



Väylävirasto
Trafikledsverket

Lausunto

1 (6)

VÄYLÄ/646/Vv-00.00.05/2026

17.2.2026

Maa- ja metsätalousministeriön lausuntopyyntö VN/36703/2025

Väyläviraston lausunto

Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta kommentoida hallituksen esitysluonnosta.

Pykäläkohtainen lausunto

Metsälain 10 c § Metsän hoitamisen ja käyttämisen rajoitukset linnuston huomioon ottamiseksi

Väylävirasto on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimiva keskushallinnon virasto, joka väylänpitäjänä vastaa tie-, rata- ja vesiväylien palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Viraston tehtäviä on mm. maantie-, rata- ja meriliikenteen väyläverkon suunnittelu, kehittäminen ja kunnossapito, talvimerenkulun järjestäminen. Väyläviraston hallinnassa on valtion maanteitä noin 78 000 km, rataverkkoa 6 000 km, rannikkoväyliä noin 8 300 km ja sisävesiväyliä noin 8 000 km.

Hallituksen esitysluonnoksen tavoite selkeyttää ja täsmentää kansallista sääntelyä, erityisesti pesimäaikaisia metsänhakkuuta koskevia velvoitteita, on kannatettava. Koska esitetty sääntely näyttäisi vaikuttavan myös muuhun puuston poistamiseen kuin perinteiseen metsätaloustoimintaan, tulisi sääntelyn soveltamisalaa tarkentaa, jotta toimintaympäristö olisi mahdollisimman ennakoitava erityyppisille toimijoille.

Metsälain säännösten soveltaminen liikennealueisiin liittyvässä puuston poistamisessa

Väylävirasto ja alueellisesta tienpidosta vastaavat elinvoimakeskukset tekevät puuston poistamista väylien rakentamishankkeissa sekä kunnossapitoluonteisesti turvallisuusperusteella valtion rata- ja maantieverkkoon liittyvillä alueilla, jotka voivat olla Väyläviraston hallinnoimaa liikennealuetta tai sen ulkopuolisia suoja- ja näkemäalueita. On tulkinnanvaraista, miltä osin uutta 10 c §:ää sovellettaisiin edellä mainituissa töissä.

17.2.2026

Metsälain 2 §:n soveltamisalasäännöksen mukaan lakia sovelletaan metsän hoitamiseen ja käyttämiseen metsätalousmaaksi luettavilla alueilla. Lain säätämiseen johtaneen hallituksen esityksen mukaan maa voidaan luokitella metsätalousmaahan, maatalousmaahan, rakennettuun maahan ja liikennealueisiin. Lisäksi esitöissä todetaan, että metsälaissa metsätalousmaalla tarkoitetaan metsämaata, kitumaata ja joutomaata (HE 63/1996, s. 26). Metsälain soveltamisalasäännöksen perusteella uutta metsälain 10 c §:ää ei sovellettaisi olemassa olevan maantien tai rautatien liikennealueella tehtävään kunnossapitoluonteiseen puuston poistamiseen, koska liikennealueet eivät ole metsätalousmaata. Sen sijaan jää tulkinnanvaraiseksi, sovellettaisiinko uutta 10 c §:ää uusien sekä levennettävien tie- ja ratalinjojen muuhun kuin pienialaiseen linjahakkuuseen. Nämä alueet ovat hakkuuvaiheessa jo liikennealueita (ratalain 110/2007 ja liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 505/2005 mukaisten hyväksytyjen rata- ja tiesuunnitelmien mukaista rautatie- tai tiealuetta), mutta näistä kohteista on kuitenkin metsälain 14 §:n mukaan tehtävä metsänkäyttöilmoitus.

Esitetyn metsälain 10 c §:n soveltamisen osalta tulkinnanvaraisuutta liittyy myös tilanteisiin, joissa tehdään kunnossapitoluonteista puuston poistamista liikenneturvallisuusperusteella varsinaisen liikennealueen (rautatie-/tiealue) ulkopuolella, jonkun muun tahon omistamalla alueella. Tällöin on kysymys siitä, että väylän näkemää haittaavaa puustoa ja kasvillisuutta poistetaan rautateiden tasoristeysten sekä mm. maanteiden liittymien näkemäalueilta. Näkemäalueista ja niihin liittyvästä puuston ja muun kasvillisuuden poistamisen menettelystä säädetään ratalain 4 luvussa, liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 4 luvussa sekä liikenne- ja viestintäministeriön näkemäalueista antamassa asetuksessa (65/2011). Näkemäalueiden lisäksi puustoa poistetaan myös rautateiden ja maanteiden suoja-alueilta. Tällöinkin kysymys on liikenneturvallisuusperusteella tehtävästä puuston poistamisesta eli esimerkiksi puista, jotka saattaisivat kaatuessaan ylettyä radalle. Myös suoja-alueista ja niillä tapahtuvasta kasvillisuuden poistamisesta säädetään ratalaissa (4 luku) sekä laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä (4 luku). Säännöksen sanamuoto mahdollistaa tulkinnan, jonka mukaan uusi 10 c § voisi lähtökohtaisesti tulla sovellettavaksi rautatie- ja tiealueiden ulkopuolisilla suoja- ja näkemäalueilla tehtävässä puuston poistossa silloin, kun on kysymys metsälain soveltamisalaan kuuluvasta alueesta. Väylävirasto ei pidä tätä tulkintaa suotavana.

