

LUONNOS

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ratalain ja liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta ja niihin liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutoksia etenkin ratalakiin sekä liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin. Muutosten tavoitteena selkeyttää ja ajantasaistaa väylänpitoa koskevaa sääntelyä suhteessa muuttuneeseen toimintaympäristöön, parantaa väyläverkon turvallisuutta, toimintavarmuutta ja suunnittelun sujuvuutta sekä varmistaa, että sääntely vastaa nykyisiä ja tulevia liikennejärjestelmän tarpeita.

Esityksellä toimeenpannaan Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T-verkko) koskevan asetuksen edellyttämä kansallinen sääntely kolmansien maiden yritysten osallistumisesta infrastruktuurihankkeisiin. Infrastruktuurin haltijoille säädettäisiin velvollisuus arvioida tällaisiin hankkeisiin liittyviä turvallisuus- ja järjestysriskejä sekä toteuttaa tarvittavia riskienhallintatoimenpiteitä. Tätä koskevat uudet säännökset lisättäisiin liikennejärjestelmästä ja maantiestä annettuun lakiin, raideliikennelakiin, alusliikennepalvelulakiin, eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annettuun lakiin, ilmailulakiin, liikenteen palveluista annettuun lakiin ja vesiliikennelakiin.

Esityksessä vahvistetaan myös kansallisen turvallisuuden huomioimista väylänpidossa. Kansallisen turvallisuuden, maanpuolustuksen ja huoltovarmuuden näkökulmat lisättäisiin nimenomaisesti radanpidon ja tienpidon yleisiin vaatimuksiin. Lisäksi sääntelyä täsmennettäisiin siltä osin, että rataverkon haltijalla olisi nykyistä selkeämmät toimivaltuudet reagoida häiriötilanteisiin ja toteuttaa tarvittaessa myös ennakoivia toimenpiteitä.

Keskeinen osa esitystä on yksityisraiteita koskevan sääntelyn kehittäminen. Säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettäviin ja suunniteltaviin yksityisraiteisiin sovellettaisiin jatkossa pääosin samaa sääntelyä kuin valtion rataverkkoon. Tämä tarkoittaisi muun muassa tasoristeyksiä, suoja- ja näkemäalueita, tilapäisiä liikennejärjestelyjä sekä hanke- ja jälkiarviointia koskevien säännösten ulottamista näihin ratoihin.

Väylien suunnittelua koskevaa sääntelyä uudistettaisiin erityisesti tutkimusoikeuden osalta. Tutkimusten tekeminen mahdollistettaisiin nykyistä joustavammin eri hankevaiheissa, mutta samalla maanomistajien oikeusturvaa vahvistettaisiin muun muassa lupamenettelyllä yksityisraiteiden kohdalla ja tiedottamisvaatimuksia täsmentämällä.

Lisäksi esityksessä täsmennettäisiin salassa pidettävien tietojen luovuttamista koskevaa sääntelyä. Tarkoituksena on mahdollistaa infrastruktuuria koskevien tietojen aiempaa sujuvampi luovuttaminen, kun se on välttämätöntä yhteiskunnan toiminnan kannalta tärkeää infrastruktuuria suunnittelemiseksi ja rakentamiseksi.

Muita muutoksia ovat muun muassa maantielosseja koskevan sääntelyn ajantasaistaminen ja eräät menettelylliset muutokset väyläsuunnittelussa.

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	4
1 Asian tausta ja valmistelu	4
1.1 Tausta	4
1.2 Valmistelu	4
2 Nykytila ja sen arviointi.....	4
2.1 Väylälait	4
2.2 TEN-T-asetuksen sääntely infrastruktuurin suojamisesta ja kolmansien maiden yritysten osallistumisesta hankkeisiin	5
2.2.1 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	5
2.2.2 Nykytila ja sen arviointi	6
2.3 Kansallinen turvallisuus, varautuminen ja väyläverkon käytettävyyden varmistaminen väylälaeissa	9
2.4 Ratalain yksityisraiteita koskeva sääntely.....	11
2.4.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	11
2.4.2 Nykytilan arviointi	12
2.5 Tutkimusoikeus maanteiden ja rautateiden suunnittelussa	13
2.5.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	13
2.5.2 Nykytilan arviointi	14
2.6 Muut väyläsuunnitteluun liittyvät muutostarpeet	16
2.6.1 Kiinteistökohtainen meluntorjunta.....	16
2.6.2 Suunnitelmien nähtävälle asettamisesta tiedottaminen kiinteistöjen yhteisen alueen ja yhteisen erityisen etuuden järjestäytymättömälle osakaskunnalle	17
2.6.3 Ratasuunnitelman laatimisaika.....	17
2.7 Salassa pidettävän tiedon luovuttaminen	17
2.7.1 Lainsäädäntö	17
2.7.2 Nykytilan arviointi	19
2.8 Losseja koskeva sääntely	21
3 Tavoitteet.....	21
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	22
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	22
4.1.1 Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskienhallinta	22
4.1.2 Kansallinen turvallisuus ja tilapäiset liikennejärjestelyt häiriötilanteissa	22
4.1.3 Yksityisraiteita koskeva sääntely	23
4.1.4 Tutkimusoikeussääntelyä ja muut väyläsuunnittelua koskevat muutokset	23
4.1.5 Salassa pidettävän tiedon luovuttamista koskeva sääntely.....	23
4.1.6 Losseja koskeva sääntely	24
4.1.7 Muut muutokset	24
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	24
4.2.1 Taloudelliset vaikutukset	24
4.2.1.1 Vaikutukset julkiseen talouteen ja muut viranomaisvaikutukset	24
4.2.1.2 Vaikutukset yrityksiin	27
4.2.1.3 Vaikutukset kotitalouksiin	30
4.2.2 Ympäristövaikutukset	31
4.2.3 Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset	32
4.2.3.1 Vaikutukset kansalliseen turvallisuuteen	32
4.2.3.2 Tietoturva-vaikutukset.....	32
4.2.3.3 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen.....	33
4.2.3.4 Vaikutukset perus- ja ihmisoikeuksiin	34
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	35
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	35
5.1.1 Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskienhallinta	35

5.1.2 Yksityisraiteita koskeva sääntely	35
5.1.3 Tutkimusoikeussääntely	36
6 Lausuntopalaute	36
7 Säännöskohtaiset perustelut	36
7.1 Ratalaki	36
7.2 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä	54
7.3 Raideliikennelaki	66
7.4 Alusliikennepalvelulaki	70
7.5 Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta	73
7.6 Ilmailulaki	77
7.7 Laki liikenteen palveluista	80
7.8 Vesiliikennelaki	83
8 Lakia alemman asteinen sääntely	86
9 Voimaantulo	86
10 Suhde muihin esityksiin	87
10.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä	87
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	87
11.1 Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet	87
11.2 Tutkimusoikeussääntely	89
11.3 Suoja- ja näkemäalueet yksityisraiteilla	91
11.4 Salassa pidettävän tiedon luovuttaminen	91
11.5 Valtuudet alemman asteisen sääntelyn antamiseen	92
LAKIEHDOTUKSET	94
1. laki ratalain muuttamisesta	94
2. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta	104
3. laki raideliikennelain muuttamisesta	110
4. laki alusliikennepalvelulain muuttamisesta	112
5. laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain muuttamisesta	113
6. laki ilmailulain muuttamisesta	115
7. laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	116
8. laki vesiliikennelain muuttamisesta	117
LIITTEET	119
RINNAKKAISTEKSTIT	119
1. laki ratalain muuttamisesta	119
2. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta	138
3. laki raideliikennelain muuttamisesta	149
4. laki alusliikennepalvelulain muuttamisesta	152
5. laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain muuttamisesta	154
6. laki ilmailulain muuttamisesta	155
7. laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	158
8. laki vesiliikennelain muuttamisesta	160

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Hallitusohjelman mukaan liikenneverkkoa kehitetään Suomen saavutettavuuden, kilpailukyvyyn ja huoltovarmuuden vahvistamiseksi. Ajantasainen sääntely mahdollistaa osaltaan liikenneverkon kehittämisen hallitusohjelman mukaisesti.

Esityksen taustalla on erityisesti liikenne- ja viestintäministeriössä laadittu arviomuistio väylälakien muutostarpeista. Väylälaeilla tarkoitetaan ratalakia (110/2007) ja liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettua lakia (503/2005, jäljempänä myös *LjMTL*). Arviomuistiossa tarkasteltiin molempien väylälakien nykytilaa ja ajankohtaisia muutostarpeita. Muistiosta pyydettiin lausuntoja keväällä 2025. Lausunnonantajat pitivät arviomuistiossa käsiteltyjä muutostarpeita pääsääntöisesti tarpeellisina ja perusteltuina. Arviomuistio ja siitä saadut lausunnot ovat saatavilla valtioneuvoston Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet -sivustolla osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM014:00/2025>.

Arviomuistiossa ja sittemmin säädöshankkeessa käsiteltyjä muutostarpeita on tunnistettu muun muassa Väylävirastossa ja Liikenne- ja viestintävirastossa niiden soveltaessa liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettua lakia ja ratalakia. Lisäksi Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi annetun asetuksen ((EU) 2024/1679, jäljempänä *TEN-T-asetus*)¹ toimeenpanon on katsottu edellyttävän eräitä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

1.2 Valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Hallituksen esityksen valmistelu käynnistettiin marraskuussa 2025 väylälakien muutostarpeita käsittelevään arviomuistioon annetut lausunnot huomioiden. Valmistelussa on tehty yhteistyötä etenkin Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston kanssa.

Esitysluonnos on ollut lausuttavana Lausuntopalvelu.fi-verkkopalvelussa [täydennetään lausuntokierroksen jälkeen].

Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat on julkaistu valtioneuvoston Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet -sivustolla osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM057:00/2025>.

Esityksessä ehdotetaan täydentävää kansallista sääntelyä koskien uuden TEN-T-asetuksen sääntelyä infrastruktuurin suojamisesta ja kolmansien maiden yritysten osallistumisesta hankkeisiin. TEN-T-asetus uudistettiin Euroopan komission 14.12.2021 antaman ehdotuksen ((COM/2021/812 final) pojalta. Nykyisellä asetuksella korvattiin aiempi TEN-T-asetus ((EU) 1315/2013). Uudistuksella pyrittiin muun muassa vastaamaan aiemman asetuksen puutteisiin ja rakentamaan tehokas EU:n laajuinen laadukas multimodaalinen liikenneverkko. Yhtenä päätavoitteena oli vahvistaa TEN-T-verkon resilienssiä. Euroopan jäsenmaat, parlamentti ja komissio pääsivät asetuksesta sopuun 18.12.2023 ja asetus tuli voimaan kesällä 2024.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Väylälait

Ratalaissa säädetään rataverkosta, radanpidosta, rautatien lakkauttamisesta sekä rataverkon haltijalle kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista samoin kuin kiinteistön omistajien ja

¹ Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1679.

muiden asianosaisten oikeusasemasta radanpitoon liittyvissä asioissa (2 § 1 momentti). Ratalakia sovelletaan tiettyjä laissa säädettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta myös yksityisraiteisiin. Rautatiealan lainsäädäntö perustuu Suomessa ja muissakin EU:n jäsenvaltioissa pääosin unionilainsäädäntöön ja jäsenvaltioilla on nykyisin hyvin vähän puhtaasti kansallista lainsäädäntöä. Suomessa raideliikennelaki (1302/2018) on pääosin unionilainsäädännön täytäntöönpanolaki, kun taas ratalaki on pääosin kansallista lainsäädäntöä ilman kytkentää unionilainsäädäntöön.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa säädetään maanteistä ja niiden palvelutasosta ja tienpidosta sekä valtiolle ja muille viranomaisille kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista samoin kuin kiinteistön omistajien ja muiden asianosaisten oikeusasemasta (2 § 2 momentti). Laki, alkuperäiseltä nimikkeeltään maantielaki, tuli voimaan vuoden 2006 alussa. Maantielain nimike muuttui laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä 1.8.2018, kun lakiin lisättiin liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevat säännökset. Niin sanottujen väylälakien rautatien ja maantien suunnittelua, alueiden hankkimista sekä radan- ja tienpitoa koskeva sääntely vastaa monilta osin toisiaan. Laeissa on myös väylämuotojen eroista johtuvia eroavaisuuksia.

2.2 TEN-T-asetuksen sääntely infrastruktuurin suojamisesta ja kolmansien maiden yritysten osallistumisesta hankkeisiin

2.2.1 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

Heinäkuussa 2024 astui voimaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1679, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2024, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta (TEN-T-asetus). TEN-T-asetuksessa määritellään Euroopan laajuinen liikenneverkko (TEN-T-verkko) ja asetetaan verkkoa ja sen kehittämistä koskevat vaatimukset ja määräajat. TEN-T-verkko käsittää rautatieliikenne-, sisävesikuljetus-, meriliikenne-, tieliikenne- ja lentoliikenneinfrastruktuurin sekä multimodaalisen liikenteen infrastruktuurin, mukaan lukien verkolle kuuluvissa kaupunkisolmukoissa.

TEN-T-asetuksen johdanto-osan kappaleessa 80 korostetaan, että liikenneinfrastruktuuri on unionin talouden, yhteiskunnan ja strategisen riippumattomuuden kannalta kriittistä. Kolmansien maiden yritysten lisääntyvä läsnäolo strategisissa infrastruktuureissa voi toisaalta edistää TEN-T-verkon toteuttamista, mutta toisaalta tietyissä olosuhteissa vaarantaa unionin turvallisuuden, yleisen järjestyksen ja häiriönsietokyvyn. Johdantokappaleen mukaan on ratkaisevan tärkeää estää sellainen kolmansien maiden läsnäolo, joka todennäköisesti vaikuttaa turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen unionissa. Edelleen todetaan, että on tarpeen lisätä tietoisuutta tällaisesta osallistumisesta tai osuudesta, jotta viranomaiset voivat puuttua asiaan, jos vaikuttaa siltä, että kolmannen maan yrityksen osallistuminen yhteistä etua koskevaan hankkeeseen tai osuus siinä todennäköisesti vaikuttaa turvatoimiin tai yleiseen järjestykseen unionissa.

TEN-T-asetuksen 47 artikla edellyttää jäsenvaltioita toteuttamaan kaikki mahdolliset toimet sen varmistamiseksi, että TEN-T-verkon infrastruktuuri suojataan turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvilta riskeiltä, arvioimalla riskejä, jotka aiheutuvat kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta yhteistä etua koskevaan hankkeisiin. Kolmansilla mailla tarkoitetaan EU:n ulkopuolisia maita. Yhteistä etua koskevalla hankkeella tarkoitetaan TEN-T-asetuksessa mitä tahansa kyseisen asetuksen mukaisesti toteutettavaa hanketta. Käytännössä kaikki TEN-T-verkolla toteutettavat hankkeet ovat yhteisen edun hankkeita.

Määrittäessään, onko kolmannen maan yrityksen osallistuminen tai osuus hankkeeseen omiaan vaikuttamaan infrastruktuurin turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen, jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon sen mahdolliset vaikutukset muun muassa infrastruktuurin rakentamiseen, toiminnan ja kunnossapidon kannalta olennaisten tuotantopanosten hankintaan sekä pääsyyn arkaluonteisiin tietoihin tai kykyyn valvoa näitä tietoja infrastruktuurin rakentamisen, toiminnan ja kunnossapidon yhteydessä. Jäsenvaltiot voivat lisäksi ottaa huomioon ns. seuranta-asetuksen (EU) 2019/452 4 artiklan 2 kohdassa luetellut tekijät: a) onko ulkomainen sijoittaja

hallituksen suorassa tai epäsuorassa määräysvallassa, mukaan lukien kolmannen maan valtion elimet tai asevoimat, myös omistusrakenteen tai merkittävän rahoituksen kautta; b) onko ulkomainen sijoittaja jo ollut mukana toiminnassa, joka on vaikuttanut jäsenvaltion turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen; tai c) onko olemassa vakavaa riskiä, että ulkomainen sijoittaja harjoittaa laitonta tai rikollista toimintaa.

Jäsenvaltion on tiedotettava komissiolle kaikista asiaankuuluvista toimenpiteistä, joita toteutetaan mainitun riskin pienentämiseksi, jos jäsenvaltio katsoo, että kolmannen maan yrityksen osallistuminen tai osuus yhteistä etua koskevaan hankkeeseen vaikuttaa todennäköisesti TEN-T-verkon infrastruktuuriin turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen liittyvistä syistä.

TEN-T-asetuksen 47 artikla sisältää ennen kaikkea vaatimuksen suojata infrastruktuuri turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvilta riskeiltä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta hankkeisiin. Artikla jättää kuitenkin jäsenvaltioille kansallista liikkumavaraa infrastruktuurin suojaamisen edellyttämien keinojen täsmälliseksi määrittämiseksi. Artikla sisältää keinojen osalta ainoastaan vaatimuksen riskien arvioinnista. Artiklan mukaisten arvioinnissa huomioitavien tekijöiden sisällyttäminen arviointeihin jätetään jäsenvaltioiden harkintaan. Lisäksi artikla sisältää velvoitteen tiedottaa komissiota toimenpiteistä, joita tunnistetun riskin tapauksessa toteutetaan. Tähän raportointivelvoitteeseen ei sisälly kansallista liikkumavaraa.

2.2.2 Nykytila ja sen arviointi

TEN-T-asetuksen 47 artikla edellyttää toimenpiteitä kolmansien maiden yritysten TEN-T-verkon infrastruktuuri hankkeisiin osallistumisen seuraamiseksi, osallistumista koskevien riskien arvioimiseksi ja riskien pienentämiseksi. EU-asetukset ovat sellaisenaan sovellettavia eivätkä yleensä edellytä erillisiä täytäntöönpanotoimia kansallisella tasolla. TEN-T-asetuksen 47 artikla jättää kuitenkin jäsenvaltioille merkittävästi kansallista liikkumavaraa käytännössä toteutettavien keinojen täsmälliseksi määrittämiseksi. Näiden osalta on arvioitava myös tarvetta kansallisille lainsäädäntötoimenpiteille.

Kansallinen lainsäädäntö

TEN-T-verkon infrastruktuuri käsittää asetuksessa erikseen määritellyn rautatieliikenne-, sisävesikuljetus-, meriliikenne-, tieliikenne- ja lentoliikenneinfrastruktuurin sekä multimodaalisen liikenteen infrastruktuurin. Käytännössä kyse on väylistä eli maanteistä, rautateistä sekä liikenteen solmukohdista eli satamista, lentoasemista ja multimodaalisista tavaraliikenneterminaaleista. TEN-T-asetuksen mukaiseen infrastruktuuriin kuuluvat lisäksi väylien ja solmukohtien toiminnan mahdollistavat ja yhteen liittävät tekniset järjestelmät, mukaan lukien liikenteen ohjaus- ja hallintajärjestelmät.

Maanteiden ja rautateiden osalta TEN-T-verkolle kuuluvat osat ovat pääosin valtion verkoilla, ja niihin sovelletaan kotimaisesta sääntelystä erityisesti liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettua lakia sekä ratalakia ja raideliikennelakia. Myös suurten ratahankkeiden suunnittelua varten perustettujen hankeyhtiöiden yksityisraiteina suunnittelemat ratayhteydet (Länsirata, Itärata ja Lentorata) sisältyvät TEN-T-verkkoon suunniteltavana uutena infrastruktuurina. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun järjestämisestä säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017). Raideliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelusta säädetään raideliikennelaissa. LjMTL, ratalaki tai raideliikennelaki eivät nykyisin sisällä kolmansien maiden osallistumiseen tai sen seurantaan liittyvää lainsäädäntöä.

Vesiväyliin sovelletaan vesilakia (587/2011) erityisesti vesitaloushankkeiden luvanvaraisuuden näkökulmasta ja vesiliikennelakia (782/2019) erityisesti väylien merkitsemisen osalta. Vesiväylien pidosta ei kuitenkaan esimerkiksi suunnittelun ja kunnossapidon osalta ole vastaavaa sääntelyä kuin maanteitä ja ratoja koskien. Kansalliseen lainsäädäntöön ei sisälly säännöksiä kolmansien maiden osallistumiseen tai sen seurantaan liittyvistä kysymyksistä.

Satamia koskee muun muassa eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annettu laki (482/2004, turvatoimilaki), jossa säädetään satamien turvatoimista. Sääntelyn taustalla on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 725/2004 alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta (turvatoimiasetus). Kansallinen turvatoimilaki sisältää mm. edellytetyt kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset sekä määrittää toimivaltaiset viranomaiset ja niiden tehtävät. Turvatoimilaila on myös pantu täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi satamien turvallisuuden parantamisesta 2005/65/EY, ns. satamaturvadirektiivi. CER-lain säätämisen yhteydessä taustantarkistusten tehokkuuden varmistamiseksi turvatoimilakiin lisättiin satamanpitäjille velvollisuus hakea turvallisuusselvitystä henkilöistä, joille myönnetään pääsy salassa pidettäviin sataman turvatoimia koskeviin tietoihin tai laajat käyttöoikeudet sataman turvallisuuden kannalta kriittiseen lastin käsittelyä tai sataman valvontaa koskevaan tietojärjestelmään. Sääntelyn tarkoituksena on ehkäistä sataman kriittisten tietojen käyttämistä valtion turvallisuutta vaarantaviin tekoihin tai järjestäytyneen rikollisuuden edistämiseen. Satamia koskevaan kansalliseen lainsäädäntöön ei sisälly sääntelyä kolmansien maiden yritysten osallistumisesta hankkeisiin.

Alusliikennepalvelulaissa (623/2005) säädetään alusliikennepalvelusta (Vessel Traffic Service, VTS), jolla ohjataan ja valvotaan alusliikennettä Suomen vesialueilla. Lisäksi laissa säädetään alusliikennepalveluun liittyvistä viranomaisvastoista, alusliikenteen ilmoituksista sekä alusliikennepalveluhenkilöstön koulutuksesta ja pätevyyksistä. Laki ei sisällä sääntelyä kolmansien maiden yritysten osallistumisesta alusliikennepalvelua koskeviin infrastruktuurihankkeisiin.

Lentoasemia koskeva keskeinen sääntely sisältyy ilmailulakiin (864/2014). Ilmailulaissa säädetään muun muassa ilmailun luvista ja rekistereistä sekä lentopaikoista ja seuraamuskäytännöistä. Siviili-ilmailun turvaamisesta säädetään yhteisistä siviili-ilmailun turvaamisesta koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 300/2008 (turva-asetus) ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa. Ilmailulain 9 luvussa säädetään turva-asetuksen säännöksiä täydentävästi asetuksessa sallituista poikkeavista menettelyistä ja siviili-ilmailun turvaamisen viranomaisesta. Ilmailulaissa säädetään myös ilmatilan ja ilmaliikenteen hallinnasta sekä lennonvarmistuspalveluista. Myöskään ilmailua koskeva lainsäädäntö ei sisällä sääntelyä kolmansien maiden yritysten osallistumisesta lentoasemien infrastruktuurihankkeisiin.

Suureen osaan TEN-T-infrastruktuurin rakentamis- ja parantamishankkeista sovelletaan julkisia hankintoja koskevaa sääntelyä. Julkisista hankinnoista säädetään kansallisesti julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetussa laissa (1397/2016, hankintalaki) ja vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetussa laissa (1398/2016, erityisalojen hankintalaki). Valtion ja kuntien viranomaisten sekä muiden hankintalain 5 §:ssä tarkoitettujen hankintayksiköiden on kilpailutettava hankintansa ja käyttöoikeussopimuksensa siten kuin hankintalaissa säädetään. Vastaavasti vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden on kilpailutettava EU-kynnysarvot ylittävät hankintansa siten kuin erityisalojen hankintalaissa säädetään. Mainituilla laeilla on pantu täytäntöön EU:n hankintadirektiivit 2014/24/EU ja 2014/25/EU. Hankintalaki mahdollistaa sen, että hankintayksikkö asettaa hankittavalle tuotteelle, palvelulle tai urakalle hankinnan luonteeseen ja laajuuteen nähden tarpeelliseksi katsomiaan ehtoja. Hankintayksiköiden tulee lisäksi huomioida kulloinkin voimassa oleva lainsäädäntö ja eri viranomaisten ohjeet ja määräykset hankinnan kohdetta määritellössään. Hankintayksikön asettamien ehtojen tulee olla syrjimättömiä ja suhteellisuusperiaatteen mukaisia ja niistä on ilmoitettava tarjousasiakirjoissa avoimesti. Parhaillaan eduskunnan käsiteltävänä olevassa hallituksen esityksessä HE 2/2026 vp ehdotetaan hankintalain 71 §:ään lisättäväksi uusi 4 momentti, jossa selvennettäisiin sitä, että hankintayksikkö voisi hankinnan kohdetta kuvaavissa määritelmässä asettaa turvallisuutta ja huoltovarmuutta koskevia ehtoja, joilla voitaisiin varmistaa hankittavan tuotteen, palvelun tai urakan toimivuus ja häiriötön käyttö hankinnan koko elinkaaren ajan.

Ulkomaalaisten yritysostojen seurannasta annetun lain (172/2012, myöhemmin yritysostolaki) mukaisesti seurataan ja erittäin tärkeän kansallisen edun vaatiessa rajoitetaan vaikutusvallan

siirtymistä ulkomaalaisille sekä ulkomaisille yhteisöille ja säätiöille. Viranomaisilla on lain nojalla mahdollisuus valvoa huoltovarmuuden ja maan turvallisuuden kannalta keskeisten yhtiöiden omistuspohjaa ja tarvittaessa rajoittaa ulkomaalaisomistusta tällaisissa yhtiöissä. Yritystojen seuranta ja vahvistamista koskevat viranomaisasiat käsittelee työ- ja elinkeinoministeriö. Työ- ja elinkeinoministeriö valmistelee parhaillaan hallituksen esitystä uudeksi laiksi ulkomaisten sijoitusten seurannasta ja lupamenettelyistä (sijoituslupalaki). Esityksellä kumottaisiin nykyinen yritysostolaki. Uuteen sijoituslupalakiin lisättäisiin tarvittavat uudet säännökset EU:n ulkomaisten sijoitusten seurantaan koskevan asetuksen kansalliseksi täydentämiseksi. Arviomuistio yritysostolain uudistamistarpeista on valmistunut 5.2.2025. Arviomuistioon sisältyvät arviot yritysostolain muutostarpeista tukevat uuden lain valmistelua. Hankkeen valmisteluasiakirjat ovat julkisessa palvelussa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=TEM045:00/2024>.

Eräiden kiinteistönhankintojen luvanvaraisuudesta annetun lain (470/2019) mukaan EU- ja ETA-alueiden ulkopuolelta tulevat ostajat tarvitsevat luvan kiinteistönhankintaan Suomessa laissa tarkemmin määritellyissä tapauksissa. Laki edellyttää, että kaikki EU- ja ETA-alueen ulkopuolelta tulevat henkilöt ja yritykset joutuvat hankkimaan luvan kiinteistönostoon Suomesta lupaviranomaisena toimivalta puolustusministeriöltä. Luvan myöntäminen perustuu laajaan tapauskohtaiseen kokonaisharkintaan, jonka puitteissa arvioidaan esimerkiksi kiinteistön sijaintia, ostajan taustoja sekä aiottua käyttötarkoitusta. Puolustusministeriö valvoo turvallisuusperustaisesti myös niitä kiinteistökauppoja, joihin sovelletaan lakia valtion etuusto-oikeudesta erällä alueilla (469/2019).

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2557 kriittisten toimijoiden häiriönsietokyvystä ja direktiivin 2008/114/EY kumoamisesta (CER-direktiivi), tuli voimaan 16.1.2023. Suomessa direktiivi on pantu täytäntöön yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta annetulla lailla (310/2025, CER-laki), joka tuli voimaan 1.7.2025. CER-laissa säädetään kriittistä infrastruktuuria ja kriittisten toimijoiden häiriönsietokykyä koskevasta kansallisesta strategiasta, sekä kansallisesta riskiarviosta, toiminnan yleisestä ohjaamisesta ja yhteensovittamisesta, yhteismitallisesta kriittisten toimijoiden arviointikehikosta ja yhtenäisestä kehyksestä kriittisten toimijoiden häiriönsietokyvyn vahvistamiseksi erilaisia uhkia vastaan. Laissa säädetään lisäksi kriittisten toimijoiden määrittämistä ja kriittisen toimijan velvollisuuksista. Myös liikennesektorilla tulee nimetä kriittiset toimijat lain mukaisessa määräajassa ensimmäisen kerran 17.7.2026 mennessä. Keskeisimpiä kriittisten toimijoiden velvollisuuksia ovat riskiarvioinnin suorittaminen, häiriönsietokyvyn varmistamiseen liittyvien toimenpiteiden toteuttaminen ja häiriönsietokykyä koskevan suunnitelman laatiminen sekä poikkeamia koskeva ilmoitusvelvollisuus.

Varautumisen ja valmiuden kansallista sääntelyä sisältyy useaan liikenne- ja viestintäministeriön toimialan lakiin. Liikenteen lainsäädännössä olevat varautumista koskevat säännökset asettavat joillekin toimijoille yleisiä velvollisuuksia varautua normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin, velvollisuuden osallistua valmiussuunnitteluun sekä velvollisuuden laatia valmiussuunnitelma. Näissä säännöksissä annetaan valtioneuvostolle myös toimivalta antaa tarkempia säännöksiä varautumisesta, mutta tällaista asetusta ei ole annettu. Säännöksiin sisältyy myös Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltuuksia. Liikenne- ja viestintävirasto on antanut määräyksen valmiussuunnittelun järjestämisestä liikennejärjestelmässä (TRAFICOM/240833/03.04.04.00/2025). Kansalliset varautumisvelvoitteet koskevat seuraavia liikenneinfrastruktuuritoimijoita: Väylävirasto ja elinvoimakkeskukset (LjMTL 100 §, tienpito), lentoaseman hyväksyntätodistuksen haltija (ilmailulaki (864/2014) 160 §), rataverkon haltija (raideliikennelaki 171 §).

Arvio täydentävän kansallisen sääntelyn tarpeesta

Kuten edellä on todettu liikennemuotoikohtainen lainsäädäntö ei sisällä sääntelyä kolmansien maiden yritysten osallistumisesta infrastruktuurihankkeisiin. Yritysten ja kiinteistöjen omistus ja hallinta voi liittyä TEN-T-hankkeen toteuttamiseen, mutta ne eivät kata TEN-T-asetuksen vaatimusta kolmansien maiden yritysten hankeosallistumisen seurannasta ja riskien

arvioinnista. Sijoitusten ja yritysostojen seuranta on sinänsä keskeistä myös liikenneinfrastruktuuriin kohdistuvan kolmansien maiden toimijoiden läsnäoloon liittyvien riskien hallitsemiseksi. Kaikki ulkomainen läsnäolo ja vaikuttaminen ei kuitenkaan tapahdu sijoitusten ja yritysten omistusmuutosten kautta, vaan relevantteja ovat TEN-T-asetuksessa tarkoitettulla tavalla myös hankkeissa muutoin mukana olevat, infranhaltijoiden sopimuskumppaneina toimivat tahot ja niihin liittyvät mahdolliset riskit.

CER-lain mukainen sääntely sekä kansalliset varautumisvelvoitteet koskevat häiriönsietokyvyn ja yleisesti toiminnan jatkuvuuden varmistamista, mihin voi osaltaan liittyä arviointi siitä, millaisia riskejä toiminnan jatkuvuudelle kolmansien maiden tahojen osallistuminen aiheuttaa. Selkeitä vaatimuksia kolmansien maiden yritysten osallistumisesta hankkeisiin ei kuitenkaan nykyisessä kansallisessa lainsäädännössä ole.

Lainsäädäntöön ei siten sisälly sellaisia velvoitteita infrastruktuurin haltijoille, joilla TEN-T-asetuksen 47 artiklan vaatimukset voitaisiin katsoa täyttyvän. Koska osa TEN-T-verkon infrastruktuurin haltijoista on yksityisoikeudellisia toimijoita, ei valtion ole mahdollista myöskään sisäisin toimintalinjoin tai muin sellaisin toimin toteuttaa 47 artiklan velvoitetta kokonaisuudessaan. Lisäksi kaiken viranomaistoiminnan on perustuttava lakiin. Jotta valtiolla olisi mahdollisuus toteuttaa 47 artiklan edellyttämät toimenpiteet tehokkaasti on täydentävää kansallista sääntelyä pidettävä tarpeellisena.

Sääntelyn tulisi koskea TEN-T-verkon infrastruktuurin haltijoita, jotka ovat vastuussa toteutettavista hankkeista. Tieliikenteen osalta tämä maanteiden tienpitäjää eli Väylävirastoa ja elinvoimakeskuksia, jotka vastaavat alueensa tienpidon tehtävien hoitamisesta, sekä tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajaa. Rautatieinfrastruktuurin hankkeista vastaa lähtökohtaisesti rataverkon haltija, joka valtion rataverkon osalta on Väylävirasto. Lisäksi sääntelyn tulisi koskea raideliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajaa. Vesiväylien pidon osalta TEN-T-asetuksen kannalta relevantti toimija on valtion vesiväylistä Väylävirasto. Vesiliikenteen ohjauksen osalta sääntelyn tulisi koskea alusliikennepalvelun tarjoajaa eli VTS-palvelun tarjoajaa. Satamissa relevantteja infrastruktuurista vastaavia tahoja ovat satamanpitäjät. Lisäksi satamissa sijaitsevasta TEN-T-asetuksen alaan kuuluvasta infrastruktuurista voivat vastata satama-alueella toimivat logistiikka- ja satamaoperaattorit. Lentoasemien osalta keskeisin toimija on lentoaseman pitäjä, ja ilmaliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden kannalta ilmaliikennepalveluiden tarjoaja.

2.3 Kansallinen turvallisuus, varautuminen ja väyläverkon käytettävyyden varmistaminen väylälaeissa

Kansallinen turvallisuus voidaan kuvata yhteiskunnan tilana, jossa yhteiskunnan ja demokraattisen valtiojärjestelmän sekä toiminta että toimintaedellytykset ja valtiosuvereniteetti on suojattu vakavilta uhkilta. Kansallista turvallisuutta ei suojata yhden viranomaisen toimesta, vaan vastuu on koko valtionhallinnolla, viranomaisilla ja tarvittaessa myös muilla yhteiskunnan toimijoilla. Turvallisuusympäristön muuttuessa tarvitaan jatkuvaa yhteistyötä ja ennakoitua. Liikenneverkot ja rataverkko niiden osana ovat edellytys yhteiskunnan toiminnalle. Liikenneverkon häiriöt vaikuttavat nopeasti koko yhteiskuntaan. Liikenneverkot mahdollistavat osaltaan väestön liikkumisen ja evakuoinnin, viranomaistoiminnan, elinkeinoelämän toiminnan ja huoltovarmuuden sekä sotilaallisen ja siviilivalmiuden.

Väyläverkolla on keskeinen merkitys sotilaalliselle liikkuvuudelle. Sotilaallisella liikkuvuudella tarkoitetaan sitä, että sotilasjoukkoja ja sotilasmateriaalia kyetään liikuttamaan joustavasti ja nopeasti sinne missä niitä tarvitaan. Sotilaallinen liikkuvuus on osa ennaltaehkäisevää sotilaallista pelotetta ja edellytys sille, että Suomea ja Eurooppaa kyetään puolustamaan. Joukkojen ja puolustusmateriaalin liikkuvuuden edistäminen tukee keskeisesti kansainvälisen avun antamista ja vastaanottamista. Yhteisen puolustuksen toimeenpano ja Naton pelotteen vahvistaminen edellyttää kapasiteetiltaan riittäviä, kaksikäyttöisiä ja varmennettuja maa-, meri- ja ilmaliikenneväyliä sekä logistisia solmuja ja -keskuksia. Kaksikäyttöisyydellä tarkoitetaan sitä, että liikenneverkko solmukohtineen vastaa teknisesti ja kapasiteetiltaan siviilikuljetusten lisäksi myös sotilasjoukkojen ja materiaalin kuljetuksien ja käsittelyn edellyttämiä vaatimuksia. Sotilaallinen liikkuvuus on myös osa normaaliajan

kansainvälistä puolustusyhteistyötä, huoltokuljetuksia sekä osallistumista kansainvälisiin harjoituksiin ja kriisinhallintaoperaatioihin.

Väyläverkko on osa Suomen huoltovarmuuskriittistä infrastruktuuria. Huoltovarmuuden mahdollistamiseksi väyläverkon on oltava käytettävissä päivittäin. Maantie- ja rautatiekuljetukset ovat perusedellytys paitsi kotimaan markkinan ja ulkomaan kaupan toimivuudelle myös huoltovarmuudelle ja sotilaalliselle liikkuvuudelle. Satamat ovat keskeisinä solmukohtina erityisen tärkeitä, ja maayhteydet satamiin ovat erottamaton osa kuljetusketjuja. Liikenneverkon käytettävyys varmistetaan olemassa olevan verkon kunnossapidolla, korjauksilla sekä suunnittelemalla ja rakentamalla uutta verkkoa yhteiskunnan tarpeisiin vastaamiseksi.

Sotilaallisen liikkuvuus, huoltovarmuus ja laajemmin yhteiskunnan toiminnan jatkuvuuden turvaaminen edellyttää, että kriittinen infrastruktuuri ja toiminnot toteutetaan varmennetusti ja kriisisietoisesti.

Edellä todetut kansallisen turvallisuuden näkökulmat on nykyisinkin huomioitu maanteiden ja valtion rataverkon väyläpidossa, mutta väylälaeista näkökulma puuttuu muilta kuin varautumista koskevin osin. Koska kansallisen turvallisuuden elementit, erityisesti maanpuolustuksen ja huoltovarmuuden tarpeet, ovat kriittisiä yhteiskunnallisia tarpeita, jotka väyläpidossa on huomioitava ja käytännössä huomioidaan, tulisi niiden olla selkeämmin osa myös tienpidon ja radanpidon yleisiä vaatimuksia väylälaeissa.

Toimivan, turvallisen ja kriisinkestävän yhteiskunnan tarpeisiin vastaamiseksi maantieverkon ja rataverkon on oltava käytettävissä päivittäin. Väestön, elinkeinoelämän, huoltovarmuuden ja maanpuolustuksen tarpeiden kannalta keskeistä on yhtäältä olemassa olevan väyläverkon kunnossapito ja kehittäminen sekä toisaalta kyky reagoida häiriöihin ja esimerkiksi tehdä tarvittavat korjaukset kaikissa tilanteissa riittävän nopeasti.

Maanteiden ja ratojen käytettävyyden varmistamisen kannalta tienpitäjän ja rataverkon haltijan varautuminen häiriötilanteisiin on keskeistä. Tienpitäjää ja elinvoimakkeuksia koskevasta varautumisvelvoitteesta säädetään liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa (100 §) ja rataverkon haltijaa koskevasta varautumisvelvoitteesta raideliikennelaissa (171 §). Merkityksellistä nykyisin on myös unionin sääntely kriittisten toimijoiden häiriönsietokyvystä² ja sen täytäntöönpanoa koskeva yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta annettu laki (310/2025, CER-laki), jossa säädetään yhtenäisestä kehyksestä kriittisten toimijoiden häiriönsietokyvyn vahvistamiseksi erilaisia uhkia vastaan. Laissa säädetään muun ohella kriittisten toimijoiden määrittämisestä ja kriittisen toimijan velvollisuuksista, kuten riskiarvioinnin suorittamisesta häiriönsietokyvyn varmistamiseen liittyvien toimenpiteiden toteuttamisesta ja häiriönsietokykyä koskevan suunnitelman laatimisesta. CER-laissa on osaltaan huomioitu yhteensovittaminen muun lainsäädännön mukaisesti varautumista ja valmiussuunnitelmia koskevaan lainsäädäntöön mahdollistamalla CER-lain mukaisen häiriönsietokykyä koskevan suunnitelman sisällyttämisen vastaavaa tarkoitusta varten laadittavaan muun lain nojalla laadittavaan asiakirjaan tai suunnitelmaan (15 § 3 momentti).

Valmiuslaissa (1552/2011) säädetään viranomaisten toimivaltuuksista poikkeusolojen aikana. Lisäksi laissa säädetään viranomaisten varautumisesta poikkeusoloihin, mihin valtion viranomaisten varautuminen osaltaan perustuu. Keskeistä on valmiuslain toimivaltuuksien lisäksi, että normaaliolojen häiriötilanteiden edellyttämä sääntely ja viranomaisten toimivallat ovat ajantasaiset. Normaaliolojen toimivaltuuksia noudatetaan myös poikkeusoloissa, ellei valmiuslain toimivaltuuksien käyttöönotosta muuta seuraa. Väylälakien tarkoituksena on kokonaisuudessaan väyläverkon päivittäisen käytettävyyden varmistaminen. Kaikki

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2557 kriittisten toimijoiden häiriönsietokyvystä ja direktiivin 2008/114/EY kumoamisesta (CER-direktiivi),

häiriötilanteet eivät edellytäkään erityistä sääntelyä, ja suureen osaan äkillisistäkin korjaustarpeista voidaan reagoida väylänpitäjän normaalien toimivaltuuksien nojalla.

Väyläverkon käytettävyyden varmistamiseen liittyy esimerkiksi väylälakien tilapäisiä liikennejärjestelyitä ja kiireellisten töiden suorittamista koskeva sääntely. Ne koskevat liikenteen tilapäistä kieltämistä tai rajoittamista, tilapäisen kulkutien järjestämistä ja kiireellistä ratatyötä (LjMTL 35 ja 36 §, ratalaki 31–33 §). Tilapäistä kulkutietä ja kiireellistä ratatyötä koskevissa säännöksissä on kyse oikeudesta toisen maalla toimimiseen säännösten tarkoittamissa tilanteissa. Näitä koskevien valtuuksien soveltamisen edellytykset ovat kohtalaisen selvät, kun kyse on poikkeuksellisista luonnonolosuhteista. Liikenteen voi kuitenkin estää tai sitä vaarantaa muutkin syyt, joiden osalta mahdollisuus tilapäisen kulkutien järjestämiseen tai kiireelliseen ratatyöhön jää nykyisin epäselvemmäksi.

Liikenteen rajoittaminen tai kieltäminen on nykyisin mahdollista vasta kun tie tai rata on jo kunnoltaan siinä määrin heikentynyt, ettei turvallinen liikennöinti ole mahdollista tai liikenne voisi vaurioittaa väylää. Kuitenkin tarkoituksenmukaista voisi esimerkiksi haastavissa myrskytilanteissa olla jo ennakolta asettaa tarpeellisia rajoituksia, jotta vaurioita ja niihin liittyvää vaaraa liikenteelle ei lainkaan pääsisi syntymään. Väylävirasto on valtion rataverkon osalta pyrkinyt kehittämään tällaista menettelyä yhteistyössä mm. rautatieliikenteen operaattorien kanssa, mutta lakiin perustuvaa oikeutta ennakollisten rajoitusten asettamiseen ei nykyisin ole. Maantiet ja rautatiet eroavat toimintaympäristöinä häiriötilanteissa erityisesti joustavuuden, haavoittuvuuden ja korjattavuuden osalta. Vaikka sääolosuhteilla on merkittävä vaikutus maanteihin ja tieliikenteeseen, rautateillä häiriöiden vaikutukset ovat usein laajempia ja hankalammin korjattavia, minkä vuoksi ennakollisia toimenpiteitä on pidetty erityisesti ratojen osalta tarpeellisina.

2.4 Ratalain yksityisraiteita koskeva sääntely

2.4.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Yksityisraiteita on Suomessa n. 1000 km ja liityntäkohtia valtion rataverkkoon hieman yli 500 kpl. Tyypillisiä yksityisraiteen haltijoita ovat erilaiset teollisuusyritykset, satamat sekä kaupungit ja kunnat. Lähes kaikki valtion rataverkolla kulkevat rautatiekuljetukset käyvät jossakin vaiheessa yksityisraiteella. (<https://vayla.fi/vaylista/rataverkko/yksityisraiteet>).

Suomessa on perustettu suurten raidehankkeiden suunnittelua varten kolme hankeyhtiötä Lentorata Oy (aiemmin Suomi-rata Oy), Länsirata Oy (aiemmin Turun Tunnin Juna Oy) ja Itärata Oy. Lentorata Oy:n tehtävänä on suunnitella Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle kulkeva Lentorata rakentamisvalmiuteen saakka. Länsirata Oy:n tehtävänä on Espoo–Salon oikoradan ja Salo–Turku-kaksoisraiteen ratasuunnitelmien laatiminen ja uuden junayhteyden rakentaminen. Itärata Oy:n tehtävänä on suunnitella nopean junaliikenteen mahdollistava raideyhteys Lentoradalta Porvoon kautta Kouvolaan rakentamisvaiheeseen asti. Yhtiöt katsotaan yksityisraiteen haltijoiksi.

Yksityisraiteella tarkoitetaan ratalaissa 3 §:n 1 momentin 10 kohdan mukaan muuta kuin valtion omistamaa ja Väyläviraston hallinnoimaa rautatietä, jolla on liityntä valtion rataverkkoon. Ratalain soveltamisalasta säädetään lain 2 §:ssä. Lakia ei sovelleta yksityisraiteeseen kuuluvalla yleiseltä liikenteeltä eristetyllä satama-, varasto-, tehdas- tai muulla vastaavalla alueella. Muilta osin ratalakia sovelletaan myös yksityisraiteisiin, kuitenkin rajatusti. Yksityisraiteisiin ei sovelleta ratalain sääntelyä, joka koskee hanke- ja jälkiarviointia, suoja- ja näkemäalueita, tasoristeyksiä, eräitä rataverkon haltijan tilapäisiä toimenpiteitä sekä rautatien lakkauttamista. Esimerkiksi radanpidon yleisiä vaatimuksia, suurinta osaa rautatien suunnittelua koskevasta sääntelystä sekä alueiden hankintaa ja korvauksia koskevaa ratalain sääntelyä sen sijaan sovelletaan nykyisin myös yksityisraiteisiin. Myös raideliikennelaki koskee yksityisraiteita eräin rajoituksin. Raideliikennelaissa säädetään muun ohella rataverkon haltijan velvollisuudesta koskien turvallisuusluvan hakemista ja osaan yksityisraiteista soveltuvaan ilmoitusmenettelyä, onnettomuuksista ja vaaratilanteista tehtäviä ilmoituksia, varautumista ja rataverkon käyttöönottolupia.

Yksityisraiteisiin ei sovelleta ratalain 4 lukua, jossa säädetään rautatiealueen ulkopuolisia alueita koskevista maankäyttörajoituksista, käytännössä rautatien suoja- ja näkemäalueista sekä vähäisten laitteiden ja rakenteiden sijoittamisesta toisen kiinteistölle. Rautatien suoja-alue (37 §) on rautatiealueen ulkopuolella oleva ulottuvuudeltaan määrätty alue. Väylävirastolla on tietä rautatieliikenteen turvallisuuden sitä vaatiessa oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta tai rajoittaa kasvillisuuden korkeutta. Rautatien näkemäalue (38 §) käsittää tasoristeyksessä olevan alueen, jolla näkemäalan vapaana pitäminen sitä rajoittavista esteistä on tarpeen liikenneturvallisuuden vuoksi. Väylävirastolla on oikeus poistaa näkemäalueelta näkemäalaa rajoittava kasvillisuus ja luonnonestee. Suoja- ja näkemäalueella on lisäksi kiinteistön käyttöä koskevia rajoituksia kuten rakennusten ja rakennelmien pitämiseen sekä kaivuutöihin liittyviä rajoitteita. Koska lukua ei sovelleta yksityisraiteisiin, niillä ei nykyisin voi olla suoja- ja näkemäalueita niihin liittyvine maankäyttörajoituksineen. Vuonna 2016 ratalakia muutettiin niin, että valtion rataverkon radoilla on suoja-alue ja näkemäalue suoraan lain nojalla (567/2016, HE 49/2016 vp). Aiemmin suoja- ja näkemäalue tuli osoittaa ratasuunnitelmassa, ja se oli mahdollista myös yksityisraiteille. Yksityisraiteiden rajaamista 4 luvun soveltamisen ulkopuolelle perusteltiin sillä, että yksityisiä kuljetustarpeita palvelevilla yksityisraiteilla ei tulisi olla vaikutuksia radan varren maanomistajien oikeusasemaan (HE 49/2016 vp s. 39).

Yksityisraiteisiin ei sovelleta valtaosaa ratalain tasoristeysääntelystä (18 § 4 mom. ja 2 a luku). Lain 2 a luvussa säädetään tasoristeysluvasta, tasoristeyksen rakentamisesta ja kunnossapidosta sekä moottorikelkkoja tai muita maastoajoneuvoja koskevasta ylitysluvasta. Uuden tasoristeyksen saa valtion rataverkolla rakentaa lähtökohtaisesti vain runkoverkon ja TEN-verkon ulkopuoliselle rataverkolle. Lain 18 §:n 4 momentissa säädetään välitöntä vaaraa aiheuttavaan tasoristeykseen kohdistettavista toimenpiteistä. Ratalain esitöissä on todettu, että koska näissä lainkohdissa on kysymys julkisen vallan käyttämisestä ja valituskelpoisen päätöksen tekemisestä, ei lainkohtaa tulisi soveltaa yksityisraiteisiin (HE 49/2016 vp s. 39).

Yksityisraiteiden haltijoita eivät nykyisin koske ratalain 31–33 §:ssä Väylävirastolle säädetyt oikeudet. Ne koskevat liikenteen tilapäistä kieltämistä tai rajoittamista (31 §), tilapäisen kulkutien järjestämistä (32 §) ja kiireellistä ratatyötä (33 §). Tilapäistä kulkutietä ja kiireellistä ratatyötä koskevissa säännöksissä on kyse oikeudesta toisen maalla toimimiseen säännösten tarkoittamissa tilanteissa.

Sen enempää ratalaissa kuin raideliikennelaissakaan ei säädetä siitä, millaisessa menettelyssä yksityisraide voidaan muuttaa osaksi valtion rataverkkoa tai päinvastoin. Käytännössä muutoksia on toteutettu esimerkiksi kiinteistön kaupalla. Ratalain 6 luvun sääntely rautatien lakkauttamisesta koskee valtion rataverkolle kuuluvan rautatien lakkauttamista. Lain 79 §:n mukaan rautatietä ei voi lakkauttaa, jos sille olisi käyttöä yksityisraiteena.

2.4.2 Nykytilan arviointi

Ratalaki on kirjoitettu pääosin valtion rataverkkoa ja valtion viraston vastuulle kuuluvaa radanpitoa ajatellen. Lain sääntely on yksityisraiteiden kannalta paikoin tulkinnanvaraista ja puutteellista. Ratalaki mahdollistaa sen, että säännöllistä henkilöliikennettä palvelemaan tarkoitettuja rautateitä suunnitellaan ja toteutetaan yksityisraiteina. Ratalakia säädettäessä ei ole kuitenkaan tunnistettu tällaisia tilanteita, vaan yksityisraiteita koskevan sääntelyn taustalla on ollut ajatus yksityisraiteista lähinnä kuntien, teollisuusyritysten ja satamien tavaraliikenteen raiteina. Ratalain yksityisraiteita koskeva sääntely ei siten huomioi mahdollisuutta sellaiseen monitoimijaympäristöön, jossa myös kansallisesti merkittäviä säännöllistä henkilöliikennettä palvelevia raideyhteyksiä saatettaisiin suunnitella, toteuttaa ja ylläpitää perustettujen hankeyhtiöiden kaltaisten toimijoiden tai muiden yksityisten rataverkon haltijoiden toimesta. Säännöllistä henkilöliikennettä palvelevat yksityisraiteet rinnastuvat toiminnallisesti enemmän valtion rataverkkoon kuin perinteisiin yksityisraiteisiin.

Suoja- ja näkemäalueiden keskeisimpänä perusteena voidaan pitää liikenneturvallisuutta. Tarkoituksena on turvata rautatien turvallinen käyttö. Suoja-alueen tarkoituksena on lisäksi turvata rautateiden toimintakyky kaikissa tilanteissa ja mahdollistaa radanpidon edellyttämät

toimet. Suoja-alueilla hallitaan esimerkiksi riskiä radalle kaatuvista puista.³ Perusteluna sille, että 4 lukua ei sovelleta yksityisraiteisiin, on ratalain esitöissä esitetty, että yksityisiä kuljetustarpeita palvelevilla yksityisraiteilla ei tulisi olla vaikutuksia radan varren maanomistajien oikeusasemaan.⁴ Perustelu ei siten ota huomioon tilannetta, jossa säännöllistä julkista henkilöliikennettä palvelemaan tarkoitettuja ratayhteyksiä suunnittelee, toteuttaa tai ylläpitää muu taho kuin valtion rataverkon haltija. Vastaavista syistä kuin valtion rataverkkoon kuuluvilla rautateillä, suoja- ja näkemäalueet olisivat tärkeitä myös yksityisraiteina suunniteltaville säännöllistä henkilöliikennettä palvelemaan tarkoitetuille ratayhteyksille. Liikenneturvallisuuden kannalta myös puhtaasti yksityisiä tarpeita palveleville yksityisraiteille voisi joissain tapauksissa olla perusteltua asettaa suoja- ja näkemäalue, mikä on mahdollista yksityisteille yksityistielain 5 §:n 2 momentin mukaisesti yksityistietoimituksessa niin erikseen päätettäessä.

Ratalain tasoristeysääntely liittyy ennen kaikkea liikenneturvallisuuteen. Lisäksi tasoristeyksillä sekä niihin liittyvillä toimenpiteillä on merkitystä rautatieliikenteen sujuvuuden ja radanpidon kannalta. Sama koskee moottorikelkkojen ylityspaikkoja. Yksityisraiteina suunniteltavien säännöllistä henkilöliikennettä palvelemaan tarkoitettujen ratojen tasoristeysliittymät samat tarpeet turvallisuuden, sujuvuuden ja radanpidon turvaamiseen kuin valtion rataverkolla. Lisäksi hankeyhtiöiden suunnittelemat uudet radat sisältyvät uuden TEN-T-asetuksen laajennetulle ydinverkolle suunniteltavana uutena infrastruktuurina, minkä johdosta on huomioitava TEN-T-asetuksen vaatimukset.

Myös yksityisraiteilla voi tulla eteen ratalain 31–33 §:ssä tarkoitettuja tilanteita ja tarve niissä Väylävirastolle sallittuihin toimenpiteisiin. Säännöllistä henkilöliikennettä palvelemaan tarkoitetuilla yksityisraiteilla tarve ja turvattavat intressit olisivat tällaisissa tilanteissa samat kuin myös valtion rataverkkoon kuuluvan raiteen kohdalla. Lähtökohtaisesti toimenpiteet toisen maalla edellyttävät yleensä sopimista tai tätä koskevan oikeuden myöntämistä asianmukaisessa viranomaismenettelyssä. Äkillisten ja yllättävien tilanteiden edellyttämien välittömästi tarpeellisten toimien kohdalla ei yleensä ole käytännössä mahdollista odottaa viranomaisen käsittelyä. Välttämättömien kiireellisten toimenpiteiden toteuttaminen ei tulisi myöskään jäädä riippuvaiseksi maanomistajan suostumuksesta, kun julkinen intressi toimenpiteiden toteuttamiselle on vastaava kuin valtion rataverkolla.

Rataverkon haltijan muutostilanteita ja rautatien lakkauttamista koskevaa sääntelyä on tarpeen tarkastella esimerkiksi suoja- ja näkemäalueisiin liittyvien käyttörajoitusten ja rataverkon haltijan toimivaltuuksien voimassa olon näkökulmasta.

Ratalain yksityisraiteisiin liittyvät muutostarpeet liittyvät ennen kaikkea säännöllistä henkilöliikennettä palvelemaan tarkoitettuja yksityisraiteita. Useimpien käsiteltyjen ratalain säännösten soveltamisen laajentamista myös perinteisiin yksityistä tarvetta palveleviin tavaraliikenteen yksityisraiteisiin ei ole pidettävä perusteltuna huomioiden erityisesti tavoite välttää yritysten tarpeetonta hallinnollista taakkaa sekä se, että useat käsitellyistä säännöksistä merkitsevät käytännössä rajoituksia rata-alueetta ympäröivien alueiden omistajille.

2.5 Tutkimusoikeus maanteiden ja rautateiden suunnittelussa

2.5.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Tutkimusoikeudesta säädetään ratalain 9 §:ssä ja LjMTL 16 §:ssä. Tutkimusoikeudella tarkoitetaan väylän suunnittelusta vastaavan tahon oikeutta liikkua toisten kiinteistöillä ja tehdä siellä tutkimuksia, mittauksia ja muita toimenpiteitä suunnitelmien laatimista varten. Molempien lakien mukainen tutkimusoikeus on voimassa suoraan lain nojalla. Tutkimustöitä voidaan tehdä, kun rataverkon haltija (ratalaki) tai elinvoimakeskus tai Väylävirasto (LjMTL) on päättänyt aloittaa yleis-, rata-, tai tiesuunnitelman laatimisen. Suunnitelmien laatimisen ja tutkimusten aloittamisesta on kuulutettava ja ilmoitettava lisäksi erikseen laissa säädetyille

³ HE 49/2016 vp s. 51 –52.

⁴ HE 49/2016 vp s. 39.

tahoille, kuten alueen kiinteistönomistajille. Käytäntönä on julkaista niin sanottu aloituskuulutus, minkä lisäksi kiinteistön omistajia tiedotetaan suunnittelun aloittamisesta kirjeitse. Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Väylähankkeiden suunnittelu etenee vaiheittain. Tutkimustöitä on tarpeen tehdä eri vaiheissa väylähankkeen suunnittelua, ja tarpeelliset tutkimukset määräytyvät muun ohella kunkin suunnitteluvaiheen tarkkuuden mukaan. Vaiheiden suunnittelutarkkuus ja suunnittelua koskeva päätöksenteko sovitetaan yhteen maankäytön suunnittelun kanssa.

Suunnittelun lakisääteiset vaiheet ovat yleissuunnitelman laatiminen ja tie- tai ratasuunnitelman laatiminen. Lakisääteisten suunnitteluvaiheiden jälkeen rakentamissuunnitteluvaiheessa laaditaan yksityiskohtaisemmat toteutussuunnitelmat. Hyväksytyt tie- ja ratasuunnitelmat oikeuttavat alueiden ja oikeuksien lunastamiseen (LjMTL 26 § 1 momentti, ratalaki 21 § 1 momentti). Lunastus toteutetaan maantietoimituksessa (LjMTL 53 §) tai ratatoimituksessa (ratalaki 43 §). Vaikutuksiltaan vähäisissä hankkeissa voidaan siirtyä suoraan rakentamissuunnitteluun ilman tie- tai ratasuunnitelmaa, jos uusia alueita ei tarvita tai maanomistaja antaa suostumuksen. Alueiden haltuunotto toteutetaan maantie- tai ratatoimituksessa, ja rakentaminen voidaan aloittaa vasta haltuunoton jälkeen. Vähäisissä hankkeissa haltuunotto voi perustua myös sopimukseen omistajan kanssa ennen toimitusta.

Ratalain 9 §:n mukainen tutkimusoikeus kohdistuu ”suunnittelualueen kiinteistöihin”. Ratalain esitöiden mukaan suunnittelualue sisältää suunnitellun rautatiealueen sekä rautatien vaikutusalueen. Vaikutusalueella tarkoitetaan aluetta, johon rautatien haitalliset vaikutukset, esim. melu ja värinä, saattavat ulottua (HE 222/2006 vp, s.17). LjMTL 16 §:ssä ei mainita suunnittelualueita, vaan siinä säädetään vain kiinteistöllä tehtävästä tutkimuksesta. Käytännössä esimerkiksi välttämättömyyttä ja tarpeettoman häiriön aiheuttamisen kieltoa koskevat vaatimukset rajaavat myös aluetta, jolla tutkimuksia voidaan tehdä. Tällä lakien sanamuodon välisellä erolla ei ole käytännössä merkitystä lain sisällön tulkinnan kannalta.

Molempien lakien mukainen tutkimusoikeus on voimassa suoraan lain nojalla. Kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain (603/1977, *lunastuslaki*) nojalla toteutettavissa hankkeissa oikeus tutkimusten suorittamiseen toisen alueella edellyttää maanmittauslaitoksen myöntämää lupaa (84 §). Väylälakien tutkimusoikeuspykälien sanamuodot on muuten pyritty yhdenmukaistamaan lunastuslain 84 §:ssä mainittujen tutkimusluvan edellytysten kanssa.

Tutkimukset, joita tutkimusoikeuden nojalla käytännössä tehdään, ovat esimerkiksi erityyppiset pohjatutkimukset; kairaukset, näytteenotot ja pohjavesiputkien tai inklinometrien asentaminen. Suunnitteluvaiheiden edetessä tutkimuksia tehdään enemmän ja tiheimmin sekä osittain leveämmällä alueella väylän pituussuuntaan nähden. Tutkimusoikeussäätelyn kannalta merkittäviä ovat etenkin sellaiset tutkimukset, joita ei voida tehdä jokaisenoikeuksiin perustuen. Osa tutkimuksista edellyttää maastossa liikkumista sellaisella kalustolla, jolla liikkumista ei voida katsoa jokaisenoikeuksien piiriin kuuluvaksi, tai menemistä esimerkiksi pihapiiriin.

2.5.2 Nykytilan arviointi

Tutkimusoikeus on molemmissa laeissa kytketty päätökseen aloittaa yleissuunnitelman, tiesuunnitelman tai ratasuunnitelman laatiminen. Suunnittelukäytännössä on aiemmin vakiintuneesti katsottu, että väylälakeihin perustuvan tutkimusoikeuden nojalla tutkimuksia on voitu tehdä myös vielä yleis-, rata- ja tiesuunnitelmien hyväksymisen jälkeen. Tutkimusoikeutta on siis käytetty esimerkiksi rakentamissuunnitteluvaiheessa ennen alueiden haltuunottoa tai haltuunotetun alueen ulkopuolella. Mainitun kaltainen laaja tulkinta tutkimusoikeuden jatkumisesta on ongelmallinen erityisesti omaisuudensuojaan liittyvät perusoikeusnäkökohdat huomioiden. Tutkimusoikeutta on ratalain 9 §:n ja LjMTL 16 §:n sanamuotojen mukaisesti mahdollista käyttää vain yleis-, rata- ja tiesuunnitelmia laadittaessa, mikä merkitsee sitä, että tutkimusoikeus päättyy käytännössä suunnitelman valmistumiseen. Suunnitelman katsotaan

valmistuneen, kun hyväksymisesitys tulee vireille tai viimeistään, kun suunnitelman hyväksymispäätös on tehty.

