausunnossaan arviomuistiosta esiin nostamia huomioita. Liitto kannattaa ehdotusta, jossa kuntien ja maakuntien liittojen osallistuminen teiden toiminnallisiin luokkiin liittyviin kysymyksiin järjestettäisiin osana alueiden liikennejärjestelmätöitä. Luokituksen päivitystyössä on lisäksi huomioitava yhteistyön tarve myös yli maakuntarajojen. Ehdotettu lausunnotmenettely, jossa kunnilta ja liitoilta esitetään pyydettäväksi lausuntoa ennen esityksen hyväksyttäväksi toimittamista, on perusteltu. Aito vuorovaikutus varhaisessa vaiheessa jo liikennejärjestelmätasolla luo hyvän pohjan sille, että toiminnallinen luokitus voidaan teknisenä toimenpiteenä toteuttaa osana tiesuunnitelmaa. Luokitusta koskevan päätöksen tekeminen tiesuunnitelmassa ei saa kuitenkaan johtaa siihen, että maantien toiminnallinen luokka muuttuu lyhyt tieosuus kerrallaan toiseksi.

Liitto tuo esiin, että Kanta-Hämeessä on pitkään keskusteltu valtio- ja kuntaosapuolten kesken tieluokkamuutosten tarpeellisuudesta erityisesti itä-länsi-suuntaisten valtatie 10:n ja kantatie 54:n osalta. Tuoreessa Uudenmaan ELY-keskuksen tilaamassa selvityksessä on vertailtu mahdollisten toiminnallisten luokkien muutoksista aiheutuvia vaikutuksia valtatie 10 ja kantatie 54 kesken laajasti. Hämeen liitto toteaa, että valtatie 10:n lisäksi myös kantatietä 54 on tarpeen kehittää jatkossa valtatie-asteisena tienä (valtatie 30).

Liitolla ei ole erityistä lausuttavaa liittyen lain muuttamiseen eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä.

Helsingin kaupunki

Helsingin kaupunki toteaa, että sillä ei ole enää tässä vaiheessa lisähuomioita lakimuutokseen. Esitetyt muutokset ovat perusteltuja.

Tampereen kaupunki

Tampereen kaupunki toteaa, että sillä ei ole lausuttavaa lakiehdotuksesta eräiden Euroopan laajuisten liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamiseen liittyen kaupunki viittaa maanteiden toiminnallisen luokituksen päivytystä koskevasta arviomuistiosta antamaansa lausuntoon 13.5.2022 ja toteaa, ettei sillä ole lisättävää aikaisempaan lausuntoon.

Maanmittauslaitos

Ehdotetut lainmuutokset eivät suoraan vaikuta Maanmittauslaitoksen lakisääteisiin tehtäviin. Sinänsä Eurooppaoikeuden tasoisen sääntelyn idea liikenneverkoihin liittyvien menettelyjen integraatiosta on kannatettava. Maanmittauslaitos kiinnittää huomiota siihen, liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muutettavaksi esitetystä 4 §:ssä siirretään kaiki asetuksen antamisvaltuus ministeriöltä valtioneuvostolle, mikä on pykälän perusteluissa ilmaistu ulkopuolisen lukijan näkökulmasta jossain määrin vaikeaselkoisesti.

Metsäteollisuus ry

Metsäteollisuus ry katsoo luonnoksen hallituksen esitykseksi laiksi eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä ja laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamiseksi perustelluksi. Metsäteollisuus kiittää luonnoksessa erityisesti yhden viranomaisen nimeämistä hankkeille ja määräajan asettamista lupahankkeille. Metsäteollisuudella ei ole lisättävää aiemmin annettuun lausuntoon maanteiden toiminnallisen luokituksen päivittämisestä.

Rakennusteollisuus RT ry ja INFRA ry

Rakennusteollisuus RT ry ja INFRA ry viittaavat 4.5.2022 antamaansa lausuntoon maanteiden toiminnallisen luokituksen päivytystä koskevasta arviomuistiosta. Tähän asiaan lausunnon antajilla ei ole lisättävää.