Väyläviraston käsityksen mukaan metsälain 14 §:n 2 momentin 3 kohdassa mainittu junaratojen reunavyöhyke, jolla tehtävästä hakkuusta ei tarvitse tehdä metsänkäyttöilmoitusta, kattaa rautatiealueen lisäksi myös rautatien suoja- ja näkemäalueet. Tämä tarkoittaa sitä, että rautatien suoja-alueella tehtävä puuston poistaminen voisi kuulua esitetyn 10 c §:n soveltamisen piiriin, mutta puuston poistamisesta ei kuitenkaan tarvitse tehdä metsänkäyttöilmoitusta.

Väylävirasto katsoo yllä mainittuun viitaten, että esitetyn 10 c §:n soveltamisalaa tulee selventää, jotta on yksiselitteistä, missä liikenneväyliin liittyvissä puuston poistamisen tilanteissa 10 c §:ää sovelletaan ja milloin puuston poistamisesta on tehtävä metsänkäyttöilmoitus. Koska liikennealueen (rautatiealue, tiealue) ja siihen rajoittuvan suoja- tai näkemäalueen turvallisuusperusteinen puuston poistaminen on tarkoituksenmukaista tehdä samanaikaisesti, Väylävirasto pitää tärkeänä, että sääntely olisi näiden alueiden osalta

17.2.2026

yhdenmukainen. Väylävirasto esittää, että sekä rautateiden että maanteiden suoja- ja näkemäalueet rinnastettaisiin metsälain soveltamisen osalta liikennealueisiin. Myös uusia sekä levennettäviä tie- ja ratalinjoja olisi loogista pitää metsälaissa muuna kuin metsätalousmaana, koska alueet ovat rakentamisvaiheessa liikennealuetta.

Uuden 10 c §:n mukaiset velvoitteet ja rajoitukset

Esitetyn 10 c §:n mukaisten velvoitteiden täyttäminen edellyttää sitä, että metsän hakkaaja saa oikea-aikaisesti käytettäväkseen riittävät ja luotettavat tiedot arvioitavista seikoista. Tätä tulisi täsmentää jatkovalmistelun aikana.

Esitetyn 10 c §:n 1 momentin mukaiset linnuston arviointia ja ennaltaehkäiseviä toimenpiteitä koskevat vaatimukset jäävät esitetyn pykälätekstin ja perustelujen valossa tulkinnanvaraisiksi. Sääntelyä tulisi tältä olisin tarkentaa.

Hallituksen esityksen (s. 54) mukaan linnuston arviointien ja ennalta ehkäisevien toimenpiteiden tueksi on tarkoitus julkaista myöhemmin käytännön ohjeistusta eri toimijoille. Siltä osin, kun uusi metsälain 10 c § tulisi koskemaan väyliin liittyvillä alueilla tehtävää puuston poistamista, on tärkeää, että ohjeistusta saadaan myös väylänpidon tarpeisiin.

Metsälain 14 § Metsänsäilytys

Ei lausuttavaa.

Metsälain 18 § Metsärikos ja metsärikkomus

Ei lausuttavaa.

Luonnonsuojelulain 70 § Eläinlajien rauhoitus

Väyläviraston tehtävänä on rakentaa ja ylläpitää valtion rataverkkoon kuuluvia rautateitä sekä maanteitä. Maanteiden osalta tehtävä jakaantuu elinvoimakeskusten kanssa. Valtion väylien rakentaminen ja ylläpito perustuu lainsäädäntöön. Turvallisuuteen liittyvät vaatimukset ja näkökulmat ovat keskiössä tässä toiminnassa. Väylävirasto katsoo, että tämäntyyppistä toimintaa ei tulisi pitää luonnonsuojelulain 70 §:ssä tarkoitettuna tahallisenä tekona. Tästä tulisi säätää luonnonsuojelulain 70 §:ssä. Väylävirasto viittaa tältä osin myös Fingrid Oyj:n lausunnossa esitettyyn.