Vaikutuksiltaan vähäisissä hankkeissa, joissa ratasuunnitelman tai tiesuunnitelman laatiminen ei ole tarpeen (ratalaki 14 § 2 momentti ja LjMTL 21 §), ei ole lainkaan lakiin perustuvaa tutkimusoikeutta, koska tutkimusoikeus on sidottu yleis-, tie- tai ratasuunnitelman laatimiseen.

Tarve maastotutkimusten tekemiseen ei rajaudu yleis-, tie- tai ratasuunnitteluvaiheisiin. Lakisääteisten suunnitelmien valmistuttua tutkimuksia on tarve tehdä myös rakentamissuunnitteluvaiheessa, jolloin tehdään tie- tai ratasuunnitelmaa täydentäviä, hankkeen toteuttamiseen tähtäviä tarkentavia tutkimuksia. Rakentamissuunnittelu liittyy hankkeen välittömään toteuttamiseen, sisältyy usein urakkaan ja tehdään vasta, kun hankkeen rahoitus on järjestetty. Rakentamissuunnitteluun liittyvät tutkimukset ovat laajoja, eikä niihin ei ole resurssien tehokkaan käytön näkökulmasta tarkoituksenmukaista ryhtyä ennen kuin hankkeen toteutuminen on rahoituspäätösten myötä varmistunut.

Rakentamissuunnitelmaa varten tarpeellisia, tie- tai ratasuunnitelman edellyttämiä tutkimuksia tarkempia, tutkimuksia on mahdollista tehdä samalla, kun tie- tai ratasuunnitelman tutkimusoikeus on voimassa, eli ennen lakisääteisen suunnitelman hyväksymispäätöstä. Tämä ei usein kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista tutkimusten oikea-aikaisuuden tarpeen vuoksi ja siksi, että hankkeiden toteutuksen rahoituksesta ei kuitenkaan usein suunnitteluvaiheessa ole päätöksiä, ja suunnittelusta hankkeen toteutuspäätökseen voi kulua useitakin vuosia. Joitain tutkimuksia kannattaa ympäristöllisistä syistä tehdä vasta siinä vaiheessa, kun tutkimusten tulokset ovat ajantasaisia ja edustavia. Tutkimusten oikea-aikaisella laatimisella varmistetaan myös se, että ympäristölle ja kiinteistöille aiheutuvien mahdollisen vahinkojen aiheuttajaa saadaan varmistettua (hankkeen rakennustyö vai joku muu tekijä), kun lisätutkimuksia tai katselmuksia voidaan tehdä oikea-aikaisesti. Riittävän yksityiskohtaisilla maastotutkimustiedoilla- ja selvityksillä hallitaan osaltaan toteutusvaiheen riskejä ja mahdollistetaan rakentamisaikaisten kustannusten ennakoitavuus sekä näiltä osin kustannusarvioiden luotettavuus.

Nykytilanteessa rakentamissuunnittelua varten tarpeellisia tutkimuksia on mahdollista tehdä lakisääteisten suunnitelmien valmistumisen jälkeen ennen haltuunottoa vain, jos kyseessä olevien alueiden omistajien kanssa päästään asiassa sopimukseen. Sama koskee vielä haltuunoton jälkeenkin haltuun otettavien alueiden ulkopuolella toteutettavia tutkimuksia. Vähäisissä tie- ja ratakkeissa, joissa ei laadita tie- tai ratasuunnitelmaa, kaikkien tutkimusten suorittamisesta on sovittava erikseen alueen omistajan kanssa.

Haltuunoton jälkeen rataverkon haltijalla tai ELY-keskuksella on alueen hallinnan nojalla oikeus tehdä tutkimuksia haltuunotetulla alueella. Kuitenkin myös tilanteessa, jossa hankkeelle olisi jo rahoituspäätös, ja tie- tai ratasuunnitelman hyväksymisen ja haltuunoton välillä kuluisi vain vähän aikaa (esimerkiksi 3–6 kuukautta), voi hankkeen toteuttaminen viivästyä tai rakentamiseen voidaan edetä mahdollisesti riittämättömillä tutkimus- ja selvitystiedoilla, jos tarvittavia tutkimuksia ei päästä tekemään. Lisäksi tutkimuksia on usein tarpeen tehdä haltuunotetun alueen lisäksi osin myös sen ulkopuolella.

Tutkimusoikeussääntely koskee nykyisin myös yksityisraiteita. Ratalain mukainen tutkimusoikeus on suoraan lakiin perustuva itsenäinen oikeus. Nykytilanteessa tienpitäjänä ja rataverkon haltijoina toimivien viranomaisten (Väylävirasto ja elinvoimakeskukset) lisäksi myös yksityinen taho, joka on päättänyt aloittaa rautatien suunnittelun, saa siten aloituskuulutuksen jälkeen oikeuden suoraan lain nojalla tehdä tutkimuksia toisen maalla.

Tutkimusoikeudessa on kysymys omaisuuden käyttörajoituksesta, sillä maanomistaja ei voi estää tutkimusten tekemistä. Perusoikeuksien rajoittaminen edellyttää perustuslakivaliokunnan käytännössä (PeVM 25/1994 vp, s 4–5) määritettyjen perusoikeudenrajoitusedellytysten täyttymistä.

Perusoikeutta rajoitettaessa on muun ohella huolehdittava riittävästä oikeusturvajärjestelyistä. Tutkimusoikeutta edeltävä hankkeen aloituskuulutus, mistä yksityisraiteiden osalta huolehtii

Liikenne- ja viestintävirasto, ei ole valituskelpoinen hallintopäätös, eikä kuulutukselle tai suunnittelun aloittamiselle ole säädetty mitään kriteereitä. Rautatien rakentamisen edellytykset perustellaan ja arvioidaan lähtökohtaisesti vasta yleissuunnitelmassa, ja vasta valmiin yleissuunnitelman hyväksyminen voi olla ensimmäinen ratakankkeen suunnittelussa tehtävä hallintopäätös. Koska suoraan lain nojalla toteutettavien tutkimusten osalta ei tehdä hallintopäätöstä, päätöksestä hallinto-oikeuteen valittaminen ei ole käytettävissä oleva oikeusturvakeino. Viranomaisten toiminta on kuitenkin yleisen laillisuusvalvonnan alaista, ja oikeusturvan takeena käytettävissä on hallintokantelun vireille paneminen. Yksityisten hyödyntäessä suoraan laissa annettua oikeutta puuttua toisen omaisuuteen tutkimuksia tehdessään, samaa mahdollisuutta ei ole eikä oikeusturvan takeita voi nykytilassa pitää riittävinä.

Välittömästi lain nojalla tapahtuvaa toisen perusoikeuksiin puuttumista voidaan yleisesti ottaen pitää julkisen vallan käyttönä. Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla ja vain, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia.

Perustuslakivaliokunta piti maantielakia koskevassa lausunnossaan lupamenettelyä omaisuuden suojan kannalta parempana ratkaisuna tutkimustöiden suorittamiseen viitaten koneiden käyttöön ja siihen, että tiehankkeen toteuttaja käytännössä voi olla myös yksityinen yritys (PeVL 3/2005 vp). Muussa kotimaisessa lainsäädännössä, kuten lunastuslain 84 §:ssä ja vesilain 18 luvun 7 §:ssä, lupaviranomainen voi hakemuksesta antaa oikeuden toisen alueella tehtäviin tutkimuksiin.

2.6 Muut väyläsuunnitteluun liittyvät muutostarpeet

2.6.1 Kiinteistökohtainen meluntorjunta

Tie- ja ratakankkeissa meluntorjunta perustuu maantielain sekä ratalain säännöksiin, joiden mukaan tie- ja ratasuunnitelmissa on arvioitava hankkeen vaikutukset ja esitettävä tarpeelliset toimenpiteet haitallisten vaikutusten, kuten melun, poistamiseksi tai vähentämiseksi (ratalaki 15 § 1 momentti ja LjMTL 22 § 1 momentti). Suunnitelmissa on käytännössä lisäksi esitettävä meluntorjunnan tekninen toteutus, sijainti sekä kustannukset. Suunnittelun lähtökohtana käytetään melutason ohjearvoista annetun valtioneuvoston päätöksen (993/1992) ohjearvoja, joita ei ole säädetty oikeudellisesti sitoviksi, mutta joita oikeuskäytännössä pidetään lähtökohtana meluntorjunnan riittävyyttä arvioitaessa. Ratalain ja maantielain yleiset vaatimukset (ratalaki 5 § ja LjMTL 13 §) edellyttävät samalla, että hankkeista aiheutuvat haitat minimoidaan suhteessa yleiseen tarpeeseen ja että ratkaisut ovat yhteiskuntataloudellisesti tarkoituksenmukaisia. Tähän liittyy myös meluntorjunnan kustannusten kohtuullisuuden arviointi, minkä vuoksi ohjearvoista voidaan joissakin tilanteissa poiketa kokonaisarvioinnin perusteella.

Lainsäädäntö mahdollistaa myös kiinteistön tai sen osan lunastamisen tilanteissa, joissa meluhaittojen poistamisen tai vähentämisen kustannukset olisivat huomattavan suuret suhteessa kiinteistön arvoon. Lisäksi kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia lunastusta, jos hankkeesta aiheutuu kiinteistön käytölle huomattavaa haittaa. Käytännössä tällaisia tilanteita voi syntyä esimerkiksi merkittävän meluhaitan vuoksi.

Ruotsissa tie- ja ratakankkeissa hyödynnetään melusteiden lisäksi laajasti kiinteistökohtaisia meluntorjuntatoimia, kuten ikkunoiden ääneneristävyyden parantamista. Myös Suomessa Länsirata Oy on selvittänyt vastaavien ratkaisujen käyttöä. Traficomien Länsirata Oy:n ratasuunnitelmia koskevissa hyväksymispäätöksissään hyväksynyt, että meluntorjuntaa voidaan toteuttaa joko rautatiealueelle sijoitettavin rakentein tai kiinteistökohtaisin toimenpitein. Kiinteistökohtaiset ratkaisut perustuvat kuitenkin vapaaehtoiisiin sopimuksiin kiinteistönomistajien kanssa.

Nykyinen sääntely ei sinänsä estä kiinteistökohtaisten meluntorjuntatoimenpiteiden käyttöä, mutta oikeustila on osin epäselvä. Tie- ja ratasuunnitelmilla ei voida perustaa oikeutta toteuttaa

toimenpiteitä väyläalueen ulkopuolella, eikä suunnitelmassa saavutettava meluntorjunnan taso voi siten perustua yksinomaan vapaaehtoiisiin kiinteistökohtaisiin ratkaisuihin. Korkein hallinto-oikeus on korostanut, että meluntorjunta kuuluu osaksi tie- ja ratasuunnitelmaa eikä pelkkä rahallinen korvaus poista velvollisuutta vähentää meluhaittoja. Samalla oikeuskäytännössä on hyväksytty meluntorjunnan kustannusten kohtuullisuuden huomioon ottaminen (KHO 25.11.2016/4978, KHO 2003:99).

Kiinteistökohtaiset meluntorjuntatoimet voisivat joissakin tilanteissa muodostaa tarkoituksenmukaisen vaihtoehdon joko laajojen meluesteiden rakentamiselle tai kiinteistön lunastamiselle. Ratkaisu voisi olla sekä väylänpitäjän että kiinteistönomistajan kannalta tarkoituksenmukainen esimerkiksi harvaan rakennetuilla alueilla, joilla meluesteiden kustannukset suhteessa saavutettavaan hyötyyn voivat olla suuret. Toisaalta erittäin tiivisti rakennetuilla alueilla kiinteistökohtaiset toimenpiteet voivat joskus olla ainoita toteutettavissa olevia toimia meluhaitan vähentämiseksi. Sääntelyn täsmentäminen voisi selkeyttää kiinteistökohtaisten meluntorjuntatoimien käyttömahdollisuutta ja asemaa osana tie- ja ratakankkeiden meluntorjuntaa.

2.6.2 Suunnitelmien nähtävälle asettamisesta tiedottaminen kiinteistöjen yhteisen alueen ja yhteisen erityisen etuuden järjestäytymättömälle osakaskunnalle

Suunnittelussa on noussut esille kysymys siitä, miten yleis-, rata- tai tiesuunnitelman (jäljempänä suunnitelma) nähtävälle asettamisesta tiedottaminen tapahtuu silloin, kun ratalain 22 §:n 3 momentissa ja LjMTL 27 §:n 3 momentissa tarkoitettuna kiinteistön omistajana on kiinteistöjen yhteinen alue, jonka osakaskunta on järjestäytymätön. Sama kysymys liittyy myös kiinteistöjen yhteisen erityisen etuuden järjestäytymättömälle osakaskunnalle tiedottamiseen. Yhteisäluelain (758/1989) 26 §:n 3 momentin mukaan asian tiedoksi antaminen järjestäytymättömälle osakaskunnalle tapahtuu lähtökohtaisesti haasteen tiedoksi antamista koskevassa järjestyksessä. Haasteen tiedoksiantamisesta säädetään oikeudenkäymiskaarissa (4/1734, 11 luku) ja yhteisen alueen järjestäytymättömän osakaskunnan osalta tiedoksi antaminen haasteen tiedoksi antamista koskevassa järjestyksessä tarkoittaa käytännössä asiakirjojen pitämistä nähtävillä tuomioistuimen kansliassa ja asiaa koskevan ilmoituksen julkaisemista virallisessa lehdessä. Ratalakiin ja LjMTL:iin olisi perusteltua lisätä erityissäännökset järjestäytymättömälle osakaskunnalle tiedottamisesta. Tiedottamisen säännöksissä olisi hyvä ottaa huomioon järjestäytymättömien osa-kaskuntien lisäksi myös muut tahot, joille viranomaisella ei ole yhteystietoa olemassa eikä sitä vaikeudetta tai lainkaan ole saatavissa (esimerkiksi osa kuolinpesistä tai oikeushenkilö, jonka toiminta lakannut).

2.6.3 Ratasuunnitelman laatimisaika

Ratalain 26 §:n 3 momentin mukaan ratasuunnitelma on hyväksyttävä neljän vuoden kuluessa sen laatimisen aloittamisesta. Käytännössä neljän vuoden määräaika on osoittautunut aika lyhyeksi, etenkin kuin erilaiset selvitystarpeet ja esimerkiksi lupa-asiat vievät aikaa. Myös suunnitteluun liittyvistä konsultti- ja muita vastaavia palveluita koskevista hankintapäätöksistä tehtävät valitukset vaikuttavat suunnitelman laatimisen aikatauluun ja siihen, ettei suunnitelmaa ennätetä hyväksyä neljän vuoden määräajassa. LjMTL:ssa ei ole vastaavaa neljän vuoden määräaikaa tiesuunnitelman laatimiselle. Ratalain sääntely olisi perusteltua yhdenmukaistaa tältä osin LjMTL:n sääntelyn kanssa poistamalla neljän vuoden määräaika.

2.7 Salassa pidettävän tiedon luovuttaminen

2.7.1 Lainsäädäntö

Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta

Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999, jäljempänä julkisuuslaki) sääntelee viranomaisten asiakirjojen ja muiden tietoaineistojen julkisuutta ja salassapitoa sekä tiedon antamista asiakirjasta ja siihen liittyvää menettelyä.

Julkisuuslain mukaan viranomaisten asiakirjat ovat julkisia, jollei erikseen toisin säädetä. Lain 24 §:n 1 momentin 1–32 kohdissa on säädetty viranomaisen salassa pidettävistä asiakirjoista. Salassa pidettävien tietojen luovuttamiselle on oltava julkisuuslain tai muun lainsäädännön mukainen peruste (julkisuuslaki 10 § ja 26 §:n 1 momentin 1 kohta).

Julkisuuslain keskeisiä lainkohtia salassa pidettävän tiedon luovutuksesta ovat 10 § (tiedonsaanti salassa pidettävästä asiakirjasta), 11 § (asianosaisten oikeus tiedonsaantiin), 26 § (yleiset perusteet salassa pidettävän tiedon antamiseen), 28 §:n 1 momentti (oikeus salassa pidettävän tiedon saantiin yksittäistapauksessa tieteellistä tutkimusta, tilastointia taikka viranomaisten suunnittelu- tai selvitystyötä varten), 29 § (salassa pidettävien tietojen antaminen toiselle viranomaiselle) sekä 30 § (salassa pidettävien tietojen antaminen ulkomaan viranomaiselle ja kansainväliselle toimielimelle).

Julkisuuslain 13 §:n 2 momentin mukaan pyydettyä tietoa salassa pidettävästä asiakirjasta taikka viranomaisen henkilökisteristä tai muusta asiakirjasta, josta tieto voidaan luovuttaa vain tietyin edellytyksin, tiedon pyytäjän on, jollei erikseen toisin säädetä, ilmoitettava tietojen käyttötarkoitus sekä muut tietojen luovuttamisen edellytysten selvittämiseksi tarpeelliset seikat sekä tarvittaessa tiedot siitä, miten tietojen suojaus on tarkoitettu järjestää.

Julkisuuslain 17 §:n 2 momentin mukaan asiakirjasalaisuutta koskevia säännöksiä sovellettaessa on lisäksi otettava huomioon, onko asiakirjan salassapitovelvollisuus riippumaton asiakirjan antamisesta johtuvista tapauskohtaisista vaikutuksista (vahinkoedellytyslausekkeeton salassapitosäännös) vai määräytyykö julkisuus asiakirjan antamisesta johtuvien haitallisten vaikutusten perusteella (julkisuusolettamaan perustuva salassapitosäännös) vai edellyttääkö julkisuus sitä, ettei tiedon antamisesta ilmeisesti aiheudu haitallisia vaikutuksia (salassapito-olettamaan perustuva salassapitosäännös).

Julkisuuslain 17 §:n 3 momentin mukaan harkittaessa yleisöltä salassa pidettävän tiedon antamista ennalta määritellylle tiedonsaajalle julkisuus- tai salassapito-olettaman sisältävän säännöksen osoittamissa rajoissa on pidettävä huolta siitä, että tiedonsaajalla on julkisuuslain mukainen vaitiolovelvollisuus ja että tietoja annetaan muille kuin viranomaisille ja niissä toimiville vain, jos tiedon antamiselle on painava yleinen syy.

Salassapitomerkinän tekemisestä, poistamisesta ja muuttamisesta säädetään julkisuuslain 25 §:ssä. Merkinnän asianmukaisuus on tarkistettava viimeistään asiakirjaa ulkopuoliselle annettaessa. Turvallisuusluokkaa koskevan merkinnän tekemisestä säädetään julkisen hallinnon tiedonhallinnasta annetussa laissa (jäljempänä tiedonhallintalaki).

Tiedonhallintalaki ja valtioneuvoston asetus asiakirjojen turvallisuusluokittelusta valtioneuvostossa

Tiedonhallintalain 18 §:n mukaan 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.

Tiedonhallintalain 18 §:n 4 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä turvallisuusluokittelusta, turvallisuusluokiteltaviin asiakirjoihin tehtävistä merkinnöistä ja turvallisuusluokiteltujen asiakirjojen käsittelyyn liittyvistä tietoturvallisuustoimenpiteistä. Valtioneuvoston asetuksessa asiakirjojen turvallisuusluokittelusta valtioneuvostossa (1101/2019, jäljempänä turvallisuusluokitteluasetus) säädetään turvallisuusluokiteltujen asiakirjojen käsittelyn tietoturvallisuusvaatimuksista eli asiakirjojen käsittelyssä toteutettavista tietoturvallisuustoimenpiteistä. Asetuksen 3 §:ssä säädetään neliportaisesta asiakirjojen luokittelusta ja merkitsemisestä.

Turvallisuusluokiteltaviin asiakirjoihin tehtävät merkinnät eivät sellaisenaan tee asiakirjasta salassa pidettävää, vaan salassapidosta säädetään lähtökohtaisesti julkisuuslaissa tai erityislainsäädännössä ja asiakirjan saamista koskeva pyyntö käsitellään julkisuuslain mukaisesti. Turvallisuusluokittelu osoittaa edellä mainituin tavoin asiakirjan käsittelyssä noudatettavat tietoturvallisuusvaatimukset.

Tiedonhallintalain mukaisesti muita kuin turvallisuusluokiteltavia asiakirjoja ei luokitella, vaan muut salassa pidettävät asiakirjat merkitään yksinomaan julkisuuslain 25 §:n mukaisella salassapitomerkinällä ja niitä käsitellään tiedonhallintalaissa säädettyjen tietoturvallisuuden vähimmäisvaatimusten mukaisesti.

Laki liikenteen palveluista, laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä ratalaki

Liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017, jäljempänä liikennepalvelulaki) säädetään muun muassa tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuudesta sekä Väyläviraston tietovarannoista. Väylävirastolla on liikennepalvelulain 239 §:n 2 momentin mukaan oikeus luovuttaa salassa pidettäviä tietoja toimijalle, joka hoitaa sen puolesta sopimuksella määriteltyä tehtävää, jos tiedon saaminen on välttämätöntä tehtävän hoitamiseksi. Lisäksi lain 240 §:n 1 momentin mukaan Väylävirastolla on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle tai muulle laissa säädettyä tehtävää hoitavalle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 101 a §:n mukaan tienpitäjällä eli Väylävirastolla ja elinvoimakeskuksella on oikeus luovuttaa salassa pidettäviä tietoja toimijalle, joka hoitaa sen puolesta sopimuksella määriteltyä tehtävää, jos tiedon saaminen on välttämätöntä tehtävän hoitamiseksi. Ratalaissa ei ole säädetty erikseen tietojen luovutuksesta, vaan valtion rataverkkoa koskevia salassa pidettäviä tietoja luovutetaan pääosin julkisuuslain nojalla.

2.7.2 Nykytilan arviointi

Väylävirasto vastaa valtion tieverkon, rautateiden ja vesiväylien kehittämisestä sekä kunnossapidosta. Väylävirasto myös ohjaa elinvoimakeskuksia alueellisen tienpidon tehtävien hoitamisessa. Väylävirasto on tunnistanut tarpeita antaa salassa pidettäviä tietoja eräissä tilanteissa, joissa juridinen peruste tietojen antamiselle puuttuu. Elinvoimakeskuksien kautta käsitellään merkittävä määrä väyläinfrastruktuuriin kohdistuvaa tietosisältöä, ja siten vastaava haaste saattaa ilmetä myös alueellisen tienpidon tehtävissä. Tällaisilla tiedoilla tarkoitetaan tietoja, jotka koskevat esimerkiksi tie- ja rataverkon taitorakenteita kuten siltoja ja tunneleita. Lisäksi rataverkolla salassa pidettäviksi tiedoiksi on luokiteltu esimerkiksi sähkörata-, vahvavirta- ja turvalaiteaineistoa.

Väyläviraston infrastruktuuria koskevien tietojen salassapito perustuu julkisuuslain 24 §:n 1 momentin 7, 8 ja 10 kohtien mukaisesti salassapitoperusteisiin. Niiden mukaan salassa pidettäviä viranomaisen asiakirjoja ovat, jollei erikseen toisin säädetä:

7) 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;

8) asiakirjat, jotka koskevat onnettomuuksiin tai poikkeusoloihin varautumista, väestönsuojelua taikka turvallisuustutkintalain (525/2011) mukaista tutkintaa, jos tiedon antaminen niistä vahingoittaisi tai vaarantaisi turvallisuutta tai sen kehittämistä, väestönsuojelun toteuttamista tai poikkeusoloihin varautumista, vaarantaisi turvallisuustutkinnan tai sen tarkoituksen toteutumisen, vaarantaisi tiedon saantia tutkintaa varten taikka loukkaisi onnettomuuden, vaaratilanteen tai poikkeuksellisen tapahtuman uhrien oikeuksia tai heidän muistoaan tai läheisiään; (20.5.2011/528)

10) asiakirjat, jotka koskevat sotilastiedustelua, puolustusvoimien varustamista, kokoonpanoa, sijoitusta tai käyttöä taikka muuta sotilaallista maanpuolustusta taikka maanpuolustusta palvelevia keksintöjä, rakenteita, laitteita tai järjestelmiä taikka maanpuolustuksen kannalta muutoin merkityksellisiä kohteita taikka puolustusvalmiuteen varautumista, jollei ole ilmeistä, että tiedon antaminen niistä ei vahingoita tai vaaranna maanpuolustuksen etua;

Edellä mainittuihin 7 ja 10 kohtiin liittyy salassapito-olettamaan perustuva salassapitosäännös ja 8 kohtaan julkisuusolettamaan perustuva salassapitosäännös. Kysymys on säännöksistä, joissa julkisuus määräytyy joko asiakirjan antamisesta johtuvien haitallisten vaikutusten perusteella (julkisuusolettamaan perustuva salassapitosäännös) tai sen perusteella, ettei tiedon antamisesta ilmeisesti aiheudu haitallisia vaikutuksia (salassapito-olettamaan perustuva salassapitosäännös).

Väyläinfrastruktuuria koskevia salassa pidettäviä tietoja tarvitsevat omassa toiminnassaan viestintä-, energia-, liikenne- tai vesihuoltoverkkojen suunnittelusta ja rakentamisesta vastaavat yksityiset ja julkisomisteiset yritykset. Maantieverkkoa ja rataverkkoa koskevat tietotarpeet liittyvät siihen, että tällaista muuta infrastruktuuria koskevat hankkeet saattavat joskus vaikuttaa maantie- tai raitininfrastruktuuriin tai maantie- ja raitininfrastruktuuri saattaa vaikuttaa hankkeiden toteuttamisen reunaehtoihin. Edellä mainittujen verkkojen haltijoita, suunnittelijoita ja rakentajia ovat esimerkiksi teleoperaattorit, valokuituyhtiöt, kaukolämpöyhtiöt, sähkön kantaverkkoyhtiö ja jakeluverkon omistavat sähköverkkoyhtiöt, vesihuoltoyhtiöt, kunnat, yksityistiekunnat sekä suurten ratakankkeiden suunnittelua varten perustetut hankeyhtiöt. Kyseiset toimijat rakentavat ja ylläpitävät yhteiskunnan toiminnan kannalta tärkeää, osin myös kriittistä, infrastruktuuria. Toimijat voivat itse hoitaa verkkojensa suunnittelua ja rakentamista, tai ne voivat toimia tilaajana, jolloin suunnittelua tai rakentamista tekevät näiden toimijoiden puolesta toimivat tahot. Väyläinfrastruktuuria koskevia salassa pidettäviä tietoja voivat toiminnassaan tarvita lisäksi sellaiset kiinteistöjen haltijat, joiden kiinteistöihin on sijoitettu Väyläviraston omistamaa infrastruktuuria, kuten esimerkiksi rataverkon asetin- ja turvalaitetiloja ja sähköraitininfrastruktuuria, sekä tällaisten kiinteistöjä hallinnoivien toimijoiden puolesta toimivat tahot.

Tietopyyntöjen määrästä ei ole olemassa tarkkaa seurantatietoa, sillä niitä tulee Väyläviraston kirjaamolle, yksittäisille hankkeille sekä Taitorakennerekisterille. Taitorakennerekisteri on taitorakenteiden perustietovarasto ja omaisuudenhallintajärjestelmä. Väyläviraston karkean arvion mukaan tietopyyntöjen kokonaismäärä liikkuu kuitenkin useissa kymmenissä kuukausittain. Kaikissa tapauksissa tiedonsaantioikeus ei kuitenkaan aiheuta haasteita.

Usein salassa pidettävän tiedon käsittelylle tunnustetaan sinänsä hyväksyttävä ja tarkoituksenmukainen syy, mutta lainsäädännöstä ei ole osoitettavissa oikeudellista perustetta tiedon antamiselle. On myös tilanteita, jossa tietopyynnöt saattavat kohdistua valtavaan määrään aineistoa, jossa on sekä salassa pidettäviksi että julkiseksi luokiteltuja tietoja. Julkisuuslain 10 §:n mukaan kun vain osa asiakirjasta on salassa pidettävä, tieto on annettava asiakirjan julkisesta osasta, jos se on mahdollista niin, ettei salassa pidettävä osa tule tietoon. Tieto asiakirjan julkisesta osasta on annettava, jos se voi tapahtua niin, että salassa pidettävä osa ei tule tietoon. Tämä edellyttää, että asiakirjan salassa pidettävä osa on selvästi eroteltavissa julkisesta osasta ja että asiakirja on salassa pidettävien osien peittämisen jälkeenkin sellainen, että asiakirjan sisältö on ymmärrettävissä oikein.

Julkisia tietoja ei aina pystytä erottamaan salassa pidettävistä tiedoista (esimerkiksi suunnitelmapiiirustukset) eikä tiedon antaminen asiakirjan julkisesta osasta julkisuuslain 10 §:n mukaisesti siten välttämättä ole mahdollista. Joissain tilanteissa pyydetyt tiedot on mahdollista antaa yleisemmällä tasolla, jolloin niihin liittyvä salassapitoperuste poistuu. Erikseen tehtävä salassa pidettävien tietojen erottelu ja poistaminen vie kuitenkin viranomaisen resursseja, minkä lisäksi tietojen tarkkuustaso ei tällöin välttämättä vastaa suunnittelun ja rakentamisen tarpeita. Puutteelliseen lähtötietoaineistoon perustuva suunnittelu ja rakentaminen voi puolestaan johtaa epätarkoituksenmukaisiin ratkaisuihin taikka aiheuttaa turvallisuusriskejä. Joissakin tilanteissa suurina kokonaisuuksina luovutettavat aineistot voivat tiedon kasautumisvaikutuksen vuoksi olla korkeammin suojattavia kuin yksittäiset tiedot.

Nykytilanteen voidaan arvioida kuluttavan viranomaisresursseja sekä hankaloittavan ja estävän yhteiskunnallisesti tärkeiden infrastruktuurihankkeiden toteutumista. Salassa pidettävän tiedon luovuttamiseen liittyvän sääntelyn selkeyttämiselle on tunnustettu välttämätön tarve.

2.8 Losseja koskeva sääntely

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n 1 momentin mukaan maantiehen kuuluu myös lautta väylineen ja laituri. Maantielautta voi olla lossi tai lautta-alus.

Lautta-aluksiin verrattuna lossit ovat pääsääntöisesti pienempiä ja koneteholtaan vähäisempiä. Lossiväylät ovat myös selkeämpiä ja suoraviivaisempia verrattuna lautta-alusten käyttämiin väyliin.

Lautta-aluksia operoidaan ilman ohjausköyttä, ja niillä voidaan liikennöidä useamman lauttasataman väliä. Alun perin lossin liikennöinnissä sen ohjausköysi satoi lossin yhteen lauttapaikkaan ja -väylään. Voimassa olevan lainsäädännön mukaan lossi määrittellään ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaamaksi maantielautaksi. Määritelmä on vanhentunut, sillä ohjausköydellä ei nykyisin ole lossia ohjaavaa vaikutusta, vaan se toimii ainoastaan lossinkuljettajan optisena apuvälineenä. Ohjausköysi kertoo lossin kulman suhteessa lauttaväylään sekä sivuttaissiirtymän lauttaväylän keskilinjaan nähden. Sääntelyn taustalla aikoinaan ollut laitteisto on olennaisesti erilainen verrattuna nykyisiin losseihin ja niiden teknisiin ominaisuuksiin. Aikaisemmassa liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain päivityksessä (158/2022, HE 237/2021 vp) säännöstä muutettiin niin, että sallittiin myös Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä muu laitteisto, virtuaalisesti toimiva ohjausvajeri, fyysisen ohjausköyden ohessa.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n 2 momentin mukaan lossin kuljettaja on oltava 18 vuotta täyttänyt ja tehtävään kykenevä. Lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on perehtynyt lossin koneistoon, rakenteeseen ja käyttöön. Tämän lisäksi kuljettajalla tulee olla tuntemusta kansainvälisistä säännöistä yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyssä yleissopimuksessa (SopS 30/1977) annettuihin sääntöihin ja vesiliikennelain (782/2019) 2 luvun säännöksiin lukuun ottamatta kanavia ja avattavia siltoja koskevia säännöksiä ja tuntee tämän pykälän 4 momentin nojalla annettujen säännösten sisällön. Lossin kuljettajalla on myös oltava riittävä kielitaito hätäohjeiden antamiseksi matkustajille ja riittävä terveys lossin kuljettamiseksi.

Lakimuutoksessa 572/2018 (HE 45/2018 vp) lossin kuljettajalta vaaditusta muodollisesta todistuksesta luovuttiin. Tämän jälkeen Liikenne- ja viestintävirasto ei enää ole myöntänyt erillisiä lossin kuljettajan todistuksia. Olemassa olevan lainsäädännön takia Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus, nykyään elinvoimakeskus) on lauttaliikenteen palvelusopimuksissa joutunut ottamaan laajalti lisää vastuuta lossinkuljettajien pätevyysvaatimuksiin liittyen ja kohottanut vaatimustasoa turvallisuusnäkökulmasta.

Onnettomuustutkimuskeskus on kahdessa, vuonna 2018 ja 2023 antamissaan raporteissa kiinnittänyt huomiota siihen, etteivät lossien kuljettajien pätevyudet ole yhdenmukaisia kaikilla liikennealueilla Suomessa.⁵ Ohjausköyden menetettyä ohjaavan vaikutuksensa on syntynyt tarve täsmentää lossien kuljettajiin kohdistuvia osaamisvaatimuksia. Ilman täsmällisempiä lossin kuljettajiin kohdistuvia osaamisvaatimuksia Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole riittäviä keinoja edistää lossiliikenteen turvallisuutta.

3 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on kokonaisuudessaan selkeyttää ja ajantasaistaa sääntelyä niin, että se vastaa paremmin nykytilannetta liittyen turvallisuusympäristön muuttumiseen, merkittävien raidehankkeiden suunnitteluun yksityisraiteina, maanteitä ja rautateitä koskevan tiedon hyödyntämiseen sekä käytännön väylänpidon tarpeisiin ja sujuvuuteen. Tavoitteena on parantaa

⁵ Onnettomuustutkimuskeskuksen raportit M2018-05 ja M2023-01.

väyläverkon turvallisuutta, toimintavarmuutta ja suunnittelun sujuvuutta sekä varmistaa, että sääntely vastaa nykyisiä ja tulevia liikennejärjestelmän tarpeita.

Tavoitteena on myös toteuttaa TEN-T-asetukseen liittyvä täydentävä kansallinen sääntely, jolla varmistettaisiin asetuksen edellyttämä kolmansien maiden yritysten infrastruktuurihankkeisiin osallistumista koskevien riskien arviointi ja hallinta.

Esityksen tavoitteen on tehdä lainsäädännön tasolla näkyväksi kansallisen turvallisuuden huomioiminen rata- ja maantieverkkojen kehittämisessä, kunnossapidossa ja investoinneissa sekä vahvistaa osaltaan tarpeiden ennakkollista huomioimista väylänpidon eri osa-alueilla.

Ratalain yksityisraiteita koskevan sääntelyn osalta tavoitteena on selkeyttää ja kehittää lain soveltamista yksityisraiteisiin niin, että sääntely koskien yksityisraiteina suunniteltavia ja käytettäviä säännöllisen henkilöliikenteen ratoja vastaisi niiden merkitystä liikennejärjestelmässä. Tavoitteena on myös varmistaa turvallisen ja häiriöttömän liikenteen ja radanpidon edellytykset tällaisilla yksityisraiteilla vastaavasti kuin valtion rataverkolla.

Esityksen tavoitteena on väylälakien tutkimusoikeuksia koskevan sääntelyn osalta, että lait mahdollistavat tarpeellisten tutkimusten suorittamisen siinä hankkeen vaiheessa, kun tutkimuksen suorittaminen on tarkoituksenmukaisinta huomioiden myös kiinteistönomistajien oikeusturvan ja mahdollisimman vähäisen puuttuminen toisen oikeuteen. Tavoitteena on sujuvoittaa väylien suunnittelua koskevaa sääntelyä myös muilta osin.

Esityksellä tavoitellaan sääntelyn täsmentämistä, jotta tie- ja rata-alueita koskevia tietoja voidaan luovuttaa nykyistä sujuvammin silloin, kun se on välttämätöntä yhteiskunnan toiminnan kannalta tärkeää infrastruktuuria suunnitteleville ja rakentaville toimijoille. Sujuvoittamisella tavoitellaan myös hallinnollisen taakan vähentymistä sekä tietopyyntöjä käsittelevien virkamiesten oikeudellisen aseman selkeytymistä, kun tiedon antamiselle olisi nykyistä selkeämmät perusteet.

Esityksen tavoitteena on lossien liikenneturvallisuuden parantaminen lossien määritelmää selkeyttämällä ja Liikenne- ja viestintäviraston määräystoimivaltaa täydentämällä.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskienhallinta

Esityksessä ehdotetaan annettavaksi TEN-T-asetuksen 47 artiklaa täydentävä kansallinen sääntely, jolla varmistettaisiin liikenneinfrastruktuurin suojaaminen turvallisuuteen ja yleiseen järjestykseen kohdistuvilta riskeiltä liittyen kolmansien maiden yritysten osallistumiseen infrastruktuurihankkeisiin. Infrastruktuurin haltijoille asetettaisiin velvollisuus seurata hankkeisiin osallistuvia yrityksiä sekä arvioida kolmansien maiden yritysten osallistumiseen liittyviä riskejä sekä toteuttaa tarvittavia riskienhallintatoimenpiteitä. Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi velvoitteiden noudattamista ja voisi antaa tarkempia määräyksiä riskiarvioinnin ja riskinhallintatoimenpiteiden tarkemmasta sisällöstä ja laadinnasta. Velvoitteet koskisivat kaikkien liikennemuotojen infrastruktuurin haltijoita ja liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tuottajia. Velvoitteista säädettäisiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa, liikenteen palveluista annetussa laissa, raideliikennelaissa, alusliikennepalvelulaissa, ilmailulaissa, vesiliikennelaissa ja satamien turvatoimilaissa.

4.1.2 Kansallinen turvallisuus ja tilapäiset liikennejärjestelyt häiriötilanteissa

Esityksessä ehdotetaan, että kansallisen turvallisuuden, maanpuolustuksen ja huoltovarmuuden näkökohdat lisätään nimenomaisesti maanteiden tienpito ja radanpitoa koskeviin yleisiin vaatimuksiin. Tavoitteena on tehdä näkyväksi jo nykyisin käytännössä huomioitavat vaatimukset ja vahvistaa niiden asemaa lainsäädännössä. Muutos korostaa liikenneverkon roolia

yhteiskunnan kriittisenä infrastruktuurina sekä sen merkitystä muun muassa häiriönsietokyvyn, sotilaallisen liikkuvuuden ja huoltovarmuuden turvaamisessa.

Lisäksi tilapäisiä liikennejärjestelyjä koskevan sääntelyä ehdotetaan ratalain osalta täsmennettäväksi siten, että rataverkon haltijalla olisi aiempaa selkeämpi toimivalta reagoida häiriötilanteisiin. Sääntely mahdollistaisi myös ennakoivien toimenpiteiden, kuten liikenteen rajoittamisen, toteuttamisen esimerkiksi poikkeuksellisissa sääolosuhteissa. Tavoitteena on parantaa väyläverkon toimintavarmuutta ja turvallisuutta häiriötilanteissa.

4.1.3 Yksityisraiteita koskeva sääntely

Esityksessä ehdotetaan ratalakia muutettavaksi siten, että lakia sovellettaisiin jatkossa pääsääntöisesti täysimääräisesti säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettäviin ja suunniteltaviin yksityisraiteisiin. Tällaiset yksityisraiteet rinnastuisivat monin osin toiminnallisesti valtion rataverkkoon, minkä vuoksi niihin ulotettaisiin muun muassa tasoristeyksiä, suoja- ja näkemäalueita, tilapäisiä liikennejärjestelyitä sekä hanke- ja jälkiarviointia koskevat säännökset. Mainittujen säännösten soveltamisen laajentamiseen liittyy joiltain osin julkisen vallan käyttöön liittyviä kysymyksiä, ja muutokset edellyttävät siksi myös eräitä viranomaistoimivaltuuksia koskevia täydennyksiä. Säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettävillä yksityisraiteilla tasoristeyslupia, suoja- ja näkemäalueiden poikkeamispäätöksiä ja hallintopakkeinoja koskevat viranomaistehtävät osoitettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle. Lisäksi raideliikennelain soveltamisalan rajauksia koskevaa sääntelyä esitetään muutettavaksi niin, että raideliikennelain soveltamisala ja siihen tehtävät rajaukset olisivat mahdollisimman yhdenmukaisia ratalakiin esitetyn soveltamisalan kanssa.

4.1.4 Tutkimusoikeussääntelyä ja muut väyläsuunnittelua koskevat muutokset

Esityksessä ehdotetaan tutkimusoikeutta koskevan sääntelyn täsmentämistä ja osittaista uudistamista. Tutkimusoikeussääntelyä laajennettaisiin uusilla maantie- ja rautatiehankkeiden toteuttamis- ja rakentamisvaihetta koskevilla säännöksillä. Yksityisraiteiden osalta sääntelyä muutettaisiin siten, että tutkimusten tekeminen perustuisi jatkossa lupamenettelyyn lunastuslain mukaisesti. Samalla pyrittäisiin selkeyttämään sääntelyä sekä parantamaan maanomistajien oikeusturvaa esimerkiksi tutkimuksesta tiedottamista koskevien vaatimusten päivittämisellä.

Esityksessä ehdotetaan myös eräitä muita väyläsuunnittelua koskevia etenkin menettelyllisiä muutoksia. Tie- ja ratahankkeiden hankearvioinnin sisältöä koskevia vaatimuksia päivitetäisiin ja joustavoitettaisiin. Ratasuunnitelman laatimiselle asetetusta määräajasta luovutettaisiin, jotta sääntely olisi yhdenmukainen maantiesuunnittelun kanssa. Lisäksi säädettäisiin menettelystä tilanteissa, joissa suunnittelu keskeytetään ennen suunnitelman hyväksymistä, sekä selkeytettäisiin vaatimuksia koskien tiedottamista kiinteistöjen yhteisen alueen ja yhteisen erityisen etuuden järjestäytymättömälle osakaskunnalle ja muille tahoille, joille viranomaisella ei ole yhteystietoa. Esitykseen sisältyy myös kiinteistökohtaisen meluntorjunnan nykyistä selkeämmin mahdollistavat täydentävät säännökset. Tiealueen määritelmää täydentämällä mahdollistettaisiin tiesuunnitelman laatiminen myös liikenteen valvonta-alueita varten.

4.1.5 Salassa pidettävän tiedon luovuttamista koskeva sääntely

Esityksellä laajennettaisiin ja täsmennettäisiin salassa pidettävän tiedon luovutusta koskevia säännöksiä. Säännökset lisättäisiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin sekä ratalakiin. Lailla mahdollistettaisiin valtion tie- ja rataverkkoa koskevien ja salassa pidettäväksi luokiteltujen tietojen luovuttaminen niitä toiminnassaan välttämättömästi tarvitseville infrastruktuurin suunnittelijoille ja rakentajille. Väylävirasto tai elinvoimakeskus vastaisivat jatkossakin valtion tie- ja rataverkon tiedon luokittelusta sekä tiedon luovutukseen liittyvästä arvioinnista. Tietoa tarvitsevien tahojen tulee pystyä perustelemaan tiedonsaannin välttämättömyys sekä kuvata käsittelymenettelyt Väyläviraston ohjeistuksen mukaisesti.

4.1.6 Losseja koskeva sääntely

Esityksessä ehdotetaan lossin määritelmän ajantasaistamista ja Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttamista lossin kuljettajille asetettavien osaamisvaatimusten täsmentämiseksi määräystasolla. Lossilla tarkoitettaisiin jatkossa ohjausköyden tai muun laitteiston avulla ohjattua lauttaa. Muutosten myötä sääntelystä tulisi teknologianeutraalia, mikä mahdollistaa erilaisten ratkaisujen hyödyntämisen lossin kuljettamisessa ja ohjausköyden korvaamisessa.

4.1.7 Muut muutokset

Esitykseen sisältyy lisäksi eräitä muita muutoksia, joiden tavoitteena on ajantasaistaa sääntelyä sekä parantaa sen johdonmukaisuutta ja käytännön toimivuutta.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Taloudelliset vaikutukset

4.2.1.1 Vaikutukset julkiseen talouteen ja muut viranomaisvaikutukset

Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskienhallinta

Esityksessä ehdotetaan TEN-T-asetusta täydentävää sääntelyä koskien kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista. TEN-T-verkon infrastruktuurin haltijoiden olisi laadittava kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja toteutettava tarpeelliset riskienhallintatoimenpiteet. Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi velvoitteiden toteuttamista.

Tämä valvonta olisi Liikenne- ja viestintävirastolle uusi tehtävä, johon virastolla ei välttämättä ole osaamista tai tehtävään osoitettuja resursseja valmiiksi. Koska ei ole tietoa siitä, kuinka laajasti infrastruktuurihankkeisiin osallistuu nykyisin ulkomaisia toimijoita, ja mikä riskienhallinnan tila niiden osalta on tällä hetkellä, on hankala arvioida resurssi-vaikutuksia tarkemmin. Huomioitava kuitenkin on, että vaikka määrä olisi hyvin pienikin, valmius uusien tehtävien hoitamiseen pitää kuitenkin rakentaa, mikä on haastavaa tilanteessa, jossa nykyistenkin tehtävien tekemistä pitäisi tehostaa.

Väylävirastoa ja elinvoimakeskuskuksia radanpidosta ja tienpidosta vastaavina viranomaisina koskisi kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskevien riskienhallintavelvoitteiden kannalta samat vaikutukset kuin niitä infrastruktuurin haltijoita, jotka ovat yrityksiä. Näitä vaikutuksia on arvioitu jäljempänä yritysvaikutusten osalta.

Suoraan kunnille kuuluvan infrastruktuurin osalta ei tässä esityksessä olla esittämässä kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskevia riskienhallintatoimia. Kunnat ovat kuitenkin omistajina satamayhtiöissä, eräillä lentoasemilla ja suurilla rautatiehankkeilla suunnittelemissa hankeyhtiöissä, mitä kautta niihin voi kohdistua välillisiä taloudellisia vaikutuksia uusien vaatimusten aiheuttamista kustannuksista.

Kansallinen turvallisuus ja tilapäiset liikennejärjestelyt häiriötilanteissa

Kansallisen turvallisuuden, maanpuolustuksen ja huoltovarmuuden lisääminen maanteiden tienpitoa ja radanpitoa koskeviin yleisiin vaatimuksiin ei aiheuttaisi lisäkustannuksia, koska mainitut intressit on tien- ja radanpidossa käytännössä huomioitu tähänkin asti. Muutoksissa on kyse ennen kaikkea asian näkyväksi tekemisestä sääntelyn tasolla.

Ratalain liikenteen tilapäistä kieltämistä tai rajoittamista koskevaa sääntelyä muutettaisiin niin, että rataverkon haltija voisi rajoittaa liikennettä paitsi jo tapahtuneiden vaurioiden perusteella, myös ennakoivasti, jos epätavallisten sääolosuhteiden vuoksi radan kunto todennäköisesti heikentyy sellaiseen kuntoon, ettei radalla voida turvallisesti liikennöidä tai jos liikenne saattaa vaurioittaa rataa. Ennakoivalla rajoittamisella voidaan ennaltaehkäistä infrastruktuuri- ja kalustovaurioiden syntymistä, mutta myös vähennetään henkilöihin (junan kuljettajat,

matkustajat) kohdistuvaa riskiä. Kun onnettomuusriski esimerkiksi kaluston puuhun törmäämiseen pienenee, on tästä muun ohella julkisia kustannuksia säästävä vaikutus korjaus- ja korvaustarpeiden vähentyessä. Säästöjä voi syntyä myös siitä, että esimerkiksi rajoittamalla nopeutta seurauksena on lievemmät vauriot sähkörataan, jolloin tarvittavat kunnossapitotoimet vähenevät ja liikenne on palautettavissa nopeammin normaaliin tilaan.

Yksityisraiteita koskeva sääntely

Esityksen myötä Liikenne- ja viestintäviraston tehtävät ja toimivalta yksityisraiteita koskevissa asioissa laajenisivat.

Esitys lisää Liikenne- ja viestintäviraston päätöksentekotehtäviä muun muassa tasoristeyskiä ja rautatien ylittämistä koskevissa lupa-asioissa, lupaehtojen asettamisessa, lupien peruuttamisessa sekä tilanteissa, joissa on kyse välittömästä liikenneturvallisuusvaarasta. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetaan toimivaltaa myöntää poikkeuksia rautatien suoja- ja näkemäalueita koskevista kielloista ja rajoituksista yksityisraiteiden osalta sekä antaa niihin liittyviä määräyksiä.

Liikenne- ja viestintäviraston rooli vahvistuu myös hallinnollisten pakkokeinojen käyttäjänä yksityisraiteita koskevissa tilanteissa. Virastolle annetaan toimivaltaa käyttää uhkasakkoa, teettämisuuhkaa ja keskeyttämisuuhkaa sekä kiireellisissä tilanteissa ryhtyä toimenpiteisiin tai oikeuttaa rataverkon haltija toimenpiteisiin toisen kustannuksella. Tämä laajentaa Traficomien julkisen vallan käyttöä erityisesti yksityisten toimijoiden välisissä asioissa.

Tällä hetkellä on vaikea arvioida, kuinka paljon esityksessä tarkoitettuja lupa ja muita päätösasioita tulevaisuudessa syntyy. Esimerkiksi tasoristeyslupia Väylävirasto on käsitellyt vuonna 2024 yhteensä 3 kpl ja ylityslupia 1 kpl. Vuonna 2025 tasoristeyslupia on käsitelty yhteensä 6 kpl ja ylityslupia 2 kpl. Täysin uusille tasoristeyksille ei lupia näinä vuosina ole haettu, vaan kyse on ollut olemassa olevien tasoristeysten siirroista tai muutoksista ja yhdessä tapauksessa tilapäisen tasoristeuksen korvaavasta luvasta. Vuonna 2025 myönnettiin luvat kolmen tasoristeuksen siirrolle, mutta nämä kaikki liittyivät Rajavartiolaitoksen esteitähankkeeseen ja sen yhteydessä rakennettavaan huoltotiehen. Kyseisten tasoristeysten sijainti muuttui vain vähäisesti. Jos Rajavartiolaitoksen luvat jätetään pois laskuista, viime vuosina haetun tasoristeyslupien käyttöön tyypillisesti olleet tilapäisiä tasoristeyslupia tai lupia tasoristeuksen muuttuvaan käyttöön määrääjäksi. Käytännössä kaikkia näistä luvista on haettu jotain rakennushanketta varten (mm. aurinkovoimala, tuulivoimapuisto, Vantaan ratikkahanke, puuston hakkuut) rakennustöiden ajaksi. Ylitysluvat ovat koskeneet maakunnallisia moottorikelkkailureittejä ja -uria. Säännöllisen henkilöliikenteen yksityisraiteita ei tällä hetkellä ole käytössä, vaan hankeyhtiöt suunnittelevat uusien sellaisten rakentamista. Uusilla raiteilla tasoristeys- ja ylityslupa-asioiden määrä voidaan arvioida hyvin vähäiseksi, etenkin kun kyse olisi TEN-T-verkolle kuuluvista yhteyksistä, joille tasoristeuksen rakentaminen on lähtökohtaisesti kiellettyä.

Vaikka lupa-asioiden määrän arvioitaisiin jäävän vähäiseksi, lupaviranomaisena toimiminen edellyttää asianmukaisten hallintomenettelyjen, osaamisen ja tietojärjestelmien ylläpitämistä. Esityksellä on siten vaikutuksia Traficomien resurssitarpeisiin ja toiminnan järjestämiseen.

Tutkimusoikeussääntelyä ja muuta väyläsuunnittelua koskevat muutokset

Maanteistä ja valtion rataverkosta vastaavien elinvoimakeskusten ja Väyläviraston kannalta muutokset tutkimusoikeussääntelyssä selkeyttäisivät mahdollisuuksia tutkimusten tekemiselle hankkeiden eri vaiheissa ja mahdollistaisivat sujuvamman hankkeiden suunnittelun. Nykyinen tulkintaepävarmuus siitä, missä vaiheessa tutkimuksia voidaan tehdä, vähenee. Muutosten johdosta jatkossa olisi selkeämpää, milloin tutkimusoikeus on voimassa ja millä edellytyksillä sitä voidaan käyttää. Muutokset vähentäisivät lakien tulkinnanvaraisuutta myös esimerkiksi kiinteistökohtaisen meluntorjunnan osalta, mikä sujuvoittaisi suunnitelmien laadinnasta ja myös hyväksynnästä vastaavien viranomaisten toimintaa.

Esityksellä tutkimusten tekeminen mahdollistettaisiin myös hankkeen myöhemmissä toteutusvaiheissa. Rakentamissuunnitteluun liittyvät tutkimukset ovat laajoja, eikä niihin ei ole resurssien tehokkaan käytön näkökulmasta tarkoituksenmukaista ryhtyä ennen kuin hankkeen toteutuminen on rahoituspäätösten myötä varmistunut. Tutkimusten oikea-aikainen suorittaminen myös parantaisi hankkeiden teknistä laatua, kustannusarvioiden luotettavuutta ja riskienhallintaa, koska tarvittavat selvitykset voidaan tehdä oikea-aikaisesti. Tutkimusten oikea-aikaisuus voisi myös joissain tapauksissa vähentää hiukan hankkeiden kokonaiskustannuksia. Hankkeiden toteuttamiskelpoisuus voisi parantua erityisesti suurissa hankkeissa, joissa tutkimustarve jatkuu suunnittelun jälkeen.

Tutkimusten suorittamista koskeva nykyistä tiukempi tiedottamisvaatimus voi lisätä vähäisessä määrin tiedottamisesta aiheutuvia kustannuksia. Muutoksen ei kuitenkaan arvioida aiheuttavan Väylävirastolle tai elinvoimakeskuksille merkittävää uutta taakkaa, koska viranomaisposti on vuonna 2026 lisäksi muuttunut täysi-ikäisille ensisijaisesti sähköiseksi Suomi.fi -palvelun kautta toimitettavaksi.

Yksityisissä ratahankkeissa tutkimusoikeus tulisi jatkossa hakea lupamenettelyn kautta vastaavasti kuin lunastuslain nojalla toteutettavissa hankkeissa. Myös ratalain mukaisissa tutkimuslupa-asioissa nojattaisiin lunastuslain sääntelyyn tältä osin, ja lupaviranomainen olisi Maanmittauslaitos kuten muissa lunastuslain mukaisissa tutkimuslupa-asioissa. Kyseessä olisi uusi tutkimuslupa-asioiden ryhmä Maanmittauslaitokselle, mutta laitoksella on jo nykyisin tähän tarpeeseen vastaava osaaminen ja mahdollisuus järjestää resurssit. Koska tutkimusluvut ovat omakustanneperusteisesti hinnoiteltuja, ei muutoksesta aiheutuisi myöskään uusia määrärahatarpeita Maanmittauslaitokselle.

Tie- ja ratasuunnittelun keskeyttämistä ennen suunnitelman hyväksyttäväksi toimittamista koskisi jatkossa uusi kuulutusvaatimus. Ainakin maanteiden suunnittelukäytännössä vastaavaa menettelyä on viranomaiskäytännössä kuitenkin joskus hyödynnetty jo nykyisin. Kuuluttamisesta ei arvioida aiheuttavan merkittäviä lisäkustannuksia nykyiseen verrattuna. Hyvin rajatuissa tapauksissa uudella menettelyllä voisi olla myös mahdollista saavuttaa vähäisiä kustannussäästöjä, kun yleissuunnitelmasta johtuvat rajoitukset alueen käytölle eivät pysyisi tarpeettomasti voimassa, jos tämä parantaa muiden hankkeiden edistymistä ja pienentää niiden edistämiseen liittyviä hallinnollisia kustannuksia aluevarausten selvittelyihin liittyen. Hyöty voi kohdistua ainakin maanomistajille (julkinen tai yksityinen taho) sekä selvittelytarpeen vähentyessä myös elinvoimakeskuksille ja Väylävirastolle.

Liikenteen valvonta-alueiden sisällyttäminen maantien tiealueen määritelmään mahdollistaisi niiden paremman huomioimisen tiesuunnittelussa. Nykyisin raskaan liikenteen valvontaa vaikeuttaa turvallisten tauko- ja valvontapaikkojen puute. Nykyiset paikat ovat usein riittämättömiä tai tietopohjaisen ja riskiperusteisen valvonnan kannalta väärin sijoitettuja. Liikenteen valvontapaikkojen huomioiminen maantiesääntelyssä parantaa liikenteen valvontatehtävistä vastaavien poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen edellytyksiä toteuttaa tehtäviään, tukee tehokasta valvontaa ja edistää mahdollisuuksia toteuttaa raskaan liikenteen tarkastustoiminnot asianmukaisissa ja turvallisissa olosuhteissa.

Salassa pidettävä tiedon luovuttamista koskeva sääntely

Salassa pidettävän tiedon luovutuksen viranomaisvaikutukset kohdistuvat Väylävirastoon sekä elinvoimakeskuksiin ja siten julkiseen talouteen.

Nykytilanteessa yksittäisten tietopyyntöjen käsittely saattaa työllistää huomattavasti. Tämä johtuu yhtäältä tiedonsaantioikeuden arvioinnista ja siitä käytävästä keskustelusta asiakkaiden kanssa sekä toisaalta siitä, että mahdollinen salassa pidettävän tiedon poistaminen pyydetyistä aineistoista, vaatii huomattavasti työtä. Väylävirastolla ja elinvoimakeskuksella on jatkossakin velvollisuus arvioida asiakirjojen julkisuus silloin, kun asiakirjasta pyydetään tietoa julkisuuslain nojalla. Ehdotuksen myötä tie- ja ratainfrastruktuuria koskevia tietoja voitaisiin kuitenkin eräissä tilanteissa antaa salassapitosäännösten estämättä.

Määrällistä vaikutusarvioita esimerkiksi henkilötöyvuosissa ei kuitenkaan suoraan pysty tekemään. Nykyisin tietopyyntöjen käsittelyyn käytetään Taitorakennerekisterin osalta vähintään yksi henkilötöyvuosi, mikä ei sisällä salassa pidettävän tiedon poistamiseen käytettävää aikaa. Yksittäisten tietopyyntöjen osalta vaikutus riippuu tietopyynnön laajuudesta, mutta toisaalta vaikutus kasautuu, kun tällaisia tietopyyntöjä on enemmän. Esimerkiksi yksittäisessä ratapiirustuskokonaisuudessa voi olla jopa 3000–4000 piirustusta, joiden läpikäyminen ja salassa pidettävän tiedon poistaminen veisi huomattavasti aikaa. Osa salassa pidettävän tiedon poistamisesta ostetaan konsulttityönä, johon käytetään noin 2–8 tuntia riippuen kohteesta ja aineiston laajuudesta.

Muutosten salassa pidettävän tiedon luovuttamista koskevaan sääntelyyn arvioidaan vähentävän Väylävirastolle ja elinvoimakeskuksille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa. Muutoksilla tehtävät selkeytykset vähentäisivät tulkinnanvaraisten tilanteiden syntymistä, tietopyyntöjen käsittelyyn ja niiden arvioimiseen käytettävää työmäärää.

Muutoksilla arvioidaan olevan myös vähäisiä kuntien hallinnollista taakkaa vähentäviä vaikutuksia. Salassa pidettävien tietojen luovuttaminen toiselle viranomaiselle, kuten kunnalle, on nykyisin yksittäistapauksissa mahdollista julkisuuslain 28 §:n nojalla tai lakisääteisten tehtävien kohdalla liikenteen palveluista annetun lain 240 §:n nojalla. Kuntien infrastruktuurihankkeissa suunnittelijoina ja rakentajina toimiville tahoille ei kuitenkaan nykyisin ole suoraan mahdollista luovuttaa hankkeissa tarvittavia salassa pidettäviä tietoja, vaan kunnan tulee nykyisin itse esittää tietopyyntö. Kaikissa kuntien infrastruktuurin kehittämiseen liittyvissä hankkeissa ei toisaalta välttämättä ole kyse lakisääteisten tehtävien hoitamisesta, ja julkisuuslain 28 §:ää on tarkoitus soveltaa yksittäistapauksissa. Siten ehdotettava selkeämpi mahdollisuus luovuttaa muiden tahojen infrastruktuurihankkeissa välttämätöntä salassa pidettävää tietoa, kattaen myös mahdollisuuden suoraan luovutukseen kunnan puolesta toimiville suunnittelu- ja rakentamistoimijoille, voi vähentää asiaan liittyvää työmäärää kunnissa.

Losseja koskeva sääntely

Liikenne- ja viestintäviraston tulisi esityksen johdosta antaa tarkempia määräyksiä lossin kuljettajien osaamisvaatimuksista. Tämä aiheuttaisi Liikenne- ja viestintävirastolle kertaluonteisen resurssitarpeen, kun virasto valmistelisi määräyksen kuljettajan osaamisesta ja teknisestä perehtyneisyydestä. Esitetty muutos ei kuitenkaan aiheuttaisi Liikenne- ja viestintävirastolle pysyväisluonteisia vaikutuksia, koska lossien teknistä turvallisuutta ja sen valvontaa jatkettaisiin viraston toimivallan puitteissa nykyisin resurssein.

Nykytilanteessa osaamisvaatimusten sääntelyn puutteellisuus on johtanut siihen, että elinvoimakeskus on joutunut määrittelemään vaatimuksia laajasti lauttaliikenteen palvelusopimuksissa, mikä on lisännyt vastuuta ja aiheuttanut alueellista vaihtelua käytännöissä. Ehdotettu muutos yhdenmukaistaa vaatimuksia valtakunnallisesti, selkeyttää viranomaisten välistä työnjakoa ja vähentää elinvoimakeskuksen tarvetta toimia käytännössä norminmuodostajan roolissa. Tästä voi aiheutua vähäisiä säästöjä elinvoimakeskuksen resurssitarpeisiin.

Teknologianeutraali losseja koskeva sääntely parantaa mahdollisuuksia hyödyntää uusia teknisiä ratkaisuja lauttaliikenteessä. Tämä avaa elinvoimakeskukselle paremmat edellytykset kehittää toimintaansa maantielauttaliikenteen järjestämisestä vastaavana viranomaisena, toteuttaa pilotoiteja sekä hyödyntää innovatiivisia ratkaisuja hankinnoissa, millä voi olla mahdollista myös säästää julkisia kustannuksia. Samalla muutos edellyttää riittävää teknistä asiantuntemusta hankintojen valmistelussa ja arvioinnissa, jotta eri vaihtoehtojen vaikutukset turvallisuuteen, kustannuksiin ja toimivuuteen voidaan arvioida asianmukaisesti.