Rakennusteollisuus RT ry:n ja INFRA ry:n näkemyksen mukaan luonnoksessa hallituksen esitykseksi laiksi eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä ja laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamiseksi esitetyt muutokset ovat perusteltuja. Erityisesti lausunnon antajat näkevät nyt lausuttavana olevaan lakiehdotukseen sisältyvät määräykset koskien nimettyä viranomaista sekä määräaika osaltaan parantavan hankkeiden tehokasta ja tarkoituksenmukaista läpivientä.

MTK Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto

MTK pitää hyvänä toimintamallia, jossa uusien tiehankkeiden yhteydessä tarvittavat toiminnallisen luokan muutokset tehdään tiesuunnitelman yhteydessä. Toiminnallisen luokan määrittely voi kuitenkin olla tarpeen myös ennen toteutusta. Erityisesti huomiota tulee kiinnittää alemman tieverkon ja yksityisteiden liittymisistä.

MTK toteaa, että laajamittaisen toiminnallisen uudelleen luokittelu vaatisi merkittäviä resursseja ja vaarana on, että rahoitus otettaisiin jo nykyisinkin heikoista perustienpidon tai kehittämishankkeiden määrärahoista. MTK esittää myös huolen maanomistajan omaisuuden suojan turvaamisesta. Tiesuunnitelma toimii lunastuslupana tiehankkeissa, joten maanomistajien roolia tulee jatkossa korostaa nykyistä enemmän prosessin aikana.

MTK pitää tärkeänä, että luokitusta tai siihen liittyvillä toimilla ei heikennetä laajan maaseudun tieverkoston maa- ja metsätalouden, matkailun, alueiden elinvoimaisuuden tai huoltovarmuuden kannalta tärkeiden yhteyksien kehittämistä ja ylläpitoa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

SKAL pitää tärkeänä kaikkien tiehankkeiden nopeaa ja joustavaa etenemistä ja pitää direktiivin ja lakiluonnoksen tavoitetta TEN-T ydinverkon liikenneinfrastruktuurin lupamenettelyiden tehostamisesta perusteltuna. Liittyen Liikenne- ja viestintäviraston nimetyksi viranomaiseksi määrittämiseen, SKAL on huolissaan viraston voimavaroista ja resurssien riittävydestä ja edellyttää, että esitettyjen lisätehtävien osalta on varmistettava lisätöy määrää vastaava lisärahoitus ja lisähenkilöstö.

SKAL pitää tärkeänä, että tieverkko muodostaa valtakunnallisesti yhtenäisen ja eheän toiminnallisen verkon liikennejärjestelmän yhtenä keskeisenä osana. SKAL näkee, että päätöksenteon tulisi tapahtua riittävän ylätasolla ja katsoo, että nykyinen menettely, jonka mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin, on perusteltu. Erityisesti keskeisen valtakunnallisen verkon osalta pysyvyys ja pitkäjänteisyys on ensiarvoisen tärkeää. Siltä osin, kun toiminnallisesta luokittelusta päättäminen mahdollisesti siirrettäisiin tiesuunnitelmalla tehtäväksi, on huolehdittava, että tehtävä on riittävästi resursoitu eikä rahoitusta ja resursseja jouduta ottamaan tienpidosta. SKAL edellyttää, että eri sidosryhmien riittävästä kuulemisesta tieverkon kokonaisuuden näkökulmasta huolehditaan maanteiden toiminnallisia luokkia koskevien kysymysten ja muutosten valmistelussa.

SKAL katsoo, että maantieverkon toiminnallisen luokituksen esitykseen sisältyvää laajempi päivitystyö voisi olla tarpeen, mutta toteaa, että siihen tulee varata riittävästi aikaa ja se on tehtävä yhdessä kaikkien sidosryhmien kanssa. SKAL katsoo, että tärkeyden ja liikenteen tarpeiden tulee olla jatkossakin keskeinen peruste tien kunnossapidon, ylläpidon ja kehittämisen näkökulmasta.