Luonnonsuojelulain 82 § Yleispuikkuus eräistä rauhoitussäännöksistä

Luonnonsuojelulain 82 §:n yleispuikkuussäännöksen 1 momenttia esitetään täsmennettäväksi lisäämällä rakentamiseen yhteyteen määritelmä ”tavanomainen”. Momentin perustelujen mukaan tavanomaisuutta arvioitaisiin rakentamishankkeen pinta-alan perusteella siten, että suuripinta-alaisia rakennushankkeita, kuten datakeskushankkeita, ei pidettäisi tavanomaisena rakentamisena. Väylävirasto katsoo,

17.2.2026

että luonnonsuojelulain 82 §:n 1 momentin mukaisena tavanomaisena rakentamishankkeena tulisi lähtökohtaisesti pitää myös väylähankkeita silloin, kun kysymys ei ole merkittävästä tiehankkeesta (laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 11.2 §) tai ratahankkeesta (ratalaki 8 a §) (vrt. HE 76/2022 yleispoikkeussäännöstä koskevat yksityiskohtaiset perustelut, joiden mukaan rauhoitussäännökset eivät estäisi muun ohella tien rakentamista).

Mikäli väylähankkeet rajattaisiin tavanomaisen rakentamisen ulkopuolelle siten, että tavanomaiseksi rakentamiseksi katsottaisiin vain esimerkiksi pientalorakentaminen, muutos aiheuttaisi huomattavia vaikutuksia Väyläviraston ja elinvoimakeskusten pienten investointihankkeiden toteuttamiseen. Väylähankkeiden luonne erottuu selkeästi yksityisestä rakentamisesta, sillä kyse on lakiin perustuvasta valtion liikenneverkon kehittämisestä ja ylläpidosta, johon liittyy myös välittömiä liikenneturvallisuus- ja käyttövarmuusvaatimuksia.

Esityksen vaikutukset

Miten arvioitte esityksen vaikutuksia

Vaikutusarvioinnin täydentäminen

Jos väylänpitoon liittyvä puuston poisto ym. toimenpiteet on tarkoitus säätää metsälain 10 c §:n soveltamisalaan kuuluvaksi toimenpiteeksi, tulisi hallituksen esitysluonnoksen vaikutusten arviointia täydentää. On epätodennäköistä, että kaikkea väyliin liittyvää puuston poistoa voitaisiin välttää lintujen pesimäaikana ilman, että väylähankkeiden aikataulut pitenevät ja tämän myötä väylien kunnossapidon ja väylien rakentamishankkeiden kokonaiskustannukset kasvavat. Pahimmillaan esitetyt muutokset voisivat johtaa myös merkittävään liikenneturvallisuuden vaarantumiseen, mikäli liikenneturvallisuusperusteella poistettavia puita ja muuta kasvillisuutta ei voida poistaa oikea-aikaisesti.

Väyliin liittyvät puuston poistot ovat usein luonteeltaan nauhamaisia. Nauhamaisilla työalueilla yksittäinenkin puun korjuun rajoitus (10 c § 2 momentti) voi vaikuttaa useiden kilometrien työketjuun ja johtaa urakka-alueiden pirstaloitumiseen ja lisäkustannuksiin.

Muita huomioita

Liikenneinfrastruktuurin turvallisuuteen liittyvät puustonpoistot

Liikenneinfrastruktuurin turvallisuuteen liittyvät puustonpoistot tulisi tunnistaa hallituksen esitysluonnoksessa poikkeukselliseksi mutta rajatuksi toiminnaksi, johon metsälain 10 c §:n velvoitteita ei tulisi soveltaa.

Tiealueen ulkopuoliset turvallisuus- ja näkemäraivaukset: Tiealueen ulkopuolella tehtävät raivaukset ovat luonteeltaan pienialaisia toimenpiteitä, jotka kohdistuvat pääasiassa näkemäalueiden ylläpitoon, suoja-alueiden puuston ja vesakon poistoon sekä yksittäisten riskipuiden poistoon. Nämä työt ovat osa perusväylänpidon jatkuvaa ylläpitoa, ja ne tulisi voida

17.2.2026

tehdä kesäkaudella, jolloin kasvillisuuden aiheuttamat turvallisuuspuutteet ovat parhaiten havaittavissa.