4.2.1.2 Vaikutukset yrityksiin

Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskienhallinta

Esityksessä ehdotetaan TEN-T-verkon infrastruktuurin haltijoille uutta velvollisuutta laatia riskiarvio turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvista riskeistä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta sen vastuulla olevaan infrastruktuurihankkeeseen. Lisäksi ehdotetaan velvollisuutta toteuttaa riskienhallintatoimenpiteitä sekä seurata hankkeisiin osallistuvia toimijoita (myös alihankkijoita). Velvoitteista aiheutuu uutta hallinnollista taakkaa infrastruktuurin haltijoille. Näistä toimijoista yrityksiä ovat liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelujen järjestämisestä vastaavat yritykset (Fintraffic-konserniin kuuluvat yhtiöt), satamayritykset ja lentoasemista vastaavat yritykset (etenkin Finavia). Velvoitteista aiheutuisi paitsi ennakkollisen yleisen riskinarvioinnin lisäksi lisätyötä yksittäisissä hankkeissa. Hankkeissa tulisi niiden laadun kannalta tarpeellisessa laajuudessa arvioida mainittuihin riskeihin liittyen mahdollisesti tarpeellisia hankintakriteereitä ja sopimusehtoja sekä tarkastella hankintamenettelyihin tai hankkeisiin suoraan osallistuvia yrityksiä ja selvittää niiden omistus- ja vaikutusvaltasuhteita. Riskienhallinta ja selvitykset voivat lisätä kustannuksia ja pidentää hankkeiden valmistelua.

Erilaisten riskien arviointia tehdään infrastruktuurin haltijoiden toimesta toisaalta nykyisinkin, ja uudet velvoitteet voisi sovittaa olemassa oleviin prosesseihin mahdollisimman pitkälti. Kolmansien maiden yritysten osallistumisesta hankkeisiin ei kuitenkaan nykyisin ole systemaattista tietoa, koska sitä ei säännönmukaisesti seurata, eikä yksityisten yritysten riskien hallinnassa sopimuskumppanien maantieteellinen sijoittuminen tai tausta ole lähtökohtaisesti keskiössä.

Toisaalta ehdotetulla uudella riskienhallinnalla olisi vaikutuksia myös hankkeisiin osallistuviin yrityksiin. Hankintapyyntöihin tarjoajat joutuisivat jatkossa harkitsemaan tarkemmin, millaisella kokoonpanolla jättävät tarjouksia. Kolmannen maan osapuolten sisällyttäminen tarjouskokonaisuuksiin voisi myös aiheuttaa riskin tarjouksen hylkäämiselle tai toimeksiannon myöhäisemmälle keskeyttämiselle. Tämä voi pienentää tarjoushalukkuutta ja kasvattaa tarjoushintoja, millä olisi vaikutuksia myös TEN-T infrastruktuurin haltijoiden hankintakustannuksiin. Suomen TEN-T infrastruktuurin haltijoiden hankintojen tarjoajista ei ole saatavilla riittävästi tietoa, jotta voitaisiin arvioida, miten merkittävästä ilmiöstä on kyse.

Kansallinen turvallisuus ja tilapäiset liikennejärjestelyt häiriötilanteissa

Rataverkon haltijan toimivallalla rajoittaa liikennettä paitsi jo tapahtuneiden vaurioiden perusteella, myös ennakoivasti tilanteissa, joissa radalla ei voi turvallisesti liikennöidä tai jos liikenne saattaa vaurioittaa rataa, voidaan ennaltaehkäistä infrastruktuuri- ja kalustovaurioiden syntymistä, mutta myös vähennetään henkilöihin (junan kuljettajat, matkustajat) kohdistuvaa riskiä. Onnettomuusriskin pienentyminen voi säästää myös rautatieyritysten kustannuksia.

Yksityisraiteita koskeva sääntely

Yksityisraiteiden haltijoina toimivien yritysten osalta muutokset kohdistuisivat säännölliseen henkilöliikenteeseen suunniteltavien ja käytettävien raiteiden haltijoihin, käytännössä suurten raidehankkeiden suunnittelusta vastaaviin hankeyhtiöihin. Säännölliseen henkilöliikenteeseen suunniteltaviin ja käytettäviin yksityisraiteisiin sovellettaisiin jatkossa lähes samaa sääntelyä kuin valtion rataverkkoon, mikä parantaa turvallisuutta ja rataverkon haltijan toimintaedellytyksiä, mutta samalla lisää hallinnollisia velvoitteita ja viranomaisohjausta tietyiltä osin.

Säännöllisen henkilöliikenteen yksityisraiteiden rataverkon haltijoilla olisi jatkossa mahdollisuus hyödyntää suoja- ja näkemäalueita sekä toimia tehokkaammin häiriötilanteissa, mikä parantaa ennen kaikkea liikenneturvallisuutta ja liikenteen häiriöttömyyttä. Kokonaisuutena tasoristeysääntelyn ja suoja- ja näkemäaluesääntelyn soveltamisen laajentaminen säännöllisen henkilöliikenteen yksityisraiteisiin lisäisi rataverkon haltijan toimintamahdollisuuksia. Taoristeuksiin ja suoja- ja näkemäalueiden rajoituksista poikkeamisiin liittyen viranomaisohjaus kuitenkin kasvaisi jossain määrin, kun Liikenne- ja viestintävirasto toimisi mainituissa asioissa jatkossa lupaviranomaisena ja käyttäisi tarvittaessa

myös hallintopakkeihin liittyviä valtuuksia esimerkiksi suhteessa tasoristeyksen tienpitäjään.

Yksityisraiteilla tutkimusoikeus ei enää perustuisi suoraan lakiin, vaan edellyttäisi lupamenettelyä. Yksityisen rataverkon haltijan olisi jatkossa haettava tutkimusten toteuttamiseksi erillinen tutkimuslupa, ellei tutkimuksista olisi sovittu kiinteistönomistajan kanssa. Tämä lisäisi hankkeista vastaavien yksityisraiteiden haltijoiden hallinnollista työtä ja voisi pidentää valmisteluajoja. Toisaalta menettely yhtenäistää menettelyä muuhun toisen maalla tehtäviä tutkimuksia koskevaan sääntelyyn nähden. Muutoksella olisi merkitystä erityisesti sellaisissa hankkeissa, joissa suunnittelu on vielä varhaisessa vaiheessa. Kuitenkin myös hankkeen toteutusvaiheessa tarpeellisten tutkimusten suorittaminen edellyttäisi jatkossa tutkimuslupaa, joten muutoksilla on vaikutusta myös yksityisraiteina rakennettävien rautatiehankkeiden rakentamisvaiheessa.

Tutkimusoikeussääntelyä ja muuta väyläsuunnittelua koskevat muutokset

Yksityisissä ratakkeissa tutkimusoikeus tulisi jatkossa hakea lupamenettelyn kautta vastaavasti kuin lunastuslain nojalla toteutettavissa hankkeissa. Myös ratalain mukaisissa tutkimuslupa-asioissa nojattaisiin lunastuslain sääntelyyn tältä osin, ja lupaviranomainen olisi Maanmittauslaitos kuten muissa lunastuslain mukaisissa tutkimuslupa-asioissa. Maanmittauslaitoksen tutkimusluvut ovat omakustanneperusteisesti hinnoiteltuja. Luvan hakijalle määrättävä maksu perustuu hakemuksen käsittelyyn käytettyyn työaikaan. Voimassa oleva tuntiveloitushinta on 123 euroa. Lisäksi maksettavaksi voi tulla muita kuluja, liittyen esimerkiksi hakemuksesta tiedottamiseen. Tutkimuslupaan siirtymisestä aiheutuisi siten uusia kustannuksia yksityisraiteiden haltijoiden suunnitteleuille ratakkeille silloin, kun hanketta varten on tarpeen tehdä tutkimuksia toisen maalla. Vaikutus olisi käytännössä merkittävä etenkin uusien merkittävien raideyhteyksien suunnittelua tekeville hankeyhtiöille, joiden hankkeissa tutkimusalueet voivat olla kymmeniä kilometrejä. Uudella lupavaatimuksella olisi kustannusvaikutusten lisäksi hankkeiden aikataulua pitkittävä vaikutus.

Salassa pidettävän tiedon luovuttamista koskeva sääntely

Salassa pidettävän tiedon luovuttamista koskevien ehdotusten yritysvaikutukset kohdistuvat sellaisiin yksityisiin ja julkisomisteisiin yhtiöihin, jotka eivät hoida laissa säädettyä tehtävää tai ole asianosaisasemassa Väylävirastoon tai Elinvoimakeskuksiin, mutta joilla on tarve suunnitella tai rakentaa omaa infrastruktuuriaan valtion tie- tai rataverkon alle, päälle tai muuten sen kanssa risteävästi taikka sen välittömään läheisyyteen. Tällaisia yrityksiä voi olla esimerkiksi suuria raidehankkeita suunnittelevat hankeyhtiöt, raideliikenteen operaattorit sekä valokuituverkko-yhtiöt, energiayhtiöt, vesihuolto-yhtiöt ja muut infrarakentajat, kuten esimerkiksi kuntien puolesta katuverkkoa suunnittelevat ja rakentavat toimijat.

Nykytilanne hankaloittaa yhteiskunnallisesti tärkeiden infrastruktuurihankkeiden toteutumista, kun yrityksille ei voida antaa niiden suunnittelussa ja rakentamisessa tarvitsemia lähtötietoja. Usein salassa pidettävän tiedon käsittelylle tunnustetaan sinänsä yhteiskunnallisesti hyväksyttävä ja tarkoituksenmukainen syy, mutta lainsäädäntö ei tunnista tämänkaltaisia tilanteita eikä oikeudellista perustetta tiedon antamiselle ole. Useassa tapauksessa oikeudellisten perusteiden puuttuminen on edellyttänyt myös yrityksiltä alkuperäisten tietopyyntöjen rajausta ja täsmennystä. Näissä tilanteissa tiedon pyytäjät eivät ole saaneet kaikkia alun perin tarvitsemiaan tietoja, ja täsmennykset ja rajaukset ovat aiheuttaneet myös yrityksille lisäresurssien käyttöä. Uudet säännökset voivat siten pienentää nykyisistä tiedonsaannin rajoituksista aiheutuvia kustannuksia. Lisäksi suunnittelussa paremmin käytettävissä oleva tieto voi parhaimmillaan säästää hankkeiden suunnitteluun ja toteutukseen liittyviä kustannuksia ja nopeuttaa hankkeiden toteuttamista.

Ehdotetun tietojen luovuttamista koskevan säännöksen sanamuodon mukaan yrityksille ei tule automaattista oikeutta kyseiseen tietoon. Tietoja pyytävän tahon tulee perustella tietojen välttämättömyys, julkisuuslain 13 §:n 2 momentin mukaisesti ilmoitettava, miten tietojen suojaus on tarkoitus järjestää sekä noudatettava muutoin salassa pidettävän tiedon käsittelyä

koskevia vaatimuksia. Turvallisuusluokitellun aineiston tapauksessa tietoja luovuttavan viranomaisen on turvallisuusluokitteluasituksen 6 §:n mukaisesti ennakolta varmistuttava siitä, että turvallisuusluokitellun asiakirjan suojaamisesta huolehditaan asianmukaisesti. Sääntelytaakan voi kuitenkin arvioida hieman laskevan, mutta määrällistä arvioita esimerkiksi yrityksiin kohdistuvista resurssivaikutuksista ei ole kuitenkaan tehty. Säädosmuutokset kuitenkin selkiyttäisivät yritysten asemaa ja parantaisivat osaltaan niiden toimintaedellytyksiä. Esityksellä ei arvioida olevan yrityksiä välistä kilpailuvaikutusta.

Käytännössä edellä tarkoitetut yritykset toimivat myös yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokykyä koskevassa laissa (310/2025, jäljempänä CER-laki) määritellyillä toimialoilla. CER-lainsäädäntö koskee yhtätoista toimialaa, ja tämän esityksen vaikutukset kohdistuvat yrityksiin, jotka toimivat niistä energian, liikenteen, juomaveden, jäteveden ja digitaalisen infrastruktuurin toimialoilla. Esityksen salassa pidettävän tiedon luovuttamista koskevat säännökset eivät olisi sidottu CER-lain tarkoittamiin toimialoihin tai erikseen valtioneuvoston päätöksellä kriittiseksi toimijoiksi määritettyihin yrityksiin, eivätkä vaikutukset siten kohdistuisi ainoastaan tällaisiin yrityksiin.

Valtaosasta Suomen kriittisestä infrastruktuurista ja sen suojaamisesta vastaa yksityinen toimija, ja siksi viranomaisten ja kriittisen infrastruktuurin omistajien välinen yhteistyö on tärkeää. Esityksen yritysvaikutuksien voidaan arvioida kohdistuvan ainakin pääosin sellaisiin yrityksiin, jotka toimivat tietyillä kriittisen infrastruktuurin toimialoilla.

Muutokset salassa pidettävän tiedon luovuttamista koskevassa sääntelyssä pienentäisivät riskiä valtion tie- ja rautatieinfrastruktuurin vaurioitumiselle, kun muun infrastruktuurin suunnittelussa ja rakentamisessa olisi käytettävissä riittävät tiedot valtion väyläinfrastruktuurin olemassaolosta, sijainnista ja muista vaikuttavista seikoista. Jos töiden suorittajalla ei ole riittäviä tietoja kasvaa riski siitä, että töiden yhteydessä valtion väyliin liittyvää infrastruktuuria vaurioitetaan. Tähän liittyen välttämättömän salassa pidettävän tiedon antaminen muille infrastruktuuritoimijoille voisi vaikuttaa niiden suorittaman suunnittelun ja rakentamisen laatuun sekä suhteessa niiden omaan infrastruktuuriin että valtion tie- ja rataverkkoon. Tästä voi muun muassa vaurioista aiheutuvien korvaustarpeiden vähentymisen kautta aiheutua jossain määrin säästöjä infrastruktuurin suunnittelusta ja toteuttamisesta vastaaville yrityksille.

Maantie- ja rautatieinfrastruktuurin vaurioitumisriskin pieneneminen johtaisi myös siihen, ettei liikennehäiriöitä tulisi yhtä herkästi rakenteiden vaurioitumisen seurauksena. Samalla infrastruktuurin elinkaari piteneisi, kun ei olisi tarpeen tehdä pikaisia paikkakorjauksia vaurioiden vuoksi. Myös rakennustöiden suorittajien työturvallisuus paranisi, kun riski osua töiden yhteydessä vahingossa esimerkiksi väyliin liittyviin sähkökaapeleihin ja putkiin pieneneisi.

Losseja koskeva sääntely

Esityksellä arvioidaan olevan vaikutuksia niiden yritysten toimintaan, jotka kehittävät lossien ohjausjärjestelmiä. Jatkossa erilaisten lossien ohjausjärjestelmien kehittäminen helpottuu, kun fyysistä ohjauksohjausta korvaavien järjestelmien ei enää edellytetä itsenäisesti ohjaavan lossia vaan ne olisivat ohjauksen apuvälineitä. Tämä luo paremmat puitteet yrityksille kehittää vaihtoehtoisia ohjausjärjestelmiä fyysisten ohjauksohjausjärjestelmien tilalle, ja voi vaikuttaa myös kustannuksia vähentävästi.

4.2.1.3 Vaikutukset kotitalouksiin

Suoja- ja näkemäaluesääntelyn yksityisraiteisiin liittyvien muutosten myötä kotitalouksiin ja muihin yksityisiin tahoihin kohdistuvia maankäyttörajoituksia voisi jatkossa olla laajemmin myös yksityisraiteilla. Suoja- ja näkemäalueet vaikuttavat omistajan mahdollisuuteen käyttää omaisuuttaan. Omistajalla on ratalain korvaussäännösten mukaisesti kuitenkin oikeus korvaukseen tästä aiheutuvasta vahingosta ja merkittävästä haitasta, joten mahdolliset taloudelliset vaikutukset kotitalouksiin olisivat vähäiset.

Tutkimusoikeussäätelyn muutoksilla ei olisi vaikutusta kotitalouksien taloudelliseen asemaan. Tutkimuksista aiheutuvat haitat ja vahingot tulisi nykytilaa vastaavasti korvata, joten taloudelliseen asemaan ei tulisi muutoksia.

Esityksellä mahdollistettavien kiinteistökohtaisten meluntorjuntaratkaisuiden toteuttamisesta ei aiheutuisi välittömiä kustannuksia kotitalouksille. Kiinteistökohtaisten ratkaisujen kustannuksista vastaisi rata- tai maantiehankkeesta vastaava. Ehdotettavissa säännöksissä ei otettaisi kantaa uusien kiinteistökohtaisten rakenteiden kunnossapidon kustannusten järjestämiseen. Tähän mennessä eräisiin ratasuunnitelmiin sisällytettyjen kiinteistökohtaisten toimenpiteiden on kuitenkin ollut tarkoitus toimia kertakorvauksena. Vastuu uusien kiinteistökohtaisten meluntorjuntarakenteiden kunnossapidosta jää tällöin kiinteistön omistajan tai haltijan vastuulle, mistä voisi joissain tapauksissa aiempaa kalliimpien ratkaisuiden myötä pitkällä aikavälillä aiheutua lisäkustannuksia kiinteistöjen omistajille.

Ratasuunnitelman laatimisen määräajan poistaminen voi joissain tapauksissa pidentää yleissuunnitelman oikeusvaikutusten voimassaoloa, mikä voi vaikuttaa omaisuuden hyödyntämiseen. Toisaalta uusi velvoite suunnittelun keskeyttämiseen liittyen vähentäisi vaikutuksia. Joka tapauksessa vaikutusta ei voine arvioida merkittäväksi.

4.2.2 Ympäristövaikutukset

Tutkimusoikeussäätely ja muut väyläsuunnittelua koskevat muutokset

Tutkimusoikeussäätelyn täydentäminen mahdollistaa tutkimusten suorittamisen myös tie- ja ratakankkeiden toteutusvaiheessa suunnitteluvaiheen lisäksi. Muutokset tutkimusoikeussäätelyssä voivat parantaa väylähankkeiden suunnittelun laatua. Joitain tutkimuksia kannattaa ympäristöllisistä syistä tehdä vasta siinä vaiheessa, kun tutkimusten tulokset ovat ajantasaisia ja edustavia. Tutkimusten oikea-aikaisella laatimisella varmistetaan muun ohella se, että ympäristölle ja kiinteistöille aiheutuvien mahdollisen vahinkojen aiheuttajaa saadaan varmistettua (hankkeen rakennustyö vai joku muu tekijä) ja asianmukaiset haittojen ja vahinkojen torjunta- ja vähentämiskäytännöt saadaan toteutettua ajankohtaisen tiedon perusteella. Riittävän yksityiskohtaisilla maastotutkimustiedoilla- ja selvityksillä hallitaan lisäksi osaltaan toteutusvaiheen riskejä myös hankkeiden ympäristövaikutusten osalta. Muutokset tutkimuksia koskevassa säätelyssä voivat siten pienentää hieman hankkeiden ympäristövaikutuksia, kuten vaikutuksia maaperään, veteen ja ilmaan sekä ihmisten elinoloihin. Parempi käytettävissä oleva tieto saattaa myös edesauttaa sopeutumista ilmanmuutokseen ja parhaimmillaan pienentää hieman päästöjä hankkeissa.

Kiinteistökohtaisen meluntorjunnan mahdollistaminen voi tuottaa myönteisiä ympäristövaikutuksia erityisesti silloin, kun se vähentää laajojen ja raskaiden meluntorjuntarakenteiden tarvetta ja siihen liittyviä materiaalivirtoja, päästöjä ja maankäytön muutoksia. Suurten melusteiden ja meluvallien vähentämisellä voi joissain tapauksissa olla myönteisiä vaikutuksia myös maisemaan ja kaupunkikuvaan. Samalla vaikutuksiin liittyy kuitenkin epävarmuuksia ja mahdollisia haittapuolia, jotka liittyvät ratkaisujen hajautuneisuuteen, ulkotilojen melutason hallinnan heikkenemiseen sekä rakennuskohtaisiin muutoksiin. Vaikutusten suunta ja merkittävyys riippuvat kuitenkin keskeisesti siitä, missä määrin kiinteistökohtaiset toimenpiteet korvaisivat perinteisiä väyläalueelle toteutettavia meluntorjuntaratkaisuja. Esityksen tarkoituksena on, että väyläalueella toteutettavat meluntorjuntaratkaisut olisivat edelleen pääsääntö, ja niitä voisi erikseen harkittavissa tapauksissa täydentää kiinteistökohtaisiin toimenpitein, jotka edellyttäisivät kiinteistönomistajan suostumusta. Vaikutukset ovat siten tapauskohtaisia ja edellyttävät hankkeissa kokonaisarviointia suhteessa muihin meluntorjunnan keinoihin.

Ennakoiva rautatieliikenteen rajoittaminen

Rataverkon haltijan toimivallalla rajoittaa liikennettä paitsi jo tapahtuneiden vaurioiden perusteella, myös ennakoivasti tilanteissa, joissa radalla ei voi turvallisesti liikennöidä tai jos liikenne saattaa vaurioittaa rataa, voi pienentää onnettomuusriskiä. Tämä voi vähentää riskiä

myös onnettomuuksien ja niiden korjaamiseksi tarvittavien toimenpiteiden ympäristölle aiheutuvista haitallisista vaikutuksista.

Losseja koskeva sääntely

Esityksellä arvioidaan olevan myönteisiä vaikutuksia lossien liikennealueiden ympäristöön, kun fyysisiä ohjaukskoysia käytetään tulevaisuudessa vähemmän. Fyysiset ohjaukskoynet vaativat paljon huoltoa kulumisen vuoksi ja kuluttavat merenpohjaa raahautuessaan pohjaa pitkin lossin liikkussa. Kun fyysisiä ohjaukskoysia korvataan yhä enemmän vaihtoehtoisilla ohjauksjärjestelmillä, kuten virtuaalivaijereilla, merenpohjan kuluminen vähenee olennaisesti.

4.2.3 Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset

4.2.3.1 Vaikutukset kansalliseen turvallisuuteen

Esityksellä vahvistettaisiin kansallisen turvallisuuden näkökulmaa väylälaeissa täydentämällä säännöksiä tienpidon ja radanpidon yleisistä vaatimuksista. Kansallinen turvallisuus on käytännössä huomioitu väylänpidossa nykyisinkin. Muutos vahvistaisi kuitenkin kansallisen turvallisuuden näkökulmaa rautateiden ja maanteiden kehittämisessä ja kunnossapidossa.

Kolmansien maiden yritysten osallistumista infrastruktuurihankkeisiin koskeva riskinarviointi lisäisi osaltaan tietoa riippuvuuksista kolmansien maiden tahoista. Uusi sääntely myös parantaisi kolmansien maiden yritysten hankeosallistumiseen liittyvää riskinhallintaa ja parantaisi siten infrastruktuurin suojaamista asiaan liittyviltä riskeiltä. Tämä mahdollistaisi huoltovarmuuden ja yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen kannalta välttämättömien toimintojen paremman varmistamisen.

Esityksellä olisi edellä todettuihin kokonaisuuksiin liittyen myönteisiä vaikutuksia kansalliseen turvallisuuteen, joskin vaikutusten mittakaava olisi maltillinen.

4.2.3.2 Tietoturva-vaikutukset

Esityksen salassa pidettävien tietojen luovuttamista koskevissa ehdotuksissa viitattu infrastruktuuria koskevat tiedot ovat julkisuuslain mukaan salassa pidettäviä. Joiltakin osin kyse on turvallisuusluokittelun mukaiseen turvallisuusluokkaan IV kuuluvista tiedoista. Suurina kokonaisuuksina luovutettavat aineistot voivat kasautumisvaikutuksensa vuoksi olla luokitukseltaan korkeampia kuin yksittäiset tiedot.

Esityksellä ei itsessään ole vaikutusta asiakirjojen julkisuuteen. Esitys laajentaisi Väyläviraston tietojenluovutus-oikeutta tietyille toimijoille. Viranomaiseen kohdistuu julkisuuslaista ja turvallisuusluokittelun vaatimuksista vaatimuksia varmistaa tietojen käsittelyn tietoturvasuus ennen salassa pidettävän tiedon luovuttamista. Kun tietoa luovutetaan, on kuitenkin olemassa aina riski sille, että kyseinen taho ei käsittele tietoa ohjeistetulla tavalla. Riski ei kohdistu yksinomaan Väylävirastoon, vaan yleisemminkin julkisiin toimijoihin niiden antaessa salassa pidettävää tietoa.

Kun tiedon luovutus perustuu toimeksiantosuhteeseen, Väyläviraston ja sen palveluntuottajien välisissä sopimuksissa on viittaukset yrityskohtaiseen tietoturvasuusopimukseen. Yrityskohtaisissa tietoturvasuusopimuksissa on sovittu tarkastuksista, sopimussakosta sekä vahingonkorvauksesta. Toimeksiantosuhteiden ulkopuolella Väylävirastolla ei ole mahdollisuutta sanktioihin eikä virastolla ole oikeutta suorittaa valvontaa tai auditointia tiedon käsittelyyn liittyen. Toisin sanoen näkyvyys siihen, miten viraston luovuttamaa salassa pidettävää tietoa tosiasiaassa käsitellään, jaetaan ja säilytetään, on heikko. Riskin seurauksena tietoaineistot saattavat päätyä sellaiselle osapuolelle, jolla ei ole tarvetta tai oikeutta niiden käsittelylle.

Riskiä pyritään hallitsemaan lainsäädännöstä tulevilla velvoitteilla. Tiedot luovutetaan salassa pidettävänä tai turvallisuusluokiteltuna ja aineistojen käsittely tulisi tapahtua luokituksen

edellyttämällä tavalla. Pyydettyä tietoa salassa pidettävästä asiakirjasta tiedon pyytäjän on julkisuuslain 13 §:n 2 momentin mukaan ilmoitettava tietojen käyttötarkoitus sekä muut tietojen luovuttamisen edellytysten selvittämiseksi tarpeelliset seikat sekä tarvittaessa tiedot siitä, miten tietojen suojaus on tarkoitettu järjestää. Aineiston käsittelyä koskevat julkisuuslain 23 §:n vaitiolovelvollisuus ja hyväksikäyttökielto sekä turvallisuusluokittelusetuksen 6 § turvallisuusluokitellun asiakirjan suojaamisen varmistamisesta. Viranomaisen on lisäksi julkisuuslain 26 §:n 3 momentin mukaan salassa pidettävän tiedon luovuttamisen yhteydessä ennakolta varmistuttava siitä, että tietojen salassapidosta ja suojaamisesta huolehditaan asianmukaisesti. Esimerkiksi Väylävirastolla on olemassa tietopyynnön laatimista varten tarkentava ohjeistus, jossa on ohjeistusta muun ohella salassa pidettävän tiedon käsittelystä ja sellaista koskevan tietopyynnön laadinnassa tarpeellisista selvityksistä.

Väyläviraston on arvioitava jatkossakin asiakirjan julkisuus joka kerta erikseen julkisuuslaissa edellytetyllä tavalla silloin, kun asiakirjasta pyydetään tietoa. Käytännössä Väylävirasto tulee tietojen luovutuspyyntöjen yhteydessä arvioimaan salassapitoperusteiden soveltumisen huomioiden vahinkoedellytyslausekkeiden sisällön. Luovutuksen yhteydessä arvioidaan myös tietojen välttämättömyyttä tietopyynnössä esitettyä tarkoitusta varten.

4.2.3.3 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Suoja- ja näkemäalue sääntelyn ulottamisella koskemaan säännölliseen henkilöliikenteeseen suunniteltavia ja käytettäviä yksityisraiteita olisi myönteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettäviä ei yksityisraiteita ei Suomessa nykyisin ole käytössä, mutta tällaisten toiminnallisesti valtion rataverkkoon rinnastuvien raiteiden turvallinen käyttöönotto edellyttäisi suoja- ja näkemäalueita koskevan sääntelyn soveltumisen niihin. Suoja-alue sääntelyn soveltamisen laajentaminen vähentää esimerkiksi radalle kaatuvien puiden, rakenteiden ja muun ulkopuolisen toiminnan aiheuttamia riskejä sekä turvaa radanpidon edellytykset ja toimintakyvyn poikkeustilanteissa. Näkemäalueiden mahdollistaminen puolestaan parantaa näkyvyyttä erityisesti tasoristeyksissä ja muissa riskikohdissa, mikä vähentää onnettomuusrisiä. Lisäksi mahdollisuus perustaa suoja- ja näkemäalueita myös muille yksityisraiteille tapauskohtaisesti liikenteen nopeuden, määrän ja laadun perusteella voi parantaa liikenneturvallisuutta muilla kuin henkilöliikennettä palvelevilla yksityisraiteilla, joilla liikenneturvallisuuden kannalta suoja- ja näkemäalueille olisi kuitenkin tarve.

Myös nykyisin valtion rataverkkoon sovellettavan tasoristeyksiä koskevan sääntelyn soveltamisen laajentaminen säännölliseen henkilöliikenteeseen suunniteltaviin ja käytettäviin yksityisraiteisiin edistäisi osaltaan liikenneturvallisuutta. Ratalain tasoristeyssääntely liittyy ennen kaikkea liikenneturvallisuuteen. Lisäksi tasoristeyksillä sekä niihin liittyvillä toimenpiteillä on merkitystä rautatieliikenteen sujuvuuden ja radanpidon kannalta. Sama koskee moottorikelkkojen ylityspaikkoja. Yksityisraiteina suunniteltavien ja käytettävien säännöllistä henkilöliikennettä palvelemaan tarkoitettujen ratojen tasoristeyksiin liittyvät samat tarpeet turvallisuuden, sujuvuuden ja radanpidon turvaamiseen kuin valtion rataverkolla.

Rataverkon haltijan toimivaltuus rajoittaa liikennettä määrätyissä tilanteissa ennakolta parantaisi liikenneturvallisuutta mahdollistamalla ennakoivan puuttumisen riskeihin ennen kuin ne realisoituvat. Rataverkon haltija voisi rajoittaa tai keskeyttää liikennettä jo silloin, kun sää- tai muut olosuhteet todennäköisesti heikentävät radan kuntoa tai lisäävät onnettomuusrisiä, mikä vähentäisi infrastruktuuri- ja kalustovaurioita sekä henkilövahinkojen todennäköisyyttä.

Esityksellä arvioidaan olevan myönteisiä vaikutuksia lossien liikenneturvallisuuteen. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä voidaan tulevaisuudessa kohdistaa tarkempia osaamisvaatimuksia lossien kuljettajiin. Näin voidaan paremmin suhteuttaa vaatimustaso lossin sijainnin ja liikennöintialueen mukaan. Lossin liikennöidessä hiljaisemmilla sisävesialueilla vaatimukset voivat esimerkiksi olla matalammat kuin sen liikennöidessä vilkkaasti liikennöidyillä väyläalueilla.

4.2.3.4 Vaikutukset perus- ja ihmisoikeuksiin

Tutkimusoikeussäätely

Esityksessä väylälakeihin lisättäisiin uudet säännökset tutkimusten toteuttamisesta hankkeiden toteutusvaiheessa. Kyseessä olisi uusi kiinteistön omistajaan kohdistuva rajoitus. Toisaalta suhteessa aiempaan lain soveltamiskäytäntöön oikeustila selkeytyisi siltä osin, missä ja millä edellytyksiä tutkimuksia voi vielä suorittaa hankkeen toteutusvaiheessa. Yksityisraiteilla siirtyminen lupamenettelyyn samoin kuin sellaisten vähäisten hankkeiden tapauksessa, joissa ei ole laadittu rata- tai tiesuunnitelmaa, parantaisi toisaalta maanomistajien oikeusturvaa. Lisäksi niin suunnittelu- kuin toteuttamisvaihetta koskevat nykyistä tarkemmat tiedottamisvaatimukset parantaisivat omistajan mahdollisuuksia saada tietoa ja vaikuttaa tutkimusten tekemiseen, mikä parantaisi omistajan oikeusturvaa. Korvausvelvollisuudet tutkimuksista aiheutuneista vahingoista ja haitoista säilyvät ja laajenisivat koskemaan myös toteutusvaiheen tutkimuksia.

Yksityisraiteita koskeva säätely

Ratalakiin ehdotetut yksityisraiteita koskevat muutokset laajentavat rautatien suoja- ja näkemäalueita koskevan säätelyn soveltamisalaa kattamaan valtion rataverkon lisäksi myös säännölliseen henkilöliikenteeseen suunniteltavia ja käytettäviä yksityisraiteita. Lisäksi mahdollisuus osoittaa suoja- ja näkemäalueita ratasuunnitelmassa myös muille kuin säännöllisen henkilöliikenteen yksityisraiteille. Tämän seurauksena maanomistajien omistusoikeuteen kohdistuvat käyttörajoitukset voivat ulottua aiempaa laajemmalle joukolle kiinteistöjä erityisesti, jos uusia henkilöliikenteen käyttöön suunniteltuja rautateitä toteutetaan yksityisraiteina. Suoja- ja näkemäalueilla maanomistajan oikeutta käyttää aluettaan rajoitetaan esimerkiksi rakentamisen, kasvillisuuden ja muiden näkemää tai turvallisuutta vaarantavien tekijöiden osalta. Lisäksi rataverkon haltijalla on oikeus poistaa kasvillisuutta ja luonnonesteitä alueilla. Muutokset voivat heikentää sellaisten kiinteistöjen käyttömahdollisuuksia ja arvoa, joille uusia suoja- tai näkemäalueita ulotetaan. Merkittävä osa vaikutuksista syntyy kuitenkin jo uutta rautatietä koskevasta hankkeesta itsestään.

Myös ratalain tilapäisiä liikennejärjestelyjä koskevat säännökset soveltuisivat jatkossa valtion rataverkon lisäksi säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettäviin yksityisraiteisiin. Muutosten seurauksena myös tällaisten yksityisraiteiden yhteydessä voitaisiin jatkossa käyttää toimivaltuuksia, jotka voivat puuttua kolmansien maanomistajien alueiden käyttöön tilapäisesti ja joissakin tilanteissa myös pysyvämmiin. Erityisesti 32 §:n mukainen oikeus järjestää tilapäinen kulkutie toisen maalle ja 33 §:n mukainen oikeus toteuttaa kiireellisiä ratatöitä merkitsevät konkreettisia puuttumisia maanomistajan käyttöoikeuksiin. Näissä tilanteissa kyse on tilapäisistä mutta välittömistä käyttörajoituksista, jotka toteutetaan kiireellisissä tilanteissa ilman tavanomaista ennakkosuunnittelua ja siihen liittyviä vuorovaikutusmenettelyitä. Toisaalta tilapäisiä liikennejärjestelyitä koskevaan säätelyyn ehdotetaan myös täsmennyksiä toimivaltuuksien käyttöedellytyksiä koskien ("muun yllättävä syyn" täsmentäminen), mikä parantaa soveltamisen ennakoitavuutta ja siten omaisuudensuojan toteutumista.

Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskienhallinta

Ehdotettu säätely kolmansien maiden yritysten hankeosallistumiseen kohdistettavasta riskienhallinnasta kohtelee kolmansien maiden yrityksiä eri tavoin kuin EU-alueelle sijoittautuneita toimijoita. Ehdotettu säätely ei kohdistu suoraan luonnollisiin henkilöihin, vaan yrityksiin ja infrastruktuurihankkeiden toteuttajiin. Säätelyllä voi kuitenkin olla välillisiä vaikutuksia perustuslain 6 §:ssä turvattuun ihmisten väliseen yhdenvertaisuuteen, koska kolmannen maan yrityksen määritelmä ulottuu tilanteisiin, joissa yritys sijaitsee EU-jäsenvaltioiden alueella luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, on omistus- tai määräysvaltaa yrityksessä.

Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumisen riskienhallintaa koskeva uusi säätely rajoittaa sopimusvapautta edellyttämällä riskienhallintaehtojen sisällyttämistä sopimuksiin sekä mahdollisuutta irtautua sopimuksesta turvallisuusperustein. Sopimusvapaus saa osittain suojaa

perustuslain 15 § 1 momentin omaisuudensuojasäännöksen kautta. Sääntely voi vaikuttaa sopimusten ennakoitavuuteen ja investointien arvoon.

Perustuslain 18 §:ssä turvattuun elinkeinonharjoittamisen vapauteen liittyen sääntely voi käytännössä rajoittaa kolmansien maiden yritysten pääsyä TEN-T-infrastruktuurihankkeisiin. Kyse ei kuitenkaan ole elinkeinon harjoittamisen kiellosta vaan riskiperusteisesta sääntelystä, joka mahdollistaa toiminnan jatkumisen riskienhallintatoimin.

Edellä todetut rajoitukset kohdistuvat rajattuun, kansallisen turvallisuuden kannalta keskeiseen infrastruktuurisektoriin ja koskevat uusia sopimussuhteita. Ehdotetulla sääntelyllä on rajoittavien vaikutusten lisäksi katsottava olevan perusoikeuksien toteutumista edistäviä vaikutuksia. Se vahvistaa infrastruktuurin toimintavarmuutta ja häiriönsietokykyä ja tukee sitä kautta yksilöiden turvallisuutta sekä liikkumisen ja kuljetuksiin liittyvän ja niistä riippuvaisen elinkeinotoiminnan edellytyksiä. Sääntely toteuttaa näin osaltaan julkisen vallan velvollisuutta turvata perusoikeuksien ja ihmisoikeuksien toteutuminen.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskienhallinta

Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumiseen liittyvän riskienhallinnan ja siihen liittyvän TEN-T-asetuksen velvoitteen toimeenpanon osalta on arvioitu eri ratkaisuja etenkin viranomaistehtävien ja -toimivaltuuksien laajuuden osalta. Lakisääteistä velvoitetta riskienhallintaan TEN-T-verkon infrastruktuurin haltijoille on pidetty tarpeellisena kaikissa vaihtoehdoissa. Valmistelussa on arvioitu yhtenä vaihtoehtoa mahdollistaa Liikenne- ja viestintävirastolle hankkeisiin osallistuviin yrityksiin puuttuminen ja hankkeiden toteuttamiseen puuttuminen tunnistetuissa riskitapauksissa. Perustellumpana riskienhallintatarpeen, perusoikeuksien ja viranomaisresurssien kannalta on päädytty kuitenkin pitämään vaihtoehtoa, joka toimisi mahdollisimman hyvin yhteen olemassa olevia varautumista, turvallisuusjohtamisjärjestelmiä ja muuta riskienhallintaa koskevien vaatimusten kanssa, ilman valvontaa uusia laajoja puuttumiskeinoja Liikenne- ja viestintävirastolle. Ehdotetussa ratkaisussa korostuisi toimijoiden oma vastuu riskien tunnistamisesta ja hallinnasta. Tavoitteena on, että infrastruktuurin haltijat voisivat liittää uuden vaatimuksen toteuttamisen jo nykyisin tehtäviin riskienhallintatoimenpiteisiin ja että myös Liikenne- ja viestintävirasto voisi hoitaa uuden valvontatehtävänsä mahdollisimman pitkälti osana nykyisin tekemäänsä valvontaa.

5.1.2 Yksityisraiteita koskeva sääntely

Yksityisraiteisiin liittyvien lainmuutostarpeiden osalta voidaan arvioida lain laajemman soveltamisen ulottamista kaikkiin yksityisraiteisiin tai vain osaan yksityisraiteita. Useimpien nykytilan arvioinnissa käsiteltyjen ratalain säännösten soveltamisen laajentamista myös perinteisiin yksityisiin tarvetta palveleviin yksityisraiteisiin kuten satama- ja teollisuusraiteisiin ei ole pidetty perusteltuna huomioiden erityisesti se, että useat käsitellyistä säännöksistä merkitsevät käytännössä rajoituksia rata-alueita ympäröivien alueiden omistajille. Siksi valmistelussa on päädytty siihen, että lain laajempi soveltaminen rajoitettaisiin valtion rataverkkoon toiminnallisesti rinnastuviin yksityisraiteisiin. Sellaisia ovat säännölliseen henkilöliikenteeseen suunniteltavat ja käytettävät yksityisraiteet.

Lain soveltamisen laajentaminen voi puolestaan olla mahdollista toteuttaa suoraan soveltamisalasäännöksin tai erillisen luokittelumenettelyn kautta. Ratalain soveltamisen laajentamisen vaikuttaa niin radan suunnittelun ja rakentamisen kuin myös käytön aikaiseen rataverkon haltijan toimintaan. Suunnitteluun liittyvien vaatimusten täytyminen tulee Liikenne- ja viestintäviraston tarkasteltavaksi yleis- ja ratasuunnitelmien hyväksymiskäsittelyssä. Rakentaminen edellyttää hyväksyttyä ratasuunnitelmaa sekä ratatoimitusta. Näitä vaiheita edeltävälle luokittelumenettelylle ei ole valmistelussa nähty tarvetta. Erillistä luokittelumenettelyä on myös yksityisten rataverkon haltijoiden ja

viranomaisten hallinnollisen taakan näkökulmasta pidetty tarpeettomana. Soveltamiskysymykset on mahdollista ratkaista suoraan lain soveltamisalaa koskeissa säännöksissä ja tarvittavin tarkennuksin aineellisoikeudellisissa ja menettelytapoja koskeissa säännöksissä.

5.1.3 Tutkimusoikeussäätely

Muussa lainsäädännössä kuten lunastuslaissa ja vesilaissa lupaviranomainen voi hakemuksesta antaa oikeuden toisen alueella tehtäviin tutkimuksiin. Tästä poikkeavaa ratkaisua on LjMTL ja ratalain esitöissä perusteltu etenkin hankkeiden lukuisuudella (LiVM 9/2005 vp, HE 222/2006). Lakien tutkimusoikeutta koskevat sanamuodot on muutoin pyritty yhdenmukaistamaan lunastuslain tutkimusten suorittamista koskevan säätelyn kanssa. Perustuslakivaliokunta piti maantielaista antamassaan lausunnossa omaisuudensuojan ja oikeusturvan kannalta parempana, että tutkimustöiden suorittamiseen tulee saada lupa (PeVL 3/2005 vp).

Vaihtoehtona suoraan lakiin perustuvalla tutkimusoikeudelle on siis tutkimuslupamenettely. Nykyistä suoraan lakiin perustuvaa oikeutta tutkimuksiin aloituskuulutuksen jälkeen puoltavat kuitenkin edelleen samat perusteet, joilla nykyistä ratkaisua perusteltiin maantielakia ja ratalakia koskevilla hallituksen esityksissä ja valiokunta-asiakirjoissa. Väylävirastosta saadun tiedon mukaan yleis-, tie- ja ratasuunnitelmia käynnistettiin aloituskuulutuksella vuosina 2020–2024 keskimäärin noin 75 vuosittain. Suurin osa, keskimäärin noin 55, aloituskuulutuksista koski tiesuunnitelman laatimisen käynnistämistä. Suunnittelun aloituksissa on vuosittaista vaihtelua. Suunnitteluhankkeita käynnistetään joka tapauksessa vuosittain huomattava määrä. Viranomaisen vastuulla olevan suunnittelun osalta suoraan lakiin perustuvaa tutkimusoikeutta voi edelleen pitää perusteltuna huomioiden kuitenkin oikeusturvajärjestelyiden riittävyys ja muiden perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytysten toteutuminen. Yksityisraiteiden osalta on esityksen valmistelussa kuitenkin katsottu perustelluksi siirtyä lupamenettelyyn tutkimusoikeuden myöntämiseksi toisen alueella tehtäviin tutkimuksiin kuten muussa vastaavia oikeuksia koskevassa kotimaisessa säätelyssä.

Tutkimusoikeuden yksityisraidehankkeissa myöntävän viranomaisen osalta vaihtoehtoina arvioitiin valmistelussa Liikenne- ja viestintävirastoa ja Maanmittauslaitosta. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa keskeisimmistä ratasuunnitteluun liittyvistä menettelyistä eli yleis- ja ratasuunnitelmien hyväksymisestä sekä esimerkiksi yksityisraiteita koskevien kuulutusten julkaisemisesta. Liikenne- ja viestintävirastolle tutkimuslupa-asioiden käsittely olisi kuitenkin täysin uudenlainen tehtävä, jota koskevaa osaamista ja prosesseja virastolla ei nykyisin ole. Maanmittauslaitos puolestaan on useista lunastuslain mukaisista menettelyistä vastaava viranomainen, joka myös vastaa maantie- ja ratatoimitusten suorittamisesta. Maanmittauslaitos käsittelee myös lunastuslain tutkimuslupa-asiat, ja sillä on siten tutkimuslupa-asioita koskeva valmis osaaminen ja prosessit olemassa. Maanmittauslaitosta pidettiin tästä syystä parempana vaihtoehtona. Tutkimuslupa-asioiden osalta valmistelussa päädyttiin muutoinkin nojaamaan lunastuslain säätelyyn aihepiiriä koskevana yleislakina, mikä myös puoltaa Maanmittauslaitoksen valintaa.

6 Lausuntopalaute

[Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen.]

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Ratalaki

2 §. Soveltamisala. Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että ratalakia sovellettaisiin jatkossa nykyistä laajemmin säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettäviin ja suunniteltaviin yksityisraiteisiin. Momentin ratalain soveltamista koskevat rajaukset eivät jatkossa koskisi tällaisia yksityisraiteita, vaan niihin sovellettaisiin ratalakia lähes täysmääräisesti. Ratalakia ei edelleenkaan sovellettaisi yksityisraiteen lakkauttamiseen myöskään säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettävien yksityisraiteiden osalta.

Säännöllisellä henkilöliikenteellä tarkoitetaan sellaista säännöllistä ja aikataulutettua henkilöliikennettä, jota rautatieyritykset tarjoavat joko avoimen markkinoillepääsyn liikenteenä tai julkisen palveluvelvoitteen mukaisena liikenteenä. Säännölliseen henkilöliikenteen käytettävillä ja suunniteltavilla yksityisraiteilla ei tarkoiteta sellaisia yksityisraiteita, joilla harjoitetaan vain raideliikennelain 4 §:n 17 kohdassa tarkoitettua museoliikennettä, vaikka siihen sisältyisi matkustajien kuljetusta.

Ratalain soveltamisen laajentuminen koskien säännöllisen henkilöliikenteen yksityisraiteita kohdistuu rautatiehankkeen ja rautatien elinkaareen suunnittelusta käyttöön. Muutoksen myötä säännöllisen henkilöliikenteen yksityisraiteisiin sovellettaisiin jatkossa hanke- ja jälkiarviointisäännöksiä (8a ja 27 §), tasoristeyksiä ja radan ylityslupia koskevaa ratalain sääntelyä (18 § 4 momentti, 2a luku), väliaikaisia liikennejärjestelyjä koskevaa sääntelyä (31–33 §) sekä suoja- ja näkemäalueita (4 luku). Tasoristeysten osalta säännöllisen henkilöliikenteen yksityisraiteita tulisi koskemaan vastaavat rajoitukset tasoristeysten ja ylityspaikkojen rakentamiseen kuin valtion rataverkkoa. Tasoristeys- ja ylityslupa-asiat näiden yksityisraiteiden osalta ratkaisisi jatkossa Liikenne- ja viestintävirasto. Suoja- ja näkemäauesääntelyn soveltamisen vaikutuksesta kaikilla säännöllisen henkilöliikenteen yksityisraiteilla olisi jatkossa voimassa suoja- ja näkemäalueita koskevat maankäyttörajoitukset suoraan lain nojalla niin kuin valtion rataverkolla nykyisin. Tämän myötä rataverkon haltija saa myös oikeuden 4 luvussa säädettyihin toimenpiteisiin suoja- ja näkemäalueilla. Tilapäisiä liikennejärjestelyitä koskevan sääntelyn myötä myös säännöllisen henkilöliikenteen yksityisraiteen haltijalla olisi jatkossa oikeus tilapäiseen kulkutien järjestämiseen ja kiireelliseen ratatyöhön toisen maalla niin kuin 32 ja 33 §:ssä säädetään. Lisäksi merkittävää ratakantetta koskeva vaatimus hankearvioinnin laatimiseen yleissuunnitelmasta ja ratasuunnitelmasta (8 a §) sekä vaatimukset seurannasta ja jälkiarvioinnista (27 §) laajenisivat koskemaan säännöllisen henkilöliikenteen yksityisraiteiden rataverkon haltijoita.

Joiltain osin soveltamisen laajentaminen vaatii muutoksia myös momentissa mainittuihin sisällöllisiin säännöksiin, joita nykyisin ei sovelleta yksityisraiteisiin lainkaan. Tarpeet liittyvät siihen, että valtion rataverkon haltija eli Väylävirasto on viranomainen, joka voi käyttää julkista valtaa, kun taas säännöllistä henkilöliikennettä palvelevien yksityisraiteiden rataverkon haltijat ovat yksityisoikeudellisia toimijoita.

Momentista poistettaisiin lisäksi viittaus 31 §:ään, jossa säädetään liikenteen tilapäinen kieltämisestä tai rajoittamisesta tilanteessa, jossa rata on sellaisessa kunnossa, ettei radalla voida turvallisesti liikennöidä tai jos rautatieliikenne saattaa vaurioittaa rataa, joka roudan sulamisen tai sateen vuoksi taikka muusta syystä on rakenteeltaan heikentynyt. Lain 31 §:n soveltamista ei ole tarpeen rajata yksityisraiteiden ulkopuolelle miltään osin, koska radan ollessa pykälässä tarkoitettussa kunnossa rataverkon haltijan olisi tärkeää radan turvallisuudesta vastaavana toimijana rajoittaa liikennettä tarpeellisiin osin kaikilla raiteilla.

Tässä esityksessä ehdotetaan, että myös muille kuin säännölliseen henkilöliikenteen suunniteltaville ja käytettävillä yksityisraiteilla olisi mahdollista ratasuunnitelmassa osoittaa suoja-alue tai näkemäalue, jos se on liikenneturvallisuuden vuoksi tärkeää (37 ja 38 §). Koska suoja- ja näkemäalueita koskevia 4 luvun säännöksiä 2 §:n 3 momentin mukaan lähtökohtaisesti sovellettaisiin vain valtion rataverkkoon ja säännöllisen henkilöliikenteen yksityisraiteisiin lisättäisiin momenttiin ilmaisu *ellei jäljempänä toisin säädetä*.

3 §. Määritelmät. Pykälän 1 momentin rataverkon haltijan määritelmän sisältävää 14 kohtaa täydennettäisiin niin, että rataverkon haltijalla tarkoitettaisiin myös ratakantteen suunnittelusta ja rakentamisesta vastaavaa tahoa. Tarkoitus on selkeyttää sääntelyä. Nykyisinkin esimerkiksi 2 luvun suunnittelua ja 5 luvun alueiden hankintaa ja korvauksia koskevassa sääntelyssä ratakantteen suunnittelusta ja rakentamista vastaavaan tahoon viitataan rataverkon haltijana, vaikka uuden ratayhteyden tapauksissa rataa ei vielä suunnitteluvaiheessa ole olemassa. Koska sääntely monelta osin koskee sekä tilanteita ja toimenpiteitä, joissa on kyse niin olemassa olevan radan rataverkon haltijaan kohdistuvasta sääntelystä kuin ratakantteesta vastaavasta tahosta, on tarkoituksenmukaista, että molemmista puhutaan yhden käsitteen alla.

5 §. Radanpitoa koskevat yleiset vaatimukset. Pykälän 1 momentissa säädetään rataverkon kehittämisen ja kunnossapidon keskeisten tavoitteiden edistämistä koskevat vaatimukset, jotka ohjaavat myös rataverkkoon tehtäviä investointeja. Momenttiin lisättäisiin uusi 5 kohta, minkä myötä lakiin tulisi kirjatuksi, että rataverkkoa on kehitettävä ja kunnossapidettävä ja siihen investoitava siten, että edistetään muiden tavoitteiden ohella kansallista turvallisuutta. Rataverkon toimivuus osana koko liikenneverkkoa laajemmin on osa kansallisen turvallisuuden käsitteeseen sisältyvästä yhteiskunnan toiminnan ja toimintaedellytysten turvaamisesta. Liikenneverkot mahdollistavat osaltaan väestön liikkumisen ja evakuoinnin, viranomais toiminnan, elinkeinoelämän toiminnan ja huoltovarmuuden sekä sotilaallisen ja siviilivalmiuden. Tämä rooli samoin kuin infrastruktuurin suojaaminen ja mahdollisiin ughiin varautuminen on huomioitava radanpidossa. Kansallinen turvallisuus on käytännössä huomioitu väylänpidossa nykyisinkin. Muutoksella on tarkoitus tehdä asia näkyväksi ja saattaa soveltamiskäytäntö osaksi lainsäädäntöä sekä vahvistaa kansallisen turvallisuuden näkökulmaa rautateiden kehittämisessä ja kunnossapidossa.

Pykälän 2 momentissa säädetään radanpidon toteuttamista koskevista keskeisistä vaatimuksista. Vaatimukset koskevat radanpidosta vastaavien tahojen toimintaa rautatien suunnittelussa, rakentamisessa ja kunnossapidossa. Liittyen kansallisen turvallisuuden näkökulman esiin tuomiseen väylänpitoa koskevassa lainsäädännössä momenttiin lisättäisiin uusi 9 kohta, jonka mukaan radanpidossa tulisi huomioida maanpuolustuksen ja huoltovarmuuden tarpeet. Tavoitteena olisi korostaa tarvetta ennakkollisesti ottaa huomioon maanpuolustuksen ja huoltovarmuuden tarpeet radanpidossa.

Maanpuolustuksen tarpeet liittyvät esimerkiksi sotilaalliseen liikkuvuuteen eli siihen, että sotilasjoukkoja ja sotilasmateriaalia kyetään liikututtamaan joustavasti ja nopeasti sinne missä niitä tarvitaan. Sotilaallinen liikkuvuus edellyttää kapasiteetiltaan riittävää kaksikäyttöistä rataverkkoa. Kaksikäyttöisyydellä tarkoitetaan sitä, että liikenneverkko solmukohtineen vastaa teknisesti ja kapasiteetiltaan siviilikuljetusten lisäksi myös sotilasjoukkojen ja materiaalin kuljetuksien ja käsittelyn edellyttämiä vaatimuksia. Huoltovarmuuden kannalta keskeistä on rataverkon käytettävyyden varmistaminen kaikissa oloissa. Rataverkon käytettävyys varmistetaan olemassa olevan verkon kunnossapidolla, korjauksilla sekä suunnitteleamalla ja rakentamalla rautateitä yhteiskunnan tarpeisiin vastaamiseksi. Rataverkon osana muuta liikenneverkkoa on mahdollistettava kriittiset kuljetukset, ja rataverkon tulee ominaisuuksiltaan kyetä vastata näiden kuljetusten edellyttämiä tarpeita. Huoltovarmuuden kannalta keskeisisä ovat myös esimerkiksi maaliikenteen yhteydet satamiin.

7 §. Rataverkon haltija ja radanpidon kustannukset. Pykälän 1 momenttia yhdenmukaistettaisiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 10 §:n 1 momentin kanssa täydentämällä myös ratalakiin mahdollisuus muulle taholle ottaa kustannuksellaan huolehtiakseen jostakin radanpitoon liittyvästä toimenpiteestä. Rautateiden tapauksessa tehtävien siirtämisessä toiselle on kuitenkin huomioitava raideliikennelain turvallisuussäätely sekä säätely rataverkon haltijan toimintojen ulkoistamisesta ja jakamisesta.

Raideliikennelain 108 §:n, joka liittyy rautatiemarkkinadirektiivin⁶ täytäntöönpanoon, keskeinen tarkoitus on määritellä, millä edellytyksillä rataverkon haltija voi siirtää tehtäviä muille toimijoille siten, että rataverkon haltijan riippumattomuus esimerkiksi suhteessa rautatieyrityksiin säilyy sääntelyn edellyttämällä tavalla.

Raideliikennelain turvallisuussäätely sisältää rataverkon haltijaa koskevat keskeiset velvoitteet, erityisesti turvallisuusjohtamisjärjestelmästä (10 §) ja siihen liittyvästä turvallisuusluvasta (25 §). Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä on katettava kaikki rataverkon haltijan toimintaan kuuluvat riskit, mukaan lukien suunnittelu, rakentaminen, kunnossapito ja käyttö sekä muiden toimijoiden toiminnasta aiheutuvat riskit, mikä vastaa myös EU tason sääntelyä (rautatieturvallisuudirektiivi⁷). Tämä tarkoittaa, että vaikka suunnittelu- ja

⁶ Yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU.

⁷ Rautatieturvallisuudesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2016/798/EU.

rakentamistehtäviä voidaan sopimuksin antaa muulle toimijalle, rataverkon haltijan vastuu rataverkon turvallisuudesta säilyy. Rataverkon haltijan on hallittava riskit ja vastattava turvallisista suunnitteluratkaisuista sekä liikenteen turvallisesta järjestämisestä myös rakentamisen aikana myös muiden toimijoiden toteuttamien toimenpiteiden osalta. Huomioitavaksi tulee myös raideliikennevastuulaki (113/1999).

Ehdotettu ratalain 7 §:n 1 momentin täydennys mahdollistaisi siten valtion rataverkon radanpitoon liittyvän toimenpiteen kuten esimerkiksi jonkin suunnittelu- tai rakentamistehtävän siirtämisen toisen toimija hoidettavaksi, sellaisissa tapauksissa, joissa Väylävirasto arvioisi, että sille rataverkon haltijana kuuluvat vastuut ja riskit voidaan hallita asianmukaisesti muun toimijan huolehtiessa toimenpiteestä sopimuksen nojalla. Muutoksen tarkoituksena ei ole siten siirtää laajasti valtion rataverkon haltijalle kuuluvia toimenpiteitä minkään muun toimijan hoidettavaksi, eikä se olisi raideliikennelain EU-taustainen sääntely huomioiden mahdollista. Momentin täydennys voisi kuitenkin mahdollistaa esimerkiksi kuntien maankäyttö- tai infrastruktuurihankkeen vuoksi tarpeellisen valtion rataverkkoon kohdistuvan muutoksen suunnittelun ja toteuttamisen osana kunnan omaa hanketta, jos Väylävirasto edellä mainittujen vastuukysymysten osalta harkitsisi sen mahdolliseksi. Tällaisessa tapauksessa olisi raideliikennelain kannalta kyse lain 108§:n mukaisesta rataverkon haltijan tehtävän ulkoistamisesta. Silloin, jos valtion rataverkkoon kohdistuisi muutostarve yksityisen rataverkon haltijan hankkeeseen liittyen, sellaisen suunnittelussa ja toteuttamisessa voisi joissain tapauksissa olla kyse myös raideliikennelain 108 §:n 6 momentissa tarkoitettusta rataverkon haltijoiden välisestä tehtävien siirrosta sopimisesta sikäli, jos yksityisellä rataverkon haltijalla olisi raideliikennelain mukaiset turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja turvallisuuslupa.

Pykälän 4 momenttia selkeytettäisiin niin, että siinä säädetty rajoitettu mahdollisuus rataverkon haltijalle osallistua rataverkon haltijan tehtäviin liittyvän muun toimenpiteen kuin rautatien rakentamisen tai kunnossapidon kustannuksiin, koskisi vain valtion rataverkon haltijaa. Yksityisraiteiden rataverkon haltijoiden toimintamahdollisuuksiin ei kohdistu valtion talousarviomenettelyyn liittyviä rajoitteita, joihin säännös erityisesti liittyy. Siksi kyseinen mahdollistava säännös ei ole yksityisraiteiden haltijoiden osalta tarpeen.

8 a §. Hankearviointi. Pykälän 1 momentissa muutettaisiin Väylävirasto rataverkon haltijaksi liittyen 2 §:n 3 momentin muutokseen, jonka mukaan pykälää sovellettaisiin jatkossa Väyläviraston lisäksi säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettävien ja suunniteltavien yksityisraiteiden haltijoihin.

Hankearvioinnin käytäntöjen, tavoitteiden ja ohjeistuksen muuttuessa on havaittu, että hankearviointia koskevaa säännöstä olisi tarpeen joustavoittaa erityisesti seurantaa ja jälkiarviointia koskevalta osalta. Hankearvioinnin sisältöä koskevaa 2 momenttia ehdotetaan siksi osin täsmennettäväksi hankearvioinnin sisällön osalta niin, että hankearvioinnin tulisi aina sisältää hankkeen lähtökohtien, tavoitteiden ja vaikutusten kuvaus, sekä päätöksenteon kannalta merkittävien vaikutusten arviointi, yhteiskuntataloudellinen kannattavuuslaskelma ja hankearvioinnin päätelmät. Lisäksi ehdotetaan toisaalta jätettäväksi rataverkon haltijalle harkinnan varaa siihen, onko hankearvioinnissa kussakin tapauksessa tarpeen lisäksi esittää vaikuttavuuden arviointi, vaikutusten täydentävät arvioinnit, toteutettavuuden arviointi sekä suositukset hankkeen seurantaan ja jälkiarviointiin.

9 §. Suunnitelman laatimisen aloittaminen ja lopettaminen. Pykälässä säädetään nykyisin yleis- ja ratasuunnitelman laatimisen aloittamisesta ja oikeudesta tehdä tarpeellisia tutkimustöitä suunnittelualueeseen kuuluvalla kiinteistöllä. Sääntelyn selkeyttämiseksi suunnittelun aloittamista ja sitä koskevaa aloituskuulutusta koskeva sääntely ehdotetaan erotettavaksi tutkimuksia koskevasta sääntelystä. Pykälää muutettaisiin niin, että sen 1 momentissa säädettäisiin enää ainoastaan vaatimuksesta aloituskuulutuksen julkaisemiseen, kun rataverkon haltija on päättänyt aloittaa yleis- tai ratasuunnitelman laatimisen. Lisäksi suunnittelun aloittamisesta olisi edelleen ilmoitettava kunnalle. Tutkimustöiden aloittamiseen liittyvästä tiedottamisesta säädettäisiin jatkossa erikseen 9 a §:ssä.

Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin uusi säännös velvoitteesta ilmoittaa 1 momentissa säädetyllä tavalla myös siitä, jos suunnitelman laatiminen lopetetaan tai keskeytetään ennen suunnitelman

hyväksymistä. Erityisesti ratasuunnitelman laatimisen päättymisestä ilmoittaminen olisi tärkeää yleissuunnitelman 13 §:ssä säädettyjen rakentamisrajoituksia merkitsevien oikeusvaikutusten voimassaolon kannalta. Ratalain 26 §:n 1 momentin pääsäännön mukaan ratasuunnitelman laatiminen on aloitettava kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on saanut lainvoiman. Muuten yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa. Saman pykälän 2 momentin mukaan yleissuunnitelman hyväksytytty ja hyväksymispäätös on saanut lainvoiman. Tässä esityksessä ehdotetaan jäljempänä kumottavaksi 26 §:n 3 momentti, jossa säädetään neljän vuoden määräajasta ratasuunnitelman hyväksymiselle sen laatimisen aloittamisesta. Kun jatkossa ei enää säädettäisi määräajasta suunnittelun kestolle, ratasuunnitelman laatimisen vireilläolo voisi pidentää yleissuunnitelman oikeusvaikutusten voimassaoloa joissain tapauksissa huomattavasti. Jos suunnitelman laatiminen on kuitenkin lopetettu, olisi siksi tärkeää huolehtia asiasta ilmoittamisesta, jotta yleissuunnitelman oikeusvaikutukset vastaavasti lakkaisivat 26 §:n 1 momentissa tarkoitettun yleissuunnitelman voimassaoloajan puitteissa, eikä aikanaan käynnistetty, mutta kuitenkin tosiasiallisesti lopetettu ratasuunnitelman valmistelu pitäisi oikeusvaikutuksia voimassa tarpeettomasti.