Lisäksi SKAL toteaa, että liikennealalla Suomessa on tuotava esiin tukikelpoisina Verkkojen Eurooppa hankkeina myös tiehankkeet, joilla edistetään vähähiilisyttä sekä muita elpymisvälineen tavoitteita. Polttoaineenkulutus vähenee, kun tiestön kunto paranee ja erityisesti kun poistetaan hidastuksia ja nopeuden vaihteluja aiheuttavia liittymiä.

Suomen Yrittäjät ry

Suomen Yrittäjät pitää hyvänä, että direktiivin soveltamisalaan kuuluvien hankkeiden lupamenettelyiden ja muiden hallinnollisten hyväksymismenettelyiden kokonaisuudesta säädetään. Lupamenettelyitä tulisi pyrkiä sujuvoittamaan kautta linjan.

Koneyrittäjät ry

Koneyrittäjät katsovat, että vaatimus asettaa direktiivin soveltamisalaan kuuluvat hankkeet etusijalle, sisältää riskin suomalaiselle väyläverkostolle. Suomen tiestön ylläpitoon suunnattu mutta nykyisiinkin tarpeisiin nähden liian pieni rahoitus voidaan direktiivillä pakottaa kohdistumaan TEN-T-ydinverkkohankkeeseen muun tieverkon kustannuksella. Erityisesti huoltovarmuuden kannalta on tärkeää, että myös alemman luokan tiet saadaan pidettyä liikennöitävässä kunnossa.

Koneyrittäjät kannattavat yleisesti tavoitetta luoda lainsäädäntö, jolla vähennetään TEN-T-infrastruktuurihankkeiden täytäntöönpanossa ilmenneitä viivästymisiä. Lupaprosessin sujuvoittaminen ehkäisee hankkeiden viivästymisestä johtuvia taloudellisia tappioita. Liikenne- ja viestintäviraston nimeäminen direktiivin mukaiseksi kansalliseksi nimetyksi viranomaiseksi, on luontainen valinta.

Koneyrittäjät kannattavat ehdotusta, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaisi jatkossa maantien kuulumisen valta-, kanta-, seutu- tai yhdysteihin Väyläviraston tai elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen esityksestä. Koneyrittäjät pitävät hyvänä, että maanteiden toiminnallisten luokkien päätöksentekomenettelyn tavoitteena ei ole uudistaa luokittelua laajamittaisesti, vaan mahdollistaa tarpeellisten päivitysten sujuva toteuttaminen. Koneyrittäjät kannattavat myös maantien toiminnallisen luokituksen muutoksen koskemista koko yhteysväliä ELY-keskusten rajoja huomioimatta. Koneyrittäjät kannattavat sitä, että tien toiminnalliset luokat kirjataan lakiin opastamaan Väyläviraston ohjeiden laatimista.

Yva ry

Yva ry pitää ongelmallisena YVAN sisällyttämistä uuden lain eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä soveltamisalaan edes osittain ja katsoo, että lakia ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) ei ole syytä sisällyttää ehdotetun lain soveltamisalan piiriin.

Suomessa YVA on hankkeen suunnitteluvaiheen menettely ja sijoittuu hankekehityksessä ajankohtaan ennen lupapäätöksiä. Suomalaisen YVA-käytännön keskeinen ajatus ja menettelyn tärkeä vahvuus on se, että Suomessa YVA on tarkoitus tehdä mahdollisimman varhaisessa hankevaiheessa. YVA-menettelyssä saatavien tietojen perusteella hankesuunnitelmaa voidaan vielä muokata tarpeen mukaan YVAssa tunnistettujen vaikutusten lieventämiseksi. YVA-menettelyssä syntyvää YVA-selostusta ei myöskään erikseen "hyväksytä" tai "hylätä", eikä siitä synny valituskelpoista päätöstä. Mikäli YVA-selostus sisällytetään ehdotetun lain soveltamisalaan kuuluviin menettelyihin, voi tämä hämärtää käsitystä YVAN luonteesta osana hankesuunnittelua. YVAan.