Metsälintuselvitysten tai metsätyyppien tunnistamisen edellyttäminen näissä tehtävissä nostaisi kustannuksia huomattavasti suhteessa käsiteltävien alueiden pienialaisuuteen.

Liikenneturvallisuuteen liittyvät välttämättömät toimenpiteet rautateillä: Liikenteelle vaaraa aiheuttavat puut on voitava poistaa rautatieympäristössä, myös pesimäaikana. Rautateiden näkemäalueiden raivaukset perustuvat lainsäädäntöön ja ovat velvoittavia. Pystyyn jääviä suuria yksittäispuita, kuten haapoja, ei ole mahdollista jättää näkemä- tai suoja-alueille. Erityisesti sähköradoilla tällaiset puut muodostavat mm. lisääntyvistä myrskyistä johtuen vakavan liikenneturvallisuus- ja kustannusriskin. Maassa oleva lahopuu voidaan useimmiten jättää luonnon monimuotoisuutta tukemaan, mutta pystypuuton poistosta ei voida tinkiä.

Kuten hallituksen esitysluonnoksessa (s. 46) todetaan, sääolosuhteet rajoittavat jo nyt puunkorjuuta merkittävästi, ja talvikauden kantavat olosuhteet voivat tulevaisuudessa lyhentyä entisestään. Rautateiden varsilla pehmeikköalueilla puuston poisto on toteutettava kantavissa talviolosuhteissa tai kuivana aikana (touko–elokuu). Keväisin ja syksyisin työkonereilla ei ole mahdollista työskennellä maaperän heikon kantavuuden vuoksi. Hyviin talviolosuhteisiin perustuva työaika saattaa jäädä vain noin kahden kuukauden mittaiseksi.

Siirtymäsääntely

Jos esitetyt lakimuutokset tulevat voimaan jo kuluvin kevään aikana, on metsälain 10 c §:n mukaisten linnustoselvitysten ja ehkäisevien toimenpiteiden tekeminen väylien rakentamis- ja kunnossapitohankkeissa käytännössä mahdotonta tulevalle pesintäkaudelle näin lyhyellä aikataululla (kilpailutus, konsulttiresurssit). Myöskään luonnonsuojelulain mukaisen poikkeuslupan hakeminen ei olisi aikataulullisesti mahdollista näin nopealla aikataululla. Näin ollen lain nopea voimaantulo aiheuttaisi väylien rakentamisessa ja kunnossapidossa merkittävän viivästymisriskin sekä kustannusten nousupaineita. Urakkasopimukset perustuvat sovittuihin aikataulu- ja toteutusehtoihin, ja niistä poikkeaminen voi johtaa lisäkustannuksiin, muutostöihin ja hallinnolliseen lisätyöhön.

Jos väylänpitoon liittyvä puuston poisto- ym. toimenpiteet katsotaan metsälain 10 c §:n soveltamiseen alaan kuuluvaksi toimenpiteeksi, tulee lakiin ottaa siirtymäsäännökset, joilla varmistetaan tulevan pesintäkauden aikaisten metsälain 10 c §:n soveltamisalaan kuuluvien toimenpiteiden suorittaminen jo kilpailutettujen sopimusten mukaisesti. Muussa tapauksessa sääntely johtaisi todennäköisesti puuston poistoon liittyvien töiden keskeyttämiseen tulevalle rakentamiskaudella ja saattaisi aiheuttaa merkittäviä lisäkustannuksia voimassa olevien urakka- ym. sopimusten osalta. Ilman asianmukaista siirtymäsääntelyä lain nopea voimaantulo muuttaisi väylänpidon toimintaympäristöä äkillisesti, lisäisi kustannuksia ja viivästyksiä sekä pahimmillaan heikentäisi liikenneturvallisuutta.

17.2.2026

*Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.
Väylävirastossa asian on ratkaissut Johtaja Laura Kuistio ja esitellyt Lakimies Marita Luntinen.*



METSÄLAKI

Tämä asiakirja on allekirjoitettu Väyläviraston sähköisen allekirjoituksen palvelussa. Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

Allekirjoitukset

Allekirjoittaja	Marita Luntinen
Allekirjoitusaika	17.02.2026 16:32
Allekirjoittaja	Laura Kuistio
Allekirjoitusaika	17.02.2026 16:32

Allekirjoitetut asiakirjat

Asiakirja	Lausuntopyyntö VN-36703_2025_Väyläviraston lausunto.pdf (18ec6226b5e162915f165f3cefac728449c039c3b17381adba806e8c66ba7baf)
-----------	---