Pykälän otsikkoa muutettaisiin vastaamaan sen sisältöä.

9 a §. *Yleis- ja ratasuunnitelmia koskeva tutkimusoikeus.* Tutkimusoikeutta koskevat nykyisen 9 §:n säännökset siirrettäisiin uuteen 9 a §:ään. Suoraan lakiin perustuvan omaisuuden käyttörajoituksen käyttäminen tutkimuksia tekemällä on katsottava sisältävän julkisen vallan käyttöä. 9 §:n sääntely tutkimusoikeudesta koskee kuitenkin nykyisin myös yksityisiä rataverkon haltijoita. Tutkimusoikeudessa omaisuuden käyttörajoituksena on myös kyse perusoikeutena turvattun omaisuuden suojan rajoituksesta, ja sen on täytettävä perusoikeuksien rajoittamisen yleiset edellytykset (PeVM 25/1994 vp, s 4–5). Yksityisten toimijoiden käyttäessä suoraan lakiin perustuvaa tutkimusoikeutta erityisesti oikeussuojakeinot jäävät epäselviksi. Edellä mainituista syistä johtuen, suoraan lakiin perustuva tutkimusoikeus ehdotetaan rajattavaksi rataverkon haltijoista vain Väylävirastoon. Yksityisten rataverkon haltijoiden osalta otettaisiin käyttöön tutkimuslupamenettely, josta säädettäisiin 9 b §:ssä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin nykyistä 9 §:n 1 momenttia vastaavasti Väyläviraston oikeudesta tehdä tutkimustöitä, kun se on ilmoittanut suunnittelun aloittamisesta. Sanamuotoon tehtäisiin pieniä kielellisiä muutoksia, joilla yhtenäistettäisiin sääntelyä LjM TL 16 §:n 1 momentin kanssa. Alue, jossa tutkimuksia voitaisiin tehdä, on suunnittelualue. Tutkimuksia on oikeus tehdä suunnittelualueeseen kuuluvalla kiinteistöllä. Suunnittelualueella tarkoitetaan suunnitellun rautatiealueutta sekä rautatien vaikutusalueutta. Vaikutusalueella tarkoitetaan aluetta, johon rautatien haitalliset vaikutukset, esim. melu ja värinä, saattavat ulottua (HE 222/2006 s. 17). Esimerkkeinä tutkimustöistä pykälässä lueteltaisiin edelleen mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus ja maa- ja kallioperän tutkimus. Tutkimukset, joita Väylävirasto voi tutkimusoikeuden nojalla käytännössä tehdä, ovat esimerkiksi erityyppiset pohjatutkimukset, kairaukset, näytteenotot ja pohjavesiputkien tai inklinometrien asentaminen.

Nykyiseen 9 §:n 1 momenttiin sisältyvä vaatimus siitä, että tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä, sisällytettäisiin 9 a §:n 2 momenttiin. Kielto puuttua toisen omaisuuteen enempää kuin tutkimuksen kannalta on välttämätöntä ja tarpeettoman häiriön aiheuttamista koskeva kielto on otettava huomioon harkittaessa tutkimustöiden aikaa ja paikkaa. Kotirauhan suojaamalla alueilla eli pysyväisluonteiseen asumiseen käytetyissä tiloissa kuten asuinrakennuksen pihapiirissä, toisen oikeuteen puuttuminen on merkittävämpää kuin vastaavat toimenpiteet muilla alueilla, mikä on välttämättömyyden arvioinnissa otettava huomioon ja asettaa tutkimustöiden suorittamiselle kotirauhan suojaamalla alueilla erityisen korkean kynnyksen. Tutkimustarve riippuu muun ohella siitä, millaiseen ympäristöön ratasuunnitelma sijoittuu, ja myös kotirauhan suojaamalla alueilla voi olla tarve tehdä tutkimuksia. Erityisesti jo ennestään tiiviisti rakennetulla alueilla, joilla nykyisiä rautateitä kehitetään, edellyttää rakenteiden yhteensovittaminen hyvää tutkimustietoa. Rautateille luonteenomaista on asemia lähestyttäessä keskelle taajamarakennetta sijoittuminen. Tilatarpeen selvittäminen on olennaista

ratasuunnitelmavaiheessa, koska hyväksytyt suunnitelmat oikeuttaa lunastamaan tarvittavat alueet, ja niissä myös selvitetään vaikutukset ja haitallisten vaikutusten torjunta. Lisäksi esimerkiksi elinkeinon harjoittamiselle aiheutuvat haittoja on erityisesti vältettävä. (Ks. myös HE 222/2006 vp)

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tutkimuksesta ilmoittamisesta. Sääntelyä yhdenmukaistettaisiin lunastuslain 85 §:n kanssa niin, että jatkossa tutkimuksesta on vähintään seitsemän päivää ennen sen aloittamista annettava tavallisena tiedoksiantona tieto 22 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille, joiden osoite tiedetään, ja muille yleistiedoksiantona. Nykyisin tutkimuksesta on ilmoitettava kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla 22 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille. Ei ole perustetta säätää suoraan ratalain nojalla tehtävästä tutkimuksesta ilmoittamisen tavasta tai ajankohdasta löyhemmin kuin lunastuslain tutkimuslupa-perustuvien tutkimustöiden tapauksessa. Lisäksi 22 §:n 1 momentissa mainituilla henkilöillä olisi edelleen oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiasta.

9 b §. *Yleis- ja ratasuunnitelmia koskeva tutkimuslupa.* Edellä 9 a §:n perusteluissa todetuista syistä johtuen, yksityisiin ratakantoihin sovellettaisiin jatkossa suoraan lakiin perustuvan tutkimusoikeuden sijaan tutkimuslupasääntelyä, jonka osalta nojattaisiin yleislakina lunastuslakiin. Yksityisen rataverkon haltijan olisi 9 a §:n 1 momentissa tarkoitettujen tutkimustöiden tekemiseksi joko sovitettava asiasta kiinteistön omistajan tai haltijan kanssa taikka haettava Maanmittauslaitokselta tutkimuslupaa. Lupaan ja lupa-asian käsittelyyn sovellettaisiin lunastuslain 84 §:ää ja 85 §:ää. Lunastuslain 84 §:ssä säädetään mahdollisuudesta myöntää lupa lunastuksen kohteeksi aiotun alueen tutkimiseen. Mainittu pykälä sisältää myös säännökset lupa-asian käsittelystä sekä asian tiedoksi antamisesta asianosaisille sekä luvassa määrättävistä ehdoista. Lunastuslain 85 §:ssä säädetään tutkimuslupaa koskevan päätöksen tiedoksiantamisesta sekä tutkimuksesta ilmoittamisesta ennen sen suorittamista vastaavasti kuin jatkossa tämän lain 9 a §:n 3 momentissa säädettäisiin. Lunastuslain 86 §:n soveltaminen ei olisi tarpeen, koska sen sijaan sovellettaisiin 9 a §:n 2 momentin sääntelyä sekä ratalain 63 §:ään sisältyvä sääntely korvauksista. 63 §:ään tehtäisiin tarpeelliset täydennykset tämän pykälän nojalla suoritettujen tutkimusten korvaamisesta.

14 §. *Ratasuunnitelma.* Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että ratasuunnitelman laatiminen ei olisi tarpeen, jos hanke sijoittuu asemakaava-alueelle ja rautatien sijainti ja sen vaikutukset on jo riittävässä määrin ratkaistu asemakaavassa. Tämä vastaa sitä, mitä jo nykyisin säädetään yleissuunnitelman laatimisen tarpeesta 11 §:ssä, kun rautatiealueen sijainti ja sen vaikutukset on jo riittävässä määrin ratkaistu asemakaavassa tai oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa.

Asemakaava-alueella kaavassa määritetään yksityiskohtaisella tasolla alueiden käyttötarkoitukset ja annetaan kaavamääräyksiä muun muassa eri maankäyttömuodoista aiheutuvien vaikutusten hallitsemiseksi. Asemakaavaan liittyy alueidenkäyttölain mukainen vuorovaikutusprosessi, jossa osalliset voivat ottaa kaavassa osoitettuihin ratkaisuihin kantaa ja tarvittaessa hakea niihin muutosta. Asemakaavassa maantietä tai rautatietä varten osoitetut alueet voidaan lunastaa kaavan nojalla (alueidenkäyttölaki 96 §), eikä ratakantaa voida toteuttaa kaavan vastaisesti (ratalaki 5 § 3 momentti).

Tietyissä tilanteissa ratakantaa suunniteltaessa olisi siten mahdollista edetä ilman ratasuunnitelmaa suoraan rakentamissuunnitteluun, edellyttäen että asemakaava on ohjausvaikutukseltaan riittävä ja sen yhteydessä on laadittu riittävät vaikutusarvioinnit. Arviointiin, siitä, onko rautatien sijainti ja vaikutusten ratkaistu riittävässä määrin asemakaavassa vaikuttaisi muun muassa se minkälaisiin liikenteellisiin selvityksiin se perustuu, ja onko kaava joskus tehty nimenomaan jotain väylähanketta varten. Pelkkä aluevaraus kaavassa väylää varten ei siis olisi riittävä. Myös kaavoituksesta kulunut aika voi vaikuttaa arviointiin. Samanaikaisesti asemakaavan laatimisen kanssa voitaisiin myös tehdä väylää koskevaa suunnittelua ilman lakisääteistä menettelyä.

Laissa ei nykyisin säädetä siitä, missä vaiheessa ratasuunnitelman laatiminen voidaan aloittaa suhteessa yleissuunnitelman laatimiseen. Asiasta on tehty eri tulkintoja. Yleissuunnitelma on

tämän 13 §:n 1 momentin mukaan ohjeena ratasuunnitelmaa laadittaessa. Tämän sitova ohjausvaikutus on yleissuunnitelman keskeinen oikeusvaikutus. Ratasuunnitelman laatiminen on oikeuskäytännössä katsottu yleissuunnitelman täytäntöönpanoksi.

Lain 14 §:ään ehdotetaan lisättäväksi uusi *3 momentti*, jossa selkeytettäisiin mahdollisuutta aloittaa ratasuunnitelman laatiminen jo ennen yleissuunnitelman hyväksymistä. Tarkoitus ei ole kuitenkaan muuttaa suunnittelujärjestelmän perusratkaisua vaiheittain tarkentuvasta suunnittelusta ja yleissuunnitelman ohjaavuudesta. Siksi ratasuunnitelman laatiminen voitaisiin vain erityisestä syystä aloittaa ennen yleissuunnitelman hyväksymistä. Erityinen syy voisi liittyä esimerkiksi hankkeen erityiseen kiireellisyyteen jonkin merkittävän puutteen korjaamiseksi tai tarpeeseen suorittaa tutkimuksia ratasuunnittelua varten ajankohtana, jolloin tutkimusten toteuttaminen on mahdollista tai aiheuttaisi mahdollisimman vähän häiriötä. Lisäksi ratasuunnitelman laatiminen tulisi erityisten syiden läsnä ollessakin aloittaa vasta, kun yleissuunnitelman laatiminen on niin pitkällä, että se voi tosiasiallisesti toimia ohjeena ratasuunnitelman laatimiselle. Siksi ratasuunnitelman laatimisen voisi aloittaa aikaisintaan silloin, kun yleissuunnitelman 22 §:n mukainen nähtävillä oloaika olisi päättynyt.

15 §. *Ratasuunnitelman sisältö.* Pykälässä säädetään ratasuunnitelman sisällöstä. Ratasuunnitelmassa on *1 momentin* mukaan muun ohella esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen radan rakentamisen tai rautatieliikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Momenttia ehdotetaan täydennettäväksi säännöksellä, jossa selkeytettäisiin mahdollisuutta osoittaa haitallisten vaikutusten poistamista tai vähentämistä koskevia toimenpiteitä ratasuunnitelmassa myös rautatiealueen ulkopuolelle alueen omistajan suostumuksella. Muutoksen taustalla on etenkin tarkastelu kiinteistökohtaisista toimista meluntorjunnan toteuttamiseksi. Kiinteistökohtainen meluntorjunta voi tarkoittaa esimerkiksi rakennusten ikkunoiden parantamista niin sanotuiksi meluntorjuntaikkunoiksi, tai muita rakennuksen ja kiinteistön alueella toteutettavia rakenteita.

Jo nykyisen lain nojalla Länsirata Oy on laatimissaan ratasuunnitelmissa esittänyt kiinteistökohtaisia meluntorjuntatoimenpiteitä. Liikenne- ja viestintävirasto on myös hyväksynyt kolme yhtiön laatimaa ratasuunnitelmaa, joihin sisältyy haitallisten meluvaikutusten poistamista tai vähentämistä paitsi rautatiealueella myös kiinteistöillä toteutettavien meluntorjuntatoimenpitein. Suunnitelmien mukaiset kiinteistökohtaiset meluntorjuntatoimenpiteet ovat kiinteistönomistajalle vapaaehtoisia ja ne edellyttävät sopimista hankkeen toteuttajan ja kiinteistönomistajan kesken. Lisäämällä kiinteistökohtaiset toimet mahdollistava kirjaus lakiin selkeytettäisiin kuitenkin edelleen mahdollisuutta nojata kiinteistökohtaisiin toimenpiteisiin osana suunnittelun kokonaisuutta. Lisäksi lakiin sisältyvä mahdollisuus osoittaa kiinteistökohtaisia meluntorjuntakeinoja suunnitelmassa on talousarviolainsäädännön näkökulmasta edellytys valtion väylänpidon rahoituksen käytölle tällaisiin kohteisiin.

Kiinteistökohtaiset toimet voisivat koskea meluhaittojen lisäksi esimerkiksi tärinää ja runkoääntä. Kiinteistökohtaisten toimenpiteiden suorittaminen edellyttäisi aina kiinteistön omistajan suostumusta ja sopimusta tämän kanssa toimenpiteiden suorittamisesta. Kiinteistökohtaiset toimet voitaisiin kuitenkin huomioida osana suunnitelmassa esitettäväksi vaadittua haitallisten vaikutusten poistamista ja vähentämistä koskevaa kokonaisuutta.

Ensisijaisia melun ja muiden haittojen torjunnan keinoja tulisi edelleen olla väylän ja alueidenkäytön suunnittelussa tehtävät ratkaisut, joilla voidaan ehkäistä melun leviämistä uusille alueille, sekä väylän välittömässä läheisyydessä toteutettavat perinteiset meluntorjuntatoimenpiteet. Kiinteistökohtaisten toimenpiteiden olisivat kuitenkin rataverkon haltijan harkinnassa oleva vaihtoehto, joiden hyödyntäminen olisi mahdollista esimerkiksi tapauksissa, joissa muut ratkaisut olisivat käytännössä tehoittomia, teknisesti toteuttamiskelvottomia, kustannuksiltaan hyötyyn nähden kohtuuttomia tai joissa liikenteen haitat ovat jo olemassa. Rataverkon haltijan tulisi toimenpiteiden valinnassa punnita myös 5 §:n 2 momentissa säädettyjä radanpidon toteuttamista koskevia vaatimuksia, jotka koskevat muun muassa radanpidon aiheuttamien vahinkojen ja haittojen minimointia (4 kohta) sekä toisaalta rautateiden toimivuutta ja tarkoituksen saavuttamista mahdollisimman edullisesti (5 kohta).

Kiinteistökohtaisia toimenpiteitä voisi käyttää joissakin tapauksissa myös meluhaittojen rahakorvauksien asemesta tai niitä täydentävinä toimenpiteinä.

Kiinteistönomistajia olisi meluntorjunnan ratkaisussa ja koskien saavutettavaa suojan tasoa kohdeltava tasapuolisesti. Väyläviraston vastuulla olevaan radanpitoon viranomaistoimintana sekä Liikenne- ja viestintävirastoon suunnitelmien hyväksyjänä kohdistuu myös hallinnon oikeusperiaatteisiin sisältyvä tasapuolisen kohtelun vaatimus.

Kunnossapitovastuu kiinteistön rakennuksista ja rakennelmista olisi kiinteistökohtaisten toimenpiteiden toteuttamisen jälkeen kiinteistönomistajalla kuten se on rakentamislainsäädännössä muutoinkin. Jos ratakannuksessa tehdään kiinteistökohtaisia meluntorjuntatoimia, omistajaan kohdistuu rakentamislain (751/2023) ja muun rakentamislainsäädännön kautta vaatimus tulevissa korjauksissa olla heikentämättä tätä rakennukseen tai oleskelualueille toteutettua meluntorjuntaa. Rakennuksen omistajaan kohdistuvat myös rakentamislain mukaiset kunnossapitovaatimukset. Kiinteistöllä tehtävät meluntorjuntatoimenpiteet voisivat siten käytännössä rajoittaa kiinteistönomistajan mahdollisuutta kiinteistöllä tehtäviin myöhempiin muutoksiin, mikä on toisaalta meluntorjuntaratkaisuiden pysyvyyden kannalta myös tarpeen. Tämänkin vuoksi omistajan suostumus toimenpiteille olisi välttämätön.

Kiinteistökohtaisten toimenpiteiden pysyvyyden varmistamiseksi myös omistajanvaihdostilanteissa, esitetään jäljempänä 60 §:ään lisättäväksi uusi momentti.

18 §. Tasoristeysten poistaminen. Liittyen 2 §:n 3 momentin muutokseen, pykälää sovellettaisiin jatkossa Väyläviraston lisäksi säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettävien ja suunniteltavien yksityisraiteiden haltijoihin. Pykälän 3 momentin kuuluttamista koskevaa vaatimusta täydennettäisiin tämän takia selkeyttämällä, että yksityisraiteen tapauksessa kuuluttamisesta vastaisi Liikenne- ja viestintävirasto, mikä vastaa muita yksityisraiteisiin liittyviä kuuluttamisvaatimuksia ratalaissa.

Pykälän 4 momentissa säädetään Väyläviraston oikeudesta puuttua olemassa olevaan yksityistien tasoristeykseen tilanteessa, jossa tasoristeyksen käytöstä aiheutuu välitöntä vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle. Lainkohdan esitöiden mukaan välittömällä vaaralla tarkoitettaisiin tilannetta, jossa tien käyttötarkoitus on muuttunut lyhyessä ajassa olennaisesti tai tien käyttäjämäärät ovat kasvaneet olennaisesti esimerkiksi teollisuuslaitoksen käynnistymisen myötä. Perustelujen mukaan tilanne olisi vakavampi kuin 17 §:n 3 momentissa mainittu (nykyisin vastaava sääntely sisältyy 28 a §:n 3 momenttiin), eikä turvallisuutta voitaisi taata lupaehtoja muuttamalla (HE 222/2006 vp, s. 22).

Nykyisin Väylävirasto voi päätöksellään määrätä tienpitäjän tekemään tasoristeykseen tai sille johtavalle tienosalle vaaran välttämiseksi tarpeelliset muutokset taikka määrätä tasoristeys suljettavaksi, poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä rajoituksia tasoristeyksen ajoneuvoliikenteelle. Väyläviraston tulee ilmoittaa tässä momentissa tarkoitettua muutoksesta hyvissä ajoin etukäteen tienpitäjälle. Jos tämä laiminlyö päätöksessä määrätty veloitteensa, Väylävirasto voi suorittaa tai teettää tarvittavat toimenpiteet tienpitäjän kustannuksella sekä tieliikennelain (267/1981) 51 §:n 2 momentissa säädetyn estämättä asettaa tielle tasoristeyksen liikennettä rajoittavan liikenteen ohjauslaitteen.

Mainitut toimivaltuudet sisältävät julkisen vallan käyttöä. Koska säännöstä olisi jatkossa tarkoitus soveltaa myös säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettäviin yksityisraiteisiin, säädettäisiin momentissa Liikenne- ja viestintävirastolle uusi tehtävä momentissa tarkoitettujen määräysten antamiseen toimivaltaisena viranomaisen yksityisraiteiden osalta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi yksityisraiteen rataverkon haltijan hakemuksesta tehdä päätöksen momentin mukaisten määräysten asettamisesta. Valtion rataverkolla päätöksen tekisi edelleen omasta aloitteestaan Väylävirasto.

Vaatimus tässä momentissa tarkoitettujen muutosten ilmoittamisesta hyvissä ajoin etukäteen tienpitäjälle, muutettaisiin vaatimukseksi asettaa tienpitäjälle kohtuullinen määräaika

muutosten toteuttamiselle. Määräajan tulisi olla suhteessa vaadittuun toimenpiteeseen sellainen, että ripeästi toimien tienpitäjän olisi se realistisesti mahdollista suorittaa.

Edelleen jos tienpitäjä laiminlöisi päätöksessään asetetut velvoitteensa rataverkon haltija voisi suorittaa tai teettää tarvittavat toimenpiteet tienpitäjän kustannuksella sekä asettaa tielle tasoristeyksen liikennettä rajoittavan liikenteen ohjauslaitteen. Viittaus tieliikennelakiin päivitetäisiin koskemaan voimassa olevan tieliikennelain (729/2018) 71 §:n 3 momenttia. Liikenteen ohjauslaitteen asettaminen sisältää lähtökohtaisesti julkisen vallan käyttöä. Tässä momentissa tarkoitettavat tilanteet rinnastuisivat kuitenkin tieliikennelain 71 §:n 2 momentin mukaisesti tilapäisten liikenteenohjauslaitteiden asettamiseen, minkä vuoksi oikeus sellaisen asettamiseen voitaisiin antaa suoraan laissa myös säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettävän yksityisraiteen rataverkon haltijalle. Lisäksi voimassa olevassa ratalain 89 §:n 6 momentissa, joka koskee myös yksityisraiteita, rataverkon haltija on niin ikään vapautettu kunnan suostumusta koskevasta vaatimuksesta liikenteen ohjauslaitteen asettamisesta, mitä on lainkohdan perusteluissa perusteltu sillä, että asettaminen perustuisi suoraan lakiin (HE 49/2016 vp).

Rataverkon haltijan olisi nykytilaa vastaavasti momentissa tarkoitettua päätöksen antamisen jälkeen haettava yksityistietoimitusta, jossa tasoristeyksen muutoksesta, siirtämisestä tai poistamisesta johtuvat tarpeelliset korvaavat kulkuyhteydet järjestetään ja niitä koskevat korvausasiat käsitellään.

19 §. *Laskuajat ratasuunnitelmassa.* Pykälää ehdotettaisiin yhdenmukaistettavaksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 24 §:n 3 momentin kanssa. Muutoksen myötä rautatiealueen lisäksi rautatien liitännäisalueen kuivattamiseksi tarpeelliset oikeudet olisi mahdollista perustaa ratasuunnitelmassa. Asiasta olisi säännöksen nykyisen sanamuodon mukaisen *mainitsemisen* sijaan jatkossa *määrättävä* ratasuunnitelmassa.

21 §. *Ratasuunnitelman oikeusvaikutukset.* Ratalaissa ei nykyisin säädetä vastaavaa ehdollista rakentamisrajoitusta sellaiselle alueelle, joka on ratasuunnitelmassa varattu radan myöhempää leventämistä varten kuin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 26 §:n 3 momentissa säädetään tiesuunnitelmassa tien myöhempää leventämistä koskevan alueen osalta. Tällaista tien myöhempää leventämistä varten varattua aluetta koskeva rakentamisrajoitus raukeaa, jollei leventämistä tarkoittavan tiesuunnitelman laatimista ole aloitettu kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona aluevarauksen käsittävä tiesuunnitelma on hyväksytty. Ratalain 21 §:n nojalla radan myöhempää leventämistä varten varattuja alueita koskee vastaava rakentamisrajoitus kuin muitakin suunnitelmassa rautatien tarkoituksiin osoitettuja alueita, eikä rakentamisrajoituksen raukeamisesta ole säädetty. Sääntelyn yhdenmukaisuus ja tällaisten alueiden maanomistajan asema huomioiden, pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi *3 momentti*, jossa säädettäisiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 26 §:n 3 momenttia vastaavasta rakentamisrajoituksesta myöhempää leventämistä varten varatulle alueelle sekä rakentamisrajoituksen raukeamisesta, jos leventämistä tarkoittavan ratasuunnitelman laatimista ole aloitettu kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona aluevarauksen käsittävä ratasuunnitelma on hyväksytty.

21 a §. *Ratahankkeen toteuttamista koskeva tutkimusoikeus.* Uudessa pykälässä ehdotetaan säädettäväksi tutkimusoikeudesta koskien ratahankkeen toteuttamisvaihetta. Pykälässä tarkoitetuissa tutkimuksissa olisi kyse hyväksytyyn ratasuunnitelman mukaisen hankkeen toteuttamisen tarkemmasta suunnittelusta, käytännössä rakentamissuunnittelusta.

Voimassa olevassa laissa ei ole säädetty ratahankkeen rakennussuunnitteluvaiheessa tehtävistä maastotutkimuksista. Tutkimusten suorittaminen ja muut vastaavat toimet ovat kuitenkin tarpeellisia yleistä etua palvelevien ratahankkeiden toteuttamiseksi. Rakennussuunnitteluvaiheessa suoritetaan hankkeen toteuttamista palvelevia tarkempia tutkimuksia (esimerkiksi pohjatutkimukset), joita ei usein ole tarkoituksenmukaista eikä aina mahdollistakaan suorittaa hankesuunnitteluvaiheessa. Säännös mahdollistaisi myös haltuunottoa valmistelevat toimet, kuten ratasuunnitelman nojalla haltuun otettavan alueen paaluttamisen maastoon ja muut hankealueen kartoittamiseen liittyvät toimet. Esimerkkinä

tutkimuksista, joita pykälän nojalla voisi tehdä mainittaisiin 9 a §:n kanssa yhdenmukaisesti mittausta, maastoon merkitseminen, kartoitus, maaperän tutkimus ja muu vastaava toimenpide.

Tutkimusten tekeminen olisi alueellisesti rajattu ratasuunnitelmassa joko pysyvästi tai rakennustyön ajaksi haltuun otettavaksi osoitettuun alueeseen. Sen läheisyydessäkin voitaisiin kuitenkin tehdä tutkimuksia, jos se katsottaisiin välttämättömäksi ratasuunnitelman mukaisen hankkeen toteuttamiseksi, käytännössä rakennussuunnittelun kannalta. Esimerkiksi pohjatutkimuksia voisi olla välttämätöntä tehdä myös varsinaisen väyläalueen ulkopuolella, jotta pohjaolosuhteista saataisiin riittävät tiedot väylän ja sen rakenteiden rakennussuunnittelua varten.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin, että tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä. Vastaavasti kuten 9 a §:n 2 momenttia koskien on edellä todettu, kielto puuttua toisen omaisuuteen enempään kuin tutkimuksen kannalta on välttämätöntä ja tarpeettoman häiriön aiheuttamista koskeva kielto on otettava huomioon harkittaessa tutkimustöiden aikaa ja paikkaa. Kotirauhan suojaamalla alueilla eli pysyväisluonteiseen asumiseen käytetyissä tiloissa kuten asuinrakennuksen pihapiirissä, toisen oikeuteen puuttuminen on merkittävämpää kuin vastaavat toimenpiteet muilla alueilla, mikä on välttämätömyyden arvioinnissa otettava huomioon ja asettaa tutkimustöiden suorittamiselle kotirauhan suojaamalla alueilla erityisen korkean kynnyksen.

Pykälän 3 *momentin* mukaan tutkimuksen kohteena olevan alueen kiinteistönomistajille ja -haltijoille olisi tiedotettava tutkimuksista tiedottaa tavallisella tiedoksiannolla vähintään seitsemän päivää ennen tutkimuksen aloittamista, mikä vastaisi 9 a §:n 3 momenttiin esitettyä sääntelyä. Alueen kiinteistönomistajilla ja -haltijoilla olisi lisäksi oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiasta.

Tutkimustyöstä aiheutuneen vahingon ja haitan korvaamisesta säädetään 63 §:ssä, jota ehdotetaan täydennettäväksi kattamaan myös tämän pykälän nojalla tehdyistä toimenpiteistä aiheutuvan vahingon ja haitan korvaaminen.

21 b §. *Ratahankkeen toteuttamista koskeva tutkimuslupa.* Vastaavasti kuin yleis- ja ratasuunnittelua varten 9 b §:ssä, tässä pykälässä säädettäisiin tutkimuslupamenettelystä koskien tutkimusten suorittamista koskien yksityisiä ratahankkeita. Tutkimuslupamenettelyä sovellettaisiin lisäksi tutkimusten tekemiseen sellaisten vähäisten hankkeiden toteuttamisessa, joissa ratasuunnitelman laatiminen ei ole 14 §:n 2 momentin nojalla tarpeen. Jos tutkimuksia on tarve tällaisissa vähäisissä hankkeissa tehdä rataverkon haltijan hallinnassa olevan alueen ulkopuolella, olisi tällaisessa tapauksessa perusteltua edetä joko kiinteistönomistajan kanssa sopimalla tai lupamenettelyn kautta, koska taustalla ei ole normaalia ratasuunnitelmamenettelyä, johon osalliset olisivat jo voineet osallistua ja vaikuttaa.

Lupa- ja lupa-asian käsittelyyn sovellettaisiin vastaavasti kuin 9 b §:n tapauksessa, mitä kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain 84 ja 85 §:ssä säädetään. Tutkimustyön suorittamiseen ja tutkimuksesta ilmoittamiseen taas sovellettaisiin tämän lain 21 a §:n 2 ja 3 momenttia.

Tutkimustyöstä aiheutuneen vahingon ja haitan korvaamisesta säädetään 63 §:ssä, jota ehdotetaan täydennettäväksi kattamaan myös tämän pykälän nojalla tehdyistä toimenpiteistä aiheutuvan vahingon ja haitan korvaaminen

22 §. *Suunnitelmien nähtäville asettaminen ja muistutusten tekeminen.* Pykälän 3 *momentissa* säädetään yleis- ja ratasuunnitelman nähtäväksi asettamisesta tiedottamista. Nähtäväksi asettamisesta on ilmoitettava erikseen tavallisella tiedoksiannolla niille kiinteistön omistajille ja haltijoille, joiden kiinteistöltä suunnitelman mukaan lunastetaan aluetta, joiden kiinteistön alueelle muodostuu suoja- tai näkemäalue, joiden kiinteistön alueeseen perustetaan muu oikeus tai joiden kiinteistö rajoittuu rautatiealueeseen. Suunnittelussa on noussut esille kysymys siitä, miten yleis- tai ratasuunnitelman nähtäville asettamisesta tiedottaminen tapahtuu silloin, kun momentissa tarkoitettuna kiinteistön omistajana on kiinteistöjen yhteinen alue, jonka

osakaskunta on järjestäytymätön. Sama kysymys liittyy myös kiinteistöjen yhteisen erityisen etuuden järjestäytymättömälle osakaskunnalle tiedottamiseen.

Asian tiedoksi antaminen järjestäytymättömälle osakaskunnalle tapahtuu yhteisäluelain mukaan lähtökohtaisesti haasteen tiedoksi antamista koskevassa järjestyksessä. Tämä on käytännössä tarkoittanut asiakirjojen pitämistä nähtävillä tuomioistuimen kansliassa ja asiaa koskevan ilmoituksen julkaisemista virallisessa lehdessä. Menettelyä on pidetty hallinnollisesti raskaana ja tiedon tosiasiallisen välityksen kannalta tehottomana, minkä vuoksi ratalakiin ehdotetaan lisättäväksi erityissäännökset järjestäytymättömälle osakaskunnalle tiedottamisesta.

Järjestäytymättömien osakaskuntien lisäksi myös muut tahot, joille viranomaisella ei ole yhteystietoa olemassa eikä sitä vaikeudetta tai lainkaan ole saatavissa olisi tarpeen huomioida tiedottamisen säännöksissä. Tällaisia muita tahoja voivat olla esimerkiksi osa kuolinpesistä tai oikeushenkilö, jonka toiminta on lakannut.

Momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että kiinteistöjen yhteisen alueen ja yhteisen erityisen etuuden järjestäytymättömälle osakaskunnalle ja muille tahoille, joille viranomaisella ei ole yhteystietoa olemassa eikä sitä ilman kohtuutonta vaikutta ole selvitettävissä, voitaisiin ilmoittaa suunnitelman nähtäväksi asettamisesta 2 momentin mukaisesti julkaistavalla julkisella kuulutuksella. Ratkaisu olisi yhdenmukainen lunastuslain 8 §:n 2 momentin kanssa. Riittävä osoitteen selvittämisen taso olisi esimerkiksi osoitteen selvittämisen Maanmittauslaitoksen kautta kiinteistötietojärjestelmästä ja yritysten kohdalla yritys- ja yhteisötietojärjestelmästä (YTI).

25 a §. *Tasoristeyksiä koskevat ratasuunnitelmat.* Pykälän mukaan Väyläviraston lisäksi elinvoimakeskus voi laatia 20 §:n 2 momentissa tarkoitettua tasoristeyksiä koskevan ratasuunnitelman ja siihen sovelletaan tällöin, mitä tässä laissa säädetään rataverkon haltijasta. Kun elinvoimakeskus on laatinut tasoristeyksiä koskevan ratasuunnitelman, olisi tarkoituksenmukaista, että se voisi vastata myös suunnitelman nähtäväksi asettamisesta ja kuuluttamisesta. Pykälää ehdotetaan täydennettäväksi tätä koskevalla lisäyksellä. Elinvoimakeskuksen mahdollisuus laatia tasoristeyksiä koskeva ratasuunnitelma täsmennettäisiin lisäksi koskemaan valtion rataverkkoa. Pykälän tarkoituksena on sitä koskevien esityöiden (HE 49/2016 vp) ollut Liikenneviraston (nykyisin Väylävirasto) ja ELY-keskusten (nykyisin elinvoimakeskus) tarkoituksenmukaisen työnjaon kehittäminen niin, että keskuksella olisi toimivalta huolehtia ratasuunnitelman laatimisesta valtion rataverkon tasoristeyksiä koskevana erilliskohteena.

25 b §. *Maantiet rautatien suunnittelussa.* Ratalain 25 b §:n mukainen mahdollisuus esittää ratasuunnitelmassa maantien kohdistuvat muutokset koskee nykyisin niin valtion rataverkolle laadittavia suunnitelmia kuin yksityisraiteita varten laadittavia suunnitelmia. Kuten 25 a §:n kohdalla myös tämän säännöksen taustalla on ollut paitsi rinnakkaisten hallintomenettelyjen vähentäminen myös ajatus valtion liikennehallinnon sisällä tapahtuvasta suunnittelusta ja sitä koskevasta tarkoituksenmukaisesta työnjaosta. Pykälässä säädetty menettely on vaihtoehtoinen erillisille väyläkohtaisille suunnitelmille ja niitä koskeville menettelyille.

Pykälää täydennettäisiin nimenomaisella vaatimuksella tehdä suunnittelussa yhteistyötä elinvoimakeskuksen ja tarvittaessa Väyläviraston kanssa. Elinvoimakeskus vastaa pääsääntöisesti maanteiden suunnittelun tehtävistä, mutta LjMTL 15 f §:n 3 momentin mukaisesti Väylävirasto tienpitäjänä voi ottaa vastattavakseen merkittävää hanketta koskevan suunnitelman laatimisen. Vastaavasti, jos ratasuunnitelmassa osoitettavat muutokset arvioitaisiin merkittäviksi, tai Väylävirasto muuten tienpitäjänä pitää tarpeellisenä tämän pykälän mukaiseen yhteistyöhön osallistumista, tulisi yhteistyötä tehdä myös sen kanssa. Maantietä koskevien muutosten suunnittelussa on keskeistä huomioida tienpidosta vastaavien viranomaisten näkemykset. Maantietä koskevat muutokset olisi edelleen mahdollista suunnitella myös omassa prosessissaan, josta vastaisi elinvoimakeskus tai Väylävirasto siten kuin LjMTL:ssä säädetään.

26 §. *Suunnitelmien voimassaoloaika.* Pykälän 3 momentti ehdotetaan kumottavaksi. Momentin mukaan ratasuunnitelma on hyväksyttävä neljän vuoden kuluessa sen laatimisen aloittamisesta.

Käytännössä neljän vuoden määräaika on osoittautunut liian lyhyeksi. Erityisesti erilaiset selvitystarpeet ja esimerkiksi lupa-asiat vaikuttavat suunnittelun keston. Myös suunnitteluun liittyvistä konsultti- ja muita vastaavia palveluita koskevista hankintapäätöksistä tehtävät valitukset vaikuttavat suunnitelman laatimisen aikatauluun ja siihen, ettei suunnitelmaa ennätetä hyväksyä neljän vuoden määräajassa. Aikaraja on käytännössä osoittautunut liian tiukaksi erityisesti laajoissa ratasuunnitelmissa, joissa suunnittelun keston vaikuttavat muun muassa suunnitelman maastotyöt ja tutkimukset, erilaiset luontoselvitykset, vuorovaikutus, mahdollisesti tarvittavat kaavamuutokset ja niiden kesto. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettu laki ei sisällä vastaavaa aikarajoitusta tiesuunnitelman hyväksymiselle, ja tältä osin momentin kumoamisessa olisi kyse myös sääntelyn yhtenäistämisestä.

27 §. *Seuranta ja jälkiarviointi.* Liittyen 2 §:n 3 momentin muutokseen, pykälää sovellettaisiin jatkossa Väyläviraston lisäksi säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettävien ja suunniteltavien yksityisraiteiden haltijoihin, minkä vuoksi pykälän viitaukset Väylävirastoon muutettaisiin viittauksiksi rataverkon haltijaan.

28 a §. *Lupa tasoristeyksen rakentamiseen ja siirtämiseen.* Liittyen 2 §:n 3 momentin muutokseen, pykälää sovellettaisiin jatkossa valtion rataverkon lisäksi säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettävien ja suunniteltavien yksityisraiteisiin. Pykälää muutettaisiin siksi niin, että siinä säädettäisiin jatkossa valtion rataverkkoa koskevan tasoristeyslupan lisäksi yksityisraiteita koskevasta tasoristeysluvasta. Lisäksi pykälän jäsentelyä muutettaisiin sääntelyn selkeyttämiseksi.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin uuden tasoristeyksen rakentamisen, tasoristeyksen siirtämisen sekä tasoristeyksen käytön merkittävän lisääntymisen tai käyttötarkoituksen muuttumisen luvanvaraisuudesta. Säännös vastaisi nykyisin 2 ja 3 momentissa säädettyjä lupavaatimuksia sillä erotuksella, että momentissa ei viitattaisi Väyläviraston lupaan. Lisäksi 1 momenttiin siirrettäisiin nykyisin 2 momenttiin sisältyvä poikkeus luvanvaraisuudesta, kun tasoristeys sisältyy liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaiseen hyväksytyyn tiesuunnitelmaan.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin luvan myöntämistä koskevista edellytyksistä. Edellytykset vastaisivat pääosin nykyisessä 2 momentissa säädettyjä edellytyksiä. Tasoristeyksen siirtämisen edellytyksiä täsmennettäisiin nykytilaan nähdessä niin, että siirrolla olisi voitava parantaa tasoristeyksen turvallisuutta tai sen olisi oltava tarpeen kulkuyhteyksien tarkoituksenmukaiseksi järjestämiseksi.

Nykyisin pykälän 1 momenttiin sisältyvä TEN- ja runkoverkkoa koskevat rajoitukset ja 2 momenttiin sisällytettävistä edellytyksistä poikkeavat tiukemmat edellytykset tasoristeyksen rakentamiselle ja siirtämiselle TEN- ja runkoverkolla siirrettäisiin sisällöllisesti muuttumattomana *3 momenttiin*.

Työnaikaista tarvetta varten tai muun tilapäisen tasoristeyksen rakentamista koskeva säännös säilyisi edelleen pykälän *4 momentissa* sisällöllisesti muuttumattomana. Momentissa ei kuitenkaan enää viitattaisi Väyläviraston lupaan. Säännöstä täydennettäisiin selkeytyksellä, että työnaikaista tarvetta varten rakennettava tai muuta tilapäistä tasoristeystä koskeva lupa on mahdollista myöntää myös TEN- ja runkoverkon radoille.

Pykälän *5 momentissa* säädettäisiin tasoristeyslupan myöntävästä viranomaisesta. Tasoristeysluvasta päättää valtion rataverkolla Väylävirasto ja yksityisraiteella Liikenne- ja viestintävirasto. Ennen luvan myöntämistä tehtävää nykyisin 6 momenttiin sisältyviä kuulemista koskevia vaatimuksia täydennettäisiin huomioimaan yksityisraiteen rataverkon haltijan asema tilanteessa, joissa on haettu tasoristeyslupaa sen hallinnoimalle rataverkolle. Liikenne- ja viestintäviraston olisi kuultava rautatieliikenteen harjoittajien lisäksi yksityisraiteen rataverkon haltijaa. Koska rataverkon haltija vastaa liikenteen turvallisuudesta radalla, olisi Liikenne- ja viestintäviraston ennen luvan myöntämistä yhteistyössä yksityisraiteen rataverkon haltijan kanssa selvitettävä tässä pykälässä tarkoitettujen toimenpiteiden turvallisuus.

Pykälän 5 momenttiin sisällytettäisiin lisäksi nykytilaa vastaavat säännökset mahdollisuudesta asettaa päätöksessä tasoristeyksen rakentamista, uudenlaista käyttöä, kunnossapitoa ja poistamista sekä tasoristeykseen liittyvää tietä koskevia ehtoja.

28 b §. *Tasoristeyksen ja sinne johtavan tien rakentaminen, muuttaminen ja kunnossapito.* Liittyen 2 §:n 3 momentin muutokseen, pykälää sovellettaisiin jatkossa valtion rataverkon lisäksi säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettäviin ja suunniteltaviin yksityisraiteisiin. Pykälän 3 momentissa säädetään teettämis- tai keskeyttämishuosta tilanteisiin, joissa tienpitäjä on laiminlyönyt 1 ja 2 momentin mukaiset velvollisuutensa. Yksityinen rataverkon haltija ei voi asettaa teettämis- tai keskeyttämishukkaa. Siksi momenttia muutettaisiin niin, että päätöksen uhan asettamisesta ja sen täytäntöönpanemisesta tekisi yksityisraiteen tapauksessa Liikenne- ja viestintävirasto. Jos tienpitäjä ei ole ryhtynyt tarpeellisiin toimenpiteisiin keskeyttämishuon tai teettämishuon asettamispäätöksessä asetettuun määräaikaan mennessä, yksityisraiteen rataverkon haltijan on ilmoitettava tästä Liikenne- ja viestintävirastolle, joka voi määrätä uhan täytäntöönpantavaksi oikeuttamalla rataverkon haltija tekemään tai teettämään päätöksessä määrätty toimenpiteet tai keskeyttämään rakennustyöt tienpitäjän kustannuksella. Valtion rataverkolla Väylävirasto päättäisi edelleen itse teettämis- tai keskeyttämishuon asettamisesta ja täytäntöönpanosta.

28 c §. *Lupa rautatien ylittämiseen.* Liittyen 2 §:n 3 momentin muutokseen, pykälää sovellettaisiin jatkossa valtion rataverkon lisäksi säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettäviin ja suunniteltaviin yksityisraiteisiin. Pykälää muutettaisiin siksi niin, että siinä säädettäisiin jatkossa valtion rataverkkoa koskevan ylitysluvan lisäksi yksityisraiteita koskevasta ylitysluvasta. Lisäksi pykälän jäsentelyä muutettaisiin sääntelyn selkeyttämiseksi.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin nykytilaa vastaavasti rautatien ylittäminen taoristeyksessä moottorikelkalla tai muulla maastoajoneuvolla luvanvaraiseksi. Momenttiin sisällytettäisiin 28 a §:n 1 momentti vastaten vaatimus myös hakea lupaa tilanteessa, jossa ylityspaikan käyttö lisääntyy merkittävästi tai käyttötarkoitus muuttuu. Täydennys ei muuttaisi nykytilaa, koska ylityslupaan on jo nykyisen 4 momentin viittaussäännöksen nojalla sovellettu voimassa olevaa 28 a §:n 3 momenttia, joka sisältää vaatimuksen hakea tällaista niin sanottua muutoslupaa.

Pykälän 2 momentti sisältäisi nykytilaa vastaavat ylitysluvan myöntämisen edellytykset, jotka sisältyvät nykyisin 1 ja 2 momenttiin. Kuten nykyisinkin, pykälän 3 momentti sisältäisi säännökset koskien poliisille, Tullille ja Rajavartiolaitokselle määräajaksi myönnettävästä ylitysluvasta maastossa tapahtuvien valvontatehtävien hoitamiseksi.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, vastaavasti kuin tasoristeysluvan osalta, että ylitysluvasta päättäisi valtion rataverkolla Väylävirasto ja yksityisraiteella Liikenne- ja viestintävirasto. Liikenne- ja viestintäviraston on ennen luvan myöntämistä kuultava rataverkon haltijaa sekä yhteistyössä rataverkon haltijan kanssa selvitettävä 2 momentin edellytysten täyttyminen. Lisäksi tulisi kuulla niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät kyseisellä rataosuudella. Momenttiin lisättäisiin myös kirjaus ehdoista, joita lupapäätökseen voitaisiin liittää. Lupaehtoja koskevaa säännöstä on nykyisin sovellettu ylityslupiin 4 momenttiin sisältyneen viittauksen kautta.

Uuteen 5 momenttiin siirrettäisiin nykyisin 4 momenttiin sisältyvät viittaukset tarpeellisin osin. 28 a §:ään ei olisi enää tarpeen viitata miltään osin, koska nykyisin viittauksen kautta sovelletut säännökset on sisällytettyä edellä oleviin momentteihin.

28 d §. *Tasoristeysluvan ja ylitysluvan peruuttaminen.* Liittyen 2 §:n 3 momentin muutokseen, pykälää sovellettaisiin jatkossa valtion rataverkon lisäksi säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettäviin ja suunniteltaviin yksityisraiteisiin. Pykälän johdantokappaleessa viittaus Väylävirastoon muutettaisiin siksi ja 28 a ja 28 c §:n muutosten vuoksi viittaukseksi lupaviranomaiseen. Lisäksi pykälän 2 kohdan viittaus muutetaan 28 a §:n muutosten vuoksi olemaan 28 a §:n 1 momenttiin. Lisäksi poistettaisiin 2 kohdasta ilmaisu ”viraston kehotuksesta huolimatta”. Hallintolain mukaisesti, lupaviranomaisen tulisi kuulla tienpitäjää asiasta, ennen myönnetyn luvan peruuttamisesta päättämistä.

31 §. Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen. Pykälässä säädetään Väyläviraston oikeudesta määrääjäksi kieltää liikenne radalla tai sen osalla taikka rajoittaa sitä, jos rata on sellaisessa kunnossa, ettei radalla voida turvallisesti liikennöidä tai jos rautatieliikenne saattaa vaurioittaa rataa, joka roudan sulamisen tai sateen vuoksi taikka muusta syystä on rakenteeltaan heikentynyt. Pykälässä Väylävirasto muutettaisiin rataverkon haltijaksi, koska 2 §:n 3 momentin muutoksen myötä pykälää sovellettaisiin jatkossa Väyläviraston lisäksi yksityisraiteiden haltijoihin.

Pykälää muutettaisiin lisäksi mahdollistamalla liikenteen rajoittaminen paitsi jo tapahtuneiden vaurioiden perusteella, myös ennakoivasti, jos epätavallisten sääolosuhteiden vuoksi radan kunto todennäköisesti heikentyy sellaiseen kuntoon, ettei radalla voida turvallisesti liikennöidä tai jos liikenne saattaa vaurioittaa rataa. Esimerkiksi myrskytapauksissa voisi olla tarpeen tehdä päätös nopeusrajoitusten alentamisesta tai jopa liikenteen keskeyttämisestä ennakolta, jotta radan vaurioilta ja samalla vaikutuksilta rautatieliikenteen turvallisuuteen ja toimivuuteen välttyttäisiin. Kyse voisi olla myös muista haastavista sääolosuhteista kuten kovasta tuulesta, puihin kertyvästä lumesta, sulasta maasta, jotka yhdessä lisäävät riskiä esimerkiksi puiden kaatumisille. Puiden kaatumisen lisäksi kyse voi olla muistakin vaurioista. Esimerkiksi kovan tuulen aiheuttama sivuttaisliike voi aiheuttaa vaurioita ajolankoihin ja junien virroitimiin. Äärimmillään kova sivutuuli voisi avoimella paikalla kaataa korkeita tai kaksikerroksisia vaunuja. Ennakollisella rajoittamisella voidaan ennaltaehkäistä infrastruktuuri- ja kalustovaurioiden syntymistä sekä vähentää henkilöihin (junan kuljettajat, matkustajat) kohdistuvaa riskiä ja sitä kautta myös liikenteen palautumista normaaliin tilaan.

Nykyisinkin raideliikennelain 180 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus keskeyttää raideliikenne tai rajoittaa sitä vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa tai jos raideliikennejärjestelmän turvallisuus, ihmisen henki taikka terveys on uhattuna. Liikenne- ja viestintäviraston toimenpiteiden tulisi kuitenkin olla toissijaisia rataverkon haltijan omille toimille, joilla liikennettä ennakkoon rajoittamalla voitaisiin välttää turvallisuuden vaarantuminen ja vakavat häiriöt rautatieliikenteelle.

Liikenteen tilapäisessä kieltämisessä tai rajoittamisessa on kyse operatiivisesta päätöksenteosta sekä valtion rataverkon osalta tosiasiallisesta hallintotoiminnasta, eikä siitä tehdä valituskelpoista hallintopäätöstä. Tätä lähtökohtaa ei ole tarkoitus muuttaa.

Pykälän selkeyttämiseksi syyt, joiden vuoksi liikenteen voisi kieltää tai sitä rajoittaa jaettaisiin alakohtiin. Pykälän 1 kohdassa säädettäisiin radan kuntoon liittyvästä syystä, joka estää turvallisen liikennöinnin ja 2 kohdassa syistä, joiden vuoksi liikenne voisi vaurioittaa rataa.

32 §. Tilapäinen kulkutie. Pykälässä säädetään Väyläviraston oikeudesta järjestää toisen maalle tilapäinen kulkutie esteen poistamisen ajaksi, jos radan sortumisen vuoksi tai muusta yllättävästä syystä taikka poikkeuksellisten luonnonolosuhteiden johdosta liikenne radalla estyy. Pykälässä Väylävirasto muutettaisiin rataverkon haltijaksi, koska 2 §:n 3 momentin muutoksen myötä pykälää sovellettaisiin jatkossa Väyläviraston lisäksi säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettävien yksityisraiteiden haltijoihin. Lisäksi pykälää täsmennettäisiin sen osalta, mitä tarkoitetaan muulla yllättävällä syyllä, jonka vuoksi tilapäisen kulkutien voisi järjestää. Muu yllättävä syy voisi olla vaaraa tai vahinkoa liikenteelle, ympäristölle, yleiselle turvallisuudelle, radalle tai muulle omaisuudelle aiheuttava tapahtuma tai olosuhde. Tarkoitus on selkeyttää pykälän soveltamista myös muissa kuin luonnonolosuhteiden aiheuttamissa poikkeuksellisissa tilanteissa. Muu yllättävä syy voisi olla esimerkiksi rautatiehen kohdistuva vahingonteko.

33 §. Kiireellinen ratatyö. Pykälässä säädetään Väyläviraston oikeudesta rakentaa toisen maalle tilapäinen rakennelma, laite, oja, rumpu tai pengeri kiireellisissä tapauksissa. Kyse voi olla tilapäisestä tai pysyvästä ratkaisusta. Pykälän 1 ja 2 momentissa Väylävirasto muutettaisiin rataverkon haltijaksi, koska 2 §:n 3 momentin muutoksen myötä pykälää sovellettaisiin jatkossa Väyläviraston lisäksi säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettävien yksityisraiteiden haltijoihin. Lisäksi pykälän 1 momentissa täsmennettäisiin 32 §:ään ehdotettavaa muutosta vastaavasti sitä, mitä muulla yllättävällä syyllä tarkoitetaan.

37 §. Rautatien suoja-alue. Liittyen 2 §:n 3 momentin muutokseen, pykälää sovellettaisiin jatkossa valtion rataverkon lisäksi säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettäviin ja suunniteltaviin yksityisraiteisiin. Maininta Väyläviraston oikeuksista muutettaisiin 2 *momentissa* siksi koskemaan rataverkon haltijan oikeuksia toimia alueella.

Pykälään ehdotetaan myös lisättäväksi uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin mahdollisuudesta perustaa suoja-alue muullekin yksityisraiteelle kuin säännölliseen henkilöliikenteeseen suunniteltaville ja käytettäville yksityisraiteille, joita koskien suoja-alueet olisivat voimassa suoraan lain nojalla. Muulle yksityisraiteelle voitaisiin osoittaa suoja-alue ratasuunnitelmassa, jos se olisi liikenneturvallisuuden vuoksi tärkeää. Tällöin yksityisraiteen suoja-alueeseen ja rataverkon haltijaan sovellettaisiin, mitä 4 luvussa säädetään. Liikenneturvallisuutta koskevassa suoja-alueen tarpeen arvioinnissa merkityksellistä olisi etenkin raidetta käyttävän liikenteen nopeus, määrä ja laatu.

38 §. Rautatien näkemäalue. Liittyen 2 §:n 3 momentin muutokseen, pykälää sovellettaisiin jatkossa valtion rataverkon lisäksi säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettäviin ja suunniteltaviin yksityisraiteisiin. Maininnat Väyläviraston oikeuksista 2 *momentissa* muutettaisiin siksi koskemaan rataverkon haltijan oikeuksia toimia alueella.

Pykälän 3 *momentissa* säädetään nykyisin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle määrittää rautatien näkemäalueet tarkemmin. Liikenne- ja viestintäministeriön asetus näkemäalueista on annettu maantielain (503/2005, nykyisin laki liikennejärjestelmästä ja maantiestä) 109 §:n 2 momentin ja ratalain 96 §:n 2 momentin nojalla. Asetuksessa säädetään maanteiden näkemäalueiden määrittämisestä ja rautateiden tasoristeyksien näkemäalueiden määrittämisestä. Ratalain 96 §:n 2 momentti on sittemmin kumottu, ja valtuus näkemäalueiden määrittelyyn on siirretty 38 §:n 3 momenttiin (laki 567/2016). Ratalain valtuus näkemäalueiden tarkempaan määrittämiseen on edelleen 1.1.2019 alkaen (laki 998/2018) muutettu määräyksenantovaltuudeksi Liikenne- ja viestintävirastolle. LjMTL valtuussäännökseen ei ole tehty vastaavia muutoksia. Samaan asiaan on tällä hetkellä siten annettu LjMTL:ssä valtuus ministeriön asetuksen antamiseen ja ratalaissa viranomaisen määräyksen antamiseen. Valtuudet olisi tarpeen yhdenmukaistaa asian laatuun nähden sopivan alemman asteisen sääntelyn antamiseksi. Näkemäalueilla on voimassa maanomistajan omistusoikeuteen kohdistuvia rajoituksia. Näkemä-alueen ulottuvuuden määrittely vaikuttaa siis yksityisten oikeuksiin. Perussäännökset asiasta on laissa, eikä ulottuvuuden tarkempaa määrittelyä, jossa on kyse varsin teknisestä sääntelystä, ole tarpeen säätää laissa. Yksityisten oikeuksiin vaikuttavana asiana tarkempaa määrittelyä koskevat säännökset olisi kuitenkin perusteltua antaa edelleen asetuksella eikä normihierarkiassa alemmalla tasolla olevilla viranomaisen määräyksillä. Tämän pykälän 3 momentin valtuus ehdotetaan siksi muutettavaksi liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen antamista koskevaksi.

Pykälään ehdotetaan myös lisättäväksi uusi 4 *momentti*, jossa säädettäisiin mahdollisuudesta perustaa näkemäalue muullekin yksityisraiteelle kuin säännölliseen henkilöliikenteeseen suunniteltaville ja käytettäville yksityisraiteille, joita koskien näkemäalueet olisivat voimassa suoraan lain nojalla. Vastaavasti kuin suoja-alue 37 §:n 3 momentin mukaan, muulle yksityisraiteelle voitaisiin osoittaa myös näkemäalue ratasuunnitelmassa, jos se olisi liikenneturvallisuuden vuoksi tärkeää. Tällöin yksityisraiteen näkemäalueeseen ja rataverkon haltijaan sovellettaisiin, mitä 4 luvussa säädetään. Liikenneturvallisuutta koskevassa suoja-alueen tarpeen arvioinnissa merkityksellistä olisi etenkin raidetta käyttävän liikenteen nopeus, määrä ja laatu.

40 §. Poikkeamisvalta. Liittyen 2 §:n 3 momentin muutokseen suoja- ja näkemäaluesääntelyä sovellettaisiin jatkossa valtion rataverkon lisäksi säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettäviin ja suunniteltaviin yksityisraiteisiin. Koska kyse olisi suoraan lakiin perustuvista rajoituksista, olisi tässä pykälässä tarkoitetun poikkeuksen myöntäminen olisi perusteltua tehdä edelleen viranomaispäätöksellä myös yksityisraiteen tapauksessa. Pykälää ehdotetaan siksi muutettavaksi niin, että valtion rataverkolla Väylävirasto ja yksityisraiteella Liikenne- ja viestintävirasto myöntäisi poikkeuksen.

41 §. Poikkeukset rajoituksista. Kun suoja- ja näkemäalue sääntelyä sovellettaisiin jatkossa valtion rataverkon lisäksi säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettäviin ja suunniteltaviin yksityisraiteisiin, on tämän pykälän 2 momentissa säädettyjä viranomaistoimivaltuuksia tarpeen täsmentää. Ehdotetaan, että 2 momentin mukaisen määräyksen kasvillisuuden taikka rakennuksen, rakennelman tai laitteen poistamisesta, siirtämisestä tai muusta muutoksesta antaisi yksityisraiteiden tapauksessa Liikenne- ja viestintävirasto ja valtion rataverkolla edelleen Väylävirasto. Käytännössä rataverkon haltijan tulisi olla asiassa aloitteellinen ilmoittamalla tilanteesta Liikenne- ja viestintävirastolle, jotta virastolla olisi mahdollisuus tarvittaessa päättää määräyksen antamisesta.

42 §. Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamista koskeva menettely. Liittyen 2 §:n 3 momentin muutokseen, pykälää sovellettaisiin jatkossa Väyläviraston lisäksi säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettävien ja suunniteltavien yksityisraiteiden haltijoihin, minkä vuoksi maininnat Väylävirastosta muutettaisiin maininnoiksi rataverkon haltijasta.

43 §. Ratatoimitus. Pykälään 1 momenttiin tehtäisiin tekninen muutos koskien viittausta lunastuslakiin, koska lunastuslaki mainittaisiin laissa jatkossa ensimmäisen kerran 9 b §:ssä.

60 §. Korvaussopimukset. Liittyen edellä 15 §:ään esitettyyn kiinteistökohtaiset haitantorjuntatoimenpiteet mahdollistavaan säännökseen, korvaussopimuksia koskevaan pykälään esitetään lisättäväksi uusi 4 momentti, jonka mukaan 1 momentin sääntely korvauksia koskevasta sopimuksesta, koskisi myös sopimusta kiinteistöllä toteutettavista haitan tai vahingon poistamiseen tai vähentämiseen tarkoitetuista toimenpiteistä. Pykälän 1 momentin mukaan asianosaiset voivat sopia lunastuskorvauksista. Sopimusta ei alisteta lunastustoimikunnan vahvistettavaksi lunastuslain 40 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Edelleen 1 momentin mukaan korvauksia koskeva sopimus sitoo myös sitä, jolle asianosaisen oikeus kiinteistöön siirtyy. Lisäksi pykälän 1 momenttia täydennettäisiin sopimuksen sitovuuden osalta niin, että korvauksia koskeva sopimus sitoisi rataverkon haltijan vaihtuessa myös uutta rataverkon haltijaa. Rataverkon haltija voi vaihtua esimerkiksi ratakannakkeen eri vaiheiden välillä, niin että suunnittelusta, rakentamisesta tai toteuttamisesta ja ylläpidosta vastaavat rataverkon haltijat olisivat eri tahoja. Korvaussopimusten ja myös kiinteistökohtaisia haitantorjuntatoimenpiteitä koskevien sopimusten pysyvyys tarpeen varmistaa myös rataverkon haltijan vaihdostilanteissa.

63 §. Korvaus tutkimustyöstä ja eräistä muista toimenpiteistä. Pykälän viittaus tutkimustöiden suorittamista merkitseviin toimenpiteisiin päivitetäisiin huomioiden tutkimusoikeussääntelyyn ehdotettavat muutokset ja uudet säännökset. Pykälän sääntelyä korvauksesta sovellettaisiin kuten nykyisin suunnittelun aikaisen suoraan lakiin perustuvan tutkimusoikeuden nojalla tehtyjen toimenpiteiden (9 a § 1 momentti) korvauksiin. Lisäksi pykälän korvaussääntely soveltuisi jatkossa myös suunnittelua koskevan tutkimusluvan nojalla tehtyjen toimenpiteiden (9 b §) korvauksiin sekä rakentamisvaiheen tutkimustöistä (21 a ja 21 b §) aiheutuneiden vahinkojen ja haittojen korvaamiseen.

85 b §. Muutokset valtion rataverkossa. Uudessa pykälässä ehdotetaan säädettäväksi valtion rataverkossa tapahtuvista muutoksista tiedottamisesta ja suoja- ja näkemäalueisiin liittyvistä vaikutuksista tapauksissa, joissa rataverkon haltija vaihtuu. Vaihdot rataverkon haltijassa tapahtuvat osapuolten välisten sopimusten perusteella. Ratkaisevaa on kuitenkin lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston raideliikennelain mukaisesti myöntämä rataverkon haltijan turvallisuuslupa, joka lopulta ratkaisee, mikä taho on rataverkon haltija. Muutokset toteutetaan turvallisuusluvan hakemisen ja käsittelyn lisäksi varallisuus oikeudellisin sopimuksin. Väyläviraston oikeuteen luovuttaa tai vuokrata rautatiealuetta sovelletaan, mitä oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta annetussa laissa (373/2002) säädetään. Valtion kiinteistövarallisuuden hankinnasta, vuokraamisesta, hallinnasta ja hoitamisesta säädetään lisäksi mainitun lain nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa (242/2015).