Uuden lain soveltamisalaan ehdotetulle osuudelle YVA-menettelyä on YVA-laissa jo asetettu määräaika, joka edustaa varsin vähäistä osaa tyypillisen YVA-menettelyn kokonaisajasta. Menettelyn määräaikasäätelyn piirissä jo olevan loppuvaiheen sisällyttäminen uuteen määräaikasäädökseen ei siten vaikuta tarpeelliselta myöskään tarkasteltavan hankkeen sujuvan etenemisen kannalta.

Yhdistys kiinnittää lisäksi huomiota siihen, että YVA-laki ei sisällä ilmaisua "YVA-selostuksen tuleminen vireille". Lain 2 § sanamuotoa voisi olla hyvä tältä osin selventää.

Yhdistys tuo esille, että mikäli YVA-menettelyä ei voida jättää ehdotetun uuden säätelyn ulkopuolelle, esitetty vaihe on ainoa mahdollinen. YVA-selostuksen jättämistä edeltävät vaiheet riippuvat monista aikataulukijöistä, joista merkittävä osa on sekä viranomaistahojen että hankevastaavan kontrollin ulkopuolella. Mitään aiempaa vaihetta YVA-menettelystä ei siten voida määräajan laskennan osaksi asettaa.

Pyöräliitto ry

Pyöräliitto toteaa, että TEN- T verkon osalta on tärkeä tunnistaa, että se ohjaa merkittävästi liikenteen rahoitusta ja resursseja. Rahat ovat ohjautuneet pääsääntöisesti autoliikenteen hankkeisiin. Nykyisillä ympäristötavoitteilla tilanne on kestävä. Resursseja tulisi ohjata laajemmin kestäviin kulkumuotoihin kuten pyöräliikenteeseen, ja kohteet tulisi myös osoittaa TEN-T kartalla. TEN-T kelpoisia pyöräliikenteen hankkeita ovat Pyöräliiton näkemyksen mukaan erityisesti pyöräliikenteen pääreitit, jotka johtavat rautatieasemille ja muodostavat matkaketjun raideliikenteen kanssa. Pyöräliitto ehdottaa, että jatkossa TEN-T suunnitelmissa pyritään näyttämään myös pyöräliikenteen hankkeet kartalla sekä hankkeissa ja lausunnoissa priorisoidaan autoliikenteen sijaan jalankulua, pyöräliikennettä ja joukkoliikennettä. Pyöräliitto on huolissaan, ettei lakiesityksessä huomioida TEN-T verkoston kanssa risteäviä ja niitä seuraavia pyöräliikenteen pääreittejä. TEN-T -hankkeiden pitää myös edistää pyöräliikenteen olosuhteita ja lisätä pyöräliikenteen houkuttelevuutta sekä huomioida

kansainvälinen EuroVelo-reitistö ja Valtakunnallinen pyöräliikenteen esisuunnitelma. Pyöräliitto ehdottaa Traficomille määritettäväksi vastuu varmistaa, että pyöräliikenteen olosuhteita kehitetään.

Nykylaki on tuottanut tilanteen, että valtion rahoilla on rakennettu laadukkaat olosuhteet moottoriajoneuvoliikenteelle sekä paikoin myös raideliikenteelle. Samalla pyöräliikenteen ja jalankulun olosuhteiden rakentaminen on jäänyt kunnille eikä reittien jatkuvuus kuntarajojen yli ole ollut kovinkaan hyvää ja laatu on muutenkin erittäin vaihtelevaa. Nykylain näkökulmasta mm. vastuut ovat epäselviä Väyläviraston mailla olevien väylien osalta. Tätä tulisi selkeyttää ja korostaa, että nämä ovat valtion hankkeita.

