

Asia: VN/9416/2022

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä ja laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamiseksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto hallituksen esityksestä laiksi eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä ja laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamiseksi

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta, ja esittää lausuntoaan seuraavaa:

Hallituksen esityksessä on todettu, että laissa säädettäisiin direktiivin soveltamisalaan kuuluvien liikenneinfrastruktuurihankkeiden edellyttämien lupamenettelyiden ja muiden hallinnollisten hyväksymismenettelyiden kokonaisuudesta, nimettäisiin Liikenne- ja viestintävirasto direktiivin mukaiseksi kansalliseksi nimetyksi viranomaiseksi ja säädettäisiin nimetyn viranomaisen tehtävistä.

Traficom toteaa, että Smart TEN-T-direktiivin säännösten mukaan infrahankkeiden lupamenettelyissä tulee noudattaa direktiivin säännöksiä silloin, kun hanke on direktiivin liitteessä lueteltuja TEN-T-ydinverkon ennalta yksilöityjä osuuksia (Suomen osalta koskee nykyisin Venäjän raja - Helsinki -rataosuuden välisiä ratahankkeita), ja muihin ydinverkkokäytäviin liittyviin hankkeisiin, joiden kokonaiskustannukset ylittävät 300 000 000 euroa.

Traficom pitää kannatettavana, että hallituksen esityksessä direktiivin säännösten noudattamista edellytetään direktiivin soveltamisalan mukaisesti, eikä ole esitetty, että niitä sovellettaisiin kansallisesti tiukemmin kriteerein.

Lupamenettelyt ja kansallisesti nimettävä viranomainen

Traficom on tarkastellut direktiivin mukaisia lupamenettelyjä väylämuodoittain, ja toteaa seuraavaa:

Hallituksen esityksen mukaisesti direktiivin soveltamisalaan kuuluvien liikenneinfrastruktuurihankkeiden edellyttämien lupamenettelyiden ja muiden hallinnollisten hyväksymismenettelyiden kokonaisuudeksi on direktiivissä määritelty enintään neljä vuotta.

Hallituksen esityksen kohdan 4.1.1. mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) toimisi kansalliseksi nimettynä viranomaisena, ja tehtävänä olisi toimia yhteystahona hankkeen toteuttajalle ja lupamenettelyistä ja muista menettelyistä vastaaville viranomaisille. Nimetyn viranomaisen rooliin kuuluisi lisäksi erityisesti määräajan toteutumisen hallintaan ja seurantaan liittyviä tehtäviä.

Traficom kannattaa hallituksen esityksen 4.1.1. edellä mainittua kohtaa ja toteaa, että lupamenettelyiden toteuttaminen direktiivin vaatimusten mukaisessa aikataulussa edellyttää lupamenettelyiden toimivaltaisilta viranomaisilta sekä kansalliseksi nimettävältä viranomaiselta hyvää yhteistyötä lupamenettelyiden toteuttamisen osalta.

Lentopaikan rakentamislupaan, jossa edellytettäisiin ympäristölupaa, direktiivin vaatimus enintään neljän vuoden hallinnollisten hyväksymismenettelyiden kokonaisuudesta saattaisi asettaa haasteita hallinnollisten hyväksymismenettelyiden läpiviemiselle aikataulussa. Tällä hetkellä näköpiirissä ei kuitenkaan HE-luonnoksen perusteella ole, että tällaisia direktiivin mukaisia lentopaikan rakentamislupahankkeita, jotka edellyttäisivät ympäristölupaa, olisi käynnistymässä lähivuosina.

Kiinteän rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupa (Raideliikennelaki 53 §) ei ole mainittuna HE:n lupamenettelyissä, eikä myöskään niissä menettelyissä, jotka eivät kuulu direktiivin soveltamisalaan. Jos tämän menettelyn ei ole tarkoitus kuulua direktiivissä sovellettaviin lupamenettelyihin, niin asian tarkentamista hallituksen esityksessä voisi harkita, esimerkiksi sivulla 26 kohdassa: "Infrastruktuurin käyttämiseen ja muuhun toiminnan harjoittamiseen infrastruktuuria hyödyntämällä liittyvät luvat ja muut hallinnolliset menettelyt eivät kuulu direktiivin soveltamisalaan."

Smart TEN-T -direktiivin täytäntöönpano

Esitysluonnoksesta ei käy yksiselitteisesti ilmi, miten määritellään ydinverkkokäytävien hankkeita koskevan soveltamisalan 300 miljoonan euron raja. Traficom esittää ministeriön harkittavaksi hallituksen esityksen tekstin tarkentamista siltä osin, miten hanke määritellään, kenen toimesta yksittäinen hankekokonaisuus määritellään, ja mitkä hankeosuudet lasketaan mukaan hankkeen arvon määrittelyyn. Voiko lain soveltamisalaan kuuluva hanke koostua usean eri lupamenettelyn piiriin kuuluvasta menettelystä? Lasketaanko esimerkiksi hallinnollisesti omina hankkeinaan toteutettavan satamainfrastruktuurin, vesiväylähankkeen, ja satamaan johtavan tieyhteyden kustannusarviot yhteen määriteltäessä kokonaiskustannuksia?