Pykälän 1 momentissa asetettaisiin velvoite tiedottaa muutoksista valtion rataverkossa ennen niiden voimaantuloa julkisella kuulutuksella. Julkisesta kuulutuksesta säädetään hallintolain (434/2003) 62 a §:ssä. Rautatien siirtymiseksi osaksi valtion rataverkkoa tai toisin päin ei ole säädetty erityisiä edellytyksiä. Rautatie voidaan kuitenkin lähtökohtaisesti rakentaa myös

yksityisraiteena vain ratalain 5 §:n 3 momentin edellytysten, kuten yleisen tarpeen vaatimuksen täytyessä. Myös yksityisraiteen suunnittelussa on lisäksi noudatettava esimerkiksi tämän lain mukaista vuorovaikutusmenettelyä. Valtion rataverkolla on kuitenkin voimassa esimerkiksi suoja- ja näkemäalueet suoraan lain nojalla, ja valtion rataverkkoon ja rataverkon haltijaan sovelletaan osin erilaista sääntelyä kuin yksityisraiteisiin ja niiden haltijoihin. Siksi valtion rataverkkoon kohdistuvista muutoksista silloinkin, kun niitä ei toteuteta ratasuunnitelmamenettelyssä on perusteltua edellyttää muutoksista tiedottamista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vaatimuksesta ilmoittaa tavallisella tiedoksiannolla suoja- ja näkemäalueita koskevien maankäyttörajoitusten voimaantulosta niille kiinteistön omistajille ja haltijoille, joiden kiinteistön alueelle muodostuu uusi suoja- tai näkemä-alue rautatien, siirtyessä yksityisen rataverkon haltijan hallinnasta Väyläviraston hallintaan. Valtion rataverkolla on suoja- ja näkemäalueet suoraan lain nojalla. Kun säännölliseen henkilöliikenteeseen suunniteltaville ja käytettäville yksityisraiteille suoja- ja näkemäalueet tulisivat tämän esityksen mukaan voimaan suoraan lain nojalla kuten valtion rataverkolla, momentti koskisi käytännössä tapauksia, joissa muu kuin säännöllisen henkilöliikenteen yksityisraide siirtyy osaksi valtion rataverkkoa. Jos suoja-alueen ulottuvuus olisi tarpeen määrittää 37 §:n 30 metrin pääsäännöstä poikkeavaksi, tulisi asiasta laatia ratasuunnitelma.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin lisäksi selkeyden vuoksi, että kun rautatie, jota ei käytetä tai suunnitella säännölliseen henkilöliikenteen, siirtyy Väyläviraston hallinnasta yksityisen rataverkon haltijan hallintaan, 37 ja 38 §:n mukaiset käyttörajoitukset ja oikeudet lakkaavat. Edellä ehdotetun mukaisesti muullekin kuin säännölliseen henkilöliikenteeseen suunniteltavalle tai käytettävälle yksityisraiteelle olisi jatkossa mahdollista perustaa suoja-alue ja näkemäalue, jos se olisi liikenneturvallisuuden vuoksi tärkeää. Sikäli kun valtion rataverkosta yksityisraiteen haltijan hallintaan siirtyvällä rautatiellä olisi liikenneturvallisuuden vuoksi tarpeen säilyttää suoja-alue tai näkemäalue, tulisi asiasta laatia ratasuunnitelma.

87 a §. *Oikeus luovuttaa tietoja.* Ratalakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 87 a §, jossa säädettäisiin Väyläviraston oikeudesta luovuttaa salassapitosäännösten estämättä rautatietä koskevia tietoja viestintä-, energia-, liikenne- tai vesihuoltoverkkojen suunnittelusta tai rakentamisesta vastaaville taikka niiden toimeksiannosta toimiville. Väylävirastolla olisi lisäksi oikeus salassapitosäännösten estämättä luovuttaa tietoja sellaisille kiinteistöjen haltijoille, joiden kiinteistöille on sijoitettu Väyläviraston hallinnassa olevia rautatiehen liittyviä rakenteita, rakennelmia, laitteita ja kaapeleita.

Viestintäverkolla tarkoitetaan toisiinsa liitetystä johtimista sekä laitteista muodostuvaa järjestelmää, joka on tarkoitettu viestien siirtoon tai jakeluun johtimella, radioaalloilla, optisesti tai muulla sähkömagneettisella tavalla. Energiaverkolla tarkoitetaan kaasu-, lämpö-, jäädytys- ja sähköverkoja, joihin luetaan myös julkisten alueiden valaistukseen käytetyt sähköverkot. Vesihuoltoverkoilla tarkoitetaan paitsi talousveden toimittamiseen tarkoitettua vesijohtoverkkoa, myös jätevesiviemäriverkkoa ja hulevesiverkkoa. Edellä mainittujen verkkojen haltijoita ovat esimerkiksi ovat teleoperaattorit, valokuituyhtiöt, kaukolämpöyhtiöt, sähkön kantaverkkoyhtiö ja jakeluverkon omistavat sähköverkkoyhtiöt ja vesihuoltoyhtiöt. Toimijat voivat itse olla verkkojensa suunnittelijoita ja rakentajia, tai ne voivat toimia tilaajana, jolloin suunnittelua tai rakentamista tuottaa näiden puolesta toimiva taho.

Liikenneverkoja ovat maantieverkon, valtion rataverkon ja valtion vesiväyläverkon ohella kadut, yksityistiet, yksityisraiteet, muut kuin valtion hallinnoimat vesiväylät, lentoasemat, satamat ja joukkoliikenneterminaalit. Katuverkon haltijoita ovat kunnat. Yksityistien rakentamisesta ja kunnossapidosta huolehtivat tien käyttäjät eli tieosakkaat yhdessä. Yksityistien kunnossapitoa ja hallintoa varten voidaan perustaa tieosakkaista muodostuvan tiekunnan. Yksityisraiteet ovat tavallisesti yleiseltä liikenteeltä eristettyjä teollisuusraiteita tai vastaavia, mutta niillä on yleensä liittynyt valtion rataverkkoon. Yksityisraiteita suunnittelevia tahoja ovat myös esimerkiksi suuria ratakankkeita suunnittelevat hankeyhtiöt.

Edellä mainittujen toimijoiden ja niiden puolesta toimivien lisäksi tietojen luovutus olisi mahdollista myös tietyille kiinteistöjen omistajille. Väylävirastolla on rataverkon asetin- ja turvalaitteita eri toimijoiden, kuten Senaatti-kiinteistöjen, yritysten sekä kuntien kiinteistöillä.

Rataverkkoon liittyviä tietoja on tarve luovuttaa esimerkiksi kiinteistöjen peruskorjauksia tai niiden purkutoimenpiteitä varten, jolloin tulee huomioida myös Väyläviraston vastuulla olevat ja rataverkon turvallisuuteen keskeisesti liittyvät tilat ja laitteet. Tietojen luovutus olisi mahdollista myös kiinteistöjen omistajien puolesta toimiville tahoille.

Luovutettavat tiedot koskisivat rautateitä, jolla tarkoitettaisiin lain 3 §:n 1 momentin 1 kohdan tietoja. Kohdan mukaan tiedot koskisivat yksi- tai useampiraiteista rataa sekä rautatiealuetta ja sillä olevia rakennuksia, rakennelmia ja laitteita, joita tarvitaan liikenteen hoitamiseksi ja turvaamiseksi sekä kaikkea näihin liittyvää toimintaa varten. Tiedot eivät lähtökohtaisesti pidä sisällään henkilöitä, mutta luovuttavat asiakirjat saattavat pitää sisällään henkilöiden nimiä esimerkiksi teknisten piirustuksien nimiöissä.

Luovutettavia tietoja ei olisi mahdollista listata laissa tyhjentävästi, minkä vuoksi säännökseen sisältyisi välttämättömyyedellytys. Tietojen tulisi olla välttämättömiä johtojen, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseksi rautatiealueelle. Rautatiealue määritellään lain 3 §:n 1 momentin 2 kohdassa. Lähtökohtaisesti kyse olisi ratalain 36 §:n mukaisesta muiden kuin radanpitoon liittyvien johtojen, rakennelmien ja laitteiden sijoittamisesta rautatiealueelle. Kyse voisi kuitenkin olla suunnitteluvaiheessa ilmenevästä tarpeesta, jolloin 36 §:n mukaista sopimussuhdetta ei vielä ole.

Lisäksi kyse voisi olla tietojen antamisesta muihin viestintä-, energia-, liikenne- tai vesihuoltoverkkojen suunnittelu- ja rakentamistehtäviin. Kyse voi olla esimerkiksi rakenteiden, rakennelmien, laitteiden ja kaapeleiden sijoittamisesta rautatiealueen välittömään läheisyyteen. Kyse voisi tällöin olla esimerkiksi katujen suunnittelusta ja rakentamisesta, johon tarvittaisiin lähtötiedoiksi rautatietä koskevia tietoja, vaikka katu siihen liittyvien rakenteineen ei sijaitse rautatiealueella. Muissa verkkojen suunnittelu- ja rakentamistehtävissä voisi olla myös kyse tilanteista, joissa muusta syystä voi olla rautatiealueelle ulottuvia vaikutuksia tai rautatie voisi vaikuttaa muutoin suunnitteluun ja rakentamiseen. Lisäksi tietoja voisi luovuttaa sellaisille kiinteistöjen haltijoille tai niiden puolesta toimiville, joiden kiinteistöille on sijoitettu Väyläviraston rataverkon asetin- tai turvalaitetiloja. Tietoja voisi luovuttaa myös valtion rataverkkoon liitettävän yksityisraiteen suunnittelu- ja rakentamistehtäviin, mikäli se olisi näiden tehtävien kannalta välttämätöntä.

Tietojen luovuttamiseen muilta osin sovellettaisiin julkisuuslaissa säädettyjä vaatimuksia. Asiakirjan julkisuus on arvioitava joka kerta erikseen julkisuuslaissa edellytetyllä tavalla silloin, kun asiakirjasta pyydetään tietoa. Tietojen luovutuspyyntöjen yhteydessä tulee arvioida salassapitoperusteiden soveltuminen huomioiden vahinkoedellytyslausekkeiden sisältö. Pyydettyä tietoa salassa pidettävästä asiakirjasta tiedon pyytäjän on julkisuuslain 13 §:n 2 momentin mukaan ilmoitettava tietojen käyttötarkoitus sekä muut tietojen luovuttamisen edellytysten selvittämiseksi tarpeelliset seikat sekä tarvittaessa tiedot siitä, miten tietojen suojaus on tarkoitettu järjestää. Aineiston käsittelyä koskevat julkisuuslain 23 §:n vaitiolovelvollisuus ja hyväksikäyttökielto sekä asiakirjojen turvallisuusluokitellusta valtionhallinnossa annetun valtioneuvoston asetuksen (1101/2019) 6 § turvallisuusluokitellun asiakirjan suojaamisen varmistamisesta.

88 a §. Maksut. Pykälää täsmennettäisiin niin, että siinä olisi kyse Väyläviraston tämän lain nojalla myöntämien lupien maksujen lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston tämän lain nojalla myöntämien lupien maksuista.

89 §. Tasoristeyksen ja siltojen kunnossapito. Pykälän 6 momentissa viittaus kumotun tieliikennelain 51 §:n 2 momenttiin päivitetäisiin viittaukseksi voimassa olevan tieliikennelain 71 §:n 1 momentin 3 kohtaan.

89 a §. Eräät vahingonkorvausasiat. Sääntelyä selkeytettäisiin täsmentämällä, että pykälää koskee ainoastaan valtion rataverkkoa koskevien vahingonkorvausasioiden käsittelyä.

7.2 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

5 §. *Maantiehen kuuluvat alueet, rakenteet, rakennelmat ja laitteet sekä tiealue.* Ehdotetaan maantiehen kuuluvien alueiden määrittelyn täydentämistä sisällyttämällä pykälän 1 momentin 1 kohtaan liikenteen valvontaa varten tarpeellinen alue. Lisäys selkeyttäisi tulkintaa siitä, voidaanko maantiehen tiesuunnitelmassa sisällyttää liikenteen valvontapaikka joko yksinomaista tai tilapäistä käyttöä varten. Liikenteen valvontatehtäviä on poliisin lisäksi Tullilla ja Rajavartiolaitoksella. Erityisesti raskaaseen liikenteeseen kohdistuva valvonta edellyttää valvontapaikalta riittävää tilavarausta ja myös muita järjestelyjä tehtävän suorittamiseksi työ- ja liikenneturvallisuukselle asetettavat vaatimukset huomioiden. Lisäys mahdollistaisi myös tiesuunnitelman laatimisen pelkästään liikenteen valvontapaikkaa varten.

6 §. *Maantielautat.* Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että *lossilla* tarkoitettaisiin jatkossa ohjauksköyden tai muun laitteiston avulla ohjattua lauttaa. Nykyinen sääntely korostaa ohjauksköyden merkitystä lossin ohjattavuudessa, vaikka teknisen kehityksen myötä ohjauksköysi ei käytännössä enää ohjaa lossin kulkua, vaan toimii lähinnä lossinkuljettajan optisena apuvälineenä. Nykyinen sanamuoto antaa siten osittain harhaanjohtavan kuvan ohjauksköyden todellisesta merkityksestä. Muutoksella ajantasaistettaisiin sääntely vastaamaan nykyisiä teknisiä ratkaisuja ja mahdollistettaisiin ohjauksköyttä korvaavien tai täydentävien ohjauksjärjestelmien kehittäminen ja käyttöönotto. Samalla luotaisiin selkeämmät ja teknologianeutraalimmat puitteet lossien tulevaisuuden kehittämiseksi.

Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että siitä poistettaisiin viittaus vesiliikennelain kanavia ja avattavia siltoja koskeviin säännöksiin, joita lossin kuljettajan ei nykyisin edellytetä tuntevan, ja tämän pykälän 4 momentin nojalla annettujen säännösten sisältöön, jotka on tunnettava. Muutos olisi osa pykälän uudistusta, jossa lossinkuljettajien tarkemmat osaamisvaatimukset siirrettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä tarkennettavaksi.

Pykälän 2 momentissa vaatimus siitä, että lossia, sen henkilökuntaa, matkustajia, lastia, muuta omaisuutta tai ympäristöä ei tule saattaa vaaralle alttiiksi muutettaisiin niin, että siinä ei enää viitattaisi lossin miehitykseen. Vesiliikennelain (782/2019) 6 §:n ja merilain (674/1994) 7 luvun 1 §:n mukaan vesiliikenteen vastuujärjestelmä rakentuu laivanisännän vastuun varaan, jossa ensisijainen vastuutaho on lossin operoija. Lossin kuljettaja toimii lossin operoijan edustajana lossilla, eikä ehdotettu muutos muuta tätä vastuujärjestelmää. Poistamalla maantielain kuudennesta pykälästä nimenomainen viittaus lossin miehitykseen luodaan teknologianeutraali lainsäädäntö, joka mahdollistaa myös miehittämättömien lossien liikenneturvallisuuksien kehittämisen jatkossa vastuujärjestelmiä muuttamatta.

Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin myös uusi määräyksenantovaltuutus, jonka perusteella Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä lossien katsastuksen lisäksi lossin kuljettajalta vaadittavasta teknisestä perehtyneisyydestä, lossin kuljettamiseen vaadittavasta osaamisesta sekä vaatimusten täyttämisen osoittamisesta. Sen jälkeen, kun Liikenteen turvallisuusvirastolle säädetyistä lossin kuljettajan pätevyistä ja tältä vaadittavaa todistusta koskevasta määräyksenantovaltuudesta luovuttiin lakimuutoksella 572/2018 (HE 45/2018 vp), kuljettajilta edellytettävä pätevyys on jäänyt osin epäselväksi. Tämän vuoksi esitetään, että Liikenne- ja viestintävirastolle säädettäisiin määräyksenantovaltuutus antaa tarkempia määräyksiä lossinkuljettajilta vaadittavasta osaamisesta. Määräyksellä voitaisiin yksityiskohtaisemmin täsmentää, mihin lossinkuljettajan tulee tehtävässään perehtyä ja millaista osaamista kuljettajalta edellytetään tietyllä liikennöintialueella vesiliikenneturvallisuuksien varmistamiseksi. Määräystasolla voitaisiin myös huomioida lossipaikkojen erityisvaatimuksia, joilla on vaikutusta lossinkuljettajilta edellytettävään osaamiseen. Lauttaliikenteen palveluntuottajalla säilyisi edelleen vastuu varmistaa vaatimusten toteutuminen.

8 §. *Maantiehen kuuluvat pysäköinti-, levähdys- ja palvelualueet.* Pykälän otsikkoa muutettaisiin vastaamaan paremmin sisältöä niin, että siinä mainittaisiin palvelualueiden lisäksi pysäköinti- ja levähdysalueet. Pykälän 1 momentissa säädetään maantiehen kuuluvista

pysäköintialueista ja levähdysalueista ja 2 momentissa palvelualueista. Muutos selkeyttäisi sitä, että palvelualueilla tarkoitetaan nimenomaan 2 momentissa tarkoitettuja alueita, kun pysäköintialueista ja levähdysalueista puhuttaisiin omilla nimillään, eikä palvelualueita koskevan otsikon alla.

Pykälän 1 momenttia muutettaisiin niin, että ei enää tehtäisi eroa sen välillä, mitä pysäköintialueelle ja mitä levähdysalueelle saa sijoittaa. Pysäköintialueiden ja levähdysalueiden ero on lainsäädännön tasolla ja myös käytännössä epäselvä, eikä ole perusteltua säännellä toimintojen sijoittamista niille eri tavoin. Elinvoimakeskukseen tulee ottaa 42 §:n mukaisessa lupaharkinnassa huomioon kunkin alueen erityispiirteet harkitessaan, millaisia toimintoja sinne voidaan sijoittaa.

Lisäksi momentin terminologiaa päivitetäisiin. Polttoaineenjakelelun sijaan momentissa käytettäisiin jatkossa liikenteen käyttövoimien jakelu -käsitettä. Tarkoitus on nykyaikaistaa terminologiaa, ja nykyistä selkeämmin mahdollistaa pysäköinti- ja levähdysalueilla fossiilisten polttoaineiden jakelun lisäksi teliikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu, kuten sähköajoneuvojen latauspisteiden rakentaminen.

Lisäksi 1 momentissa käytetyt termit rakennelma ja rakennus korvattaisiin termeillä rakennuskohde ja muu rakennelma. Muutos liittyy uuden rakentamislain (751/2023) terminologiaan. Voimassa olevassa rakentamislaisissa rakennuksen määritelmä on merkittävästi aiempaa maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) määrittelyä suppeampi, ja luvanvaraisiin rakentamishankkeisiin viitataan nykyisin rakennusta laajemmalla rakentamiskohteen käsitteellä. Rakennuskohteen käsitteen alle kuuluvat myös sellaiset rakennelmat, joilla voi olla vaikutusta ympäröivään alueiden käyttöön ja joiden toteuttamisessa on otettava huomioon olennaisia teknisiä vaatimuksia. Maanteiden levähdys- ja pysäköintialueille voi olla tarve sijoittaa muunkinlaisia rakennelmia, minkä vuoksi viitattaisiin rakennuskohteiden lisäksi muihin rakennelmiin. Muutos on perusteltu lainsäädännön yhtenäisyyden kannalta, ja koska momentissa myös viitataan rakentamislakiin tuoden esiin se, ettei elinvoimakeskusten suostumus korvaa rakentamislaisissa vaadittuja lupia.

13 §. *Tienpitoa koskevat yleiset vaatimukset.* Pykälän 1 momentissa säädetään maantieverkon kehittämisen ja kunnossapidon keskeisten tavoitteiden edistämistä koskevat vaatimukset, jotka ohjaavat myös maantieverkkoon tehtäviä investointeja. Momenttiin lisättäisiin uusi 5 kohta, minkä myötä lakiin tulisi kirjatuksi, että maantieverkkoa on kehitettävä ja kunnossapidettava ja siihen investoitava siten, että edistetään muiden tavoitteiden ohella kansallista turvallisuutta. Maantieverkon toimivuus osana koko liikenneverkkoa laajemmin on osa kansallisen turvallisuuden käsitteeseen sisältyvästä yhteiskunnan toiminnan ja toimintaedellytysten turvaamisesta. Liikenneverkot mahdollistavat osaltaan väestön liikkumisen ja evakuoinnin, viranomaistoiminnan, elinkeinoelämän toiminnan ja huoltovarmuuden sekä sotilaallisen ja siviilivalmiuden. Tämä rooli samoin kuin infrastruktuurin suojaaminen ja mahdollisiin uhkiiin varautuminen on huomioitava tienpidossa. Kansallinen turvallisuus on käytännössä huomioitu väylänpidossa nykyisinkin. Muutoksella on tarkoitus tehdä asia näkyväksi ja saattaa soveltamiskäytäntö osaksi lainsäädäntöä sekä vahvistaa kansallisen turvallisuuden näkökulmaa maanteiden kehittämisessä ja kunnossapidossa.

Pykälän 2 momentissa säädetään tienpidon toteuttamista koskevista keskeisistä vaatimuksista. Vaatimukset koskevat tienpidosta vastaavien tahojen toimintaa maantien suunnittelussa, rakentamisessa ja kunnossapidossa. Liittyen kansallisen turvallisuuden näkökulman esiin tuomiseen väylänpitoa koskevassa lainsäädännössä momenttiin lisättäisiin uusi 7 kohta, jonka mukaan tienpidossa tulisi huomioida maanpuolustuksen ja huoltovarmuuden tarpeet. Tavoitteena olisi korostaa tarvetta ennakkollisesti ottaa huomioon maanpuolustuksen ja huoltovarmuuden tarpeet tienpidossa.

Maanpuolustuksen tarpeet liittyvät esimerkiksi sotilaalliseen liikkuvuuteen eli siihen, että sotilasjoukkoja ja sotilasmateriaalia kyetään liikkuttamaan joustavasti ja nopeasti sinne missä niitä tarvitaan. Sotilaallinen liikkuvuus edellyttää kapasiteetiltaan riittävää kaksikäyttöistä tieverkkoa. Kaksikäyttöisyydellä tarkoitetaan sitä, että liikenneverkko solmukohtineen vastaa teknisesti ja kapasiteetiltaan siviilikuljetusten lisäksi myös sotilasjoukkojen ja materiaalin

kuljetuksien ja käsittelyn edellyttämiä vaatimuksia. Huoltovarmuuden kannalta keskeistä on tieverkon käytettävyyden varmistaminen kaikissa oloissa. Tieverkon käytettävyys varmistetaan olemassa olevan verkon kunnossapidolla, korjauksilla sekä suunnittelemalla ja rakentamalla maanteitä yhteiskunnan tarpeisiin vastaamiseksi. Maantieverkon osana muuta liikenneverkkoa on mahdollistettava kriittiset kuljetukset, ja tieverkon tulee ominaisuuksiltaan kyetä vastata näiden kuljetusten edellyttämiä tarpeita. Huoltovarmuuden kannalta keskeisissä ovat myös esimerkiksi maaliikenteen yhteydet satamiin.

15 g §. Hankearviointi. Hankearvioinnin käytäntöjen, tavoitteiden ja ohjeistuksen muuttuessa on havaittu, että hankearviointia koskevaa säännöstä olisi tarpeen joustavoittaa erityisesti seurantaa ja jälkiarviointia koskevalta osalta. Hankearvioinnin sisältöä koskevaa *2 momenttia* ehdotetaan siksi osin täsmennettäväksi hankearvioinnin sisällön osalta niin, että hankearvioinnin tulisi aina sisältää hankkeen lähtökohtien, tavoitteiden ja vaikutusten kuvaus, sekä päätöksenteon kannalta merkittävien vaikutusten arviointi, yhteiskuntataloudellinen kannattavuuslaskelma ja hankearvioinnin päätelmät. Lisäksi ehdotetaan toisaalta jätettäväksi tienpitäjälle harkinnan varaa siihen, onko hankearvioinnissa kussakin tapauksessa tarpeen lisäksi esittää vaikuttavuuden arviointi, vaikutusten täydentävät arvioinnit, toteutettavuuden arviointi sekä suositukset hankkeen seurantaan ja jälkiarviointiin.

16 §. Suunnitelman laatimisen aloittaminen ja lopettaminen. Pykälässä säädetään nykyisin yleis- ja tiesuunnitelman laatimisen aloittamisesta ja oikeudesta tehdä tarpeellisia tutkimustöitä kiinteistöllä. Sääntelyn selkeyttämiseksi suunnittelun aloittamista ja sitä koskevaa aloituskuulutusta koskeva sääntely ehdotetaan erotettavaksi tutkimuksia koskevasta sääntelystä. Pykälää muutettaisiin niin, että sen *1 momentissa* säädettäisiin vain vaatimuksesta aloituskuulutuksen julkaisemiseen, kun elinvoimakeskus on päättänyt aloittaa yleis- tai tiesuunnitelman laatimisen. Lisäksi suunnittelun aloittamisesta olisi edelleen ilmoitettava kunnalle ja tienpitäjälle. Tutkimustöiden aloittamiseen liittyvästä tiedottamisesta säädettäisiin jatkossa erikseen 16 a §:ssä.

Pykälän *2 momenttiin* lisättäisiin uusi säännös velvoitteesta ilmoittaa 1 momentissa säädetyllä tavalla myös siitä, jos suunnitelman laatiminen lopetetaan tai keskeytetään ennen suunnitelman hyväksymistä. Erityisesti tiesuunnitelman laatimisen päättymisestä ilmoittaminen olisi tärkeää yleissuunnitelman 20 §:ssä säädettyjen rakentamisrajoituksia merkitsevien oikeusvaikutusten voimassaolon kannalta. Lain 31 §:n 1 momentin pääsäännön mukaan tiesuunnitelman laatiminen on aloitettava kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on saanut lainvoiman. Muuten yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa. Saman pykälän 2 momentin mukaan yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa myös siltä osin, kuin sen perusteella laadittu tiesuunnitelma on hyväksytty ja hyväksymispäätös on saanut lainvoiman. Tiesuunnitelman laatimisen vireillöolo voi pidentää yleissuunnitelman oikeusvaikutusten voimassaoloa joissain tapauksissa huomattavasti. Jos suunnitelman laatiminen on kuitenkin lopetettu, olisi siksi tärkeää huolehtia asiasta ilmoittamisesta, jotta yleissuunnitelman oikeusvaikutukset vastaavasti lakkaisivat 31 §:n 1 momentissa tarkoitetun yleissuunnitelman voimassaoloajan puitteissa, eikä aikanaan käynnistetty, mutta kuitenkin tosiasiallisesti lopetettu tiesuunnitelman valmistelu pitäisi oikeusvaikutuksia voimassa tarpeettomasti. Tiesuunnitelman valmistelun keskeyttämisestä on käytännössä nykyisinkin joskus kuulutettu, vaikka siitä ei ole erikseen säädetty.

Pykälän otsikkoa muutettaisiin vastaamaan sen sisältöä.

16 a §. Yleis- ja tiesuunnitelmia koskeva tutkimusoikeus. Tutkimusoikeutta koskevat nykyisen 16 §:n säännökset siirrettäisiin uuteen 16 a §:ään.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin nykyistä 16 §:n 1 momenttia vastaavasti elinvoimakeskuksen oikeudesta tehdä tutkimustöitä, kun se on ilmoittanut suunnittelun aloittamisesta. Momentin sanamuotoa kuitenkin yhtenäistettäisiin ratalain 9 a §:n kanssa. Jatkossa myös alueesta, jossa tutkimuksia voitaisiin tehdä, käytettäisiin myös tässä pykälässä nimitystä suunnittelualue. Tutkimuksia on oikeus tehdä suunnittelualueeseen kuuluvalla kiinteistöllä. Suunnittelualueella tarkoitetaan suunnitellun maantien aluetta sekä maantien vaikutusalueetta. Vaikutusalueella tarkoitetaan aluetta, johon tien haitalliset vaikutukset, esim.

melu ja värinä, saattavat ulottua. Esimerkkeinä tutkimustöistä pykälässä lueteltaisiin edelleen mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus ja maa- ja kallioperän tutkimus. Tutkimukset, joita elinvoimakeskus voi tutkimusoikeuden nojalla käytännössä tehdä, ovat esimerkiksi erityyppiset pohjatutkimukset, kairaukset, näytteenotot ja pohjavesiputkien tai inklinometrien asentaminen.

Nykyiseen 16 §:n 1 momenttiin sisältyvä vaatimus siitä, että tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä, sisällytettäisiin 16 a §:n 2 momenttiin. Kielto puuttua toisen omaisuuteen enempää kuin tutkimuksen kannalta on välttämätöntä ja tarpeettoman häiriön aiheuttamista koskeva kielto on otettava huomioon harkittaessa tutkimustöiden aikaa ja paikkaa. Kotirauhan suojaamalla alueilla eli pysyväisluonteiseen asumiseen käytetyissä tiloissa kuten asuinrakennuksen pihapiirissä, toisen oikeuteen puuttuminen on merkittävämpää kuin vastaavat toimenpiteet muilla alueilla, mikä on välttämättömyyden arvioinnissa otettava huomioon ja asettaa tutkimustöiden suorittamiselle kotirauhan suojaamalla alueilla erityisen korkean kynnyksen. Tutkimustarve riippuu muun ohella siitä, millaiseen ympäristöön tiesuunnitelma sijoittuu, ja myös kotirauhan suojaamalla alueilla voi olla tarve tehdä tutkimuksia. Erityisesti jo ennestään tiiviisti rakennetulla alueilla, joilla nykyisiä maanteitä kehitetään, edellyttää rakenteiden yhteensovittaminen hyvää tutkimustietoa. Tilatarpeen selvittäminen on olennaista tiesuunnitelmavaiheessa, koska hyväksytyt suunnitelmat oikeuttaa lunastamaan tarvittavat alueet, ja niissä myös selvitetään vaikutukset ja haitallisten vaikutusten torjunta. Lisäksi esimerkiksi elinkeinon harjoittamiselle aiheutuvat haittoja on erityisesti vältettävä. (Ks. myös HE 17/2004 vp)

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tutkimuksesta ilmoittamisesta. Sääntelyä yhdenmukaistettaisiin lunastuslain 85 §:n kanssa niin, että jatkossa tutkimuksesta on vähintään seitsemän päivää ennen sen aloittamista annettava tavallisena tiedoksiantona tieto 27 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille, joiden osoite tiedetään, ja muille yleistiedoksiantona. Nykyisin tutkimuksesta on ilmoitettava kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla 27 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille. Ei ole perustetta säätää suoraan liikennejärjestelmästä ja maantiestä annetun lain nojalla tehtävästä tutkimuksesta ilmoittamisen tavasta tai ajankohdasta löyhemmin kuin lunastuslain tutkimuslupa perustuvien tutkimustöiden tapauksessa. Lisäksi 27 §:n 1 momentissa mainituilla henkilöillä olisi edelleen oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiasta.

Tämän lain 15 f §:n 3 momentin nojalla tienpitäjä eli Väylävirasto voi ottaa vastattavakseen merkittävää hanketta koskevan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen siihen kuuluvine tehtävineen. Mainitun lainkohdan nojalla mitä tässä pykälässä säädetään elinvoimakeskuksesta, koskee siinä tapauksessa myös tienpitäjää.

21 §. Tiesuunnitelma. Pykälää ehdotetaan muutettavaksi niin, että tiesuunnitelman laatiminen ei olisi tarpeen, jos hanke sijoittuu asemakaava-alueelle ja maantien sijainti ja sen vaikutukset on jo riittävässä määrin ratkaistu asemakaavassa. Tämä vastaa sitä, mitä jo nykyisin säädetään yleissuunnitelman laatimisen tarpeesta 18 §:ssä, kun maantien sijainti ja sen vaikutukset on jo riittävässä määrin ratkaistu asemakaavassa tai oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa.

Asemakaava-alueella kaavassa määritetään yksityiskohtaisella tasolla alueiden käyttötarkoitukset ja annetaan kaavamääräyksiä muun muassa eri maankäyttömuodoista aiheutuvien vaikutusten hallitsemiseksi. Asemakaavaan liittyy alueidenkäyttölain mukainen vuorovaikutusprosessi, jossa osalliset voivat ottaa kaavassa osoitettuihin ratkaisuihin kantaa ja tarvittaessa hakea niihin muutosta. Asemakaavassa maantietä tai rautatietä varten osoitetut alueet voidaan lunastaa kaavan nojalla (alueidenkäyttölaki 96 §), eikä maantiehanketta voida toteuttaa kaavan vastaisesti (laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 13 § 3 momentti).

Tietyissä tilanteissa tiehankkeen suunnittelussa olisi siten mahdollista edetä ilman tiesuunnitelmaa suoraan rakentamissuunnitteluun, edellyttäen että asemakaava on ohjausvaikutukseltaan riittävä ja sen yhteydessä on laadittu riittävät vaikutusarvioinnit. Arviointiin, siitä, onko maantien sijainti ja vaikutusten ratkaistu riittävässä määrin asemakaavassa vaikuttaisi muun muassa se minkälaisiin liikenteellisiin selvityksiin se perustuu, ja onko kaava joskus tehty nimenomaan jotain väylähanketta varten. Pelkkä aluevaraus

kaavassa väylää varten ei siis olisi riittävä. Myös kaavoituksesta kulunut aika voi vaikuttaa arvioon. Samanaikaisesti asemakaavan laatimisen kanssa voitaisiin myös tehdä väylää koskevaa suunnittelua ilman lakisääteistä menettelyä.

Laissa ei nykyisin säädetä siitä, missä vaiheessa tiesuunnitelman laatiminen voidaan aloittaa suhteessa yleissuunnitelman laatimiseen. Asiasta on tehty eri tulkintoja. Yleissuunnitelma on 20 §:n 1 momentin mukaan ohjeena tiesuunnitelmaa laadittaessa. Tämän sitova ohjausvaikutus on yleissuunnitelman keskeinen oikeusvaikutus. Tiesuunnitelman laatiminen on oikeuskäytännössä katsottu yleissuunnitelman täytäntöönpanoksi.

Lain 21 §:ään ehdotetaan lisättäväksi uusi *2 momentti*, jossa selkeytettäisiin mahdollisuutta aloittaa tiesuunnitelman laatiminen jo ennen yleissuunnitelman hyväksymistä. Tarkoitus ei ole kuitenkaan muuttaa suunnittelujärjestelmän perusratkaisua vaiheittain tarkentuvasta suunnittelusta ja yleissuunnitelman ohjaavuudesta. Siksi tiesuunnitelman laatiminen voitaisiin vain erityisestä syystä aloittaa ennen yleissuunnitelman hyväksymistä. Erityinen syy voisi liittyä esimerkiksi hankkeen erityiseen kiireellisyyteen jonkin merkittävän puutteen korjaamiseksi tai tarpeeseen suorittaa tutkimuksia tiesuunnittelua varten ajankohtana, jolloin tutkimusten toteuttaminen on mahdollista tai aiheuttaisi mahdollisimman vähän häiriötä. Lisäksi tiesuunnitelman laatiminen tulisi erityisten syiden läsnä ollessakin aloittaa vasta, kun yleissuunnitelman laatiminen on niin pitkällä, että se voi tosiasiallisesti toimia ohjeena tiesuunnitelman laatimiselle. Siksi tiesuunnitelman laatimisen voisi aloittaa aikaisintaan silloin, kun yleissuunnitelman 27 §:n mukainen nähtävillä oloaika olisi päättynyt.

22 §. *Tiesuunnitelman sisältö.* Pykälässä säädetään tiesuunnitelman sisällöstä. Tiesuunnitelmassa on *1 momentin* mukaan muun ohella esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien rakentamisen tai liikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Momenttia ehdotetaan täydennettäväksi säännöksellä, jossa selkeytettäisiin mahdollisuutta osoittaa haitallisten vaikutusten poistamista tai vähentämistä koskevia toimenpiteitä tiesuunnitelmassa myös tealueen ulkopuolelle alueen omistajan suostumuksella. Muutoksen taustalla on etenkin tarkastelu kiinteistökohtaisista toimista meluntorjunnan toteuttamiseksi. Kiinteistökohtainen meluntorjunta voi tarkoittaa esimerkiksi rakennusten ikkunoiden parantamista niin sanotuiksi meluntorjuntaikkunoiksi, tai muita rakennuksen ja kiinteistön alueella toteutettavia rakenteita.

Lisäämällä kiinteistökohtaiset toimet mahdollistava kirjaus lakiin selkeytettäisiin mahdollisuutta nojata kiinteistökohtaisiin toimenpiteisiin osana suunnittelun kokonaisuutta. Lisäksi lakiin sisältyvä mahdollisuus osoittaa kiinteistökohtaisia meluntorjuntakeinoja suunnitelmassa on talousarviolainsäädännön näkökulmasta edellytys valtion väyläpidon rahoituksen käytölle tällaisiin kohteisiin.

Kiinteistökohtaiset toimet voisivat koskea meluhaittojen lisäksi esimerkiksi tärinää ja runkoääntä. Kiinteistökohtaisten toimenpiteiden suorittaminen edellyttäisi aina kiinteistön omistajan suostumusta ja sopimusta tämän kanssa toimenpiteiden suorittamisesta. Kiinteistökohtaiset toimet voitaisiin kuitenkin huomioida osana suunnitelmassa esitettäväksi vaadittua haitallisten vaikutusten poistamista ja vähentämistä koskevaa kokonaisuutta.

Ensisijaisia melun ja muiden haittojen torjunnan keinoja tulisi edelleen olla väylän ja alueidenkäytön suunnittelussa tehtävät ratkaisut, joilla voidaan ehkäistä melun leviämistä uusille alueille, sekä väylän välittömässä läheisyydessä toteutettavat perinteiset meluntorjuntatoimenpiteet. Kiinteistökohtaisen toimenpiteet olisivat kuitenkin elinvoimakokeskuksen harkinnassa oleva vaihtoehto, joiden hyödyntäminen olisi mahdollista esimerkiksi tapauksissa, joissa muut ratkaisut olisivat käytännössä tehottomia, teknisesti toteuttamiskelvottomia, kustannuksiltaan hyötyyn nähden kohtuuttomia tai joissa liikenteen haitat ovat jo olemassa. Toimenpiteiden valinnassa tulisi punnita myös 13 §:n 2 momentissa säädettyjä tienpitoa koskevia yleisiä vaatimuksia, jotka koskevat muun muassa tienpidon aiheuttamien vahinkojen ja haittojen minimointia (3 kohta) sekä toisaalta maantien toimivuutta ja tarkoituksen saavuttamista mahdollisimman edullisesti (4 kohta). Kiinteistökohtaisia toimenpiteitä voisi käyttää joissakin tapauksissa myös meluhaittojen rahakorvauksien asemesta tai niitä täydentävinä toimenpiteinä.

Kiinteistönomistajia olisi meluntorjunnan ratkaisuihin ja koskien saavutettavaa suojan tasoa kohdeltava tasapuolisesti. Elinvoimakeskusten ja Väyläviraston vastuulla olevaan tienpitoon viranomaistoimintana sekä Liikenne- ja viestintävirastoon suunnitelmien hyväksyjänä kohdistuu myös hallinnon oikeusperiaatteisiin sisältyvä tasapuolisen kohtelun vaatimus.

Kunnossapitovastuu kiinteistön rakennuksista ja rakennelmista olisi kiinteistökohtaisten toimenpiteiden toteuttamisen jälkeen kiinteistönomistajalla kuten se on rakentamislainsäädännössä muutoinkin. Jos tieankkeessa tehdään kiinteistökohtaisia meluntorjuntatoimia, omistajaan kohdistuu rakentamislain (751/2023) ja muun rakentamislainsäädännön kautta vaatimus tulevissa korjauksissa olla heikentämättä tätä rakennukseen tai oleskelualueille toteutettua meluntorjuntaa. Rakennuksen omistajaan kohdistuvat myös rakentamislain mukaiset kunnossapitovaatimukset. Kiinteistöllä tehtävät meluntorjuntatoimenpiteet voisivat siten käytännössä rajoittaa kiinteistönomistajan mahdollisuutta kiinteistöllä tehtäviin myöhempiin muutoksiin, mikä on toisaalta meluntorjuntaratkaisuiden pysyvyyden kannalta myös tarpeen. Tämänkin vuoksi omistajan suostumus toimenpiteille olisi välttämätön.

Kiinteistökohtaisten toimenpiteiden pysyvyyden varmistamiseksi myös omistajanvaihdostilanteissa, esitetään jäljempänä 70 §:ään lisättäväksi uusi momentti.

Pykälän 3 momenttia ehdotetaan täydennettäväksi mahdollisuudella osoittaa tiesuunnitelmassa tienpitäjälle oikeus yksityisen tien tekemiseen tai käyttämiseen, mikäli se on tarpeen maantien kuuluvien rakenteiden, rakennelmien tai laitteiden taikka maantien laskuojien kunnossapitoa varten. Pääsääntöisesti maantien kunnossapitotoimet voidaan suorittaa maantietä tai katuverkkoa kulkuyhteytenä käyttäen, eikä tarvetta muiden kulkuyhteyksien järjestämiselle ole. Tietyissä tilanteissa tällaisen muun kulkuyhteyden järjestäminen on kuitenkin tarpeen maantien kuuluvien rakenteiden, rakennelmien tai laitteiden kunnossapitotoimien tarkoituksenmukaista suorittamista varten. Tällainen tilanne voi olla käsillä esimerkiksi maantiensiltojen huoltotoimissa tai sen vuoksi, että maantien kuuluva rakenne sijaitsee paikassa, johon ei voida järjestää huoltoa varten suoraa liittymää maantieltä liikenneturvallisuus- tai muusta vastaavasta syystä. Vastaava tarve voi olla käsillä myös maantien laskuojan kunnossapitotoimien kohdalla. Laskuojan kunnossapitotoimet eivät välttämättä ole mahdollisia maantieltä käsin, esimerkiksi siitä syystä, että laskuojan kohdalla sijaitsee riista-aita. Laskuojan kunnossapito muuta kulkuyhteyttä käyttäen voi olla tarpeen myös vilkkaasti liikennöidyllä maantiellä liikenneturvallisuussyistä tai sen vuoksi, että maantiellä kyseisellä kohdalla on pohjaveden suojaus, jota kunnossapitotoimet voisivat vaurioittaa.

26 a §. Maantiehankkeen toteuttamista koskeva tutkimusoikeus. Uudessa pykälässä ehdotetaan säädettäväksi tutkimusoikeudesta koskien maantiehankkeen toteuttamisvaihetta. Pykälässä tarkoitetuissa tutkimuksissa olisi kyse hyväksytyin tiesuunnitelman mukaisen hankkeen toteuttamisen tarkemmasta suunnittelusta, käytännössä rakentamissuunnittelusta.

Voimassa olevassa laissa ei ole säädetty maantiehankkeen rakennussuunnitteluvaiheessa tehtävistä maastotutkimuksista. Tutkimusten suorittaminen ja muut vastaavat toimet ovat kuitenkin tarpeellisia yleistä etua palvelevien tiehankkeiden toteuttamiseksi. Rakennussuunnitteluvaiheessa suoritetaan hankkeen toteuttamista palvelevia tarkempia tutkimuksia (esimerkiksi pohjatutkimukset), joita ei usein ole tarkoituksenmukaista eikä aina mahdollistakaan suorittaa hankesuunnitteluvaiheessa. Säännös mahdollistaisi myös haltuunottoa valmistelevat toimet, kuten tiesuunnitelman nojalla haltuun otettavan alueen paaluttamisen maastoon ja muut hankealueen kartoittamiseen liittyvät toimet. Esimerkkinä tutkimuksista, joita pykälän nojalla voisi tehdä mainittaisiin 16 a §:n kanssa yhdenmukaisesti mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus, maaperän tutkimus ja muu vastaava toimenpide.

Tutkimusten tekeminen olisi alueellisesti rajattu tiesuunnitelmassa joko pysyvästi tai rakennustyön ajaksi haltuun otettavaksi osoitettuun alueeseen. Sen läheisyydessäkin voitaisiin kuitenkin tehdä tutkimuksia, jos se katsottaisiin välttämättömäksi tiesuunnitelman mukaisen hankkeen toteuttamiseksi, käytännössä rakennussuunnittelun kannalta. Esimerkiksi pohjatutkimuksia voisi olla välttämätöntä tehdä myös varsinaisen väyläalueen ulkopuolella,

jotta pohjaolosuhteista saataisiin riittävät tiedot väylän ja sen rakenteiden rakennussuunnittelua varten.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä. Vastaavasti kuten 16 a §:n 2 momenttia koskien on edellä todettu, kielto puuttua toisen omaisuuteen enempään kuin tutkimuksen kannalta on välttämätöntä ja tarpeettoman häiriön aiheuttamista koskeva kielto on otettava huomioon harkittaessa tutkimustöiden aikaa ja paikkaa. Kotirauhan suojaamalla alueilla eli pysyväisluonteiseen asumiseen käytetyissä tiloissa kuten asuinrakennuksen pihapiirissä, toisen oikeuteen puuttuminen on merkittävämpää kuin vastaavat toimenpiteet muilla alueilla, mikä on välttämättömyyden arvioinnissa otettava huomioon ja asettaa tutkimustöiden suorittamiselle kotirauhan suojaamalla alueilla erityisen korkean kynnyksen.

Pykälän 3 momentin mukaan tutkimuksen kohteena olevan alueen kiinteistönomistajille ja -haltijoille olisi tiedotettava tutkimuksista tiedottaa tavallisella tiedoksiannolla vähintään seitsemän päivää ennen tutkimuksen aloittamista, mikä vastaisi 16 a §:n 3 momenttiin esitettyä sääntelyä. Alueen kiinteistönomistajilla ja -haltijoilla olisi lisäksi oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiasta.

Tutkimustyöstä aiheutuneen vahingon ja haitan korvaamisesta säädetään 73 §:ssä, jota ehdotetaan täydennettäväksi kattamaan myös tämän pykälän nojalla tehdyistä toimenpiteistä aiheutuvan vahingon ja haitan korvaaminen.

26 b §. *Maantiehankkeen toteuttamista koskeva tutkimuslupa.* Tässä pykälässä säädettäisiin tutkimuslupamenettelystä koskien tutkimusten suorittamista sellaisten vähäisten hankkeiden toteuttamisessa, joissa tiesuunnitelman laatiminen ei ole 21 §:n nojalla tarpeen. Jos tutkimuksia on tarve tällaisissa vähäisissä hankkeissa tehdä tienpitäjän hallinnassa olevan alueen ulkopuolella, olisi tällaisessa tapauksessa perusteltua edetä joko kiinteistönomistajan kanssa sopimalla tai lupamenettelyn kautta, koska taustalla ei ole normaalia tiesuunnitelmanmenettelyä, johon osalliset olisivat jo voineet osallistua ja vaikuttaa.

Lupaan ja lupa-asian käsittelyyn sovellettaisiin vastaavasti kuin ratalain 9 b §:n ja 21 b §:n tapauksessa, mitä kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain 84 ja 85 §:ssä säädetään. Tutkimustyön suorittamiseen ja tutkimuksesta ilmoittamiseen taas sovellettaisiin tämän lain 26 a §:n 2 ja 3 momenttia.

Tutkimustyöstä aiheutuneen vahingon ja haitan korvaamisesta säädetään 73 §:ssä, jota ehdotetaan täydennettäväksi kattamaan myös tämän pykälän nojalla tehdyistä toimenpiteistä aiheutuvan vahingon ja haitan korvaaminen.

27 §. *Suunnitelmien nähtävillä asettaminen ja muistutusten tekeminen.* Pykälän 3 momentissa säädetään yleis- ja tiesuunnitelman nähtäväksi asettamisesta tiedottamista. Nähtäväksi asettamisesta on ilmoitettava erikseen tavallisella tiedoksiannolla niille kiinteistön omistajille ja haltijoille, joiden kiinteistöltä suunnitelman mukaan lunastetaan aluetta, joiden kiinteistön alueelle muodostuu suoja- tai näkemäalue, joiden kiinteistön alueeseen perustetaan muu oikeus tai joiden kiinteistö rajoittuu tealueeseen. Suunnittelussa on noussut esille kysymys siitä, miten yleis- tai tiesuunnitelman nähtävillä asettamisesta tiedottaminen tapahtuu silloin, kun momentissa tarkoitettuna kiinteistön omistajana on kiinteistöjen yhteinen alue, jonka osakaskunta on järjestäytymätön. Sama kysymys liittyy myös kiinteistöjen yhteisen erityisen etuuden järjestäytymättömälle osakaskunnalle tiedottamiseen.

Asian tiedoksi antaminen järjestäytymättömälle osakaskunnalle tapahtuu yhteisäluelain mukaan lähtökohtaisesti haasteen tiedoksi antamista koskevassa järjestyksessä. Tämä on käytännössä tarkoittanut asiakirjojen pitämistä nähtävillä tuomioistuimen kansliassa ja asiaa koskevan ilmoituksen julkaisemista virallisessa lehdessä. Menettelyä on pidetty hallinnollisesti raskaana ja tiedon tosiasiallisen välityksen kannalta tehottomana, minkä vuoksi ratalakiin ehdotetaan lisättäväksi erityissäännökset järjestäytymättömälle osakaskunnalle tiedottamisesta.

Järjestäytymättömien osakaskuntien lisäksi myös muut tahot, joille viranomaisella ei ole yhteystietoa olemassa eikä sitä vaikeudetta tai lainkaan ole saatavissa olisi tarpeen huomioida tiedottamisen säännöksissä. Tällaisia muita tahoja voivat olla esimerkiksi osa kuolinpesistä tai oikeushenkilö, jonka toiminta on lakannut.

Momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että kiinteistöjen yhteisen alueen ja yhteisen erityisen etuuden järjestäytymättömälle osakaskunnalle ja muille tahoille, joille viranomaisella ei ole yhteystietoa olemassa eikä sitä ilman kohtuutonta vaikutta ole selvitettävissä, voitaisiin ilmoittaa suunnitelman nähtäväksi asettamisesta 2 momentin mukaisesti julkaistavalla julkisella kuulutuksella. Ratkaisu olisi yhdenmukainen lunastuslain 8 §:n 2 momentin kanssa. Riittävä osoitteen selvittämisen taso olisi esimerkiksi osoitteen selvittäminen Maanmittauslaitoksen kautta kiinteistötietojärjestelmästä ja yritysten kohdalla yritys- ja yhteisötietojärjestelmästä (YTJ).

32 a §. *Radat tien suunnittelussa.* Pykälän 1 momentin mukaan maantien rakentamisesta aiheutuvat muutokset rautatiehen voidaan osoittaa maantien rakentamista koskevassa suunnitelmassa. Pykälässä ei tehdä eroa sen välille, koskevatko muutokset valtion vai yksityistä rataverkkoa. Säännöksen taustalla on ollut paitsi rinnakkaisten hallintomenettelyjen vähentäminen myös ajatus valtion liikennehallinnon sisällä tapahtuvasta suunnittelusta ja sitä koskevasta tarkoituksenmukaisesta työnjaosta. Pykälässä säädetty menettely on vaihtoehtoinen erillisille väyläkohtaisille suunnitelmille ja niitä koskeville menettelyille.

Pykälää täydennettäisiin nimenomaisella vaatimuksella tehdä suunnittelussa yhteistyötä rataverkon haltijan kanssa. Rautatietä koskevien muutosten suunnittelussa on keskeistä huomioida rataverkon haltijan näkemykset. Rautatietä koskevat muutokset olisi edelleen mahdollista suunnitella myös omassa prosessissaan, josta vastaisi rataverkon haltija siten kuin ratalaissa säädetään.

52 §. *Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu.* Pykälään lisättäisiin uusi 5 momentti, jossa säädettäisiin poikkeuksesta ilmoitusvelvollisuuteen, kun mainoksen tai ilmoituksen asettaminen edellyttäisi rakentamislain mukaista lupaa. Rakentamisluvasta säädetään rakentamislain 42 §:ssä. Mainitun pykälän 1 momentin 6 kohdan mukaan vähintään 2 neliömetrin suuruinen valaistu mainoslaitte edellyttää rakentamislupaa. On myös mahdollista, että mainos- tai ilmoitus voisi edellyttää rakentamislain 42 §:n 2 momentin mukaista lupaa. Ei ole tarkoituksenmukaista edellyttää kahta erillistä viranomaislupaa mainoksen tai ilmoituksen asettamiselle.

Tämän pykälän 1 momentissa säädetty liikenneturvallisuuteen ja tienpitoon liittyvät edellytykset mainoksen tai ilmoituksen asettamiselle koskisivat kuitenkin myös sellaisen mainoksen tai ilmoituksen asettamista, joka edellyttäisi rakentamislain mukaista lupaa ja olisi siten tämän pykälän mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta vapautettu. Kunnan tulisi omassa päätöksessään huomioida 1 momentin vaatimukset sekä Liikenne- ja viestintäviraston 52 b §:n nojalla antamat tarkemmat määräykset maantien käyttäjille tarkoitettujen mainosten ja ilmoitusten teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamisesta. Tämän varmistamiseksi 5 momentissa säädettäisiin kunnalle velvollisuus pyytää elinvoimakeskuksen lausuntoa. Elinvoimakeskus voisi lausunnossaan ottaa kantaa 1 momentin ja sitä täydentävän Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen edellytysten täyttymiseen sekä huomioimiseen lupaharkinnassa ja -ehdoissa.

53 §. *Maantietoimitus.* Pykälään 1 momenttiin tehtäisiin tekninen muutos koskien viittausta lunastuslakiin, koska lunastuslaki mainittaisiin laissa jatkossa ensimmäisen kerran 26 b §:ssä.

70 §. *Korvaussopimukset.* Liittyen edellä 22 §:ään esitettyyn kiinteistökohtaiset haitantorjuntatoimenpiteet mahdollistavaan säännökseen, korvaussopimuksia koskevaan pykälään esitetään lisättäväksi uusi 4 momentti, jonka mukaan 1 momentin sääntely korvauksia koskevasta sopimuksesta, koskisi myös sopimusta kiinteistöllä toteutettavista haitan tai vahingon poistamiseen tai vähentämiseen tarkoitetuista toimenpiteistä. Pykälän 1 momentin mukaan asianomaiset voivat sopia lunastuskorvauksista. Sopimusta ei alisteta lunastustoimikunnan vahvistettavaksi lunastuslain 40 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Edelleen 1 momentin mukaan korvauksia koskeva sopimus sitoo myös sitä, jolle asianomaisen oikeus kiinteistöön siirtyy.

73 §. *Korvaus tutkimustyöstä ja eräistä muista toimenpiteistä.* Pykälän 1 momentin viittaus tutkimustöiden suorittamista merkitseviin toimenpiteisiin päivitetäisiin huomioiden tutkimusoikeussäätelyyn ehdotettavat muutokset ja uudet säännökset. Pykälän sääntelyä korvauksesta sovellettaisiin kuten nykyisin suunnittelun aikaisen suoraan lakiin perustuvan tutkimusoikeuden nojalla tehtyjen toimenpiteiden (16 a § 1 momentti) korvauksiin. Lisäksi pykälän korvaussäätely soveltuisi jatkossa myös rakentamisvaiheen tutkimustöistä (26 a ja 26 b §) aiheutuneiden vahinkojen ja haittojen korvaamiseen.

100 c §. *Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet.* Uudessa 100 c §:ssä säädettäisiin velvollisuudesta kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskevan riskiarvion laatimiseen ja riskienhallintatoimenpiteiden toteuttamiseen. Säännöksellä on tarkoitus toimeenpanna TEN-T-asetuksen 47 artiklaan sisältyvä velvoite.

Pykälän 1 momenttiin sisällytettäisiin tarpeelliset määritelmät. Momentin 1 kohdassa määriteltäisiin kolmannen maan yritys. Kolmatta maata ei ole TEN-T-asetuksessa erikseen määritetty. Yleisesti ottaen EU-säätelyssä kolmannella maalla tarkoitetaan kaikkia muita valtioita kuin EU-jäsenvaltioita, ellei toisin ole nimenomaisesti säädetty. Myös TEN-T-asetuksessa kolmas maa -termiä käytetään tässä tarkoituksessa, mikä käy ilmi 47 artiklan lisäksi yhteistyötä kolmansien maiden kanssa koskevasta 9 artiklasta ja sen nojalla liitteessä IV esitetyissä suuntaa antavissa kartoissa tiettyihin naapurimaihin ulotetusta Euroopan laajuisesta liikenneverkosta. Myös Euroopan talousalueeseen kuuluvat valtiot Norja, Islanti ja Liechtenstein ovat siten kolmansia maita.

Kolmannen maan yrityksellä tarkoitettaisiin a alakohdan mukaan yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella. Lisäksi b alakohdan mukaan kolmannen maan yrityksellä tarkoitettaisiin yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla on kotipaikka EU-jäsenvaltioiden alueella, mutta jossa luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, tai yrityksellä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella, on suoraan tai välillisesti vähintään yksi kymmenesosa osakeyhtiön kaikkien osakkeiden yhteenlasketusta äänimäärästä tai muu vastaava tosiasiallinen vaikutusvalta. Tosiasiallisella vaikutusvallalla tarkoitettaisiin tilanteita, joissa ulkomaisella toimijalla on määräysvaltaa yrityksessä muilla järjestelyillä kuin omistusosuuden perusteella. Tällaisia olisivat esimerkiksi sopimukset, joiden perusteella sijoittaja voi käytännössä ohjata yhtiökokouksen äänestysratkaisuja, nimittää enemmistön hallituksen jäsenistä tai muutoin vaikuttaa yrityksen keskeisiin päätöksiin. Tosiasiallista vaikutusvaltaa voisivat muodostaa myös äänioikeuden luovutussopimukset ja muut äänestysjärjestelyt sekä osakassopimuksiin perustuvat veto- tai esto-oikeudet, jotka antavat sijoittajalle ratkaisevan vaikutusmahdollisuuden yrityksen toiminnassa riippumatta hänen muodollisesta omistusosuudestaan. Tosiasiallista vaikutusvaltaa voidaan käyttää myös kiristämällä tai painostamalla. Joissain tilanteissa tosiasiallisen vaikutusvallan käyttäjä halutaan usein häivyttää taustalle eri syistä.

Momentin 2 kohdassa määriteltäisiin TEN-T-verkko. TEN-T-verkko määritellään TEN-T-asetuksessa, johon kohdassa viitattaisiin. TEN-T-verkko käsittää rautatieliikenne-, sisävesikuljetus-, meriliikenne-, tieliikenne- ja lentoliikenneinfrastruktuurin sekä multimodaalisen liikenteen infrastruktuurin, mukaan lukien verkolle kuuluvissa kaupunkisolmukohdissa. TEN-T-tieverkon kokonaispituus on Suomessa noin 6 140 km.

Momentin 3 kohdan mukaan infrastruktuurihankkeella tarkoitettaisiin TEN-T-asetuksen tarkoittamiin infrastruktuurin osiin kohdistuvia rakentamis- ja parantamishankkeita. Asetuksen 47 artiklan riskinarviointivelvoite koskee kolmansien maiden yritysten osallistumista yhteistä etua koskeviin hankkeisiin. Asetuksen 8 artiklan 1 kohdan mukaan Euroopan laajuisista liikenneverkkoa kehitetään yhteistä etua koskevilla hankkeilla, joilla rakennetaan uutta liikenneinfrastruktuuria, parannetaan olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria tai toteutetaan toimenpiteitä verkon resurssitehokkaan käytön edistämiseksi. Asetuksen määritelmien mukaan yhteistä etua koskevilla hankkeilla tarkoitetaan mitä tahansa kyseisen asetuksen mukaisesti toteutettavaa hanketta. TEN-T-asetus sisältää lisäksi liikennemuotokohtaisen sääntelyn infrastruktuuriin kuuluvista osista, mihin 3 kohdassa viitattaisiin.

Tieliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat asetuksen 29 artiklan 1 kohdan mukaan erityisesti:

- a) tiet, mukaan lukien sillat, tunnelit, liittymät, risteykset, eritasoliittymät, hätäkaistat; ja ympäristövaikutuksia lieventävä infrastruktuuri, mukaan lukien eläinten suojelua tai meluhaittojen lieventämistä koskevat ratkaisut;
- b) infrastruktuuriin liittyvät varusteet, liikkeessäpunnitusjärjestelmät mukaan lukien;
- c) liikenteen digitaalinen infrastruktuuri ja liikenteen tieto- ja viestintätekniiset järjestelmät;
- d) kulkureitit multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin;
- e) tavaraliikenneterminaalien ja logistiikkakeskusten yhteydet muihin liikennemuotoihin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa;
- f) linja-autoterminaalit;
- g) vaihtoehtoisten polttoaineiden laitteistoihin liittyvä infrastruktuuri; ja
- h) pysäköinti- ja levähdysalueet, mukaan lukien hyötyajoneuvojen turvalliset ja valvotut pysäköintialueet.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Väyläviraston ja elinvoimakeskuksen velvollisuudesta laatia riskiarvio turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvista riskeistä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta infrastruktuurihankkeeseen. Säännöksessä käytettäisiin TEN-T-asetuksen kanssa yhteneväisesti käsitteitä turvallisuus ja yleinen järjestys. Käytännössä riskinarvioinnin tavoitteena on laajasti kansallisen turvallisuuden intressien suojaaminen. Tähän sisältyvät muun ohella myös infrastruktuurin turvallisuus ja turvatoimet sekä häiriönsietokyky ja toimintavarmuus, huoltovarmuus, vaikutukset muihin yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin ja maanpuolustuksen tarpeet.