Pyöräliitto katsoo, että maanteiden toiminnalliseen luokitukseen pitää lisätä pyöräliikenteen verkot. Esitykseen on lisättävä pyöräteiden toiminnalliset luokat ja määritettävä niistä esityksen tekevä viranomaisena. Tämä voisi olla ELY-keskus. Maanteiden yhteydessä ja niistä erillään pitäisi pystyä luomaan eri tasoisia pyöräteitä, jotka ovat kuitenkin lain alaisuudessa. Nykytilanteen ongelmana on, että maanteistä erillään olevia pyöräteitä on hankala luoda ja monessa tapauksessa pyörätien ja maantien toiminnallinen luokittelu on erilainen. Maantiet tulisi luokitella erikseen sekä moottoriajoneuvoliikenteen että pyöräliikenteen näkökulmasta - tai vaihtoehtoisesti päivittää luokittelua niin, että luokitteluihin tulisi mukaan pyöräliikenteen näkökulma esim. kylätien muodossa

Suomen tieyhdistys ry

Suomen Tieyhdistys pitää hyvänä sitä, että Smart TEN-T-direktiivin mukaiseksi kansalliseksi koordinoivaksi yhteysviranomaiseksi esitetään Liikenne- ja viestintävirastoa. Tieyhdistys suhtautuu varauksella siihen, että esisuunnitteluvaiheessa laadittava YVA sisällytettäisiin lain määräaikaan, mikäli YVA toteutetaan vaihtoehtoja tarkastelevassa esi- ja yleissuunnitteluvaiheessa.

Tieyhdistys katsoo, että mikäli Suomeen saataisiin merkittävä TEN-T hanke toteutukseen, olisi sellaisen hankkeen käsittely jo lähtökohtaisesti tärkeällä sijalla eri viranomaisissa. Hankkeen määräajan osalta Tieyhdistys katsoo, että lakiin esitettävä määräaika ohjaa siihen, että hankkeen luvituksen ja hallinnollisen käsittelyn osalta tulee huolehtia siitä, että koordinoivalla yhteistyötaholla ja muilla vastuuviranomaisilla on riittävästi osaavaa henkilökuntaa. Pitkäjänteisempi liikennejärjestelmän kehittäminen antaisi parhaat edellytykset sille, että suunnittelun ja viranomaistoiminnan osaavaa henkilöstöä olisi saatavilla. Mikäli osaavaa henkilökuntaa ei ole, heikkenee mahdollisuudet pysyä lakimuutoksen esittämissä aikarajoissa. Suomen kaltaisessa valtiossa jo yksi mittava hanke saattaa aiheuttaa pulaa suunnittelijoista ja kuormittaa jo ennalta ohueksi mitoitettuja viranomaisresursseja.

Tieyhdistys muistuttaa, että lainsäädäntöä koskevan suuren hankkeen hallinnollisten prosessien ja lupaprosessien priorisointi ei saisi viivästyttää pienempiä, kansallisesti merkittäviä liikenneinfran toteuttamiseen tähtäviä prosesseja. Tämäkin haaste on ratkaistavissa riittävällä henkilöstöllä.

Tieyhdistys katsoo, että toiminnallisen luokan muuttamista käsittelevä lainsäädäntöhanke on täsmentynyt ja Tieyhdistys suhtautuu myönteisesti lakimuutokseen.

Suomen Sininen tie ry

Suomen Sininen tie ry pitää ensiarvoisen tärkeänä vahvistaa poikittaista liikennettä Mo i Ranasta Ruotsin läpi Uumajaan sieltä Merenkurkun laivaliikenteen kautta Vaasaan ja Vaasasta Suomen puoleista Sinistä tietä Joensuuhun. Tätä liikenneyhteyttä tukemaan Sininen tie ry esittää Kantatie 77 muuttamista Valtatie 16 Kyyjärven - Siilinjärven välille. Tämä "huoltoreitti" tukee myös pohjoismaiden yhteisiä intressejä.