Toisinaan hankkeiden kustannusarviot muuttuvat huomattavastikin suunnittelun aikana ja sen tarkentuessa. Ilmeisesti direktiivin veloitteet (ml. neljän vuoden kokonaiskesto lupamenettelyissä) tulee sovellettavaksi vasta siitä hetkestä alkaen, jolloin kustannusarvio ylittää 300 miljoonan euron rajan? Näin ollen tällaisissa hankkeissa kokonaiskeston määrittelyssä huomioitaisiin vain ne lupamenettelyt, jotka ajoittuvat kustannusarvion ylittymisen jälkeiseen ajankohtaan.

Traficomille osoitettavien kansalliseksi nimetyn viranomaistehtävien resurssitarpeet

HE-luonnoksessa Traficomille osoitettavien kansalliseksi nimetyn viranomaistehtävien resurssitarpeiden osalta on s. 33 todettu: "Liikenne- ja viestintäviraston tarvitseman lisäresurssitarpeen arvioidaan olevan lain voimaantulovuonna 0,5 htv ja sen jälkeen 0,5 htv."

Traficom kuitenkin arvioi HE-luonnoksesta poiketen, että 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.

Maanteiden toiminnallisen luokituksen päätöksentekomenettelyn muutokset (LjMTL)

Ehdotetun lakimuutoksen tavoitteena on sujuvoittaa maanteiden toiminnallisista luokista koskevaa päätöksentekoa. Tämän vuoksi olisi olennaisen tärkeää, että teiden parantamishankkeissa

toiminnallisesta luokasta voidaan päättää osana tiesuunnitelmaprosessia. Toisin sanoen toiminnallisen luokan muutos sisältyisi tiesuunnitelman hyväksymisesitykseen ja se hyväksyttäisiin osana tiesuunnitelmaa samalla hyväksymispäätöksellä tien parantamistoimenpiteiden kanssa. Esitysluonnoksen perusteella jää hieman epäselväksi, onko toiminnallisen luokan muutosta koskeva esitys kuitenkin aina erillinen tiesuunnitelman hyväksymisesityksestä, vaikkakin kulkisi samassa prosessissa tiesuunnitelman kanssa? Lakiluonnostekstiin ei ole nyt lisätty yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisesitystä koskevaan kohtaan (LjMTL 27 c §) viittausta uuteen säädökseen 4 a §.

Tiesuunnitelmaa koskevan hyväksymispäätöksen tiedoksi antamisesta ja tiedoksisaannista sekä päätösten ilmoittamisesta muistutuksen tehneille ja viranomaisille säädetään LjMTL 103 ja 104 §:ssä. Ehdotetussa lakimuutoksessa ei ole esitetty näihin säädöksiin muutoksia pelkästään toiminnallisen luokan muutosta koskevien viranomaispäätösten osalta. Toiminnallisen luokan muutosta koskeva päätös on mitä ilmeisimmin tiesuunnitelman hyväksymispäätöksen tavoin muutoksenhaun alainen hallintopäätös, joten ko. säädöksiä tulisi päivittää vastaavasti.

Liitteen LjMTL rinnakkaisteksteissä puuttuu 99 §:n kohdalta voimassa oleva laki.

Lisäksi esitysluonnoksen perusteluteksteissä todetaan, että "konkreettisten maanteiden toiminnallisen luokan muutostarpeiden selvittämistä jatketaan arviomuistion maanteiden toiminnallisen luokituksen päivytyksestä sekä siitä saadun lausuntopalautteen pohjalta. Myös luokkien kriteerien täsmentämistä koskeva työ on tarkoitus aloittaa mahdollisimman pian, jotta tarkasteluja eri alueilla voidaan tehdä valtakunnallisesti yhtenäisin kriteerein." Esityksestä ei kuitenkaan käy yksiselitteisesti ilmi, kenen vastuulla on em. kriteerien täsmentävistä koskevan työn eteenpäin vieminen. Traficom on jo aiemmin tuonut esille, että kriteeristöä ei tulisi säilyttää muodostettavan esim. osana liikenneverkon strategista tilannekuvaa vaan tehdä erillisenä selvityksenä. Työ tulisi tehdä esimerkiksi ministeriön vedolla.

Jarkko Saarimäki

Ylijohtaja

Ossi Korttiainen

Erityisasiantuntija

Kortiainen Ossi

Liikenne- ja viestintävirasto - Liikennejärjestelmäpalvelut