Riskiarviossa tulisi käsitellä sitä, millaisiin hankkeisiin riskejä voi erityisesti liittyä ja millaiset kolmansien maiden yritykset voivat erityisesti aiheuttaa riskejä. Riskiarviossa tulisi ottaa huomioon TEN-T-asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa mainitut seikat. Mainitun kohdan mukaan määrittäessään, onko kolmannen maan yrityksen osallistuminen tai osuus hankkeeseen omiaan vaikuttamaan infrastruktuurin turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen, jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon sen mahdolliset vaikutukset muun muassa a) infrastruktuurin rakentamiseen, toiminnan ja kunnossapidon kannalta olennaisten tuotantopanosten hankintaan sekä b) pääsyyn arkaluonteisiin tietoihin tai kykyyn valvoa näitä tietoja infrastruktuurin rakentamisen, toiminnan ja kunnossapidon yhteydessä. Kohdassa viitataan lisäksi seuranta-asetuksen (EU) 2019/452 4 artiklan 2 kohdassa lueteltuihin tekijöihin a) onko ulkomainen sijoittaja hallituksen suorassa tai epäsuorassa määräysvallassa, mukaan lukien kolmannen maan valtion elimet tai asevoimat, myös omistusrakenteen tai merkittävän rahoituksen kautta; b) onko ulkomainen sijoittaja jo ollut mukana toiminnassa, joka on vaikuttanut jäsenvaltion turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen; tai c) onko olemassa vakavaa riskiä, että ulkomainen sijoittaja harjoittaa laitonta tai rikollista toimintaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös velvollisuudesta toteuttaa tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi ja hallitsemiseksi. Tarvittavien toimenpiteiden tulisi perustua tässä momentissa tarkoitettuun riskinarviointiin, ja keskittyä erityisesti hankkeisiin, joilla voisi olla vaikutuksia TEN-T-asetuksen 47 artiklassa mainittuihin seikkoihin eli infrastruktuurin rakentamiseen, toiminnan ja kunnossapidon kannalta olennaisten tuotantopanosten hankintaan sekä pääsyyn arkaluonteisiin tietoihin tai kykyyn valvoa näitä tietoja infrastruktuurin rakentamisen, toiminnan ja kunnossapidon yhteydessä. Riskienhallintatoimenpiteiden toteuttaminen olisi myös varmistettava tarpeellisessa laajuudessa infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien yritysten kanssa tehtävissä sopimuksissa. Sopimuskirjauksin tulisi mahdollistaa infrastruktuurin haltijan mahdollisuus irtautua sopimuksista, jos sopimuksen solmimisen jälkeen käy ilmi esimerkiksi turvallisuuteen ja yleiseen järjestykseen liittyviä riskejä

sopimuskumppanin osallistumisessa hankkeeseen. Velvoite koskisi lain voimaantulon jälkeen tehtyjä sopimuksia.

Hankkeen luonteen edellyttämät vaatimukset turvallisuuden ja yleisen järjestyksen turvaamiseksi tulisi myös ottaa huomioon jo infrastruktuurihankkeiden hankintamenettelyissä silloin, kun hankintaan sovelletaan hankintalainsäädäntöä. Hankintalaki mahdollistaa sen, että hankintayksikkö asettaa hankittavalle tuotteelle, palvelulle tai urakalle hankinnan luonteeseen ja laajuuteen nähden tarpeelliseksi katsomiaan ehtoja. Eduskunnan käsiteltävänä olevassa hallituksen esityksessä HE 2/2026 vp ehdotetaan lisäksi hankintalain 71 §:ään lisättäväksi uusi 4 momentti, jossa selvennettäisiin sitä, että hankintayksikkö voisi hankinnan kohdetta kuvaavissa määritelmissä asettaa turvallisuutta ja huoltovarmuutta koskevia ehtoja, joilla voitaisiin varmistaa hankittavan tuotteen, palvelun tai urakan toimivuus ja häiriötön käyttö hankinnan koko elinkaaren ajan. Säännöksen perusteluiden mukaan erityisesti tilanteissa, jossa hankinnan kohde liittyy yhteiskunnan tai organisaation kriittisten toimintojen ja palveluiden tuottamisen tai toimivuuteen, hankintayksikkö voisi asettaa hankinnan kohteelle vaatimuksia, joiden avulla se pyrkisi pienentämään hankinnan kohteeseen liittyviä turvallisuus- ja muita riskejä sekä varmistamaan hankinnan kohteen saatavuus sopimuskauden aikana.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että tämän pykälän mukainen riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet voidaan kuvata erillisessä asiakirjassa tai sisällyttää muuhun asiakirjaan tai suunnitelmaan, joka laaditaan vastaavan kaltaista tarkoitusta varten. Tällainen asiakirja tai suunnitelma voisi olla esimerkiksi varautumista koskeva suunnitelma tai muu riskienhallinta- tai suunnitteluinstrumentti.

Keskeistä muiden riskinhallintatoimien ohella olisi hankkeisiin osallistuvien tahojen seuranta. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös velvollisuudesta infrastruktuurin haltijalle seurata TEN-T-verkon hankkeisiin osallistuvia yrityksiä. Laissa ei erikseen määriteltäisi, millainen osallistuminen tai osuus hankkeesta tulisi huomioida seurannassa, vaan seuranta tulisi toteuttaa 2 momentin mukaiseen riskiarvioon perustuen. Myös alihankkijoiden seuranta tulisi toteuttaa hankkeiden luonteeseen ja niihin liittyvien riskien pohjalta tehtyyn arviointiin perustuen.

Pykälän 4 momenttiin sisällytettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa. Määräyksellä voitaisiin tarvittaessa täsmentää esimerkiksi riskinarvioinnin vaatimuksia. Määräyksenantovaltuus mahdollistaisi myös riskinarvioinnin ja riskinhallintatoimenpiteiden yhteensovittamisen muihin turvallisuuteen, häiriönsietokyvyn varmistamiseen ja riskienhallintaan liittyviin vaatimuksiin.

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi tämän pykälän ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista. Tarkoitus on, että virasto voisi toteuttaa valvontaa osana nykyisin tekemäänsä valvontaa. Liikenne- ja viestintäviraston vastuulle kuuluvasta tienpidon viranomaisvalvonnasta säädetään lain 109 b §:ssä. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo muun ohella tienpitäjälle ja elinvoimakeskukselle säädetyn varautumisvelvoitteen noudattamista sekä Väyläviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmää.

101 §. Hallinnolliset pakkokeinot. Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että momentissa tarkoitettun toimenpiteen tai luvattoman toimenpiteen oikaisusta aiheutuvien kustannusten periminen siihen velvolliselta jätettäisiin elinvoimakeskuksen harkittavaksi, jos sille on aiheutunut vähäistä enemmän kustannuksia. Käytännössä useimmat tämän säännöksen mukaiset luvattomat teal alueeseen kohdistuvat toimenpiteet ovat melko vähäisiä tai helposti poistettavissa, kuten esimerkiksi pienehkö mainos tai jokin vähäinen rakennelma. Tällaisten kohdalla poistamisen kustannus on vähäinen, eikä kustannuksia usein ole tarkoituksenmukaista lähteä perimään esineen omistajalta tai muulta toimenpiteeseen velvolliselta. Aina omistaja tai muun luvattoman toimen tehnyt taho ei myöskään ole elinvoimakeskuksen tiedossa. Tilanteet voivat kuitenkin olla erilaisia, ja vähäistä suurempien kustannusten tapauksessa kustannukset olisi edelleen mahdollista periä toimenpiteeseen velvolliselta.

101 a §. Oikeus saada ja luovuttaa tietoja. Pykälän 2 momentissa säädetään salassa pidettävien tietojen luovutuksesta tienpitäjän (Väylävirasto) tai elinvoimakeskuksen kanssa

toimeksiantosuhteessa oleville toimijoille. Koska vastaava sääntely sisältyy jo julkisuuslain 26 §:n 3 momenttiin, on nykyinen säännös tarpeeton. Momenttia esitetään muutettavaksi niin, että se koskisi jatkossa tienpitäjän ja elinvoimaketuksen oikeutta luovuttaa tiealuetta koskevia tietoja salassapitosäännösten estämättä viestintä-, energia-, liikenne- tai vesihuoltoverkkojen suunnittelusta tai rakentamisesta vastaaville taikka niiden toimeksiannosta toimiville.

Viestintäverkolla tarkoitetaan toisiinsa liitetystä johtimista sekä laitteista muodostuvaa järjestelmää, joka on tarkoitettu viestien siirtoon tai jakeluun johtimella, radioaalloilla, optisesti tai muulla sähkömagneettisella tavalla. Energiaverkolla tarkoitetaan kaasu-, lämpö-, jäähdytys- ja sähköverkoja, joihin luetaan myös julkisten alueiden valaistukseen käytetyt sähköverkot. Vesihuoltoverkoilla tarkoitetaan paitsi talousveden toimittamiseen tarkoitettua vesijohtoverkkoa, myös jätevesiviemäriverkkoa ja hulevesiverkkoa. Edellä mainittujen verkkojen haltijoita ovat esimerkiksi ovat teleoperaattorit, valokuituyhtiöt, kaukolämpöyhtiöt, sähkön kantaverkkoyhtiö ja jakeluverkon omistavat sähköverkkoyhtiöt ja vesihuoltoyhtiöt. Toimijat voivat itse olla verkkojensa suunnittelijoita ja rakentajia, tai ne voivat toimia tilaajana, jolloin suunnittelua tai rakentamista tuottaa näiden puolesta toimiva taho.

Liikenneverkoja ovat maantieverkon, valtion rataverkon ja valtion vesiväyläverkon ohella kadut, yksityistiet, yksityisraiteet, muut kuin valtion hallinnoimat vesiväylät, satamat, lentoasemat ja joukkoliikenneterminaalit. Katuverkon haltijoita ovat kunnat. Yksitystien rakentamisesta ja kunnossapidosta huolehtivat tien käyttäjät eli tieosakkaat yhdessä. Yksitystien kunnossapitoa ja hallintoa varten voidaan perustaa tieosakkaista muodostuva tiekunta. Yksityisraiteet ovat tavallisesti yleiseltä liikenteeltä eristettyjä teollisuusraiteita tai vastaavia, mutta joissain tapauksissa ne saattavat ristettyä maantielain tarkoittaman tiealueen kanssa. Yksityisraiteita suunnittelevia tahoja ovat myös esimerkiksi suuria ratakankkeita suunnittelevat hankeyhtiöt.

Luovutettavat tiedot koskisivat tiealuetta, jolla tarkoitettaisiin lain 5 §:ssä määritettyjä alueita. Sen mukaan maantiehen kuuluvia osia ovat esimerkiksi ajoradat ja muut liikenteen käyttöön tarkoitettut alueet sekä niiden säilymistä ja käyttämistä varten pysyvästi tarvittavat ja niihin välittömästi liittyvät rakenteet, rakennelmat. Tiealuetta koskevia tietoja ovat esimerkiksi tiedot sillan perustuksista ja kantavuuksista tai muiden rakenteiden maanalaisia rakenneosia. Tiedot eivät lähtökohtaisesti pidä sisällään henkilötietoja, mutta luovuttavat asiakirjat saattavat pitää sisällään henkilöiden nimiä esimerkiksi teknisten piirustuksien nimiöissä.

Luovutettavia tietoja ei olisi mahdollista listata laissa tyhjentävästi, minkä vuoksi säännöksessä edellytettäisiin välttämättömyyttä jonkin tarkoituksen kannalta. Perustuslakivaliokunta on katsonut, että viranomaisen tietojensaantioikeus ja tietojenluovuttamismahdollisuus ovat voineet liittyä jonkin tarkoituksen kannalta "tarpeellisiin tietoihin", jos tarkoitettujen tietosisällöt on pyritty luettelemaan laissa tyhjentävästi. Jos taas tietosisältöjä ei ole samalla tavoin luettelointi, sääntelyyn on pitänyt sisällyttää vaatimus "tietojen välttämättömyydestä" jonkin tarkoituksen kannalta (PeVL 17/2016 vp, s. 5–6).

Ehdotetun 2 momentin mukaan tietojen tulisi olla välttämättömiä rakenteiden, rakennelmien, laitteiden ja kaapeleiden sijoittamiseksi tiealueelle tai mainittuihin verkkoihin liittyvien muiden suunnittelu- ja rakentamistehtävien hoitamiseksi. Sanamuodolla viitattaisiin lain 42 §:n 1 momentissa tarkoitettujen rakenteiden, rakennelmien tai laitteiden sijoittamiseen sekä lain 42 a §:n 1 momentissa tarkoitettujen sähkö- ja telekaapeleiden sekä niihin liittyvien jakokaappien ja kaapelikaivojen sijoittamiseen. Muut verkkojen suunnittelu- ja rakentamistehtävät, joiden hoitamiseksi tieto voisi olla välttämätöntä, koskisivat tilanteita, joissa ei ole kyse rakenteiden, rakennelmien, laitteiden ja kaapeleiden sijoittamisesta tiealueelle vaan esimerkiksi sen välittömään läheisyyteen. Muissa verkkojen suunnittelu- ja rakentamistehtävissä voisi olla myös kyse tilanteista, joissa muusta syystä voi olla tiealueelle ulottuvia vaikutuksia tai tiealueen rakenteet voisivat vaikuttaa muutoin suunnitteluun ja rakentamiseen.

Tietojen luovuttamiseen muilta osin sovellettaisiin julkisuuslaissa säädettyjä vaatimuksia. Asiakirjan julkisuus on arvioitava joka kerta erikseen julkisuuslaissa edellytetyllä tavalla silloin, kun asiakirjasta pyydetään tietoa. Tietojen luovutuspyyntöjen yhteydessä tulee arvioida salassapitoperusteiden soveltuminen huomioiden vahinkoedellytyslausekkeiden sisältö.

Pyydettäessä tietoa salassa pidettävästä asiakirjasta tiedon pyytäjän on julkisuuslain 13 §:n 2 momentin mukaan ilmoitettava tietojen käyttötarkoitus sekä muut tietojen luovuttamisen edellytysten selvittämiseksi tarpeelliset seikat sekä tarvittaessa tiedot siitä, miten tietojen suojaus on tarkoitettu järjestää. Aineiston käsittelyä koskevat julkisuuslain 23 §:n vaitiolovelvollisuus ja hyväksikäyttökielto sekä asiakirjojen turvallisuusluokittelusta valtionhallinnossa annetun valtioneuvoston asetuksen (1101/2019) 6 § turvallisuusluokitellun asiakirjan suojaamisen varmistamisesta.

Pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi siten, että siitä ilmenisi myös tiedon luovutusta koskeva sisältö. Pykälän 1 momentti koskee tienpitäjän ja elinvoimakokeskuksen oikeutta saada tietoja, eikä siihen esitetä muutoksia.

7.3 Raideliikennelaki

3 §. Soveltamisalan rajaukset. Raideliikennelain 3 §:n 1 momenttia esitetään muutettavaksi niin, että raideliikennelain soveltamisala ja siihen tehtävät rajaukset olisivat mahdollisimman yhdenmukaisia ratalakiin esitetyn soveltamisalan kanssa. Voimassa olevan raideliikennelain 3 §:n 1 momentin mukaisesti raideliikennelain 4 luvun mukaista turvallisuuslupaa on edellytetty Väylävirastolta, merisatamaraitien haltijoilta ja VR-Yhtymä Oy:ltä. Muille yksityisraiteen haltijoille on sallittu mahdollisuus raideliikennelain 5 luvun mukaiseen ilmoitusmenettelyyn, jolloin niiltä edellytetään EU-lainsäädännön mukaista turvallisuusjohtamisjärjestelmää kevyempää kansallista turvallisuuden hallintajärjestelmää, mutta ei vaadita turvallisuuslupaa. Koska jatkossa hankeyhtiöt ovat yksityisraiteen haltijoita, mutta ne rakentavat ja suunnittelevat ratalain mukaisesti merkittäviä ratahankkeita, jotka olennaisesti liitetään osaksi valtakunnallista rautatiejärjestelmää ja rataverkkoa, hankeyhtiöt on tärkeää sisällyttää täysimääräisesti niin ratalain kuin raideliikennelain soveltamisalan piiriin ja siksi hankeyhtiöiltä olisi edellytettävä myös raideliikennelain 4 luvun mukaista turvallisuuslupaa.

Hankeyhtiöiden lisäksi esitetään, että myös sellaiset yksityisraiteet, joiden raiteilla harjoitetaan säännöllistä henkilöliikennettä ja yksityisraiteet, joiden raiteita käytetään muuhun kuin yksityisraiteen haltijan omaan junaliikenteen tapahtuvaan tavaraliikenteeseen, olisi otettava täysimääräisesti niin ratalain kuin raideliikennelain soveltamisalan piiriin, jolloin niiltä edellytettäisiin myös raideliikennelain 4 luvun mukaista turvallisuuslupaa. Nämä muutokset tehtäisiin siitä syystä, että raideliikennelain 3 §:n 1 momentin rajaukset olisivat linjassa EU-lainsäädännön kolmen keskeisen direktiivin soveltamisalan ja niiden sallimien soveltamisalarajausten kanssa. Tavaraliikennettä koskeva rajausta tarkoittaisi sitä, että sellaiset yksityisraiteet, joilla harjoitetaan vaihtotyöliikenteen tavaraliikennettä myös muiden kuin yksityisraiteen haltijan omaan tavaraliikenteeseen, voisivat jatkossakin valita hakevatko ne virastolta raideliikennelain 4 luvun mukaista turvallisuuslupaa vai sovelletaanko niihin raideliikennelain 5 luvun mukaista ilmoitusmenettelyä. Säännölliseen, aikataulusidonnaiseen henkilöliikenteeseen tarkoitettavat yksityisraiteet kuuluisivat aina täysimääräisesti ratalain ja raideliikennelain soveltamisalan piiriin, joten niiltä edellytettäisiin aina turvallisuuslupaa. Sellaiset yksityisraiteet, joilla harjoitettaisiin ainoastaan museoliikenteessä henkilökuljetusta, voisivat olla jatkossakin ilmoitusmenettelyn piirissä.

171 a §. Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet. Uudessa 100 c §:ssä säädettäisiin velvollisuudesta kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskevan riskiarvion laatimiseen ja riskienhallintatoimenpiteiden toteuttamiseen. Säännöksellä on tarkoitus toimeenpanna TEN-T-asetuksen 47 artiklaan sisältyvä velvoite.

Pykälän 1 momenttiin sisällytettäisiin tarpeelliset määritelmät. Momentin 1 kohdassa määriteltäisiin kolmannen maan yritys. Kolmatta maata ei ole TEN-T-asetuksessa erikseen määritelty. Yleisesti ottaen EU-säätelyssä kolmannella maalla tarkoitetaan kaikkia muita valtioita kuin EU-jäsenvaltioita, ellei toisin ole nimenomaisesti säädetty. Myös TEN-T-asetuksessa kolmas maa -termiä käytetään tässä tarkoituksessa, mikä käy ilmi 47 artiklan lisäksi yhteistyötä kolmansien maiden kanssa koskevasta 9 artiklasta ja sen nojalla liitteessä IV esitetyissä suuntaa antavissa kartoissa tiettyihin naapurimaihin ulotetusta Euroopan laajuisesta

liikenneverkosta. Myös Euroopan talousalueeseen kuuluvat valtiot Norja, Islanti ja Liechtenstein ovat siten kolmansia maita.

Kolmannen maan yrityksellä tarkoitettaisiin a alakohdan mukaan yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella. Lisäksi b alakohdan mukaan kolmannen maan yrityksellä tarkoitettaisiin yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla on kotipaikka EU-jäsenvaltioiden alueella, mutta jossa luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, tai yrityksellä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella, on suoraan tai välillisesti vähintään yksi kymmenesosa osakeyhtiön kaikkien osakkeiden yhteenlasketusta äänimäärästä tai muu vastaava tosiasiallinen vaikutusvalta. Tosiasiallisella vaikutusvallalla tarkoitettaisiin tilanteita, joissa ulkomaisella toimijalla on määräysvaltaa yrityksessä muilla järjestelyillä kuin omistusosuuden perusteella. Tällaisia olisivat esimerkiksi sopimukset, joiden perusteella sijoittaja voi käytännössä ohjata yhtiökokouksen äänestysratkaisuja, nimittää enemmistön hallituksen jäsenistä tai muutoin vaikuttaa yrityksen keskeisiin päätöksiin. Tosiasiallista vaikutusvaltaa voisivat muodostaa myös äänioikeuden luovutussopimukset ja muut äänestysjärjestelyt sekä osakassopimuksiin perustuvat veto- tai esto-oikeudet, jotka antavat sijoittajalle ratkaisevan vaikutusmahdollisuuden yrityksen toiminnassa riippumatta hänen muodollisesta omistusosuudestaan. Tosiasiallista vaikutusvaltaa voidaan käyttää myös kiristämällä tai painostamalla. Joissain tilanteissa tosiasiallisen vaikutusvallan käyttäjä haluaa usein häivyttää taustalle eri syistä.

Momentin 2 kohdassa määriteltäisiin TEN-T-verkko. TEN-T-verkko määritellään TEN-T-asetuksessa, johon kohdassa viitattaisiin. TEN-T-verkko käsittää rautatieliikenne-, sisävesikuljetus-, meriliikenne-, tieliikenne- ja lentoliikenneinfrastruktuurin sekä multimodaalisen liikenteen infrastruktuurin, mukaan lukien verkolle kuuluvissa kaupunkisolmukohdissa. TEN-T-rataverkon kokonaispituus Suomessa on noin 3 810 kilometriä. TEN-T-verkolle kuuluvat lisäksi Kouvolan rautatie- ja maantieteterminaali (RRT) sekä Tampereen RRT-terminaali.

Momentin 3 kohdan mukaan infrastruktuurihankkeella tarkoitettaisiin TEN-T-asetuksen tarkoittamiin infrastruktuurin osiin kohdistuvia rakentamis- ja parantamishankkeita. Asetuksen 47 artiklan riskinarviointivelvoite koskee kolmansien maiden yritysten osallistumista yhteistä etua koskeviin hankkeisiin. Asetuksen 8 artiklan 1 kohdan mukaan Euroopan laajuista liikenneverkkoa kehitetään yhteistä etua koskevilla hankkeilla, joilla rakennetaan uutta liikenneinfrastruktuuria, parannetaan olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria tai toteutetaan toimenpiteitä verkon resurssitehokkaan käytön edistämiseksi. Asetuksen määritelmien mukaan yhteistä etua koskevalla hankkeella tarkoitetaan mitä tahansa kyseisen asetuksen mukaisesti toteutettavaa hanketta. TEN-T-asetus sisältää lisäksi liikennemuotokohtaisen sääntelyn infrastruktuuriin kuuluvista osista, mihin 3 kohdassa viitattaisiin.

Rautatieliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat asetuksen 14 artiklan 1 kohdan mukaan erityisesti:

- a) radat, mukaan lukien raiteet, ratavaihteet, tasoristeykset, sivuraiteet, tunnelit, sillat ja ympäristövaikutuksia lieventävä infrastruktuuri;
- b) liitteessä I esitetyissä kartoissa täsmennettyjen ratojen varrella olevat asemat, joilla matkustajat voivat vaihtaa kuljetusvälinettä rautatieliikenteessä tai rautatieliikenteen ja muiden liikennemuotojen välillä;
- c) liitteessä I esitetyissä kartoissa täsmennettyjen ratojen varrella olevat muut rautatieliikenteen palvelupaikat kuin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU (49) 3 artiklan 11 kohdassa määritellyt matkustaja-asemat, erityisesti järjestelyratapihat, junanmuodostuslaitteet, vaihtotyöläitteet, varikkosivuraiteet, huoltotilat, muut tekniset tilat, kuten puhdistus- ja pesutilat, avustus- ja tankkauspalvelut sekä automaattiseen raidelevyden vaihtoon tarkoitettut laitteet;
- d) rautatieyhteysreitit ja -yhteydet rautatieyhteydellisiin multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin, myös rautatieyhteysreitit multimodaalisiin

tavaraliikenneterminaaleihin sisävesi- ja merisatamissa ja lentoasemilla, sekä rautatieyhteysreitit direktiivin 2012/34/EU liitteessä II olevan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetuille järjestelyratapihoille;

- e) ratalaitteiden ohjaus, hallinta ja merkinanto;
- f) radanvarren energiainfrastruktuuri;
- g) vaihtoehtoisten polttoaineiden laitteistoihin liittyvä infrastruktuuri;
- h) infrastruktuuriin liittyvät varusteet; ja
- i) liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät.

Rataverkon haltija voi olla vastuussa myös TEN-T-verkolle kuuluvasta multimodaalisesta tavaraliikenneterminallista. Multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin kuuluvat 37 artiklan mukaan erityisesti

- a) infrastruktuuri, joka yhdistää eri liikennemuodot terminaali-alueella ja sen läheisyydessä;
- b) nosturien, kuljettimien tai muiden uudelleenlastauslaitteiden kaltaiset laitteet, joita käytetään rahdin siirtämiseen liikennemuodosta toiseen sekä rahdin järjestelyyn ja varastointiin;
- c) erityisalueet, kuten porttialue, puskuri- ja odotusalue, uudelleenlastausalue sekä ajo- tai lastauskaistat;
- d) tehokkaan terminaali-toiminnan kannalta merkitykselliset liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät, kuten infrastruktuurikapasiteetin suunnittelua, kuljetustoimintaa, eri liikennemuotojen välisiä yhteyksiä ja uudelleenlastausta helpottavat liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät; ja
- e) vaihtoehtoisille polttoaineille tarkoitettu infrastruktuuri.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin rataverkon haltijan ja liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön velvollisuudesta laatia riskiarvio turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvista riskeistä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta infrastruktuurihankkeeseen. Säännöksessä käytettäisiin TEN-T-asetuksen kanssa yhteneväisesti käsitteitä turvallisuus ja yleinen järjestys. Käytännössä riskinarvioinnin tavoitteena on laajasti kansallisen turvallisuuden intressien suojaaminen. Tähän sisältyvät muun ohella myös infrastruktuurin turvallisuus ja turvatoimet sekä häiriönsietokyky ja toimintavarmuus, huoltovarmuus, vaikutukset muihin yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin ja maanpuolustuksen tarpeet.

Riskiarviossa tulisi käsitellä sitä, millaisiin hankkeisiin riskejä voi erityisesti liittyä ja millaiset kolmansien maiden yritykset voivat erityisesti aiheuttaa riskejä. Riskiarviossa tulisi ottaa huomioon TEN-T-asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa mainitut seikat. Mainitun kohdan mukaan määrittäessään, onko kolmannen maan yrityksen osallistuminen tai osuus hankkeeseen omiaan vaikuttamaan infrastruktuurin turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen, jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon sen mahdolliset vaikutukset muun muassa a) infrastruktuurin rakentamiseen, toiminnan ja kunnossapidon kannalta olennaisten tuotantopanosten hankintaan sekä b) pääsyyn arkaluonteisiin tietoihin tai kykyyn valvoa näitä tietoja infrastruktuurin rakentamisen, toiminnan ja kunnossapidon yhteydessä. Kohdassa viitataan lisäksi seuranta-asetuksen (EU) 2019/452 4 artiklan 2 kohdassa lueteltuihin tekijöihin a) onko ulkomainen sijoittaja hallituksen suorassa tai epäsuorassa määräysvallassa, mukaan lukien kolmannen maan valtion elimet tai asevoimat, myös omistusrakenteen tai merkittävän rahoituksen kautta; b) onko ulkomainen sijoittaja jo ollut mukana toiminnassa, joka on vaikuttanut jäsenvaltion turvallisuuteen tai

yleiseen järjestykseen; tai c) onko olemassa vakavaa riskiä, että ulkomainen sijoittaja harjoittaa laitonta tai rikollista toimintaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös velvollisuudesta toteuttaa tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi ja hallitsemiseksi. Tarvittavien toimenpiteiden tulisi perustua tässä momentissa tarkoitettuun riskinarviointiin, ja keskittyä erityisesti hankkeisiin, joilla voisi olla vaikutuksia TEN-T-asetuksen 47 artiklassa mainittuihin seikkoihin eli infrastruktuurin rakentamiseen, toiminnan ja kunnossapidon kannalta olennaisten tuotantopanosten hankintaan sekä pääsyyn arkaluonteisiin tietoihin tai kykyyn valvoa näitä tietoja infrastruktuurin rakentamisen, toiminnan ja kunnossapidon yhteydessä. Riskienhallintatoimenpiteiden toteuttaminen olisi myös varmistettava tarpeellisessa laajuudessa infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien yritysten kanssa tehtävissä sopimuksissa. Sopimuskirjauksin tulisi mahdollistaa infrastruktuurin haltijan mahdollisuus irtautua sopimuksista, jos sopimuksen solmimisen jälkeen käy ilmi esimerkiksi turvallisuuteen ja yleiseen järjestykseen liittyviä riskejä sopimusosapuolien osallistumisessa hankkeeseen. Velvoite koskisi lain voimaantulon jälkeen tehtyjä sopimuksia.

Hankkeen luonteen edellyttämät vaatimukset turvallisuuden ja yleisen järjestyksen turvaamiseksi tulisi myös ottaa huomioon jo infrastruktuurihankkeiden hankintamenettelyissä silloin, kun hankintaan sovelletaan hankintalainsäädäntöä. Hankintalaki mahdollistaa sen, että hankintayksikkö asettaa hankittavalle tuotteelle, palvelulle tai urakalle hankinnan luonteeseen ja laajuuteen nähden tarpeelliseksi katsomiaan ehtoja. Eduskunnan käsiteltävänä olevassa hallituksen esityksessä HE 2/2026 vp ehdotetaan lisäksi hankintalain 71 §:ään lisättäväksi uusi 4 momentti, jossa selvennettäisiin sitä, että hankintayksikkö voisi hankinnan kohdetta kuvaavissa määritelmissä asettaa turvallisuutta ja huoltovarmuutta koskevia ehtoja, joilla voitaisiin varmistaa hankittavan tuotteen, palvelun tai urakan toimivuus ja häiriötön käyttö hankinnan koko elinkaaren ajan. Säännöksen perusteluiden mukaan erityisesti tilanteissa, jossa hankinnan kohde liittyy yhteiskunnan tai organisaation kriittisten toimintojen ja palveluiden tuottamiseen tai toimivuuteen, hankintayksikkö voisi asettaa hankinnan kohteelle vaatimuksia, joiden avulla se pyrkisi pienentämään hankinnan kohteeseen liittyviä turvallisuus- ja muita riskejä sekä varmistamaan hankinnan kohteen saatavuus sopimuskauden aikana.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että tämän pykälän mukainen riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet voidaan kuvata erillisessä asiakirjassa tai sisällyttää muuhun asiakirjaan tai suunnitelmaan, joka laaditaan vastaavan kaltaista tarkoitusta varten. Tällainen asiakirja tai suunnitelma voisi olla esimerkiksi varautumista koskeva suunnitelma tai muu riskienhallinta- tai suunnitteluinstrumentti.

Keskeistä muiden riskinhallintatoimien ohella olisi hankkeisiin osallistuvien tahojen seuranta. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös velvollisuudesta infrastruktuurin haltijalle seurata TEN-T-verkon hankkeisiin osallistuvia yrityksiä. Laissa ei erikseen määriteltäisi, millainen osallistuminen tai osuus hankkeesta tulisi huomioida seurannassa, vaan seuranta tulisi toteuttaa 2 momentin mukaiseen riskiarviointiin perustuen. Myös alihankkijoiden seuranta tulisi toteuttaa hankkeiden luonteeseen ja niihin liittyvien riskien pohjalta tehtyyn arviointiin perustuen.

Pykälän 4 momenttiin sisällytettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa. Määräyksellä voitaisiin tarvittaessa täsmentää esimerkiksi riskinarvioinnin vaatimuksia. Määräyksenantovaltuus mahdollistaisi myös riskinarvioinnin ja riskinhallintatoimenpiteiden yhteensovittamisen muihin turvallisuuteen, häiriönsietokyvyn varmistamiseen ja riskienhallintaan liittyviin vaatimuksiin.

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi tämän pykälän ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista. Tarkoitus on, että virasto voisi toteuttaa valvontaa osana nykyisin tekemäänsä valvontaa. Rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonnasta säädetään lain 15 §:ssä. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo muun ohella 15 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaan varautumista poikkeusoloihin sekä häiriötilanteisiin rautatiejärjestelmässä varmistamiseksi, että rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija toteuttavat turvallisuusjohtamisjärjestelmässään kuvaamia menettelyjä, 171 §:n

I momentissa tarkoitetut toiminnanharjoittajat laativat valmiussuunnitelman sekä toteuttavat sen mukaisia toimenpiteitä häiriötilanteissa.

7.4 Alusliikennepalvelulaki

19 b §. *Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet.* Uudessa 100 c §:ssä säädettäisiin velvollisuudesta kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskevan riskiarvion laatimiseen ja riskienhallintatoimenpiteiden toteuttamiseen. Säännöksellä on tarkoitus toimeenpanna TEN-T-asetuksen 47 artiklaan sisältyvä velvoite.

Pykälän *1 momenttiin* sisällytettäisiin tarpeelliset määritelmät. Momentin *1 kohdassa* määriteltäisiin kolmannen maan yritys. Kolmatta maata ei ole TEN-T-asetuksessa erikseen määritelty. Yleisesti ottaen EU-sääntelyssä kolmannella maalla tarkoitetaan kaikkia muita valtioita kuin EU-jäsenvaltioita, ellei toisin ole nimenomaisesti säädetty. Myös TEN-T-asetuksessa kolmas maa -termiä käytetään tässä tarkoituksessa, mikä käy ilmi 47 artiklan lisäksi yhteistyötä kolmansien maiden kanssa koskevasta 9 artiklasta ja sen nojalla liitteessä IV esitetyissä suuntaa antavissa kartoissa tiettyihin naapurimaihin ulotetusta Euroopan laajuisesta liikenneverkosta. Myös Euroopan talousalueeseen kuuluvat valtiot Norja, Islanti ja Liechtenstein ovat siten kolmansia maita.

Kolmannen maan yrityksellä tarkoitettaisiin a alakohdan mukaan yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella. Lisäksi b alakohdan mukaan kolmannen maan yrityksellä tarkoitettaisiin yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla on kotipaikka EU-jäsenvaltioiden alueella, mutta jossa luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, tai yrityksellä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella, on suoraan tai välillisesti vähintään yksi kymmenesosa osakeyhtiön kaikkien osakkeiden yhteenlasketusta äänimäärästä tai muu vastaava tosiasiallinen vaikutusvalta. Tosiasiallisella vaikutusvallalla tarkoitettaisiin tilanteita, joissa ulkomaisella toimijalla on määräysvaltaa yrityksessä muilla järjestelyillä kuin omistusosuuden perusteella. Tällaisia olisivat esimerkiksi sopimukset, joiden perusteella sijoittaja voi käytännössä ohjata yhtiökokouksen äänestysratkaisuja, nimittää enemmistön hallituksen jäsenistä tai muutoin vaikuttaa yrityksen keskeisiin päätöksiin. Tosiasiallista vaikutusvaltaa voisivat muodostaa myös äänioikeuden luovutussopimukset ja muut äänestysjärjestelyt sekä osakassopimuksiin perustuvat veto- tai esto-oikeudet, jotka antavat sijoittajalle ratkaisevan vaikutusmahdollisuuden yrityksen toiminnassa riippumatta hänen muodollisesta omistusosuudestaan. Tosiasiallista vaikutusvaltaa voidaan käyttää myös kiristämällä tai painostamalla. Joissain tilanteissa tosiasiallisen vaikutusvallan käyttäjä halutaan usein häivyttää taustalle eri syistä.

Momentin *2 kohdassa* määriteltäisiin TEN-T-verkko. TEN-T-verkko määritellään TEN-T-asetuksessa, johon kohdassa viitattaisiin. TEN-T-verkko käsittää rautatieliikenne-, sisävesikuljetus-, meriliikenne-, tieliikenne- ja lentoliikenneinfrastruktuurin sekä multimodaalisen liikenteen infrastruktuurin, mukaan lukien verkolle kuuluvissa kaupunkisolmukohdissa.

Momentin *3 kohdan* mukaan infrastruktuurihankkeella tarkoitettaisiin TEN-T-asetuksen tarkoittamiin infrastruktuurin osiin kohdistuvia rakentamis- ja parantamishankkeita. Asetuksen 47 artiklan riskinarviointivelvoite koskee kolmansien maiden yritysten osallistumista *yhteistä etua koskeviin hankkeisiin*. Asetuksen 8 artiklan 1 kohdan mukaan Euroopan laajuisista liikenneverkkoa kehitetään yhteistä etua koskevilla hankkeilla, joilla rakennetaan uutta liikenneinfrastruktuuria, parannetaan olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria tai toteutetaan toimenpiteitä verkon resurssitehokkaan käytön edistämiseksi. Asetuksen määritelmien mukaan yhteistä etua koskevilla hankkeilla tarkoitetaan mitä tahansa kyseisen asetuksen mukaisesti toteutettavaa hanketta. TEN-T-asetus sisältää lisäksi liikennemuotokohtaisen sääntelyn infrastruktuuriin kuuluvista osista, mihin 3 kohdassa viitattaisiin.

Sisävesiliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat 21 artiklan 1 kohdan mukaan erityisesti:

- a) joet;
- b) kanavat;
- c) järvet ja laguunit;
- d) edellisiin liittyvä infrastruktuuri, kuten sulut, elevaattorit, sillat, tekoaltaat ja niihin liittyvät tulvien ja kuivuuden torjunta- ja lieventämistoimenpiteet, joilla voi olla myönteisiä vaikutuksia sisävesiliikenteeseen;
- e) sisävesiväyliin yhdistyviin multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin johtavat sisääntuloväylät ja viimeisen kilometrin yhteydet erityisesti sisävesi- ja merisatamissa;
- f) kiinnityspaikat ja redit;
- g) sisävesisatamat, mukaan lukien sataman perusinfrastruktuuri satama-altaiden, laiturimuurien, ankkuripaikkojen, matkustajasilltojen, telakoiden, rantavallien, maantäytön, laiturien, uudisraivauksen sekä satama-alueella että satama-alueen ulkopuolella tapahtuvien kuljetusten edellyttämän infrastruktuurin muodossa;
- h) 2 kohdassa tarkoitettut infrastruktuuriin liittyvät varusteet;
- i) liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät, mukaan lukien jokitiedotuspalvelut;
- j) sisävesisatamien yhteydet muihin liikennemuotoihin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa;
- k) vaihtoehtoisten polttoaineiden laitteistoihin liittyvä infrastruktuuri; ja
- l) jätteettömään toimintaan ja kiertotaloustoimenpiteisiin tarvittava infrastruktuuri.

Meriliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat 25 artiklan 3 kohdan mukaan erityisesti:

- a) merisatamat, mukaan lukien satama-alueella suoritettaviin kuljetustoimintoihin tarvittava infrastruktuuri;
- b) sataman perusinfrastruktuuri, esimerkiksi satama-altaat, laiturimuurit, ankkuripaikat, laiturit, matkustajasillat, telakat, rantavallit, maantäyttö ja uudisraivaus;
- c) merikanavat;
- d) navigoinnin apuvälineet;
- e) sataman lähestymisväylät, liikenneväylät ja sulut;
- f) aallonmurtajat;
- g) satamien yhteydet Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon;
- h) liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät, EMSWe ja VTMISS mukaan luettuina;
- i) vaihtoehtoihin polttoaineisiin liittyvä infrastruktuuri;
- j) varusteet, joihin voi kuulua erityisesti varusteita, jotka on tarkoitettu liikenteen- ja rahdinhallintaan, kielteisten ympäristövaikutusten vähentämiseen, mukaan lukien jätteettömään toimintaan ja kiertotaloustoimenpiteisiin, energiatehokkuuden parantamiseen, melun vähentämiseen ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttämiseen, ja varusteet, joita käytetään ympärivuotisen liikennöitävyyden varmistamiseen,

esimerkiksi jään murtamiseen ja hydrologisiin tutkimuksiin, sekä varusteet satamien ja satamien lähestymisväylien ruoppaukseen ja suojaamiseen; ja

- k) uusiutuvaan energiaan, mukaan lukien merituulivoima, liittyvä sataman toimintaa helpottava infrastruktuuri.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin VTS-palveluntarjoajan velvollisuudesta laatia riskiarvio turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvista riskeistä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta infrastruktuurihankkeeseen. Säännöksessä käytettäisiin TEN-T-asetuksen kanssa yhteneväisesti käsitteitä turvallisuus ja yleinen järjestys. Käytännössä riskinarvioinnin tavoitteena on laajasti kansallisen turvallisuuden intressien suojaaminen. Tähän sisältyvät muun ohella myös infrastruktuurin turvallisuus ja turvatoimet sekä häiriönsietokyky ja toimintavarmuus, huoltovarmuus, vaikutukset muihin yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin ja maanpuolustuksen tarpeet.

Riskiarviossa tulisi käsitellä sitä, millaisiin hankkeisiin riskejä voi erityisesti liittyä ja millaiset kolmansien maiden yritykset voivat erityisesti aiheuttaa riskejä. Riskiarviossa tulisi ottaa huomioon TEN-T-asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa mainitut seikat. Mainitun kohdan mukaan määrittäessään, onko kolmannen maan yrityksen osallistuminen tai osuus hankkeeseen omiaan vaikuttamaan infrastruktuurin turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen, jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon sen mahdolliset vaikutukset muun muassa a) infrastruktuurin rakentamiseen, toiminnan ja kunnossapidon kannalta olennaisten tuotantopanosten hankintaan sekä b) pääsyyn arkaluonteisiin tietoihin tai kykyyn valvoa näitä tietoja infrastruktuurin rakentamisen, toiminnan ja kunnossapidon yhteydessä. Kohdassa viitataan lisäksi seuranta-asetuksen (EU) 2019/452 4 artiklan 2 kohdassa lueteltuihin tekijöihin a) onko ulkomainen sijoittaja hallituksen suorassa tai epäsuorassa määräysvallassa, mukaan lukien kolmannen maan valtion elimet tai asevoimat, myös omistusrakenteen tai merkittävän rahoituksen kautta; b) onko ulkomainen sijoittaja jo ollut mukana toiminnassa, joka on vaikuttanut jäsenvaltion turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen; tai c) onko olemassa vakavaa riskiä, että ulkomainen sijoittaja harjoittaa laitonta tai rikollista toimintaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös velvollisuudesta toteuttaa tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi ja hallitsemiseksi. Tarvittavien toimenpiteiden tulisi perustua tässä momentissa tarkoitettuun riskinarviointiin, ja keskittyä erityisesti hankkeisiin, joilla voisi olla vaikutuksia TEN-T-asetuksen 47 artiklassa mainittuihin seikkoihin eli infrastruktuurin rakentamiseen, toiminnan ja kunnossapidon kannalta olennaisten tuotantopanosten hankintaan sekä pääsyyn arkaluonteisiin tietoihin tai kykyyn valvoa näitä tietoja infrastruktuurin rakentamisen, toiminnan ja kunnossapidon yhteydessä. Riskienhallintatoimenpiteiden toteuttaminen olisi myös varmistettava tarpeellisessa laajuudessa infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien yritysten kanssa tehtävissä sopimuksissa. Sopimuskirjauksin tulisi mahdollistaa infrastruktuurin haltijan mahdollisuus irtautua sopimuksista, jos sopimuksen solmimisen jälkeen käy ilmi esimerkiksi turvallisuuteen ja yleiseen järjestykseen liittyviä riskejä sopimuskumppanin osallistumisessa hankkeeseen. Velvoite koskisi lain voimaantulon jälkeen tehtyjä sopimuksia.

Hankkeen luonteen edellyttämät vaatimukset turvallisuuden ja yleisen järjestyksen turvaamiseksi tulisi myös ottaa huomioon jo infrastruktuurihankkeiden hankintamenettelyissä silloin, kun hankintaan sovelletaan hankintalainsäädäntöä. Hankintalaki mahdollistaa sen, että hankintayksikkö asettaa hankittavalle tuotteelle, palvelulle tai urakalle hankinnan luonteeseen ja laajuuteen nähden tarpeelliseksi katsomiaan ehtoja. Eduskunnan käsiteltävänä olevassa hallituksen esityksessä HE 2/2026 vp ehdotetaan lisäksi hankintalain 71 §:ään lisättäväksi uusi 4 momentti, jossa selvennettäisiin sitä, että hankintayksikkö voisi hankinnan kohdetta kuvaavissa määritelmissä asettaa turvallisuutta ja huoltovarmuutta koskevia ehtoja, joilla voitaisiin varmistaa hankittavan tuotteen, palvelun tai urakan toimivuus ja häiriötön käyttö hankinnan koko elinkaaren ajan. Säännöksen perusteluiden mukaan erityisesti tilanteissa, jossa hankinnan kohde liittyy yhteiskunnan tai organisaation kriittisten toimintojen ja palveluiden tuottamiseen tai toimivuuteen, hankintayksikkö voisi asettaa hankinnan kohteelle vaatimuksia, joiden avulla se pyrkisi pienentämään hankinnan kohteeseen liittyviä turvallisuus- ja muita riskejä sekä varmistamaan hankinnan kohteen saatavuus sopimuskauden aikana.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että tämän pykälän mukainen riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet voidaan kuvata erillisessä asiakirjassa tai sisällyttää muuhun asiakirjaan tai suunnitelmaan, joka laaditaan vastaavan kaltaista tarkoitusta varten. Tällainen asiakirja tai suunnitelma voisi olla esimerkiksi varautumista koskeva suunnitelma tai muu riskienhallinta- tai suunnitteluinstrumentti.

Keskeistä muiden riskinhallintatoimien ohella olisi hankkeisiin osallistuvien tahojen seuranta. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös velvollisuudesta infrastruktuurin haltijalle seurata TEN-T-verkon hankkeisiin osallistuvia yrityksiä. Laissa ei erikseen määriteltäisi, millainen osallistuminen tai osuus hankkeesta tulisi huomioida seurannassa, vaan seuranta tulisi toteuttaa 2 momentin mukaiseen riskiarvioon perustuen. Myös alihankkijoiden seuranta tulisi toteuttaa hankkeiden luonteeseen ja niihin liittyvien riskien pohjalta tehtyyn arviointiin perustuen.

Pykälän 4 momenttiin sisällytettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa. Määräyksellä voitaisiin tarvittaessa täsmentää esimerkiksi riskinarvioinnin vaatimuksia. Määräyksenantovaltuus mahdollistaisi myös riskinarvioinnin ja riskinhallintatoimenpiteiden yhteensovittamisen muihin turvallisuuteen, häiriönsietokyvyn varmistamiseen ja riskienhallintaan liittyviin vaatimuksiin.

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi tämän pykälän ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista. Tarkoitus on, että virasto voisi toteuttaa valvontaa osana nykyisin tekemäänsä valvontaa. Lain 28 §:ssä säädetään alusliikennepalvelulain noudattamisen yleisestä valvonnasta, joka kuuluu pykälän 2 § momentin mukaan liikenne- ja viestintävirastolle. Lisäksi 19 a §:n 4 momentissa säädetään Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävästä koskien varautumista koskevan sääntelyn noudattamista.

7.5 Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta

12 a §. *Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet.* Uudessa 100 c §:ssä säädettäisiin velvollisuudesta kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskevan riskiarvion laatimiseen ja riskienhallintatoimenpiteiden toteuttamiseen. Säännöksellä on tarkoitus toimeenpanna TEN-T-asetuksen 47 artiklaan sisältyvä velvoite.

Pykälän 1 momenttiin sisällytettäisiin tarpeelliset määritelmät. Momentin 1 kohdassa määriteltäisiin kolmannen maan yritys. Kolmatta maata ei ole TEN-T-asetuksessa erikseen määritely. Yleisesti ottaen EU-säätelyssä kolmannella maalla tarkoitetaan kaikkia muita valtioita kuin EU-jäsenvaltioita, ellei toisin ole nimenomaisesti säädetty. Myös TEN-T-asetuksessa kolmas maa -termiä käytetään tässä tarkoituksessa, mikä käy ilmi 47 artiklan lisäksi yhteistyötä kolmansien maiden kanssa koskevasta 9 artiklasta ja sen nojalla liitteessä IV esitetyissä suuntaa antavissa kartoissa tiettyihin naapurimaihin ulotetusta Euroopan laajuisesta liikenneverkosta. Myös Euroopan talousalueeseen kuuluvat valtiot Norja, Islanti ja Liechtenstein ovat siten kolmansia maita.

Kolmannen maan yrityksellä tarkoitettaisiin a alakohdan mukaan yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella. Lisäksi b alakohdan mukaan kolmannen maan yrityksellä tarkoitettaisiin yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla on kotipaikka EU-jäsenvaltioiden alueella, mutta jossa luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, tai yrityksellä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella, on suoraan tai välillisesti vähintään yksi kymmenesosa osakeyhtiön kaikkien osakkeiden yhteenlasketusta äänimäärästä tai muu vastaava tosiasiallinen vaikutusvalta. Tosiasiallisella vaikutusvallalla tarkoitettaisiin tilanteita, joissa ulkomaisella toimijalla on määräysvaltaa yrityksessä muilla järjestelyillä kuin omistussuuden perusteella. Tällaisia olisivat esimerkiksi sopimukset, joiden perusteella sijoittaja voi käytännössä ohjata yhtiökokouksen äänestysratkaisuja, nimittää enemmistön hallituksen jäsenistä tai muutoin vaikuttaa yrityksen keskeisiin päätöksiin. Tosiasiallista vaikutusvaltaa voisivat muodostaa myös äänioikeuden luovutussopimukset ja muut

äänestysjärjestelyt sekä osakassopimuksiin perustuvat veto- tai esto-oikeudet, jotka antavat sijoittajalle ratkaisevan vaikutusmahdollisuuden yrityksen toiminnassa riippumatta hänen muodollisesta omistusosuudestaan. Tosiasiallista vaikutusvaltaa voidaan käyttää myös kiristämällä tai painostamalla. Joissain tilanteissa tosiasiallisen vaikutusvallan käyttäjä halutaan usein häivyttää taustalle eri syistä.

Momentin 2 kohdassa määriteltäisiin TEN-T-verkko. TEN-T-verkko määritellään TEN-T-asetuksessa, johon kohdassa viitattaisiin. TEN-T-verkko käsittää rautatieliikenne-, sisävesikuljetus-, meriliikenne-, tieliikenne- ja lentoliikenneinfrastruktuurin sekä multimodaalisen liikenteen infrastruktuurin, mukaan lukien verkolle kuuluvissa kaupunkisolmukohdissa. TEN-T-ydinverkkoon kuuluvat HaminaKotkan, Helsingin, Oulun, Turun ja Naantalın satamat sekä kattavaan verkkoon Tornion, Kemin, Raahen, Kokkolan, Kaskisen, Porin, Rauman, Eckerön, Maarianhaminan, Hangon ja Inkoon merisatamat ja Lappeenrannan ja Joensuun sisävesisatamat.

Momentin 3 kohdan mukaan infrastruktuurihankkeella tarkoitettaisiin TEN-T-asetuksen tarkoittamiin infrastruktuurin osiin kohdistuvia rakentamis- ja parantamishankkeita. Asetuksen 47 artiklan riskinarviointivelvoite koskee kolmansien maiden yritysten osallistumista *yhteistä etua koskeviin hankkeisiin*. Asetuksen 8 artiklan 1 kohdan mukaan Euroopan laajuisista liikenneverkkoa kehitetään yhteistä etua koskevilla hankkeilla, joilla rakennetaan uutta liikenneinfrastruktuuria, parannetaan olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria tai toteutetaan toimenpiteitä verkon resurssitehokkaan käytön edistämiseksi. Asetuksen määritelmien mukaan yhteistä etua koskevalla hankkeella tarkoitetaan mitä tahansa kyseisen asetuksen mukaisesti toteutettavaa hanketta. TEN-T-asetus sisältää lisäksi liikennemuotokohtaisen sääntelyn infrastruktuuriin kuuluvista osista, mihin 3 kohdassa viitattaisiin.

Sisävesiliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat 21 artiklan 1 kohdan mukaan erityisesti:

- m) joet;
- n) kanavat;
- o) järvet ja laguunit;
- p) edellisiin liittyvä infrastruktuuri, kuten sulut, elevaattorit, sillat, tekoaltaat ja niihin liittyvät tulvien ja kuivuuden torjunta- ja lieventämistoimenpiteet, joilla voi olla myönteisiä vaikutuksia sisävesiliikenteeseen;
- q) sisävesiväyliin yhdistyviin multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin johtavat sisääntuloväylät ja viimeisen kilometrin yhteydet erityisesti sisävesi- ja merisatamissa;
- r) kiinnityspaikat ja redit;
- s) sisävesisatamat, mukaan lukien sataman perusinfrastruktuuri satama-altaiden, laiturimuurien, ankkuripaikkojen, matkustajasiltojen, telakoiden, rantavallien, maantäytön, laiturien, uudisraivauksen sekä satama-alueella että satama-alueen ulkopuolella tapahtuvien kuljetusten edellyttämän infrastruktuurin muodossa;
- t) 2 kohdassa tarkoitettuihin infrastruktuuriin liittyvät varusteet;
- u) liikenteen tieto- ja viestintätekniiset järjestelmät, mukaan lukien jokitiedotuspalvelut;
- v) sisävesisatamien yhteydet muihin liikennemuotoihin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa;
- w) vaihtoehtoisten polttoaineiden laitteistoihin liittyvä infrastruktuuri; ja
- x) jätteenkäsittelytoimintaan ja kiertotaloustoimenpiteisiin tarvittava infrastruktuuri.

Meriliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat 25 artiklan 3 kohdan mukaan erityisesti:

- l) merisatamat, mukaan lukien satama-alueella suoritettaviin kuljetustoimintoihin tarvittava infrastruktuuri;
- m) sataman perusinfrastruktuuri, esimerkiksi satama-altaat, laiturimuurit, ankkuripaikat, laiturit, matkustajasillat, telakat, rantavallit, maantäyttö ja uudisraivaus;
- n) merikanavat;
- o) navigoinnin apuvälineet;
- p) sataman lähestymisväylät, liikenneväylät ja sulut;
- q) aallonmurtaajat;
- r) satamien yhteydet Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon;
- s) liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät, EMSWe ja VTMISS mukaan luettuina;
- t) vaihtoehtoihin polttoaineisiin liittyvä infrastruktuuri;
- u) varusteet, joihin voi kuulua erityisesti varusteita, jotka on tarkoitettu liikenteen- ja rahdinhallintaan, kielteisten ympäristövaikutusten vähentämiseen, mukaan lukien jätteettömään toimintaan ja kiertotaloustoimenpiteisiin, energiatehokkuuden parantamiseen, melun vähentämiseen ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttämiseen, ja varusteet, joita käytetään ympärivuotisen liikennöitävyyden varmistamiseen, esimerkiksi jään murtamiseen ja hydrologisiin tutkimuksiin, sekä varusteet satamien ja satamien lähestymisväylien ruoppaukseen ja suojaamiseen; ja
- v) uusiutuvaan energiaan, mukaan lukien merituulivoima, liittyvä sataman toimintaa helpottava infrastruktuuri.

Multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin kuuluvat 37 artiklan mukaan erityisesti

- a) infrastruktuuri, joka yhdistää eri liikennemuodot terminaali-alueella ja sen läheisyydessä;
- b) nosturien, kuljettimien tai muiden uudelleenlastauslaitteiden kaltaiset laitteet, joita käytetään rahdin siirtämiseen liikennemuodosta toiseen sekä rahdin järjestelyyn ja varastointiin;
- c) erityisalueet, kuten porttialue, puskuri- ja odotusalue, uudelleenlastausalue sekä ajo- tai lastauskaistat;
- d) tehokkaan terminaali-toiminnan kannalta merkitykselliset liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät, kuten infrastruktuurikapasiteetin suunnittelua, kuljetustoimintaa, eri liikennemuotojen välisiä yhteyksiä ja uudelleenlastausta helpottavat liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät; ja
- e) vaihtoehtoisille polttoaineille tarkoitettu infrastruktuuri.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin TEN-T-verkolla kuuluvan sataman satamanpitäjän velvollisuudesta laatia riskiarvio turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvista riskeistä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta infrastruktuurihankkeeseen. Riskiarviossa tulisi käsitellä sitä, millaisiin hankkeisiin riskejä voi erityisesti liittyä ja millaiset kolmansien maiden yritykset voivat erityisesti aiheuttaa riskejä. Säännöksessä käytettäisiin TEN-T-asetuksen kanssa yhteneväisesti käsitteitä turvallisuus ja yleinen järjestys. Käytännössä riskinarvioinnin tavoitteena on laajasti kansallisen turvallisuuden

intressien suojaaminen. Tähän sisältyvät muun ohella myös infrastruktuurin turvallisuus ja turvatoimet sekä häiriönsietokyky ja toimintavarmuus, huoltovarmuus, vaikutukset muihin yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin ja maanpuolustuksen tarpeet.

Riskiarviossa tulisi ottaa huomioon TEN-T-asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa mainitut seikat. Mainitun kohdan mukaan määrittäessään, onko kolmannen maan yrityksen osallistuminen tai osuus hankkeeseen omiaan vaikuttamaan infrastruktuurin turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen, jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon sen mahdolliset vaikutukset muun muassa a) infrastruktuurin rakentamiseen, toiminnan ja kunnossapidon kannalta olennaisten tuotantopanosten hankintaan sekä b) pääsyyn arkaluonteisiin tietoihin tai kykyyn valvoa näitä tietoja infrastruktuurin rakentamisen, toiminnan ja kunnossapidon yhteydessä. Kohdassa viitataan lisäksi seuranta-asetuksen (EU) 2019/452 4 artiklan 2 kohdassa lueteltuihin tekijöihin a) onko ulkomainen sijoittaja hallituksen suorassa tai epäsuorassa määräysvallassa, mukaan lukien kolmannen maan valtion elimet tai asevoimat, myös omistusrakenteen tai merkittävän rahoituksen kautta; b) onko ulkomainen sijoittaja jo ollut mukana toiminnassa, joka on vaikuttanut jäsenvaltion turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen; tai c) onko olemassa vakavaa riskiä, että ulkomainen sijoittaja harjoittaa laitonta tai rikollista toimintaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös velvollisuudesta toteuttaa tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi ja hallitsemiseksi. Tarvittavien toimenpiteiden tulisi perustua tässä momentissa tarkoitettuun riskinarviointiin, ja keskittyä erityisesti hankkeisiin, joilla voisi olla vaikutuksia TEN-T-asetuksen 47 artiklassa mainittuihin seikkoihin eli infrastruktuurin rakentamiseen, toiminnan ja kunnossapidon kannalta olennaisten tuotantopanosten hankintaan sekä pääsyyn arkaluonteisiin tietoihin tai kykyyn valvoa näitä tietoja infrastruktuurin rakentamisen, toiminnan ja kunnossapidon yhteydessä. Riskienhallintatoimenpiteiden toteuttaminen olisi myös varmistettava tarpeellisessa laajuudessa infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien yritysten kanssa tehtävissä sopimuksissa. Sopimuskirjauksin tulisi mahdollistaa infrastruktuurin haltijan mahdollisuus irtautua sopimuksista, jos sopimuksen solmimisen jälkeen käy ilmi esimerkiksi turvallisuuteen ja yleiseen järjestykseen liittyviä riskejä sopimusosapuolien osallistumisessa hankkeeseen. Velvoite koskisi lain voimaantulon jälkeen tehtyjä sopimuksia.

Hankkeen luonteen edellyttämät vaatimukset turvallisuuden ja yleisen järjestyksen turvaamiseksi tulisi myös ottaa huomioon jo infrastruktuurihankkeiden hankintamenettelyissä silloin, kun hankintaan sovelletaan hankintalainsäädäntöä. Hankintalaki mahdollistaa sen, että hankintayksikkö asettaa hankittavalle tuotteelle, palvelulle tai urakalle hankinnan luonteeseen ja laajuuteen nähden tarpeelliseksi katsomiaan ehtoja. Eduskunnan käsiteltävänä olevassa hallituksen esityksessä HE 2/2026 vp ehdotetaan lisäksi hankintalain 71 §:ään lisättäväksi uusi 4 momentti, jossa selvennettäisiin sitä, että hankintayksikkö voisi hankinnan kohdetta kuvaavissa määritelmissä asettaa turvallisuutta ja huoltovarmuutta koskevia ehtoja, joilla voitaisiin varmistaa hankittavan tuotteen, palvelun tai urakan toimivuus ja häiriötön käyttö hankinnan koko elinkaaren ajan. Säännöksen perusteluiden mukaan erityisesti tilanteissa, jossa hankinnan kohde liittyy yhteiskunnan tai organisaation kriittisten toimintojen ja palveluiden tuottamiseen tai toimivuuteen, hankintayksikkö voisi asettaa hankinnan kohteelle vaatimuksia, joiden avulla se pyrkisi pienentämään hankinnan kohteeseen liittyviä turvallisuus- ja muita riskejä sekä varmistamaan hankinnan kohteen saatavuus sopimuskauden aikana.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että tämän pykälän mukainen riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet voidaan kuvata erillisessä asiakirjassa tai sisällyttää muuhun asiakirjaan tai suunnitelmaan, joka laaditaan vastaavan kaltaista tarkoitusta varten. Tällainen asiakirja tai suunnitelma voisi olla esimerkiksi varautumista koskeva suunnitelma tai muu riskienhallinta- tai suunnitteluinstrumentti.

Keskeistä muiden riskienhallintatoimien ohella olisi hankkeisiin osallistuvien tahojen seuranta. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös velvollisuudesta infrastruktuurin haltijalle seurata TEN-T-verkon hankkeisiin osallistuvia yrityksiä. Laissa ei erikseen määriteltäisi, millainen osallistuminen tai osuus hankkeesta tulisi huomioida seurannassa, vaan seuranta tulisi toteuttaa 2 momentin mukaiseen riskiarvioon perustuen. Myös alihankkijoiden seuranta tulisi toteuttaa hankkeiden luonteeseen ja niihin liittyvien riskien pohjalta tehtyyn arviointiin perustuen.

Pykälän 4 momenttiin sisällytettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa. Määräyksellä voitaisiin tarvittaessa täsmentää esimerkiksi riskinarvioinnin vaatimuksia. Määräyksenantovaltuus mahdollistaisi myös riskinarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden yhteensovittamisen muihin turvallisuuteen, häiriönsietokyvyn varmistamiseen ja riskienhallintaan liittyviin vaatimuksiin.

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi tämän pykälän ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista.

Pykälän 6 momentin mukaan mitä 2 momentissa säädetään TEN-T-verkolle kuuluvan sataman satamanpitäjästä, sovelletaan myös yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta annetun lain nojalla kriittiseksi toimijaksi määritettyyn muun sataman satamanpitäjään sekä mainitun lain nojalla kriittiseksi toimijaksi määritettyyn satama-alueella toimivaan logistiikka- ja satamaoperaattoriin TEN-T-verkolle kuuluvaan satamaan liittyvien infrastruktuurihankkeiden osalta.

7.6 Ilmailulaki

160 a §. *Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet.* Uudessa 100 c §:ssä säädettäisiin velvollisuudesta kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskevan riskiarvion laatimiseen ja riskienhallintatoimenpiteiden toteuttamiseen. Säännöksellä on tarkoitus toimeenpanna TEN-T-asetuksen 47 artiklaan sisältyvä velvoite.

Pykälän 1 momenttiin sisällytettäisiin tarpeelliset määritelmät. Momentin 1 kohdassa määriteltäisiin kolmannen maan yritys. Kolmatta maata ei ole TEN-T-asetuksessa erikseen määritely. Yleisesti ottaen EU-säätelyssä kolmannella maalla tarkoitetaan kaikkia muita valtioita kuin EU-jäsenvaltioita, ellei toisin ole nimenomaisesti säädetty. Myös TEN-T-asetuksessa kolmas maa -termiä käytetään tässä tarkoituksessa, mikä käy ilmi 47 artiklan lisäksi yhteistyötä kolmansien maiden kanssa koskevasta 9 artiklasta ja sen nojalla liitteessä IV esitetyissä suuntaa antavissa kartoissa tiettyihin naapurimaihin ulotetusta Euroopan laajuisesta liikenneverkosta. Myös Euroopan talousalueeseen kuuluvat valtiot Norja, Islanti ja Liechtenstein ovat siten kolmansia maita.

Kolmannen maan yrityksellä tarkoitettaisiin a alakohdan mukaan yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella. Lisäksi b alakohdan mukaan kolmannen maan yrityksellä tarkoitettaisiin yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla on kotipaikka EU-jäsenvaltioiden alueella, mutta jossa luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, tai yrityksellä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella, on suoraan tai välillisesti vähintään yksi kymmenesosa osakeyhtiön kaikkien osakkeiden yhteenlasketusta äänimäärästä tai muu vastaava tosiasiallinen vaikutusvalta. Tosiasiallisella vaikutusvallalla tarkoitettaisiin tilanteita, joissa ulkomaisella toimijalla on määräysvaltaa yrityksessä muilla järjestelyillä kuin omistusosuuden perusteella. Tällaisia olisivat esimerkiksi sopimukset, joiden perusteella sijoittaja voi käytännössä ohjata yhtiökokouksen äänestysratkaisuja, nimittää enemmistön hallituksen jäsenistä tai muutoin vaikuttaa yrityksen keskeisiin päätöksiin. Tosiasiallista vaikutusvaltaa voisivat muodostaa myös äänioikeuden luovutussopimukset ja muut äänestysjärjestelyt sekä osakassopimuksiin perustuvat veto- tai esto-oikeudet, jotka antavat sijoittajalle ratkaisevan vaikutusmahdollisuuden yrityksen toiminnassa riippumatta hänen muodollisesta omistusosuudestaan. Tosiasiallista vaikutusvaltaa voidaan käyttää myös kiristämällä tai painostamalla. Joissain tilanteissa tosiasiallisen vaikutusvallan käyttäjä halutaan usein häivyttää taustalle eri syistä.

Momentin 2 kohdassa määriteltäisiin TEN-T-verkko. TEN-T-verkko määritellään TEN-T-asetuksessa, johon kohdassa viitattaisiin. TEN-T-verkko käsittää rautatieliikenne-, sisävesikuljetus-, meriliikenne-, tieliikenne- ja lentoliikenneinfrastruktuurin sekä multimodaalisen liikenteen infrastruktuurin, mukaan lukien verkolle kuuluvissa kaupunkisolmukohdissa. TEN-T-ydinverkkoon kuuluvat Helsingin ja Turun lentokentät ja

kattavaan verkkoon Tampere-Pirkkalan, Jyväskylän, Savonlinnan, Kuopion, Vaasan, Kruunupyyn, Oulun, Maarianhaminan, Porin, Kemin, Lappeenrannan, Joensuun, Kajaanin, Kuusamon, Rovaniemen, Kittilän, Ivalon ja Enontekiön lentoasemat.

Momentin 3 kohdan mukaan infrastruktuurihankkeella tarkoitettaisiin TEN-T-asetuksen tarkoittamiin infrastruktuurin osiin kohdistuvia rakentamis- ja parantamishankkeita. Asetuksen 47 artiklan riskinarviointivelvoite koskee kolmansien maiden yritysten osallistumista *yhteistä etua koskeviin hankkeisiin*. Asetuksen 8 artiklan 1 kohdan mukaan Euroopan laajuista liikenneverkkoa kehitetään yhteistä etua koskevilla hankkeilla, joilla rakennetaan uutta liikenneinfrastruktuuria, parannetaan olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria tai toteutetaan toimenpiteitä verkon resurssitehokkaan käytön edistämiseksi. Asetuksen määritelmien mukaan yhteistä etua koskevalla hankkeella tarkoitetaan mitä tahansa kyseisen asetuksen mukaisesti toteutettavaa hanketta. TEN-T-asetus sisältää lisäksi liikennemuotokohtaisen sääntelyn infrastruktuuriin kuuluvista osista, mihin 3 kohdassa viitattaisiin.

Lentoliikenneinfrastruktuurin osiin kuuluvat 33 artiklan 1 kohdan mukaan erityisesti:

- a) ilmatila, lentoreitit ja lentoväylät;
- b) lentoasemat, lentoasema-alueella harjoitettavan maa- ja kuljetustoiminnan edellyttämä infrastruktuuri ja laitteet mukaan luettuina, sekä vertiportit;
- c) lentoasemien yhteydet muihin liikennemuotoihin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa;
- d) ATM/ANS-järjestelmät ja niihin liittyvät laitteet, mukaan lukien avaruudessa sijaitsevat laitteet;
- e) vaihtoehtoisiin polttoaineisiin ja pysäköityjen ilma-alusten sähkönsyöttöön liittyvä infrastruktuuri;
- f) infrastruktuuri vaihtoehtoisten polttoaineiden paikalla tapahtuvaa tuotantoa varten sekä energiatehokkuuden parantamiseksi ja lentoasemien tai niihin liittyvän lentoasematoiminnan, kuten maahuolintapalvelujen, lentotoiminnan ja matkustajien maakuljetusten, ilmasto-, ympäristö- ja melupäästöjen vähentämiseksi;
- g) infrastruktuuri, jota käytetään jätteen erilliskeräykseen, jätteen syntymisen ehkäisemiseen ja kiertotaloustoimiin; ja
- h) avaruussatamat.

Multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin kuuluvat 37 artiklan mukaan erityisesti

- f) infrastruktuuri, joka yhdistää eri liikennemuodot terminaali-alueella ja sen läheisyydessä;
- g) nosturien, kuljettimien tai muiden uudelleenlastauslaitteiden kaltaiset laitteet, joita käytetään rahdin siirtämiseen liikennemuodosta toiseen sekä rahdin järjestelyyn ja varastointiin;
- h) erityisalueet, kuten porttialue, puskuri- ja odotusalue, uudelleenlastausalue sekä ajo- tai lastauskaistat;
- i) tehokkaan terminaalitoiminnan kannalta merkitykselliset liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät, kuten infrastruktuurikapasiteetin suunnittelua, kuljetustoimintaa, eri liikennemuotojen välisiä yhteyksiä ja uudelleenlastausta helpottavat liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät; ja
- j) vaihtoehtoisille polttoaineille tarkoitettu infrastruktuuri.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin 82 §:ssä tarkoitetun lentoaseman hyväksyntätodistuksen haltijan ja valtioneuvoston 108 §:n nojalla nimeämän ilmaliikennepalvelun tarjoajan velvollisuudesta laatia riskiarvio turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvista riskeistä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta infrastruktuurihankkeeseen. Säännöksessä käytettäisiin TEN-T-asetuksen kanssa yhteneväisesti käsitteitä turvallisuus ja yleinen järjestys. Käytännössä riskinarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tavoitteena on laajasti kansallisen turvallisuuden intressien suojaaminen. Tähän sisältyvät muun ohella myös infrastruktuurin turvallisuus ja turvatoimet sekä häiriönsietokyky ja toimintavarmuus, huoltovarmuus, vaikutukset muihin yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin ja maanpuolustuksen tarpeet.

Riskiarviossa tulisi käsitellä sitä, millaisiin hankkeisiin riskejä voi erityisesti liittyä ja millaiset kolmansien maiden yritykset voivat erityisesti aiheuttaa riskejä. Riskiarviossa tulisi ottaa huomioon TEN-T-asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa mainitut seikat. Mainitun kohdan mukaan määrittäessään, onko kolmannen maan yrityksen osallistuminen tai osuus hankkeeseen omiaan vaikuttamaan infrastruktuurin turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen, jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon sen mahdolliset vaikutukset muun muassa a) infrastruktuurin rakentamiseen, toiminnan ja kunnossapidon kannalta olennaisten tuotantopanosten hankintaan sekä b) pääsyyn arkaluonteisiin tietoihin tai kykyyn valvoa näitä tietoja infrastruktuurin rakentamisen, toiminnan ja kunnossapidon yhteydessä. Kohdassa viitataan lisäksi seuranta-asetuksen (EU) 2019/452 4 artiklan 2 kohdassa lueteltuihin tekijöihin a) onko ulkomainen sijoittaja hallituksen suorassa tai epäsuorassa määräysvallassa, mukaan lukien kolmannen maan valtion elimet tai asevoimat, myös omistusrakenteen tai merkittävän rahoituksen kautta; b) onko ulkomainen sijoittaja jo ollut mukana toiminnassa, joka on vaikuttanut jäsenvaltion turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen; tai c) onko olemassa vakavaa riskiä, että ulkomainen sijoittaja harjoittaa laitonta tai rikollista toimintaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös velvollisuudesta toteuttaa tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi ja hallitsemiseksi. Tarvittavien toimenpiteiden tulisi perustua tässä momentissa tarkoitettuun riskinarviointiin, ja keskittyä erityisesti hankkeisiin, joilla voisi olla vaikutuksia TEN-T-asetuksen 47 artiklassa mainittuihin seikkoihin eli infrastruktuurin rakentamiseen, toiminnan ja kunnossapidon kannalta olennaisten tuotantopanosten hankintaan sekä pääsyyn arkaluonteisiin tietoihin tai kykyyn valvoa näitä tietoja infrastruktuurin rakentamisen, toiminnan ja kunnossapidon yhteydessä. Riskienhallintatoimenpiteiden toteuttaminen olisi myös varmistettava tarpeellisessa laajuudessa infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien yritysten kanssa tehtävissä sopimuksissa. Sopimuskirjauksin tulisi mahdollistaa infrastruktuurin haltijan mahdollisuus irtautua sopimuksista, jos sopimuksen solmimisen jälkeen käy ilmi esimerkiksi turvallisuuteen ja yleiseen järjestykseen liittyviä riskejä sopimusosapuolien osallistumisessa hankkeeseen. Velvoite koskisi lain voimaantulon jälkeen tehtyjä sopimuksia.

Hankkeen luonteen edellyttämät vaatimukset turvallisuuden ja yleisen järjestyksen turvaamiseksi tulisi myös ottaa huomioon jo infrastruktuurihankkeiden hankintamenettelyissä silloin, kun hankintaan sovelletaan hankintalainsäädäntöä. Hankintalaki mahdollistaa sen, että hankintayksikkö asettaa hankittavalle tuotteelle, palvelulle tai urakalle hankinnan luonteeseen ja laajuuteen nähden tarpeelliseksi katsomiaan ehtoja. Eduskunnan käsiteltävänä olevassa hallituksen esityksessä HE 2/2026 vp ehdotetaan lisäksi hankintalain 71 §:ään lisättäväksi uusi 4 momentti, jossa selvennettäisiin sitä, että hankintayksikkö voisi hankinnan kohdetta kuvaavissa määritelmissä asettaa turvallisuutta ja huoltovarmuutta koskevia ehtoja, joilla voitaisiin varmistaa hankittavan tuotteen, palvelun tai urakan toimivuus ja häiriötön käyttö hankinnan koko elinkaaren ajan. Säännöksen perusteluiden mukaan erityisesti tilanteissa, jossa hankinnan kohde liittyy yhteiskunnan tai organisaation kriittisten toimintojen ja palveluiden tuottamiseen tai toimivuuteen, hankintayksikkö voisi asettaa hankinnan kohteelle vaatimuksia, joiden avulla se pyrkisi pienentämään hankinnan kohteeseen liittyviä turvallisuus- ja muita riskejä sekä varmistamaan hankinnan kohteen saatavuus sopimuskauden aikana.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että tämän pykälän mukainen riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet voidaan kuvata erillisessä asiakirjassa tai sisällyttää muuhun asiakirjaan tai suunnitelmaan, joka laaditaan vastaavan kaltaista tarkoitusta varten. Tällainen

asiakirja tai suunnitelma voisi olla esimerkiksi varautumista koskeva suunnitelma tai muu riskienhallinta- tai suunnitteluinstrumentti.

Keskeistä muiden riskinhallintatoimien ohella olisi hankkeisiin osallistuvien tahojen seuranta. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös velvollisuudesta infrastruktuurin haltijalle seurata TEN-T-verkon hankkeisiin osallistuvia yrityksiä. Laissa ei erikseen määriteltäisi, millainen osallistuminen tai osuus hankkeesta tulisi huomioida seurannassa, vaan seuranta tulisi toteuttaa 2 momentin mukaiseen riskiarvioon perustuen. Myös alihankkijoiden seuranta tulisi toteuttaa hankkeiden luonteeseen ja niihin liittyvien riskien pohjalta tehtyyn arviointiin perustuen.

Pykälän 4 momenttiin sisällytettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa. Määräyksellä voitaisiin tarvittaessa täsmentää esimerkiksi riskinarvioinnin vaatimuksia. Määräyksenantovaltuus mahdollistaisi myös riskinarvioinnin ja riskinhallintatoimenpiteiden yhteensovittamisen muihin turvallisuuteen, häiriönsietokyvyn varmistamiseen ja riskienhallintaan liittyviin vaatimuksiin.

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi tämän pykälän ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista. Tarkoitus on, että virasto voisi toteuttaa valvontaa osana nykyisin tekemäänsä valvontaa. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo ilmailulain nojalla muun muassa varautumista koskevan sääntelyn noudattamista 160 §:n 4 momentin mukaan.

7.7 Laki liikenteen palveluista

139 a §. *Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet.* Uudessa 100 c §:ssä säädettäisiin velvollisuudesta kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskevan riskiarvion laatimiseen ja riskienhallintatoimenpiteiden toteuttamiseen. Säännöksellä on tarkoitus toimeenpanna TEN-T-asetuksen 47 artiklaan sisältyvä velvoite.

Pykälän 1 momenttiin sisällytettäisiin tarpeelliset määritelmät. Momentin 1 kohdassa määriteltäisiin kolmannen maan yritys. Kolmatta maata ei ole TEN-T-asetuksessa erikseen määritely. Yleisesti ottaen EU-säätelyssä kolmannella maalla tarkoitetaan kaikkia muita valtioita kuin EU-jäsenvaltioita, ellei toisin ole nimenomaisesti säädetty. Myös TEN-T-asetuksessa kolmas maa -termiä käytetään tässä tarkoituksessa, mikä käy ilmi 47 artiklan lisäksi yhteistyötä kolmansien maiden kanssa koskevasta 9 artiklasta ja sen nojalla liitteessä IV esitetyissä suuntaa antavissa kartoissa tiettyihin naapurimaihin ulotetusta Euroopan laajuisesta liikenneverkosta. Myös Euroopan talousalueeseen kuuluvat valtiot Norja, Islanti ja Liechtenstein ovat siten kolmansia maita.

Kolmannen maan yrityksellä tarkoitettaisiin a alakohdan mukaan yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella. Lisäksi b alakohdan mukaan kolmannen maan yrityksellä tarkoitettaisiin yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla on kotipaikka EU-jäsenvaltioiden alueella, mutta jossa luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, tai yrityksellä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella, on suoraan tai välillisesti vähintään yksi kymmenesosa osakeyhtiön kaikkien osakkeiden yhteenlasketusta äänimäärästä tai muu vastaava tosiasiallinen vaikutusvalta. Tosiasiallisella vaikutusvallalla tarkoitettaisiin tilanteita, joissa ulkomaisella toimijalla on määräysvaltaa yrityksessä muilla järjestelyillä kuin omistusosuuden perusteella. Tällaisia olisivat esimerkiksi sopimukset, joiden perusteella sijoittaja voi käytännössä ohjata yhtiökokouksen äänestysratkaisuja, nimittää enemmistön hallituksen jäsenistä tai muutoin vaikuttaa yrityksen keskeisiin päätöksiin. Tosiasiallista vaikutusvaltaa voisivat muodostaa myös äänioikeuden luovutussopimukset ja muut äänestysjärjestelyt sekä osakassopimuksiin perustuvat veto- tai esto-oikeudet, jotka antavat sijoittajalle ratkaisevan vaikutusmahdollisuuden yrityksen toiminnassa riippumatta hänen muodollisesta omistusosuudestaan. Tosiasiallista vaikutusvaltaa voidaan käyttää myös kiristämällä tai painostamalla. Joissain tilanteissa tosiasiallisen vaikutusvallan käyttäjä halutaan usein häivyttää taustalle eri syistä.

Momentin 2 kohdassa määriteltäisiin TEN-T-verkko. TEN-T-verkko määritellään TEN-T-asetuksessa, johon kohdassa viitattaisiin. TEN-T-verkko käsittää rautatieliikenne-, sisävesikuljetus-, meriliikenne-, tieliikenne- ja lentoliikenneinfrastruktuurin sekä multimodaalisen liikenteen infrastruktuurin, mukaan lukien verkolle kuuluvissa kaupunkisolmukohdissa.

Momentin 3 kohdan mukaan infrastruktuurihankkeella tarkoitettaisiin TEN-T-asetuksen tarkoitamiin infrastruktuurin osiin kohdistuvia rakentamis- ja parantamishankkeita. Asetuksen 47 artiklan riskinarviointivelvoite koskee kolmansien maiden yritysten osallistumista yhteistä etua koskeviin hankkeisiin. Asetuksen 8 artiklan 1 kohdan mukaan Euroopan laajuista liikenneverkkoa kehitetään yhteistä etua koskevilla hankkeilla, joilla rakennetaan uutta liikenneinfrastruktuuria, parannetaan olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria tai toteutetaan toimenpiteitä verkon resurssitehokkaan käytön edistämiseksi. Asetuksen määritelmien mukaan yhteistä etua koskevalla hankkeella tarkoitetaan mitä tahansa kyseisen asetuksen mukaisesti toteutettavaa hanketta. TEN-T-asetus sisältää lisäksi liikennemuotokohtaisen sääntelyn infrastruktuuriin kuuluvista osista, mihin 3 kohdassa viitattaisiin.

Tieliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat 29 artiklan 1 kohdan mukaan erityisesti:

- a) tiet, mukaan lukien sillat, tunnelit, liittymät, risteykset, eritasoliittymät, hätäkaistat; ja ympäristövaikutuksia lieventävä infrastruktuuri, mukaan lukien eläinten suojelua tai meluhaittojen lieventämistä koskevat ratkaisut;
- b) infrastruktuuriin liittyvät varusteet, liikkeessäpunnitusjärjestelmät mukaan lukien;
- c) liikenteen digitaalinen infrastruktuuri ja liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät;
- d) kulkureitit multimodaalisiin tavaraliikenneterminaleihin;
- e) tavaraliikenneterminalien ja logistiikkakeskusten yhteydet muihin liikennemuotoihin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa;
- f) linja-autoterminalit;
- g) vaihtoehtoisten polttoaineiden laitteistoihin liittyvä infrastruktuuri; ja
- h) pysäköinti- ja levähdysalueet, mukaan lukien hyötyajoneuvojen turvalliset ja valvotut pysäköintialueet.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan velvollisuudesta laatia riskiarvio turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvista riskeistä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta infrastruktuurihankkeeseen. Säännöksessä käytettäisiin TEN-T-asetuksen kanssa yhteneväisesti käsitteitä turvallisuus ja yleinen järjestys. Käytännössä riskinarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tavoitteena on laajasti kansallisen turvallisuuden intressien suojaaminen. Tähän sisältyvät muun ohella myös infrastruktuurin turvallisuus ja turvatoimet sekä häiriönsietokyky ja toimintavarmuus, huoltovarmuus, vaikutukset muihin yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin ja maanpuolustuksen tarpeet.

Riskiarviossa tulisi käsitellä sitä, millaisiin hankkeisiin riskejä voi erityisesti liittyä ja millaiset kolmansien maiden yritykset voivat erityisesti aiheuttaa riskejä. Riskiarviossa tulisi ottaa huomioon TEN-T-asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa mainitut seikat. Mainitun kohdan mukaan määrittäessään, onko kolmannen maan yrityksen osallistuminen tai osuus hankkeeseen omiaan vaikuttamaan infrastruktuurin turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen, jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon sen mahdolliset vaikutukset muun muassa a) infrastruktuurin rakentamiseen, toiminnan ja kunnossapidon kannalta olennaisten tuotantopanosten hankintaan sekä b) pääsyyn arkaluonteisiin tietoihin tai kykyyn valvoa näitä tietoja infrastruktuurin rakentamisen, toiminnan ja kunnossapidon yhteydessä. Kohdassa viitataan lisäksi seuranta-asetuksen (EU)

2019/452 4 artiklan 2 kohdassa lueteltuihin tekijöihin a) onko ulkomainen sijoittaja hallituksen suorassa tai epäsuorassa määräysvallassa, mukaan lukien kolmannen maan valtion elimet tai asevoimat, myös omistusrakenteen tai merkittävän rahoituksen kautta; b) onko ulkomainen sijoittaja jo ollut mukana toiminnassa, joka on vaikuttanut jäsenvaltion turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen; tai c) onko olemassa vakavaa riskiä, että ulkomainen sijoittaja harjoittaa laitonta tai rikollista toimintaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös velvollisuudesta toteuttaa tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi ja hallitsemiseksi. Tarvittavien toimenpiteiden tulisi perustua tässä momentissa tarkoitettuun riskinarviointiin, ja keskittyä erityisesti hankkeisiin, joilla voisi olla vaikutuksia TEN-T-asetuksen 47 artiklassa mainittuihin seikkoihin eli infrastruktuurin rakentamiseen, toiminnan ja kunnossapidon kannalta olennaisten tuotantopanosten hankintaan sekä pääsyyn arkaluonteisiin tietoihin tai kykyyn valvoa näitä tietoja infrastruktuurin rakentamisen, toiminnan ja kunnossapidon yhteydessä. Riskienhallintatoimenpiteiden toteuttaminen olisi myös varmistettava tarpeellisessa laajuudessa infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien yritysten kanssa tehtävissä sopimuksissa. Sopimuskirjauksin tulisi mahdollistaa infrastruktuurin haltijan mahdollisuus irtautua sopimuksista, jos sopimuksen solmimisen jälkeen käy ilmi esimerkiksi turvallisuuteen ja yleiseen järjestykseen liittyviä riskejä sopimuskumppanin osallistumisessa hankkeeseen. Velvoite koskisi lain voimaantulon jälkeen tehtyjä sopimuksia.

Hankkeen luonteen edellyttämät vaatimukset turvallisuuden ja yleisen järjestyksen turvaamiseksi tulisi myös ottaa huomioon jo infrastruktuurihankkeiden hankintamenettelyissä silloin, kun hankintaan sovelletaan hankintalainsäädäntöä. Hankintalaki mahdollistaa sen, että hankintayksikkö asettaa hankittavalle tuotteelle, palvelulle tai urakalle hankinnan luonteeseen ja laajuuteen nähden tarpeelliseksi katsomiaan ehtoja. Eduskunnan käsiteltävänä olevassa hallituksen esityksessä HE 2/2026 vp ehdotetaan lisäksi hankintalain 71 §:ään lisättäväksi uusi 4 momentti, jossa selvennettäisiin sitä, että hankintayksikkö voisi hankinnan kohdetta kuvaavissa määritelmissä asettaa turvallisuutta ja huoltovarmuutta koskevia ehtoja, joilla voitaisiin varmistaa hankittavan tuotteen, palvelun tai urakan toimivuus ja häiriötön käyttö hankinnan koko elinkaaren ajan. Säännöksen perusteluiden mukaan erityisesti tilanteissa, jossa hankinnan kohde liittyy yhteiskunnan tai organisaation kriittisten toimintojen ja palveluiden tuottamiseen tai toimivuuteen, hankintayksikkö voisi asettaa hankinnan kohteelle vaatimuksia, joiden avulla se pyrkisi pienentämään hankinnan kohteeseen liittyviä turvallisuus- ja muita riskejä sekä varmistamaan hankinnan kohteen saatavuus sopimuskauden aikana.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että tämän pykälän mukainen riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet voidaan kuvata erillisessä asiakirjassa tai sisällyttää muuhun asiakirjaan tai suunnitelmaan, joka laaditaan vastaavan kaltaista tarkoitusta varten. Tällainen asiakirja tai suunnitelma voisi olla esimerkiksi varautumista koskeva suunnitelma tai muu riskienhallinta- tai suunnitteluinstrumentti.

Keskeistä muiden riskinhallintatoimien ohella olisi hankkeisiin osallistuvien tahojen seuranta. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös velvollisuudesta infrastruktuurin haltijalle seurata TEN-T-verkon hankkeisiin osallistuvia yrityksiä. Laissa ei erikseen määriteltäisi, millainen osallistuminen tai osuus hankkeesta tulisi huomioida seurannassa, vaan seuranta tulisi toteuttaa 2 momentin mukaiseen riskiarviointiin perustuen. Myös alihankkijoiden seuranta tulisi toteuttaa hankkeiden luonteeseen ja niihin liittyvien riskien pohjalta tehtyyn arviointiin perustuen.

Pykälän 4 momenttiin sisällytettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa. Määräyksellä voitaisiin tarvittaessa täsmentää esimerkiksi riskinarvioinnin vaatimuksia. Määräyksenantovaltuus mahdollistaisi myös riskinarvioinnin ja riskinhallintatoimenpiteiden yhteensovittamisen muihin turvallisuuteen, häiriönsietokyvyn varmistamiseen ja riskienhallintaan liittyviin vaatimuksiin.

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi tämän pykälän ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista. Tarkoitus on, että virasto voisi toteuttaa valvontaa osana

nykyisin tekemäänsä valvontaa. Liikenne- ja viestintävirasto on lain 178 §:n mukaan liikenteen palveluista annetun lain yleinen valvontaviranomainen.

7.8 Vesiliikennelaki

132 a §. *Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet.* Uudessa 100 c §:ssä säädettäisiin velvollisuudesta kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskevan riskiarvion laatimiseen ja riskienhallintatoimenpiteiden toteuttamiseen. Säännöksellä on tarkoitus toimeenpanna TEN-T-asetuksen 47 artiklaan sisältyvä velvoite.

Pykälän *1 momenttiin* sisällytettäisiin tarpeelliset määritelmät. Momentin *1 kohdassa* määriteltäisiin kolmannen maan yritys. Kolmatta maata ei ole TEN-T-asetuksessa erikseen määritelty. Yleisesti ottaen EU-sääntelyssä kolmannella maalla tarkoitetaan kaikkia muita valtioita kuin EU-jäsenvaltioita, ellei toisin ole nimenomaisesti säädetty. Myös TEN-T-asetuksessa kolmas maa -termiä käytetään tässä tarkoituksessa, mikä käy ilmi 47 artiklan lisäksi yhteistyötä kolmansien maiden kanssa koskevasta 9 artiklasta ja sen nojalla liitteessä IV esitetyissä suuntaa antavissa kartoissa tiettyihin naapurimaihin ulotetusta Euroopan laajuisesta liikenneverkosta. Myös Euroopan talousalueeseen kuuluvat valtiot Norja, Islanti ja Liechtenstein ovat siten kolmansia maita.

Kolmannen maan yrityksellä tarkoitettaisiin a alakohdan mukaan yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella. Lisäksi b alakohdan mukaan kolmannen maan yrityksellä tarkoitettaisiin yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla on kotipaikka EU-jäsenvaltioiden alueella, mutta jossa luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, tai yrityksellä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella, on suoraan tai välillisesti vähintään yksi kymmenesosa osakeyhtiön kaikkien osakkeiden yhteenlasketusta äänimäärästä tai muu vastaava tosiasiallinen vaikutusvalta. Tosiasiallisella vaikutusvallalla tarkoitettaisiin tilanteita, joissa ulkomaisella toimijalla on määräysvaltaa yrityksessä muilla järjestelyillä kuin omistussuuden perusteella. Tällaisia olisivat esimerkiksi sopimukset, joiden perusteella sijoittaja voi käytännössä ohjata yhtiökokouksen äänestysratkaisuja, nimittää enemmistön hallituksen jäsenistä tai muutoin vaikuttaa yrityksen keskeisiin päätöksiin. Tosiasiallista vaikutusvaltaa voisivat muodostaa myös äänioikeuden luovutussopimukset ja muut äänestysjärjestelyt sekä osakassopimuksiin perustuvat veto- tai esto-oikeudet, jotka antavat sijoittajalle ratkaisevan vaikutusmahdollisuuden yrityksen toiminnassa riippumatta hänen muodollisesta omistussuudesta. Tosiasiallista vaikutusvaltaa voidaan käyttää myös kiristämällä tai painostamalla. Joissain tilanteissa tosiasiallisen vaikutusvallan käyttäjä halutaan usein häivyttää taustalle eri syistä.

Momentin *2 kohdassa* määriteltäisiin TEN-T-verkko. TEN-T-verkko määritellään TEN-T-asetuksessa, johon kohdassa viitattaisiin. TEN-T-verkko käsittää rautatieliikenne-, sisävesikuljetus-, meriliikenne-, tieliikenne- ja lentoliikenneinfrastruktuurin sekä multimodaalisen liikenteen infrastruktuurin, mukaan lukien verkolle kuuluvissa kaupunkisolmukohdissa.

Momentin *3 kohdan* mukaan infrastruktuurihankkeella tarkoitettaisiin TEN-T-asetuksen tarkoittamiin infrastruktuurin osiin kohdistuvia rakentamis- ja parantamishankkeita. Asetuksen 47 artiklan riskinarviointivelvoite koskee kolmansien maiden yritysten osallistumista *yhteistä etua koskeviin hankkeisiin*. Asetuksen 8 artiklan 1 kohdan mukaan Euroopan laajuisista liikenneverkkoa kehitetään yhteistä etua koskevilla hankkeilla, joilla rakennetaan uutta liikenneinfrastruktuuria, parannetaan olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria tai toteutetaan toimenpiteitä verkon resurssitehokkaan käytön edistämiseksi. Asetuksen määritelmien mukaan yhteistä etua koskevilla hankkeilla tarkoitetaan mitä tahansa kyseisen asetuksen mukaisesti toteutettavaa hanketta. TEN-T-asetus sisältää lisäksi liikennemuotokohtaisen sääntelyn infrastruktuuriin kuuluvista osista, mihin 3 kohdassa viitattaisiin.

Sisävesiliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat 21 artiklan 1 kohdan mukaan erityisesti:

- y) joet;
- z) kanavat;
- å) järvet ja laguunit;
- ä) edellisiin liittyvä infrastruktuuri, kuten sulut, elevaattorit, sillat, tekoaltaat ja niihin liittyvät tulvien ja kuivuuden torjunta- ja lieventämistoimenpiteet, joilla voi olla myönteisiä vaikutuksia sisävesiliikenteeseen;
- ö) sisävesiväyliin yhdistyviin multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin johtavat sisääntuloväylät ja viimeisen kilometrin yhteydet erityisesti sisävesi- ja merisatamissa;
- aa) kiinnityspaikat ja redit;
- bb) sisävesisatamat, mukaan lukien sataman perusinfrastruktuuri satama-altaiden, laiturimuurien, ankkuripaikkojen, matkustajasilltojen, telakoiden, rantavallien, maantäytön, laiturien, uudisraivauksen sekä satama-alueella että satama-alueen ulkopuolella tapahtuvien kuljetusten edellyttämän infrastruktuurin muodossa;
- cc) 2 kohdassa tarkoitettut infrastruktuuriin liittyvät varusteet;
- dd) liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät, mukaan lukien jokitiedotuspalvelut;
- ee) sisävesisatamien yhteydet muihin liikennemuotoihin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa;
- ff) vaihtoehtoisten polttoaineiden laitteistoihin liittyvä infrastruktuuri; ja
- gg) jätteettömään toimintaan ja kiertotaloustoimenpiteisiin tarvittava infrastruktuuri.

Meriliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat 25 artiklan 3 kohdan mukaan erityisesti:

- w) merisatamat, mukaan lukien satama-alueella suoritettaviin kuljetustoimintoihin tarvittava infrastruktuuri;
- x) sataman perusinfrastruktuuri, esimerkiksi satama-altaat, laiturimuurit, ankkuripaikat, laiturit, matkustajasillat, telakat, rantavallit, maantäyttö ja uudisraivaus;
- y) merikanavat;
- z) navigoinnin apuvälineet;
- å) sataman lähestymisväylät, liikenneväylät ja sulut;
- ä) aallonmurtajat;
- ö) satamien yhteydet Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon;
- aa) liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät, EMSWe ja VTMISS mukaan luettuina;
- bb) vaihtoehtoihin polttoaineisiin liittyvä infrastruktuuri;
- cc) varusteet, joihin voi kuulua erityisesti varusteita, jotka on tarkoitettu liikenteen- ja rahdinhallintaan, kielteisten ympäristövaikutusten vähentämiseen, mukaan lukien jätteettömään toimintaan ja kiertotaloustoimenpiteisiin, energiatehokkuuden parantamiseen, melun vähentämiseen ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttämiseen, ja varusteet, joita käytetään ympärivuotisen liikennöitävyyden varmistamiseen,

esimerkiksi jään murtamiseen ja hydrologisiin tutkimuksiin, sekä varusteet satamien ja satamien lähestymisväylien ruoppaukseen ja suojaamiseen; ja

dd) uusiutuvaan energiaan, mukaan lukien merituulivoima, liittyvä sataman toimintaa helpottava infrastruktuuri.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Väyläviraston velvollisuudesta laatia riskiarvio turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvista riskeistä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta TEN-T-verkon vesiväyläinfrastruktuurihankkeeseen. Säännöksessä käytettäisiin TEN-T-asetuksen kanssa yhteneväisesti käsitteitä turvallisuus ja yleinen järjestys. Käytännössä riskinarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tavoitteena on laajasti kansallisen turvallisuuden intressien suojaaminen. Tähän sisältyvät muun ohella myös infrastruktuurin turvallisuus ja turvatoimet sekä häiriönsietokyky ja toimintavarmuus, huoltovarmuus, vaikutukset muihin yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin ja maanpuolustuksen tarpeet.

Riskiarviossa tulisi käsitellä sitä, millaisiin hankkeisiin riskejä voi erityisesti liittyä ja millaiset kolmansien maiden yritykset voivat erityisesti aiheuttaa riskejä. Riskiarviossa tulisi ottaa huomioon TEN-T-asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa mainitut seikat. Mainitun kohdan mukaan määrittäessään, onko kolmannen maan yrityksen osallistuminen tai osuus hankkeeseen omiaan vaikuttamaan infrastruktuurin turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen, jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon sen mahdolliset vaikutukset muun muassa a) infrastruktuurin rakentamiseen, toiminnan ja kunnossapidon kannalta olennaisten tuotantopanosten hankintaan sekä b) pääsyyn arkaluonteisiin tietoihin tai kykyyn valvoa näitä tietoja infrastruktuurin rakentamisen, toiminnan ja kunnossapidon yhteydessä. Kohdassa viitataan lisäksi seuranta-asetuksen (EU) 2019/452 4 artiklan 2 kohdassa lueteltuihin tekijöihin a) onko ulkomainen sijoittaja hallituksen suorassa tai epäsuorassa määräysvallassa, mukaan lukien kolmannen maan valtion elimet tai asevoimat, myös omistusrakenteen tai merkittävän rahoituksen kautta; b) onko ulkomainen sijoittaja jo ollut mukana toiminnassa, joka on vaikuttanut jäsenvaltion turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen; tai c) onko olemassa vakavaa riskiä, että ulkomainen sijoittaja harjoittaa laitonta tai rikollista toimintaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös velvollisuudesta toteuttaa tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi ja hallitsemiseksi. Tarvittavien toimenpiteiden tulisi perustua tässä momentissa tarkoitettuun riskinarviointiin, ja keskittyä erityisesti hankkeisiin, joilla voisi olla vaikutuksia TEN-T-asetuksen 47 artiklassa mainittuihin seikkoihin eli infrastruktuurin rakentamiseen, toiminnan ja kunnossapidon kannalta olennaisten tuotantopanosten hankintaan sekä pääsyyn arkaluonteisiin tietoihin tai kykyyn valvoa näitä tietoja infrastruktuurin rakentamisen, toiminnan ja kunnossapidon yhteydessä. Riskienhallintatoimenpiteiden toteuttaminen olisi myös varmistettava tarpeellisessa laajuudessa infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien yritysten kanssa tehtävissä sopimuksissa. Sopimuskirjauksin tulisi mahdollistaa infrastruktuurin haltijan mahdollisuus irtautua sopimuksista, jos sopimuksen solmimisen jälkeen käy ilmi esimerkiksi turvallisuuteen ja yleiseen järjestykseen liittyviä riskejä sopimuskumppanin osallistumisessa hankkeeseen. Velvoite koskisi lain voimaantulon jälkeen tehtyjä sopimuksia.

Hankkeen luonteen edellyttämät vaatimukset turvallisuuden ja yleisen järjestyksen turvaamiseksi tulisi myös ottaa huomioon jo infrastruktuurihankkeiden hankintamenettelyissä silloin, kun hankintaan sovelletaan hankintalainsäädäntöä. Hankintalaki mahdollistaa sen, että hankintayksikkö asettaa hankittavalle tuotteelle, palvelulle tai urakalle hankinnan luonteeseen ja laajuuteen nähden tarpeelliseksi katsomiaan ehtoja. Eduskunnan käsiteltävänä olevassa hallituksen esityksessä HE 2/2026 vp ehdotetaan lisäksi hankintalain 71 §:ään lisättäväksi uusi 4 momentti, jossa selvennettäisiin sitä, että hankintayksikkö voisi hankinnan kohdetta kuvaavissa määritelmissä asettaa turvallisuutta ja huoltovarmuutta koskevia ehtoja, joilla voitaisiin varmistaa hankittavan tuotteen, palvelun tai urakan toimivuus ja häiriötön käyttö hankinnan koko elinkaaren ajan. Säännöksen perusteluiden mukaan erityisesti tilanteissa, jossa hankinnan kohde liittyy yhteiskunnan tai organisaation kriittisten toimintojen ja palveluiden tuottamiseen tai toimivuuteen, hankintayksikkö voisi asettaa hankinnan kohteelle vaatimuksia,

joiden avulla se pyrkisi pienentämään hankinnan kohteeseen liittyviä turvallisuus- ja muita riskejä sekä varmistamaan hankinnan kohteen saatavuus sopimuskauden aikana.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että tämän pykälän mukainen riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet voidaan kuvata erillisessä asiakirjassa tai sisällyttää muuhun asiakirjaan tai suunnitelmaan, joka laaditaan vastaavan kaltaista tarkoitusta varten. Tällainen asiakirja tai suunnitelma voisi olla esimerkiksi varautumista koskeva suunnitelma tai muu riskienhallinta- tai suunnitteluinstrumentti.

Keskeistä muiden riskinhallintatoimien ohella olisi hankkeisiin osallistuvien tahojen seuranta. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös velvollisuudesta infrastruktuurin haltijalle seurata TEN-T-verkon hankkeisiin osallistuvia yrityksiä. Laissa ei erikseen määriteltäisi, millainen osallistuminen tai osuus hankkeesta tulisi huomioida seurannassa, vaan seuranta tulisi toteuttaa 2 momentin mukaiseen riskiarvioon perustuen. Myös alihankkijoiden seuranta tulisi toteuttaa hankkeiden luonteeseen ja niihin liittyvien riskien pohjalta tehtyyn arviointiin perustuen.

Pykälän 4 momenttiin sisällytettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa. Määräyksellä voitaisiin tarvittaessa täsmentää esimerkiksi riskinarvioinnin vaatimuksia. Määräyksenantovaltuus mahdollistaisi myös riskinarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden yhteensovittamisen muihin turvallisuuteen, häiriönsietokyvyn varmistamiseen ja riskienhallintaan liittyviin vaatimuksiin.

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi tämän pykälän ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Ratalain 38 §:n 3 momentin valtuus Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä rautatien näkemäalueiden määrittelystä ehdotetaan muutettavaksi valtuudeksi antaa tarkemmat säännökset rautatien näkemäalueiden määrittelystä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n 2 momenttiin lisättäisiin uusi määräyksenantovaltuutus, jonka perusteella Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä lossien katsastuksesta ja lossin kuljettajalta vaadittavasta teknisestä perehtyneisyydestä, lossin kuljettamiseen vaadittavasta osaamisesta sekä vaatimusten täyttämisen osoittamisesta.

Esityksen 2–8 lakiehdotuksissa ehdotetaan määräyksenantovaltuutta Liikenne- ja viestintävirastolle antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskevan riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

9 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan keväällä 2027.

Ratalakiin ehdotetaan siirtymäsäännöksiä koskien ennen ratalain muutoksen voimaantuloa aloitettuja ratasuunnitelmia liittyen ratasuunnitelman hyväksymistä koskevaan määräaikaan sekä ennen ratalain muutoksen voimaantuloa hyväksytyjä säännölliseen henkilöliikenteeseen suunniteltavaa tai käytettävää yksityisraidetta koskevaa ratasuunnitelmaa liittyen suoja- ja näkemäalueisiin.

Ratalaissa kumottaisiin 26 §:n 3 momentti, jonka mukaan ratasuunnitelma on hyväksyttävä neljän vuoden kuluessa sen laatimisen aloittamisesta. Siirtymäsäännöksen mukaan ennen tämän lain voimaantuloa aloitetun ratasuunnitelman hyväksymistä koskevaan määräaikaan sovellettaisiin tämän lain säännöksiä. Siirtymäsäännöksen tarkoituksena on, että 26 §:n 3 momentin kumoamista koskeva muutos koskisi myös sellaisia suunnitelmia, joiden laatiminen on aloitettu ennen lain voimaantuloa.

Suoja-alueet tulisivat ehdotettujen ratalain muutosten myötä voimaan säännölliseen henkilöliikenteeseen suunniteltavilla ja käytettävillä yksityisraiteilla suoraan lain nojalla kuten valtion rataverkolla. Rautatien suoja-alue on 37 §:n 1 momentin mukaan lähtökohtaisesti 30 metriä radan raiteen tai, jos raiteita on useampia, uloimman raiteen keskilinjasta. Suoja-aluetta on kuitenkin ratasuunnitelmassa mahdollista erityisestä syystä supistaa tai laajentaa enintään 50 metriksi. Ennen lain voimaantuloa hyväksytyjen ratasuunnitelmien tapauksessa, Liikenne- ja viestintävirasto ei ole nykyisen sääntelyn nojalla voinut ottaa kantaa yksityisraiteiden suoja-alueiden määrittelyyn. Hankeyhtiöiden jo hyväksytyihin ratasuunnitelmiin on kuitenkin sisällytetty myös suoja-alueet, vaikka niitä ei ole voitu Liikenne- ja viestintäviraston toimesta hyväksyä. Virasto ei siten myöskään ole voinut ottaa kantaa siihen, onko erityisiä syitä supistaa tai laajentaa suoja-aluetta. Siirtymäsäännöksessä ehdotetaan säädettäväksi, että jos ennen tämän lain voimaantuloa hyväksytyssä säännölliseen henkilöliikenteeseen suunniteltavaa tai käytettävää yksityisraidetta koskevassa ratasuunnitelmassa suoja-alue on erityisestä syystä laajennettu 30 metristä radan raiteen tai uloimman raiteen keskilinjasta, olisi rataverkon haltijan haettava Liikenne- ja viestintävirastolta suunnitelman täydentävää käsittelyä suoja-alueita koskevien suunnitelman osien hyväksymiseksi. Ilman täydentävää käsittelyä suoja-alue on 30 metriä raiteen tai, jos raiteita on useampia, uloimman raiteen keskilinjasta, tai tätä suppeampi, jos ratasuunnitelmassa on niin esitetty. Täydentävää käsittelyä 30 metriä laajemmille suoja-alueille olisi kiinteistöille kohdistuvien rajoitusten ja kiinteistönomistajan oikeusturvan vuoksi perusteltu. Ratasuunnitelmassa esitetty suppeampi suoja-alueen määrittely ehdotetaan kuitenkin voivan tulla voimaan ilman erillistä käsittelyä.

10 Suhde muihin esityksiin

10.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Eduskunnan käsiteltävänä olevassa hallituksen esityksessä uudeksi alueidenkäyttölainsäädännön laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (HE 70/2026 vp) muutettaisiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain ja ratalain eräitä säännöksiä. Tässä esityksessä ei ehdoteta muutoksia samoihin lainkohtiin. LjMTL 52 §:n osalta esityksessä HE 70/2026 vp esitetään muutoksia 1 momenttiin ja tässä esityksessä samaan pykälään lisättäväksi uusi 5 momentti. Ratalain 3 §:n osalta esityksessä HE 70/2026 vp ehdotetaan muutettavaksi 1 momentin 11 ja 12 kohtia ja tässä esityksessä 13 kohta.

Lisäksi ympäristöministeriössä valmisteltavina olevissa hallituksen esityksessä yhdyskuntarakentamislainsäädännön laeiksi sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi ja hallituksen esityksessä yhdyskuntakehittämislainsäädännön laeiksi esitetään muutoksia LjMTL ja ratalain eräisiin säännöksiin. Samoihin lainkohtiin ei esitetä muutoksia tässä esityksessä.

11 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

11.1 Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet

Lakiehdotuksissa 2–8 ehdotetaan uutta sääntelyä, joka velvoittaisi TEN-T-verkon infrastruktuurin haltijoita asetettaisiin velvollisuus seuraamaan hankkeisiin osallistuvia yrityksiä sekä arvioimaan kolmansien maiden yritysten osallistumiseen liittyviä riskejä sekä toteuttamaan tarvittavia riskienhallintatoimenpiteitä. Kolmannen maan yrityksellä tarkoitettaisiin yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella; tai yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla on kotipaikka EU-jäsenvaltioiden alueella, mutta jossa luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, tai yrityksellä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella on suoraan tai välillisesti vähintään yksi kymmenesosa yhteenlasketusta ääni-määrästä tai muu vastaava tosiasiallinen vaikutusvalta

Perustuslain 6 §:n 1 momentin mukaan ihmiset ovat yhdenvertaisia lain edessä. Perustuslain 6 §:n 2 momentin mukaan ketään ei saa ilman hyväksyttävää perustetta asettaa eri asemaan sukupuolen, iän, alkuperän, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteen, terveydentilan, vammaisuuden tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella. Alkuperällä yhtenä kielletyistä

syrijintäperusteista viitataan perusoikeusuudistuksen esitöiden mukaan muun muassa kansalliseen ja etniseen alkuperään. Perustuslakivaliokunta on pitänyt kansallista turvallisuutta yhtenä sellaisena perusteena, jolla kansalaisuuteen perustuvaa erottelua voidaan perustella perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävällä tavalla. Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään arvioinut useasti kansalaisuuteen perustuvan erilaisen kohtelun hyväksyttävyyttä erilaisissa yhteyksissä (esim. PeVL 32/2024 vp, PeVL 33/2017 vp, PeVL 55/2016 vp, PeVL 11/2009 vp, PeVL 6/ 2008 vp, vp, PeVL 20/1998 vp).

Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva sääntely kohdistuisi lähtökohtaisesti yrityksiin, mutta seurantaa, riskinarviointia ja riskinhallintatoimenpiteitä voisi tulla kohdistetuksi myös yrityksen omistavan luonnollisen henkilön kansallisuuden perusteella. Sääntelyä olisi tältä osin arvioitava perustuslain 6 §:ssä turvattun yhdenvertaisuuden kannalta.

Perustuslakivaliokunta on pitänyt kansallista turvallisuutta yhtenä sellaisena perusteena, jolla kansalaisuuteen perustuvaa erottelua voidaan perustella perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävällä tavalla. Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään arvioinut useasti kansalaisuuteen perustuvan erilaisen kohtelun hyväksyttävyyttä erilaisissa yhteyksissä (esim. PeVL 8/2025 vp, PeVL 32/2024 vp, PeVL 33/2017 vp, PeVL 55/2016 vp, PeVL 11/2009 vp, PeVL 6/ 2008 vp, vp, PeVL 20/1998 vp). Myös yrityksen omistajan kansallisuuteen liittyen perustuslakivaliokunta on voimassa olevaa yritysostolakia koskevassa lausunnossaan (PeVL 16/2011 vp) katsonut, että kansalliseen turvallisuuteen liittyvät seikat ovat sellaisia painavia perusteita, joiden vuoksi ulkomaalaisten henkilöiden ja yhteisöjen puolustusteollisuuden alan yritystoja voidaan rajoittaa.

Perustuslain 18 §:n 1 momentti sisältää säännökset työn, ammatin ja elinkeinon valinnan vapaudesta. Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut, että elinkeinovapautta ei saa rajoittaa ilman erittäin pätevää syytä. Hyväksyttävänä rajoittamisperusteina voidaan pitää esimerkiksi toiminnan turvallisuuteen liittyviä perusteita tai muita tärkeitä ja vahvoja yhteiskunnallisia etuja (esim. PeVL 66/2002 vp, PeVL 31/2006 vp, PeVL 32/2010 vp). Voimassa olevasta yritysostolaista antamassaan lausunnossa perustuslakivaliokunta katsoi, että kansalliseen turvallisuuteen liittyvät seikat ovat sellaisia painavia perusteita, joiden vuoksi ulkomaalaisten henkilöiden ja yhteisöjen puolustusteollisuuden alan yritystoja voidaan rajoittaa. Tämän ja lain riittävän tarkkuuden vuoksi perustuslakivaliokunta ei pitänyt lakiehdotusta ongelmallisena perustuslain 18 §:n 1 momentissa taatun elinkeinovapauden näkökulmasta (PeVL 16/2011 vp).

Osa uusien velvoitteiden kohteina olevista infrastruktuurin haltijoista on viranomaisia ja osa osakeyhtiömuodossa toimintaa harjoittavia tahoja. Uusien velvoitteiden keskeisenä perusteena on kansallinen turvallisuus, mikä on perustuslakivaliokunnan käytännön perusteella hyväksyttävä peruste elinkeinovapauden rajoitukselle. Uusia velvoitteita ei toisaalta myöskään voi pitää olennaisina rajoituksina perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvattuun elinkeinovapauteen. Uusi sääntely ei sinänsä myöskään rajoittaisi kolmansien maiden yritysten osallistumista infrastruktuurihankkeisiin, mutta niihin tulisi jatkossa kohdistaa sellaisia riskinarviointi ja -hallintatoimenpiteitä, joiden nojalla infrastruktuurin haltijat voisivat tosiasiaissa rajoittaa kolmansien maiden yritysten osallistumista hankkeisiin turvallisuuteen ja yleiseen järjestykseen liittyvistä syistä.

Perustuslain 15 §:n 1 momentin mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Momentti sisältää omaisuudensuojan yleislausekkeen. Yleislausekkeen perusteella arvioidaan omistajan käyttöoikeuksien ja omistajan määräämisvallan erilaisia rajoituksia. Tällaisiin omaisuudensuojan rajoituksiin sovelletaan perusoikeuksien yleisiä rajoitusedellytyksiä (Ks. esim. PeVL 32/2010 vp, s. 4, PeVL 20/2010 vp, s. 2, PeVL 6/2010 vp, s. 2, PeVL 21/1996 vp). Myös sopimusvapaus saa osittain suojaa perustuslain 15 § 1 momentin omaisuudensuojasäännöksen kautta (ks. HE 309/1993 vp, s. 62/II, PeVL 26/2008 vp, s. 2). Infrastruktuurin haltijoita veloitettaisiin varmistamaan riskienhallintatoimenpiteiden toteuttaminen tarpeellisilta osin infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien yritysten kanssa tehtävissä sopimuksissa. Myös tätä sopimusvapauden rajoitusta on arvioitu erityisesti kansallisen turvallisuuden näkökulmasta. Vaatimusta on pidettävä hyväksyttävänä, painavan

yhteiskunnallisen tarpeen vaatimana ja välttämättömänä hyväksyttävän tarkoituksen saavuttamiseksi.

11.2 Tutkimusoikeussäätely

Perustuslain 15 §:n 1 momentin mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Ratalakiin ja liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin ehdotetaan muutoksia ja täydennyksiä tutkimusoikeutta koskevaan säätelyyn. Tutkimusoikeus rajoittaa lain nojalla omistajan oikeutta määrätä oman omaisuutensa käyttämisestä, sillä maanomistaja ei voisi estää tutkimusten tekemistä lakiin perustuvan tutkimusoikeuden nojalla. Tutkimuksen suorittamisessa toisen kiinteistöllä on siten kyse omaisuuden käyttörajoituksesta, jota on arvioitava perustuslain 15 §:n 1 momentin kannalta.

Muussa lainsäädännössä, kuten lunastuslain 84 §:ssä ja vesilain 18 luvun 7 §:ssä, lupaviranomainen voi hakemuksesta antaa oikeuden toisen alueella tehtäviin tutkimuksiin. Perustuslakivaliokunta totesi myös maantielakia koskevassa lausunnossaan (PeVL 3/2005 vp), että koska tutkimustyöt useimmiten edellyttävät koneiden käyttöä ja tiehankkeen toteuttaja käytännössä voi olla myös yksityinen yritys eikä ehdotus aseta ehdottomaksi edellytykseksi henkilökohtaista tiedoksiantoa omistajalle tai oikeudenhaltijalle, pitää valiokunta perustuslain turvaaman omaisuuspuolelta ja oikeusturvan kannalta parempana, että tutkimustöiden suorittamiseen tulee saada lupa. Perustuslakivaliokunta ei kuitenkaan nähnyt estettä lain säätämiseksi tavallisen lain säätämisympäristössä suoraan lakiin perustuvan tutkimusoikeuden osalta, ja liikenne- ja viestintävaliokunta päätyi mietinnössään (LiVM 9/2005 vp) pitämään parempana esitettyä kuulutusmenettelyä.

Omistajan oikeuksia voidaan rajoittaa, jos perustuslakivaliokunnan käytännössä (PeVM 25/1994 vp, s 4–5) määritetyt perusoikeudenrajoitusedellytykset täyttyvät. Tutkimusoikeudesta säädettäisiin jatkossakin lailla, joten perusoikeuksien rajoittamista koskeva lailla säätämisen edellytys täyttyy. Toiseksi rajoituksen on oltava tarkkarajainen ja riittävän täsmällisesti määritelty. Nykyisessä tutkimusoikeussäätelyssä tunnistetut ongelmat liittyvät osin juuri säätelyn epätarkkuuteen, ja siihen liittyneeseen aiempaan laajentavaan tulkintaan. Esityksessä tutkimusoikeussäätelyä laajennettaisiin lisäämällä uudet säännökset hankkeen toteuttamisvaiheen tutkimustöiden suorittamisesta ja niiden edellytyksistä. Tutkimusoikeus kattaisi vain tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi välttämättömät toimenpiteet eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saisi aiheuttaa tarpeetonta häiriötä. Säätelyä on pidettävä sen mahdollistamien toimien kannalta riittävän täsmällisenä ja tarkkarajaisena. Uusissa tie- ja ratahankkeiden toteuttamista koskevissa tutkimusoikeussäännöksissä oikeuden kattamaa aluetta ei ole laissa mahdollista määritellä täysin yksiselitteisesti. Tutkimusoikeus koskisi pääsääntöisesti pysyvästi tai rakennustyön ajaksi haltuun otettavaa aluetta. Lisäksi näiden alueiden läheisyydessä voisi tehdä tutkimuksia, jos se olisi välttämätöntä rakentamissuunnittelun kannalta. Esimerkiksi pohjatutkimuksia voisi olla välttämätöntä tehdä myös varsinaisen väyläalueen ulkopuolella, jotta pohjaolosuhteista saataisiin riittävät tiedot väylän ja sen rakenteiden rakennussuunnittelua varten. Välttämättömien tutkimusten suorittaminen palvelee niin rakennettavalla väylällä täytettävää yleistä tarvetta ja etua kuin myös väyläalueen läheisyydessä olevien kiinteistöjen omistajien ja haltijoiden etua esimerkiksi väylästä aiheutuvien haitallisten vaikutusten poistamisen tai vähentämisen kannalta tarpeellisen tarkemman suunnittelun edellyttämän tiedon kautta.

Rajoitusperusteiden tulee olla perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttäviä, painavan yhteiskunnallisen tarpeen vaatimia (ks. esim. PeVL 3/2014 vp, s. 2–3, 3/II, PeVL 37/2013 vp ja PeVL 45/2014 vp, s. 7). Tutkimusoikeuden laajentamisella edistettäisiin yleistä etua palvelevien väylähankkeiden toteuttamista. Maantie- ja ratahankkeiden rakentaminen ja väylien parantaminen edellyttävät, että hanke palvelee liikenteen tai turvallisuuden edellyttämää yleistä tarvetta, yleistä liikennettä tai poistaa tai vähentää liikenteen aiheuttamia haittavaikutuksia (LjM TL 13.3 § ja ratalaki 5.3 §). Uusien hankkeiden toteuttamisvaihetta koskevien tutkimusoikeussäännösten lisääminen lakiin edistäisi parhaiden mahdollisten ratkaisujen tekemistä rakentamissuunnittelussa. Kun tutkimusoikeus ei kohdistu vain tie- ja ratasuunnitelmien valmisteluun, voidaan välttää tarpeettomia tutkimuksia tie- tai ratasuunnitelmavaiheessa, kun hankkeen toteuttaminen ei ole vielä varmistunut. Hankkeen

toteutumiseen tie- tai ratasuunnitelman mukaisena vaikuttaa paitsi hankkeen rahoituspäätös myös mahdollinen suunnitelmaa koskeva muutoksenhaku. Tarpeettomien tutkimusten välttäminen ja rakennussuunnittelua varten tarpeellisten tutkimusten oikea-aikainen toteuttaminen vasta, kun hankkeen toteutuminen on varmistunut, on niin kiinteistönomistajan kuin väylänpitäjän intressissä.

Tavallisella lailla ei voida säätää perusoikeuden ytimeen ulottuvaa rajoitusta. Perusoikeuksien ydinalueita ei yleensä voida yksiselitteisesti ja tarkasti määritellä, mutta kullakin perusoikeudella on olemassa ydinalue, johon ei saa puuttua perusoikeuksien rajoituksella (PeVL 23/1997 vp). Oikeuskirjallisuudessa on arvioitu, että omaisuuden ydinalueen loukkaus käsittäisi esimerkiksi pakkolunastuksen, josta ei suoriteta täyttä korvausta tai joka ei palvelisi yleistä tarvetta, omaisuuteen puuttumisen syrjintäkiellon vastaisesti tai omaisuuteen puuttumisen siten että oikeusturva laiminlyödään olennaisesti⁸. Tutkimusoikeus ei kohdistuisi tähän omaisuudensuojan ydinalueeseen.

Suhteellisuusvaatimuksen mukaisesti rajoitusten tulee olla välttämättömiä tavoitteen saavuttamiseksi sekä laajuudeltaan oikeassa suhteessa perusoikeuksien suojaamaan oikeushyvään ja rajoituksen taustalla olevan yhteiskunnallisen intressin painoarvoon. Tutkimusoikeuden laajuus olisi edelleen rajoitettu kattamaan vain hankkeen suunnittelun ja toteuttamisen kannalta välttämättömät toimet, eikä tutkimusoikeuden käyttämisellä saisi puuttua toisen oikeuteen enempää kuin on tarpeen tai tarpeetonta haittaa. Lait sisältävät säännökset tutkimusoikeuden käytöstä aiheutuvien vahinkojen ja haittojen korvaamisesta.

Perusoikeutta rajoitettaessa on huolehdittava riittävästä oikeusturvajärjestelyistä. Suoraan lakiin perustuvan hankkeen toteuttamisvaihetta koskevan tutkimusoikeuden nojalla tehtävistä tutkimuksista olisi ilmoitettava tavallisella tiedoksiannolla tutkimusten kohteena olevan alueen kiinteistönomistajille ja -haltijoille, ja näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiassa. Vastaava vaatimus sisällytettäisiin nykyisen väljemmän vaatimuksen sijaan suunnitteluvaiheen tutkimusoikeussääntöksiin. Tämä vastaa osaltaan myös perustuslakivaliokunnan maantielain tutkimusoikeussäätelyä koskevaan kantaan, jonka mukaan tutkimuslupamenettely olisi parempi omaisuuden suojan kannalta paitsi toimien merkityksen myös sen kannalta, ettei aiemmin ole edellytetty henkilökohtaista tiedoksiantoa omistajalle tai oikeudenhaltijalle (PeVL 3/2005 vp).

Säännöksillä turvattaisiin omistajan mahdollisuudet ilmaista mielipiteensä ja vaikuttaa tutkimusten suorittamiseen. Suoraan lakiin perustuvan tutkimusoikeuden nojalla tutkimuksia voisivat jatkossa tehdä vain viranomaiset. Erillistä valituskelpoista tutkimusta koskevaa päätöstä ei tehtäisi, mutta oikeusturvakeinona käytettävissä olisi hallintolain mukaisen hallintokantelun tekeminen. Yksityisten rataverkon haltijoiden osalta niin hankkeen suunnittelu- kuin toteutusvaiheessa tehtäville tutkimuksille olisi jatkossa oltava tutkimuslupa. Keskeinen syy muutokselle on oikeusturvakeinojen varmistaminen tapauksissa, joissa tutkimuksista vastaa yksityisen taho. Yksityisen rataverkon haltijan toiminnasta ei ole mahdollista tehdä hallintokantelua, kuten tie- ja ratahankkeista vastaavien viranomaisten tapauksessa. Yksityiselle toimijalle myönnettävää tutkimuslupaa koskevasta päätöksestä voisi jatkossa valittaa hallinto-oikeuteen. Myös koskien sellaisia vähäisiä maantie- ja ratahankkeita, joissa tie- tai ratasuunnitelmaa ei ole ollut tarpeen laatia, mahdollisten tutkimusten suorittaminen olisi jatkossa mahdollista erikseen haettavan tutkimuslupan nojalla.

Käyttörajoitusten yhteydessä PL 15.1 §:stä ei johdu vaatimusta korvata omistajalle mitä tahansa käyttörajoitusta eikä myöskään täyden korvauksen vaatimusta korvauksia myönnettäessä, mutta käyttörajoituksen korvaaminen on yksi näkökohta käyttörajoituksen perustuslainmukaisuuden kokonaisarviossa (esim. PeVL 55/2018 vp ja 10/2014 vp). Korvaukset lisäävät käyttörajoituksen oikeusturvan toteutumista ja omaisuuden suojaan

⁸ Hallberg Pekka – Karapuu Heikki – Ojanen Tuomas – Scheinin Martin – Tuori Kaarlo – Viljanen Veli-Pekka. 2011. Perusoikeudet. Helsinki: Alma Insights. Päivitetty 23.4.2010. Luettu 8.6.2026. Vaatii käyttöoikeuden.

<https://verkkokirjahylly.almainsights.fi/teos/EAHBGXCTDG#kohta:PERUSOIKEUDET/piste:t63q>

puuttumisen sallittavuutta (PeVL 32/2010 vp). Niin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin kuin ratalakiin sisältyvät säännökset tutkimustoista aiheutuvien vahinkojen ja haittojen korvaamisesta, ja korvaussäännökset päivitetäisiin huomioimaan kattamaan myös hankkeiden toteuttamisvaiheessa tehtävistä tutkimuksista aiheutuvien vahinkojen ja haittojen korvaaminen.

11.3 Suoja- ja näkemäalueet yksityisraiteilla

Suoja- ja näkemäalueisiin liittyvillä kiinteistön omistajan käyttöoikeuden rajoituksilla sekä rataverkon haltijan oikeudella poistaa suoja- ja näkemäalueen kasvillisuutta ja näkemäalaa rajoittavia luonnonesteitä rajoitetaan kiinteistön omistajan oikeutta hallita, käyttää ja hyödyntää omaisuuttaan haluamallaan tavalla. Suoja- ja näkemäalueita koskevan sääntelyn laajentamista koskemaan säännölliseen henkilöliikenteeseen suunniteltavia ja käytettäviä yksityisraiteita on siten arvioitava perustuslain omaisuuden suoja koskevan 15 §:n 1 momentin kannalta.

Edellä mainittujen kiinteistön omistajan käyttöoikeuden rajoitusten ja radanpitäjän oikeuksien ulottamista koskemaan säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettävien ja suunniteltavien yksityisraiteiden radanvarsia voidaan pitää välttämättömänä liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen liittyvistä syistä. Säännöllisen henkilöliikenteen yksityisraiteet rinnastuvat toiminnallisesti valtion rataverkkoon. Henkilöliikenteen rataverkolla pyritään merkittäviin nopeuksiin, mikä on liikenneturvallisuuden kannalta keskeinen suoja- ja näkemäalueiden tarpeeseen vaikuttava tekijä. Junaliikenteelle voi aiheutua merkittävää vaaraa, haittaa ja vahinkoa radoille kaatuvista puista, mitä voidaan ehkäistä suoja-alueita koskevalla oikeudella poistaa vaarallista puustoa.

Suoja- ja näkemäalueita koskevat rajoitukset eivät koskisi kasvillisuutta, joka on istutettu tai otettu erityiseen hoitoon, eikä rakennuksia, rakennelmia tai laitteita, jotka on rakennettu ennen rajoitusten voimaantuloa, joten omistajan määräämisvallan rajoitusta voidaan pitää vähäisenä. Ratalain 61 §:n mukaisesti rataverkon haltijan on myös korvattava edellä mainituista rajoituksista kiinteistölle aiheutuva vahinko tai merkittävä haitta. Rataverkon haltijan on myös lain 42 §:n mukaisesti ilmoitettava kiinteistön omistajalle suoja- tai näkemäalueeseen kohdistuvasta toimenpiteestä ennen siihen ryhtymistä.

11.4 Salassa pidettävän tiedon luovuttaminen

Perustuslakivaliokunta on edellyttänyt salassa pidettävien tietojen luovuttamista koskevilta säännöksiltä täsmällisyyttä ja tarkkarajaisuutta. Säädettyä oikeus saada tai oikeus luovuttaa salassa pidettäviä tietoja on luovutettavat tiedot joko pyrittävä luettelemaan laissa tyhjentävästi tai vaihtoehtoisesti tiedonsaantioikeus tulee sitoa jonkin tarkoituksen kannalta välttämättömiin tietoihin. Perustuslakivaliokunta on kiinnittänyt huomiota muun muassa siihen, mihin ja ketä koskeviin tietoihin tiedonsaantioikeus ulottuu ja miten tiedonsaantioikeus sidotaan tietojen välttämättömyyteen. Perustuslakivaliokunta ei ole pitänyt mahdollisena laissa väljästi muotoiltuja tiedonsaantioikeuksia erityisesti ainakaan silloin, kun kyse on arkaluonteisten henkilötietojen luovuttamisesta. Perustuslakivaliokunta on katsonut, että salassapitosäännösten edelle menevässä tietojensaantioikeudessa on viime kädessä kysymys siitä, että tietoihin oikeutettu viranomaisen omine tarpeineen syrjäyttää ne perusteet ja intressit, joita tiedot omaavaan viranomaiseen kohdistuvan salassapidon avulla suojataan. Mitä yleisluonteisempi tietojensaantiin oikeuttava sääntely on, sitä suurempi on vaara, että tällaiset intressit voivat syrjäytyä hyvin automaattisesti (PeVL 8/2021 vp, s. 7, PeVL 17/2016, s. 5–6, PeVL 12/2014 vp, s. 3,

Luovutettavat tiedot olisi säännöksissä rajattu teialuetta ja rautateitä koskeviin tietoihin, mutta niitä ei olisi mahdollista luetella laissa tätä tarkemmin tyhjentävästi. Tämän vuoksi säännöksiin on sisällytetty vaatimus tietojen välttämättömyydestä säännöksessä tarkoitettujen infrastruktuuriverkkojen sijoittamiseksi tie- tai rautatiealueelle tai mainittuihin verkkoihin liittyvien muiden suunnittelu- ja rakentamistehtävien hoitamiseksi. Esityksen säännöskohtaisissa perusteluissa on kuvattu tarkemmin, mitä alueita ja rakenteita säännöksissä mainitut teialuetta ja rautateitä koskevalla tiedoilla tarkoitetaan. Säännöskohtaisissa perusteluissa on myös kuvattu tarkemmin tarkoituksia, joihin tietojen tulisi olla välttämättömiä.

Tietoja voitaisiin antaa mainittujen verkkojen suunnittelusta ja rakentamisesta vastaavalle taikka sen toimeksiannosta toimivalle. Tietojen antaminen ei olisi sidottu niitä tarvitsevan toimijan lakisääteisten tehtävien toteuttamiseen, mikä mahdollistaisi niiden luovuttamisen esimerkiksi hankeyhtiöille tai muille yksityisoikeudellisille toimijoille.

Kyse olisi julkisuuslain mukaisesta tietopyynnöstä, johon vastaamisessa ja jonka käsittelyssä noudatettaisiin julkisuuslain säännöksiä. Tietoa tarvitsevan toimijan tulisi perustella tiedonsaantioikeutensa sekä pyydettyjen tietojen välttämättömyys. Tietoja luovuttavan tahon tulisi arvioida välttämättömyyttä sen perusteella, ovatko pyydetty tiedot ehdottoman tarpeellisia ehdotetuissa säännöksissä tarkoitettujen rakennusten, rakennelmien, laitteiden, kaapeleiden ja johtojen sijoittamiseksi tai muiden säännöksissä tarkoitettujen verkkojen suunnittelu- ja rakentamistehtävien hoitamiseksi. Arvioinnissa tulisi ottaa huomioon, että ilman pyydettyjä tietoja mainitut infrastruktuurihankkeet joko estyisivät kokonaan tai niiden suunniteltujen toteutusratkaisujen toimivuuden, vaihtoehtoisten toteutustapojen ja vaikutusten arviointi vaikeutuisi merkittävästi. Tämä voisi vaikuttaa negatiivisesti sekä suunniteltavaan tai rakennettavaan infrastruktuuriin, että maantie- ja rautatieinfrastruktuuriin.

11.5 Valtuudet alemman asteisen sääntelyn antamiseen

Esitys sisältää kaksi uutta määräyksenantovaltuutta Liikenne- ja viestintävirastolle ja yhden muutoksen, jolla määräyksenantovaltuus muutettaisiin liikenne- ja viestintäviraston asetuksen antamista koskevaksi valtuudeksi. Ehdotuksia on tarkasteltava suhteessa perustuslain 80 §:ään.

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan asetuksia voidaan antaa perustuslaissa tai muussa laissa säädetyn valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan.

Valtuutuksen säätämiseen laissa on perustuslakivaliokunnan vakiintuneessa käytännössä kohdistettu vaatimuksia sääntelyn täsmällisyydestä ja tarkkarajaisuudesta (esim. PeVL 25/2005 vp ja PeVL 1/2004 vp). Asetuksenantovaltuuden sisällön tulee ilmetä selvästi laista ja se tulee myös rajata riittävän selkeästi. Perustuslakivaliokunta on lisäksi kiinnittänyt huomiota siihen, että perustuslain 80 §:n takia on olennaista, että säänneltävästä asiasta on riittävät perussäännökset laissa, ja että valtuus on syytä sijoittaa pääsääntöisesti lain asianomaisen perussäännöksen yhteyteen (esim. PeVL 49/2014 vp ja PeVL 10/2016 vp).

Perustuslain 80 §:n säännöksistä ilmenevän periaatteen mukaan lainsäädäntövaltaa ei tule yleensä siirtää ministeriötä alemmalle viranomaisasolalle. Muulle viranomaiselle oikeussääntöjen antamisvaltaa voidaan osoittaa vain poikkeuksellisesti. Perustuslaissa säädetään tästä mahdollisuudesta valtuuttaa muu viranomainen antamaan oikeussääntöjä lailla erikseen määrätyistä asioista (perustuslakivaliokunnan mietintö koskien perustuslain uudistamista, PeVM 10/1998 vp). Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Lisäksi valtuutuksen tulee perustuslain mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Erityinen syy säätää viranomaisen määräystenantovallostaa on muun muassa tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely (PeVL 52/2001 vp, PeVL 46/2001 vp), joka ei sisällä merkittävää harkintavallan käyttöä (PeVL 43/2000 vp). Määräyksenantovaltuuden kattamat asiat tulee määritellä tarkasti laissa ja sen soveltamisalan tulee olla täsmällisesti rajattu (HE 1/1998 vp).

Käsitellessään norminantovaltuuksia perustuslakivaliokunta on lisäksi toistuvasti korostanut, että perustuslain 80 §:n 1 ja 2 momentin säännökset rajoittavat suoraan valtuussäännösten tulkintaa samoin kuin valtuuksien nojalla annettavien säännösten ja määräysten sisältöä (ks. esimerkiksi PeVL 16/2002 vp ja PeVL 1/2013 vp).

Ratalain 38 §:n 3 momentin valtuus Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä rautatien näkemäalueiden määrittelystä ehdotetaan muutettavaksi valtuudeksi antaa tarkemmat säännökset rautatien näkemäalueiden määrittelystä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Näkemäalueilla on voimassa maanomistajan omistusoikeuteen kohdistuvia rajoituksia. Näkemäalueen ulottuvuuden määrittely vaikuttaa siis yksityisten oikeuksiin. Perussäännökset asiasta on laissa, eikä ulottuvuuden tarkempaa määrittelyä, jossa on kyse varsin teknisestä sääntelystä, ole tarpeen säätää laissa. Yksityisten oikeuksiin vaikuttavana asiana tarkempaa määrittelyä koskevat säännökset olisi kuitenkin perusteltua antaa asetuksella eikä normihierarkiassa alemmalla tasolla olevilla viranomaisen määräyksillä. Valtuus on myös tarpeen yhtenäistää liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin sisältyvän maantien ja rautatien tasoristeyksen näkemäalueen määrittelyä koskevan valtuuden (109 § 2 momentti) kanssa, koska kyse on osin päällekkäisestä valtuudesta alemman asteisen sääntelyn antamiseen.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin ehdotetaan lisättäväksi määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä lossin kuljettajalta vaadittavasta teknisestä perehtyneisyydestä, lossin kuljettamiseen vaadittavasta osaamisesta sekä vaatimusten täyttämisen osoittamisesta. Kyse on teknisluonteisesta asiasta, johon Liikenne- ja viestintävirastolla on erityinen ja vakiintunut asiantuntemus. Ehdotettu valtuussäännös määräysten antamiseen on täsmällinen ja tarkkarajainen. Valtuus on asiallisesti rajoitettu koskemaan valtuussäännöksessä lueteltuja kysymyksiä, ja perussäännökset lossin kuljettajaa koskevista vaatimuksista sisältyvät lakiin. Ehdotettuun määräyksenantovaltuuteen ei sisälly merkittävää harkintavallan käyttöä eikä se sisällä valtuuksia asioista, joista tulee säätää lailla. Valtuussäännöksessä on kyse ainoastaan lakia tarkentavien määräysten antamisesta. Valtuutussäännös ei siten ole ristiriidassa perustuslain kanssa.

Esityksen 2–8 lakiehdotuksissa ehdotetaan määräyksenantovaltuutta Liikenne- ja viestintävirastolle antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskevan riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa. Perussäännökset riskinarvioinnista ja riskienhallintatoimenpiteistä sisältyisivät lakiin, ja määräyksillä voitaisiin ainoastaan täsmentää lain säännöksiä valtuussäännösten sanamuodon mukaisesti teknisten yksityiskohtien osalta. Määräyksenantovaltuus mahdollistaisi myös yhteensovittamisen esimerkiksi sektorikohtaisiin muihin turvallisuuteen, häiriönsietokyvyn varmistamiseen ja riskienhallintaan liittyviin vaatimuksiin. Ehdotettu valtuussäännös määräysten antamiseen on täsmällinen ja tarkkarajainen. Valtuutussäännös ei siten ole ristiriidassa perustuslain kanssa.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

ratalain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ratalain (110/2007) 26 §:n 3 momentti sellaisena kuin se on laissa 998/2018,
muutetaan 2 §:n 3 momentti, 3 §:n 1 momentin 14 kohta, 5 §:n 1 ja 2 momentti, 7 §:n 1 ja 4 momentti, 8 a ja 9 §, 14 §:n 2 momentti, 15 §:n 1 momentti, 18 §:n 3 ja 4 momentti, 19 §, 22 §:n 3 momentti, 25 a, 25 b, 27 ja 28 a §, 28 b §:n 3 momentti, 28 c, 28 d ja 31–33 §, 37 §:n 2 momentti, 38 §:n 2 ja 3 momentti, 40 §, 41 §:n 2 momentti, 42 §, 43 §:n 1 momentti, 60 §:n 1 momentti, 63 ja 88 a §, 89 §:n 6 momentti ja 89 a §,
sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 3 momentti, 3 §:n 1 momentin 14 kohta, 5 §:n 1 ja 2 momentti, 7 §:n 1 ja 4 momentti, 8 a ja 9 §, 15 §:n 1 momentti, 18 §:n 3 ja 4 momentti, 27 ja 28 a §, 28 b §:n 3 momentti, 28 c, 28 d, 31–33 §, 37 §:n 2 momentti, 38 §:n 2 ja 3 momentti, 40 §, 41 §:n 2 momentti, 42 §, 43 §:n 1 momentti, 60 §:n 1 momentti, 63 ja 88 a §, 89 §:n 6 momentti laissa 998/2018, 19 ja 25 b § laissa 567/2016, 22 §:n 3 momentti laissa 1502/2019 ja 25 a ja 89 a § laissa 707/2025, sekä
lisätään lakiin uusi 9 a ja 9 b §, 14 §:ään uusi 3 momentti, 21 §:ään uusi 3 momentti, uusi 21 a ja 21 b §, 37 §:ään uusi 3 momentti, 38 §:ään uusi 4 momentti, 60 §:ään uusi 4 momentti ja lakiin uusi 85 b §, 87 a §, seuraavasti:

2 §

Soveltamisala

Muihin kuin säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettäviin ja suunniteltaviin yksityisraiteisiin ei sovelleta 8 a §:ää, 18 §:n 4 momenttia, 27 §:ää, 32 §:ää, 33 §:ää, 43 §:n 4 momenttia eikä 2 a ja 4 lukua, ellei jäljempänä toisin säädetä. Tätä lakia ei sovelleta yksityisraiteen lakkauttamiseen.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

14) *rataverkon haltijalla* Väylävirastoa tai yksityisraiteen haltijaa, kun raide kuuluu tämän lain soveltamisalaan sekä ratahankkeen suunnittelusta ja rakentamisesta vastaavaa tahoa.

5 §

Radanpitoa koskevat yleiset vaatimukset

Rataverkkoa on kehitettävä ja kunnossapidettävä ja siihen investoitava siten, että edistetään:

- 1) valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita;
- 2) valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista ja alueiden kehittämistä sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettävien tavoitteiden toteuttamista ja alue- ja yhdyskuntarakenteen taloudellisuutta;
- 3) liikenteen päästöjen vähentämistä;
- 4) tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksia, liikenteen automaatiota ja liikenteen palveluiden kehittämisen edellytyksiä; sekä
- 5) kansallista turvallisuutta.

Rautatiet on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa rautatien liikenteellinen merkitys huomioiden siten, että:

- 1) rataverkko tarjoaa yhteydet turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen maan eri alueiden välillä ottaen huomioon esteettömät yhteydet, eri väestöryhmien liikkumistarpeet, sekä eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet;
- 2) rataverkko luo edellytyksiä monitoimijaympäristön kehittämiseksi niin, että rautatieliikenteen harjoittajilla on yhtäläiset edellytykset tarjota palveluita rataverkolla;
- 3) rataverkon ja rautatieliikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi ja luonnonvaroja käytetään säästeliäästi;
- 4) radanpito ei tuota kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii;
- 5) rautatiet ovat liikenteellisesti ja teknisesti mahdollisimman toimivia, rautatieliikenteen ja muun liikenteen kannalta mahdollisimman turvallisia, ja niiden tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti;
- 6) huomioidaan alueen nykyinen ja suunniteltu maankäyttö;
- 7) rautateitä ja niiden kunnossapitoa koskevat tiedot ovat ajantasaiset ja käytettävissä; sekä
- 8) rautatiet ja niihin liittyvä digitaalinen infrastruktuuri on yhteentoimiva muun liikenneverkon sekä siihen liittyvän digitaalisen infrastruktuurin kanssa; sekä
- 9) huomioidaan maanpuolustuksen ja huoltovarmuuden tarpeet.

7 §

Rataverkon haltija ja radanpidon kustannukset

Väylävirasto toimii hallinnassaan olevan valtion omistaman rataverkon haltijana ja radanpitäjänä. Valtio vastaa valtion rataverkon radanpidon kustannuksista. Muu taho voi osallistua valtion rataverkon radanpidon kustannuksiin tai ottaa huolehtiakseen kustannuksellaan jostakin radanpitoon liittyvästä toimenpiteestä 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.

Liikennejärjestelmän toimivuuden turvaamiseksi ja lain tavoitteiden toteuttamiseksi valtion rataverkon haltija voi erityisestä syystä ja sopimuksen mukaisesti osallistua rataverkon haltijan tehtäviin liittyvän muun toimenpiteen kuin rautatien rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksiin.

8 a §

Hankearviointi

Rataverkon haltijan on laadittava merkittävää ratahanketta koskevasta yleissuunnitelmasta ja ratasuunnitelmasta hankearviointi. Rataverkon haltijan on laadittava hankearviointi myös merkittävää ratahanketta koskevista ratasuunnitelman vaiheittain toteutettavista ratkaisuksista.

Hankearvioinnissa on esitettävä hankkeen lähtökohtien, tavoitteiden ja vaikutusten kuvaus, sekä päätöksenteon kannalta merkittävien vaikutusten arviointi, yhteiskuntataloudellinen kannattavuuslaskelma ja hankearvioinnin päätelmät. Lisäksi hankearvioinnin osana on tarpeen mukaan esitettävä vaikuttavuuden arviointi, vaikutusten täydentävät arvioinnit, toteutettavuuden arviointi sekä suositukset hankkeen seurantaan ja jälkiarviointiin.

9 §

Suunnitelman laatimisen aloittaminen ja lopettaminen

Yleis- ja ratasuunnitelman laatimisen aloittamisesta on ilmoitettava kunnalle sekä julkisella kuulutuksella.

Jos yleis- tai ratasuunnitelman laatiminen lopetetaan ennen suunnitelman hyväksymistä, on tästä ilmoitettava 1 momentissa säädetyllä tavalla.

9 a §

Yleis- ja ratasuunnitelmia koskeva tutkimusoikeus

Kun Väylävirasto on ilmoittanut yleis- tai ratasuunnitelman laatimisen aloittamisesta 9 §:n mukaisesti, sillä on oikeus tehdä tutkimustöitä suunnittelualueeseen kuuluvalla kiinteistöllä. Tässä tarkoituksessa saadaan tässä pykälässä tarkoitettulla kiinteistöllä *tehdä* mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus tai maaperän tutkimus taikka muu *vastaava* toimenpide.

Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Tutkimuksesta on vähintään seitsemän päivää ennen sen aloittamista annettava tavallisena tiedoksiantona tieto 22 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille, joiden osoite tiedetään, ja muille yleistiedoksiantona. Näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiasta.

9 b §

Yleis- ja ratasuunnitelmia koskeva tutkimuslupa

Jos asiasta ei sovita, Maanmittauslaitos voi antaa luvan 9 a §:n 1 momentissa tarkoitettujen tutkimustöiden tekemiseen myös muulle rataverkon haltijalle kuin Väylävirastolle. Lupa- ja lupa-asian käsittelyyn sovelletaan, mitä kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain (603/1977), jäljempänä *lunastuslaki*, 84 ja 85 §:ssä säädetään. Tutkimustyön suorittamiseen ja tutkimuksesta ilmoittamiseen sovelletaan, mitä 9 a §:n 2 ja 3 momentissa säädetään.

14 §

Ratasuunnitelma

Jos rautatien rakentamista koskeva hanke on vaikutuksiltaan vähäinen, ratasuunnitelmaa ei ole tarpeen laatia, jos hanketta varten ei oteta lisäaluetta taikka jos kiinteistön omistaja tai omistajaan verrattava haltija on antanut kirjallisen suostumuksen lisäalueen ottamiseen. Ratasuunnitelman laatiminen ei myöskään ole tarpeen, jos hanke sijoittuu asemakaava-alueelle ja rautatien sijainti ja sen vaikutukset on jo riittävässä määrin ratkaistu asemakaavassa.

Ratasuunnitelman laatiminen voidaan erityisestä syystä aloittaa ennen yleissuunnitelman hyväksymistä, kuitenkin aikaisintaan sen jälkeen, kun yleissuunnitelman 22 §:n mukainen nähtävillä oloaika on päättynyt.

15 §

Ratasuunnitelman sisältö

Rautatien rakentamista koskevassa ratasuunnitelmassa on osoitettava rautatie ja sen sijainti, käyttö eri tarkoituksiin, korkeusasema, poikkileikkaus ja kuivatus niin, että vaikutukset voidaan riittävästi arvioida ja rautatie voidaan merkitä maastoon. Ratasuunnitelmassa osoitetaan suunnitellut eritasoristeykset, tasoristeykset ja kulkuyhteydet. Suunnitelmaan on liitettävä arvio rautatien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen radan rakentamisen tai rautatieliikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Toimenpiteitä haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi voidaan osoittaa suunnitelman mukaisen rautatiealueen ulkopuolelle alueen omistajan suostumuksella. Suunnitelmaan on liitettävä arvio rautatien rakentamisen kustannuksista.

18 §

Tasoristeysten poistaminen

Rataverkon haltija poistaa asemakaavan vastaisen tasoristeyksen, kun hyväksyty korvaava kulkuyhteys on rakennettu ja kadunpitopäätös tehty. Jos kyseistä tasoristeystä käytetään yleisesti liikenteeseen, tulee tasoristeyksen poistamisesta etukäteen ilmoittaa kuuluttamalla. Valtion rataverkkoa koskevan ilmoituksen kuuluttamisesta vastaa Väylävirasto. Yksityisraidetta koskevan ilmoituksen kuuluttamisesta vastaa Liikenne- ja viestintävirasto.

Jos yksityisen tien tasoristeyksen käytöstä aiheutuu välitöntä vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle, tienpitäjä voidaan määrätä tekemään tasoristeykseen tai sille johtavalle tienosalle vaaran välttämiseksi tarpeelliset muutokset taikka määrätä tasoristeys suljettavaksi, poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä rajoituksia tasoristeyksen ajoneuvoliikenteelle. Valtion rataverkolla määräystä koskevan päätöksen tekee Väylävirasto ja yksityisraiteella Liikenne- ja viestintävirasto rataverkon haltijan hakemuksesta. Päätöksessä on asetettava tienpitäjälle kohtuullinen määräaika muutosten toteuttamiselle. Jos tienpitäjä laiminlyö päätöksessä määrätyt velvoitteensa, rataverkon haltija voi suorittaa tai teettää tarvittavat toimenpiteet tienpitäjän kustannuksella sekä tieliikennelain (729/2018) 71 §:n 1 momentin 3 kohdassa säädetyn estämättä asettaa tielle tasoristeyksen liikennettä rajoittavan liikenteen ohjauslaitteen. Tasoristeyksen muutoksesta, siirtämisestä tai poistamisesta johtuvat tarpeelliset korvaavat kulkuyhteydet järjestetään ja niitä koskevat korvausasiat käsitellään yksityistietoimituksessa, jota rataverkon haltijan on haettava, kun tässä momentissa tarkoitettu päätös on annettu.

19 §

Laskuojat ratasuunnitelmassa

Jos rautatie- tai liitännäisalueen kuivattamiseksi on tarpeen perustaa oikeus laskuojan pitämiseen toisen maalla tai oikeus johtaa kuivatusvettä toisen ojaan tai puroon, on tästä määrättävä ratasuunnitelmassa, jossa on osoitettava laskuojaksi tarvittava alue. Laskuojaan sovelletaan muutoin, mitä vesilaisissa (587/2011) säädetään ojituksesta.

21 §

Ratasuunnitelman oikeusvaikutukset

Jos ratasuunnitelmassa on varattu aluetta rautatien myöhempää leventämistä varten, on rakentamisesta tällaiselle alueelle voimassa, mitä 13 §:n 1 momentissa säädetään. Tällaista aluetta koskeva rakentamisrajoitus raukeaa, jollei leventämistä tarkoittavan ratasuunnitelman laatimista ole aloitettu kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona aluevarauksen käsittävä ratasuunnitelma on hyväksytty.

21 a §

Ratahankkeen toteuttamista koskeva tutkimusoikeus

Väylävirastolla on oikeus suorittaa kiinteistöllä tutkimustöitä, jotka ovat tarpeen hyväksyty ratasuunnitelman mukaisen ratahankkeen toteuttamista varten. Kiinteistöllä saadaan suorittaa mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus, maaperän tutkimus ja muu vastaava toimenpide. Tutkimuksia saadaan tehdä ennen haltuunottoa pysyvästi tai radan rakentamisen ajaksi haltuunotettavalla alueella sekä muullakin kiinteistöllä niiden läheisyydessä, jos se on ratasuunnitelman mukaisen hankkeen toteuttamiseksi välttämätöntä.

Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Tutkimuksesta on vähintään seitsemän päivää ennen sen aloittamista annettava tavallisena tiedoksiantona tieto tutkimusten kohteena olevan alueen kiinteistönomistajille ja -haltijoille. Näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiasta.

21 b §

Ratahankkeen toteuttamista koskeva tutkimuslupa

Jos asiasta ei sovita, Maanmittauslaitos voi antaa luvan 21 a §:n 1 momentissa tarkoitettujen tutkimustöiden tekemiseen myös muulle rataverkon haltijalle kuin Väylävirastolle sekä sellaista rautatien parantamista varten, josta ratasuunnitelman laatiminen 14 §:n 2 momentin mukaan ei ole tarpeen, jos se on hankkeen toteuttamiseksi välttämätöntä. Lupa- ja lupa-asian käsittelyyn sovelletaan, mitä lunastuslain 84 ja 85 §:ssä säädetään. Tutkimustyön suorittamiseen ja tutkimuksesta ilmoittamiseen sovelletaan, mitä 21 a §:n 2 ja 3 momentissa säädetään.

22 §

Suunnitelmien nähtäville asettaminen ja muistutusten tekeminen

Tieto kuulutuksesta on julkaistava viipymättä niissä kunnissa, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu. Kunnan ilmoituksista säädetään kuntalain (410/2015) 108 §:ssä. Nähtäväksi asettamisesta vastaavan on lisäksi ilmoitettava suunnitelman nähtäväksi asettamisesta tavallisella tiedoksiannolla niille kiinteistön omistajille ja haltijoille, joiden kiinteistöltä suunnitelman mukaan lunastetaan aluetta, joiden kiinteistön alueelle muodostuu suoja- tai näkemäalue, joiden kiinteistön alueeseen perustetaan muu oikeus tai joiden kiinteistö rajoittuu rautatiealueeseen. Tavallisesta tiedoksiannosta säädetään hallintolaissa. Kun kiinteistön omistaja tai haltija on kiinteistöjen yhteisen alueen tai yhteisen erityisen etuuden järjestäytymätön osakaskunta tai muu taho, jonka osoite ei ole tiedossa tai ilman kohtuutonta vaikeutta selvitettävissä, voidaan suunnitelman nähtäväksi asettamisesta ilmoittaa 2 momentin mukaisesti julkaistavalla julkisella kuulutuksella.

25 a §

Tasoristeyksiä koskevat ratasuunnitelmat

Rataverkon haltijan lisäksi elinvoimakeskus voi laatia 20 §:n 2 momentissa tarkoitettua tasoristeyksiä koskevan ratasuunnitelman valtion rataverkolla ja siihen sovelletaan tällöin, mitä tässä laissa säädetään rataverkon haltijasta. Elinvoimakeskus vastaa tällöin myös suunnitelman hyväksymistä koskevan päätöksen 90 §:n mukaisesta nähtäväksi asettamisesta ja kuuluttamisesta Väyläviraston sijaan.

25 b §

Maantiet rautatien suunnittelussa

Rautatien rakentamisesta aiheutuvat muutokset maantiehen voidaan osoittaa rautatien rakentamista koskevassa suunnitelmassa. Rataverkon haltijan on tehtävä muutosten suunnittelussa yhteistyötä elinvoimakeskuksen ja tarvittaessa Väyläviraston kanssa.

27 §

Seuranta ja jälkiarviointi

Rataverkon haltijan on järjestelmällisesti seurattava, miten ratahankkeen arvioidut ja muut vaikutukset toteutuvat ja käytettävä hyväksi seurannan tuloksia tulevien hankkeiden vaikutusarvioinnissa ja suunnitteluratkaisujen valinnassa.

Rataverkon haltija voi erityisestä syystä päättää, että 8 a §:n 1 momentissa tarkoitetuista ratahankkeista, joista on tehty hankearviointi, on tehtävä myös jälkiarviointi. Jälkiarvioinnin laatimisesta vastaa rataverkon haltija. Jälkiarvioinnissa on esitettävä selvitys ratahankkeen toteutuksen aikana ratasuunnitelmasta tehdyistä teknistaloudellisista poikkeuksista, liikenteen kehittymisestä sekä ratahankkeen kannattavuuden ja vaikuttavuuden kannalta merkittävien vaikutusten toteutumisesta.

28 a §

Lupa tasoristeyksen rakentamiseen ja siirtämiseen

Uuden tasoristeyksen rakentamiseen, tasoristeyksen siirtämiseen sekä tasoristeyksen käytön merkittävään lisääntymiseen tai käyttötarkoituksen muuttumiseen on oltava lupa (*tasoristeyslupa*). Tasoristeyslupaa ei tarvita, jos tasoristeys sisältyy liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaiseen hyväksytyyn tiesuunnitelmaan.

Lupa uuden tasoristeyksen rakentamiseen taikka tasoristeyksen käytön merkittävään lisääntymiseen tai käyttötarkoituksen muuttamiseen voidaan myöntää tienpitäjälle, jos se on tarpeen välttämätöntä kulkuyhteyttä varten ja tasoristeyksen turvallisuus varmistetaan turvalaitteilla tai muilla järjestelyillä. Lupa tasoristeyksen siirtämiseen voidaan myöntää, jos siirrolla voidaan parantaa tasoristeyksen turvallisuutta tai siirto on tarpeen kulkuyhteyksien tarkoituksenmukaiseksi järjestämiseksi.

Lupa uuden tasoristeyksen rakentamiseen runkoverkolla tai TEN-verkolla voidaan kuitenkin antaa vain erityisestä syystä sellaiselle rataosalle, jolla radan suurin sallittu nopeus on pysyvästi enintään 50 kilometriä tunnissa. Runkoverkolla ja TEN-verkolla olevan tasoristeyksen paikkaa voidaan siirtää vain, jos siirrolla voidaan merkittävästi parantaa tasoristeyksen turvallisuutta taikka muusta erityisestä syystä.

Työnaikaista tarvetta varten tai muusta erityisestä syystä voidaan myöntää lupa tilapäisen tasoristeyksen rakentamiseen, jos siitä ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Lupa tilapäisen tasoristeyksen rakentamiseen voidaan myöntää myös runkoverkolle tai TEN-verkolle. Tilapäiseen tasoristeykseen sovelletaan, mitä jäljempänä 28 b ja 28 d §:ssä säädetään.

Tasoristeysluvasta päättää valtion rataverkolla Väylävirasto ja yksityisraiteella Liikenne- ja viestintävirasto. Ennen tasoristeysluvan myöntämistä lupaviranomaisen on kuultava niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät kyseisellä rataosuudella. Liikenne- ja viestintäviraston on lisäksi kuultava yksityisraiteen rataverkon haltijaa ja yhteistyössä tämän kanssa selvitettävä tässä pykälässä tarkoitettujen toimenpiteiden turvallisuus. Lupapäätökseen voidaan liittää tasoristeyksen rakentamista, uudenlaista käyttöä, kunnossapitoa ja poistamista sekä tasoristeykseen liittyvää tietä koskevia ehtoja.

28 b §

Tasoristeyksen ja sinne johtavan tien rakentaminen, muuttaminen ja kunnossapito

Jos tienpitäjä laiminlyö 1 ja 2 momentin mukaiset velvollisuutensa, valtion rataverkolla Väylävirasto ja yksityisraiteella rataverkon haltijan hakemuksesta Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä tienpitäjää täyttämään velvollisuutensa tai keskeyttämään rakennustyö uhalla, että rataverkon haltija tekee tai teettää tarvittavat toimenpiteet tienpitäjän kustannuksella tai keskeyttää rakennustyöt. Jos tienpitäjä ei ole ryhtynyt tarpeellisiin toimenpiteisiin keskeyttämisuhan tai teettämisuhan asettamispäätöksessä asetettuun määräaikaan mennessä, yksityisraiteen rataverkon haltijan on ilmoitettava tästä Liikenne- ja viestintävirastolle, joka voi määrätä uhan täytäntöönpantavaksi oikeuttamalla rataverkon haltija tekemään tai teettämään päätöksessä määrätyt toimenpiteet tai keskeyttämään rakennustyöt tienpitäjän kustannuksella. Teettämis- ja keskeyttämisuhkaan sovelletaan muutoin uhkasakkolakia (1113/1990).

28 c §

Lupa rautatien ylittämiseen

Rautatien ylittämiseen rautatien tasoristeyksessä moottorikelkalla tai muulla maastoajoneuvolla sekä ylityspaikan käytön merkittävään lisääntymiseen tai käyttötarkoituksen muuttumiseen on oltava lupa (ylityslupa).

Ylityslupa voidaan myöntää vain, jos lupahdoin varmistetaan, että maastoajoneuvon käyttö ei vahingoita rataa tai rautatiealueen rakenteiden toimivuutta, haittaa radanpitoa eikä vaaranna liikenneturvallisuutta. Tarvittaessa ylityslupa voidaan myöntää määräaikaisena. Ylityslupa voidaan myöntää vain erityisistä syistä runkoverkon ja TEN-verkolla olevan tasoristeyksen yhteyteen.

Poliisille, Tullille ja Rajavartiolaitokselle voidaan maastossa tapahtuvien valvontatehtävien vuoksi myöntää määräajaksi lupa ylittää rautatie tasoristeyksessä moottorikelkalla tai muulla maastoajoneuvolla luvassa tarkemmin määritellyin ehdoin.

Ylitysluvasta päättää valtion rataverkolla Väylävirasto ja yksityisraiteella Liikenne- ja viestintävirasto. Lupaviranomaisen on ennen luvan myöntämistä kuultava niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät kyseisellä rataosuudella. Liikenne- ja viestintäviraston on lisäksi kuultava yksityisraiteen rataverkon haltijaan ja yhteistyössä tämän kanssa selvítettävä 2 momentin edellytysten täyttyminen. Lupapäätökseen voidaan liittää ylityspaikan rakentamista, uudenlaista käyttöä, kunnossapitoa ja poistamista sekä tasoristeykseen liittyvää tietä koskevia ehtoja.

Tässä pykälässä tarkoitettuun tasoristeykseen ja ylityslupaan sovelletaan, mitä 18 §:n 4 momentissa sekä 28 b §:ssä säädetään.

28 d §

Tasoristeysluvan ja ylitysluvan peruuttaminen

Lupaviranomainen voi päätöksellään omasta aloitteestaan tai rataverkon haltijan hakemuksesta peruuttaa myöntämänsä luvan, jos:

1) tasoristeystä tai sille johtavaa tienosaa ei rakenneta tai pidetä kunnossa 28 b §:ssä säädetyllä tavalla eikä puutetta tai laiminlyöntiä korjata asetussa määräajassa; tai

2) tienpitäjä laiminlyö 28 a §:n 1 momentin mukaisen velvollisuutensa hakea tasoristeyksen lisääntyvään tai muuttuvaan käyttöön oikeuttavaa lupaa.

31 §

Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen

Rataverkon haltija voi määräajaksi kieltää liikenteen radalla tai sen osalla taikka rajoittaa sitä, jos:

1) rata on sellaisessa kunnossa tai epätavallisten sääolosuhteiden vuoksi todennäköisesti heikentyy sellaiseen kuntoon, ettei radalla voida turvallisesti liikennöidä; tai

2) rautatieliikenne saattaa vaurioittaa rataa, joka roudan sulamisen tai sateen vuoksi taikka muusta syystä on rakenteeltaan heikentynyt tai todennäköisessä vaarassa heikentyä.

32 §

Tilapäinen kulkutie

Jos radan sortumisen vuoksi, poikkeuksellisten luonnonolosuhteiden johdosta tai muusta yllättävästä syystä, josta aiheutuu vaaraa tai vahinkoa liikenteelle, ympäristölle, yleiselle turvallisuudelle, rautatielle tai muulle omaisuudelle, liikenne radalla estyy, rataverkon haltijalla on oikeus järjestää toisen maalle tilapäinen kulkutie esteen poistamisen ajaksi. Ennen kulkutien järjestämistä on asianomaiselle kiinteistön omistajalle tai haltijalle varattava tilaisuus tulla kuulluksi, jos se on mahdollista.

33 §

Kiireellinen ratatyö

Jos radan sortumisen vuoksi, poikkeuksellisten luonnonolosuhteiden johdosta tai muusta yllättävästä syystä, josta aiheutuu vaaraa tai vahinkoa liikenteelle, ympäristölle, yleiselle turvallisuudelle, rautatielle tai muulle omaisuudelle, rautatie on vaarassa vaurioitua ja tämän vuoksi liikenne radalla estyisi, rataverkon haltijalla on oikeus rakentaa toisen maalle tilapäinen rakennelma, laite, oja, rumpu tai pengeri. Ennen rakentamista on asianomaiselle kiinteistön omistajalle tai haltijalle varattava tilaisuus tulla kuulluksi, jos se on mahdollista.

Jos 1 momentissa mainittu rakennelma, laite tai pengeri jää pysyvästi toisen maalle, rataverkon haltijan on käynnistettävä viivytyksettä ratasuunnitelman laatiminen, jollei se ole 14 §:n 2 momentin perusteella tarpeetonta.

37 §

Rautatien suoja-alue

Rataverkon haltijalla on tie- tai rautatieliikenteen turvallisuuden sitä vaatiessa oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta tai rajoittaa kasvillisuuden korkeutta. Suoja-alueella ei saa pitää sellaista rakennusta, varastoa, aitaa taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käytöstä voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle.

Jos se on liikenneturvallisuuden vuoksi tärkeää, ratasuunnitelmassa voidaan osoittaa suoja-alue sellaiselle yksityisraiteelle, johon 4 lukua ei 2 §:n 3 momentin mukaan muutoin sovelleta. Tällöin yksityisraiteen suoja-alueeseen ja rataverkon haltijaan sovelletaan, mitä tässä luvussa säädetään.

38 §

Rautatien näkemäalue

Rataverkon haltijalla on oikeus poistaa näkemäalueelta näkemäalaa rajoittava kasvillisuus ja luonnonesteet. Näkemäalueella ei saa pitää sellaista rakennusta, varastoa, aitaa taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, joka näkemäalaa rajoittamalla voi aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle.

Tarkemmat säännökset rautatien näkemäalueiden määrittelystä annetaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Maantien ja rautatien tasoristeyksen näkemäalueesta säädetään liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 45 §:ssä.

Jos se on liikenneturvallisuuden vuoksi tärkeää, ratasuunnitelmassa voidaan osoittaa näkemäalue sellaiselle yksityisraiteelle, johon 4 lukua ei 2 §:n 3 momentin mukaan muutoin sovelleta. Tällöin yksityisraiteen suoja-alueeseen ja rataverkon haltijaan sovelletaan, mitä tässä luvussa säädetään.

40 §

Poikkeamisvalta

Valtion rataverkolla Väylävirasto ja yksityisraiteella Liikenne- ja viestintävirasto myöntää poikkeuksen 37–39 §:ssä säädetystä kielloista ja rajoituksista, jos tie- tai rautatieliikenteen turvallisuus ei vaarannu eikä radanpidolle aiheudu haittaa. Poikkeamispäätökseen voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

41 §

Poikkeukset rajoituksista

Jos 1 momentissa tarkoitettu kasvillisuus taikka rakennus, rakennelma tai laite aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa radanpidolle, eikä sen poistamisesta, siirtämisestä tai muuttamisesta päästä sopimuksen, valtion rataverkolla Väylävirasto ja yksityisraiteella Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä sen poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtäväksi tarvittavan muutoksen. Jollei omistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrättyssä kohtuullisessa ajassa, rataverkon haltijalla on oikeus suorittaa se kustannuksellaan.

42 §

Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamista koskeva menettely

Ennen kuin rataverkon haltija ryhtyy poistamaan 37 §:n 2 momentissa ja 38 §:n 2 momentissa tarkoitettua kasvillisuutta tai jälkimmäisessä lainkohdassa tarkoitettuja luonnonesteitä, siitä tulee ilmoittaa asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle taikka kuuluttaa siitä hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä. Kiinteistön omistaja tai haltija voi halutessaan itse huolehtia toimenpiteistä rataverkon haltijan osoituksen mukaan

43 §

Ratatoimitus

Radanpidon tarpeisiin tarvittavat alueet ja oikeudet lunastetaan sekä tasoristeyksiin liittyvät oikeudet muutetaan ratatoimituksessa. Lunastamisessa ja tasoristeyksiin liittyvien oikeuksien muuttamisessa noudatetaan, mitä lunastuslaissa säädetään, jollei tästä laista muuta johdu. Ratatoimituksessa havaitun virheen korjaamisesta, virheen oikaisemisesta ja toimituksen tai päätöksen purkamista koskevasta esityksestä on soveltuvin osin voimassa, mitä kiinteistönmuodostamislaissa (554/1995) säädetään kiinteistötoimituksesta.

60 §

Korvaussopimukset

Asianosaiset voivat sopia lunastuskorvauksista. Sopimusta ei alisteta lunastustoimikunnan vahvistettavaksi lunastuslain 40 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Korvauksia koskeva sopimus sitoo myös sitä, jolle asianomaisen oikeus kiinteistöön siirtyy, ja rataverkon haltijan vaihtuessa myös uutta rataverkon haltijaa.

Mitä 1 momentissa säädetään korvauksia koskevasta sopimuksesta, koskee myös sopimusta kiinteistöllä toteutettavista haitan tai vahingon poistamiseen tai vähentämiseen tarkoitetuista toimenpiteistä.

63 §

Korvaus tutkimustyöstä ja eräistä muista toimenpiteistä

Jos 9 a §:n 1 momentin, 9 b §:n, 21 a §:n 1 momentin tai 21 b §:n nojalla suoritetusta toimenpiteestä, 32 §:n mukaisen tilapäisen kulkutien järjestämisestä tai sellaisen käyttämisestä taikka 33 §:n mukaisesta kiireellisestä ratatyöstä aiheutuu kiinteistölle vahinkoa tai haittaa, kiinteistön omistajalla on oikeus saada siitä korvaus rataverkon haltijalta.

7 luku

Erinäiset säännökset

85 b §

Muutokset valtion rataverkossa

Kun valtion rataverkossa tapahtuu muutoksia johtuen rataverkon haltijan vaihtumisesta, Väyläviraston on ilmoitettava muutoksista ennen niiden voimaantuloa julkisella kuulutuksella.

Kun rautatie siirtyy yksityisen rataverkon haltijan hallinnasta Väyläviraston hallintaan, Väyläviraston on ilmoitettava 37 ja 38 §:n mukaisten maankäyttörajoitusten voimaantulosta tavallisella tiedoksiannolla niille kiinteistön omistajille ja haltijoille, joiden kiinteistön alueelle muodostuu uusi suoja- tai näkemäalue.

Kun rautatie, jota ei käytetä tai suunnitella säännölliseen henkilöliikenteen, siirtyy Väyläviraston hallinnasta yksityisen rataverkon haltijan hallintaan, 37 ja 38 §:n mukaiset käyttörajoitukset ja oikeudet lakkaavat.

87 a §

Oikeus luovuttaa tietoja

Väylävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä pyydettyä luovuttaa rautatietä koskevia tietoja viestintä-, energia-, liikenne- tai vesihuoltoverkkojen suunnittelusta tai rakentamisesta vastaaville taikka niiden toimeksiannosta toimiville sekä niiden kiinteistöjen haltijoille, joiden kiinteistöille on sijoitettu Väyläviraston hallinnassa olevia rautatiehen liittyviä rakenteita, rakennelmia, laitteita ja kaapeleita, jos tiedot ovat välttämättömiä rakenteiden, rakennelmien, laitteiden ja kaapeleiden sijoittamiseksi rautatiealueelle tai mainittuihin verkkoihin ja kiinteistöihin liittyvien muiden suunnittelu- ja rakentamistehtävien hoitamiseksi.

88 a §

Maksut

Väyläviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston tämän lain nojalla myöntämästä luvasta peritään valtion maksuperustelaisissa (150/1992) tarkoitettu maksu. Maksusta säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

89 §

Tasoristeyksen ja siltojen kunnossapito

Edellä 2–4 momentissa tarkoitettujen liikenteen ohjauslaitteiden asettamiseen ei tarvita tieliikennelain 71 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaista kunnan suostumusta.

89 a §

Eräät vahingonkorvausasiat

Valtion rataverkolla rautatieliikenteen palvelualueilla tapahtuneisiin esine- ja varallisuusvahinkoihin liittyvät korvausvaatimukset käsittelee ja ratkaisee elinvoimakeskus.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen tämän lain voimaantuloa aloitetun ratasuunnitelman hyväksymistä koskevaan määräaikaan sovelletaan tämän lain säännöksiä.

Jos ennen tämän lain voimaantuloa hyväksytyssä säännölliseen henkilöliikenteeseen suunniteltavaa tai käytettävää yksityisraidetta koskevassa ratasuunnitelmassa suoja-alue on erityisestä syystä laajennettu 30 metristä radan raiteen tai uloimman raiteen keskilinjasta, on rataverkon haltijan haettava Liikenne- ja viestintävirastolta suunnitelman täydentävää käsittelyä suoja-alueita koskevien suunnitelman osien hyväksymiseksi. Ilman täydentävää käsittelyä suoja-alue on 30 metriä raiteen tai, jos raiteita on useampia, uloimman raiteen keskilinjasta, tai tätä suppeampi, jos ratasuunnitelmassa on niin esitetty.

2.

Laki

liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 5 §:n 1 momentin 1 kohta, 6 §:n 1 ja 2 momentti, 8 §:n 1 momentti, 13 §:n 1 ja 2 momentti, 15 g §:n 2 momentti, 16 §, 21 §, 22 §:n 1 ja 3 momentti, 27 § 3 momentti, 32 a § 1 momentti, 53 §:n 1 momentti, 73 §:n 1 momentti, 101 §:n 2 momentti ja 101 a §:n otsikko ja 2 momentti,

sellaisina kuin niistä ovat 5 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 328/2013, 6 §:n 1 momentti laissa 158/2022, 6 §:n 2 momentti, 8 §:n 1 momentti, 16 §, 27 §:n 3 momentti, 101 §:n 2 momentti, 101 a §:n otsikko ja 2 momentti laissa 701/2025, 13 §:n 1 ja 2 momentti laissa 980/2018, 15 g §:n 2 momentti, 22 §:n 1 ja 3 momentti, 32 a §:n 1 momentti laissa 572/2018 ja 53 §:n 1 momentti laissa 1242/2009, sekä

lisätään lakiin uusi 16 a §, uusi 26 a ja 26 b §, 52 §:ään uusi 5 momentti, 70 §:ään uusi 4 momentti ja lailla 998/2021 kumotun 100 c §:n tilalle uusi 100 c §, seuraavasti:

5 §

Maantiehen kuuluvat alueet, rakenteet, rakennelmat ja laitteet sekä tiealue

Maantiehen kuuluvat:

1) ajorata pientareineen ja muut liikenteen käyttöön tarkoitetut alueet, kuten jalkakäytävä ja pyörätie, erikoiskuljetustie, pysäköintipaikka ja -alue, joukkoliikennettä ja sen käyttöä palveleva alue, liikenteen valvontaa varten tarpeellinen alue sekä levähdys-, varasto- ja kuormausalue;

6 §

Maantielautat

Maantiehen kuuluvat myös lautta väyliseen ja laituri. Lautta voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston avulla ohjattu lautta (*lossi*) taikka vapaasti ohjailtava lautta (*lautta-alus*). Lautta-alukseen sovelletaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:ssä tarkoitetuista ro-ro-matkustaja-aluksista säädetään ja määrätään. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia määräyksiä lossin ohjausköyden ja sitä korvaavan muun laitteiston teknisistä vaatimuksista sekä menettelyistä korvaavan laitteiston hyväksymiseksi.

Lautoista on voimassa, mitä niistä erikseen säädetään ja määrätään. Lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on 18 vuotta täyttänyt ja tehtävään kykenevä. Lisäksi lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on perehtynyt lossin koneistoon, rakenteeseen ja käyttöön sekä kansainvälisistä säännöistä yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyssä yleissopimuksessa (SopS 30/1977) annettuihin sääntöihin ja vesiliikennelain (782/2019) säännöksiin. Lossin kuljettajalla on oltava riittävä terveys lossin kuljettamiseksi. Hänellä on myös oltava riittävä kielitaito, jotta hän voi antaa hätätilanneohjeet matkustajille. Lossia, sen henkilökuntaa, matkustajia, lastia, muuta omaisuutta tai ympäristöä ei tule saattaa vaaralle alttiiksi. Elinvoimaketus päättää tarvittaessa lossin miehityksestä. Lossi on peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena. Lossille on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä tarvittaessa uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus. Muilta osin lossin katsastuksessa noudatetaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 6 luvussa säädetään. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa

tarkempia määräyksiä lossien katsastuksesta ja lossin kuljettajalta vaadittavasta teknisestä perehtyneisyydestä, lossin kuljettamiseen vaadittavasta osaamisesta sekä vaatimusten täyttämisen osoittamisesta.

8 §

Maantiehen kuuluvat pysäköinti-, levähdys- ja palvelualueet

Edellä 5 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetulle pysäköintialueelle ja levähdysalueelle saadaan sijoittaa laitteita, rakennuskohteita ja muita rakennelmia kioskimyymälää, kahvilaa, ravintolaa, liikenteen käyttövoimien jakelua, moottoriajoneuvojen huoltoa ja muuta tienkäyttäjien palvelua varten. Sen lisäksi, mitä rakentamislaisissa (751/2023) säädetään, laitteiden, rakennuskohteiden ja muiden rakennelmien sijoittamiseen vaaditaan elinvoimakeskusten suostumus.

13 §

Tienpitoa koskevat yleiset vaatimukset

Maantieverkkoa on kehitettävä ja kunnossapidettävä ja siihen investoitava siten, että edistetään:

- 1) valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita;
- 2) valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista, alueiden kehittämistä, maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista sekä alue- ja yhdyskuntarakenteen taloudellisuutta;
- 3) liikenteen päästöjen vähentämistä;
- 4) tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksia, liikenteen automaatiota ja liikenteen palveluiden kehittämisen edellytyksiä; sekä
- 5) kansallista turvallisuutta.

Maantiet on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa niiden liikenteellinen merkitys huomioon ottaen siten, että:

- 1) maantiet tarjoavat mahdollisuuden turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa kohtuullisin kustannuksin ottamalla huomioon erilaiset kulkutavat, eri väestöryhmien liikkumistarpeet, ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet;
 - 2) maantieverkon ja liikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi ja luonnonvaroja käytetään säästeliäästi;
 - 3) tienpito ei tuota kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii;
 - 4) maantiet ovat liikenteellisesti ja teknisesti mahdollisimman toimivia ja turvallisia, ja niiden tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti;
 - 5) maanteitä ja tienpitoa koskevat tiedot ovat ajantasaiset ja käytettävissä; sekä
 - 6) maantiet ja niihin liittyvä digitaalinen infrastruktuuri ovat yhteentoimivia muun liikenneverkon sekä siihen liittyvän digitaalisen infrastruktuurin kanssa; sekä
 - 7) huomioidaan maanpuolustuksen ja huoltovarmuuden tarpeet.
-

15 g §

Hankearviointi

Hankearvioinnissa on esitettävä hankkeen lähtökohtien, tavoitteiden ja vaikutusten kuvaus sekä päätöksenteon kannalta merkittävien vaikutusten arviointi, yhteiskuntataloudellinen kannattavuuslaskelma ja hankearvioinnin päätelmät. Lisäksi hankearvioinnin osana on tarpeen mukaan esitettävä vaikuttavuuden arviointi, vaikutusten täydentävät arvioinnit, toteutettavuuden arviointi sekä suositukset hankkeen seurantaan ja jälkiarviointiin.

16 §

Suunnitelman laatimisen aloittaminen ja lopettaminen

Elinvoimakeskuksen on ilmoitettava yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen aloittamisesta kunnalle ja tienpitäjälle sekä julkisella kuulutuksella.

Jos yleis- tai tiesuunnitelman laatiminen lopetetaan ennen suunnitelman hyväksymistä, elinvoimakeskuksen on ilmoitettava tästä 1 momentissa säädetyllä tavalla.

16 a §

Yleis- ja tiesuunnitelmia koskeva tutkimusoikeus

Kun elinvoimakeskus on päättänyt aloittaa yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen, sillä on oikeus tehdä tutkimustöitä suunnittelualueeseen kuuluvalla kiinteistöllä. Tässä tarkoituksessa saadaan kiinteistöllä tehdä mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus, maaperän tutkimus ja muu vastaava toimenpide.

Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Tutkimuksesta on vähintään seitsemän päivää ennen sen aloittamista annettava tavallisena tiedoksiantona tieto 27 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille, joiden osoite tiedetään, ja muille yleistiedoksiantona. Näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiasta.

21 §

Tiesuunnitelma

Ennen maantien rakentamista on laadittava ja hyväksyttävä tiesuunnitelma. Kun on kysymys sellaisesta maantien parantamisesta, jonka vaikutukset ovat vähäiset, tiesuunnitelman laatiminen ei kuitenkaan ole tarpeen, jos hanketta varten ei oteta lisäaluetta taikka jos kiinteistön omistaja tai omistajaan verrattava haltija on antanut kirjallisen suostumuksen lisäalueen ottamiseen. Tiesuunnitelman laatiminen ei myöskään ole tarpeen, jos hanke sijoittuu asemakaava-alueelle ja maantien sijainti ja sen vaikutukset on jo riittävässä määrin ratkaistu asemakaavassa.

Tiesuunnitelman laatiminen voidaan erityisestä syystä aloittaa ennen yleissuunnitelman hyväksymistä, kuitenkin aikaisintaan sen jälkeen, kun yleissuunnitelman 27 §:n mukainen nähtävillä oloaika on päättynyt.

22 §

Tiesuunnitelman sisältö

Maantien rakentamista koskevassa tiesuunnitelmassa on osoitettava tien sijainti ja korkeusasema sekä poikkileikkaus niin, että tiealue voidaan merkitä maastoon. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien vaikutuksista ja suunnitelmassa on esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien rakentamisen tai liikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Toimenpiteitä haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi voidaan osoittaa suunnitelman mukaisen tiealueen ulkopuolelle alueen omistajan suostumuksella. Suunnitelmassa on otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon maanomistusolot. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi tien 44 §:n 1 momentissa tarkoitetut suoja-alueet ja 45 §:n 1 momentissa tarkoitetut näkemäalueet sekä se, varataanko aluetta tien myöhempää leventämistä varten. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien rakentamisen kustannuksista.

Tiesuunnitelmassa voidaan 45 §:n 1 momentissa tarkoitettu näkemäalue osoittaa tiealueeksi, jos liikenneturvallisuuden katsotaan sitä merkittävästi vaativan. Tiesuunnitelmassa voidaan osoittaa tienpitäjälle oikeus yksityisen tien tekemiseen tai käyttämiseen, mikäli se on tarpeen maantiehen kuuluvien rakenteiden, rakennelmien tai laitteiden taikka maantien laskuojien kunnossapitoa varten.

26 a §

Maantiehankkeen toteuttamista koskeva tutkimusoikeus

Elinvoimakeskuksella ja tienpitäjällä on oikeus tehdä kiinteistöllä tutkimustöitä, jotka ovat tarpeen hyväksytyt tiesuunnitelman mukaisen maantiehankkeen toteuttamista varten. Kiinteistöllä saadaan tehdä mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus, maaperän tutkimus ja muu vastaava toimenpide. Tutkimuksia saadaan tehdä ennen haltuunottoa suunnitelmassa pysyvästi tai maantien rakentamisen ajaksi haltuunotettavaksi osoitetulla alueella sekä muullakin kiinteistöllä niiden välittömässä läheisyydessä, jos se on tiesuunnitelman mukaisen hankkeen toteuttamiseksi välttämätöntä.

Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Tutkimuksesta on vähintään seitsemän päivää ennen sen aloittamista annettava tieto tavallisena tiedoksiannona tutkimusten kohteena olevan alueen kiinteistönomistajille ja -haltijoille. Näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiasta.

26 b §

Maantiehankkeen toteuttamista koskeva tutkimuslupa

Jos asiasta ei sovita, Maanmittauslaitos voi antaa luvan 26 a §:n 1 momentissa tarkoitettujen tutkimustöiden tekemiseen sellaista maantien parantamista varten, josta tiesuunnitelman laatiminen 21 §:n mukaan ei ole tarpeen, jos se on hankkeen toteuttamiseksi välttämätöntä. Lupa- ja lupa-asian käsittelyyn sovelletaan, mitä kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain (603/1977), jäljempänä *lunastuslaki*, 84 ja 85 §:ssä säädetään. Tutkimustyön suorittamiseen ja tutkimuksesta ilmoittamiseen sovelletaan, mitä 26 a §:n 2 ja 3 momentissa säädetään.

27 §

Suunnitelmien nähtäville asettaminen ja muistutusten tekeminen

Tieto kuulutuksesta on julkaistava viipymättä niissä kunnissa, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu. Kunnan ilmoituksista säädetään kuntalain 108 §:ssä. Elinvoimakeskuksen on lisäksi ilmoitettava suunnitelman nähtäväksi asettamisesta tavallisella tiedoksiannolla niille kiinteistön omistajille ja haltijoille, joiden kiinteistöltä suunnitelman mukaan lunastetaan aluetta, joiden kiinteistön alueelle muodostuu suoja- tai näkemäalue, joiden kiinteistön alueeseen perustetaan muu oikeus tai joiden kiinteistö rajoittuu tialueeseen. Tavallisesta tiedoksiannosta säädetään hallintolaissa. Kun kiinteistön omistaja tai haltija on kiinteistöjen yhteisen alueen tai yhteisen erityisen etuuden järjestäytymätön osakaskunta tai muu taho, jonka osoite ei ole tiedossa tai ilman kohtuutonta vaikeutta selvitettävissä, voidaan suunnitelman nähtäväksi asettamisesta ilmoittaa 2 momentin mukaisesti julkaistavalla julkisella kuulutuksella.

32 a §

Radat tien suunnittelussa

Maantien rakentamisesta aiheutuvat muutokset rautatiehen voidaan osoittaa maantien rakentamista koskevassa suunnitelmassa. Elinvoimakeskuksen on tehtävä muutosten suunnittelussa yhteistyötä rataverkon haltijan kanssa.

52 §

Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu

Jos mainoksen tai ilmoituksen asettaminen edellyttää rakentamislain mukaista lupaa, ei 2 momentin mukaista ilmoitusta tarvitse tehdä. Kunnan on tällöin pyydettävä elinvoimakeskuksesta lausuntoa lupahakemuksesta.

53 §

Maantietoimitus

Tietä varten tarvittavat alueet ja oikeudet lunastetaan maantietoimituksessa ja lunastamisessa noudatetaan, mitä lunastuslaissa säädetään, jollei tästä laista muuta johdu. Maantietoimituksessa havaitun virheen korjaamisesta, virheen oikaisemisesta ja toimituksen tai päätöksen purkamista koskevasta esityksestä on soveltuvin osin voimassa, mitä kiinteistönmuodostamislainsäädännössä (554/1995) kiinteistötoimituksesta säädetään.

70 §

Korvaussopimukset

Mitä 1 momentissa säädetään korvauksia koskevasta sopimuksesta, koskee myös sopimusta kiinteistöllä toteutettavista haitan tai vahingon poistamiseen tai vähentämiseen tarkoitetuista toimenpiteistä.

73 §

Korvaus tutkimustyöstä ja eräistä muista toimenpiteistä

Jos 16 a §:n 1 momentin, 26 a §:n 1 momentin tai 26 b §:n nojalla suoritetusta toimenpiteestä, 36 §:n mukaisen tilapäisen kulkutien järjestämisestä tai sellaisen käyttämisestä, 50 §:n mukaisesta vähäisten laitteiden ja rakenteiden sijoittamisesta taikka 51 §:ssä tarkoitetun lumiaidan pitämisestä tai lumen sijoittamisesta aiheutuu kiinteistölle vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä.

100 c §

Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet

Tässä pykälässä tarkoitetaan

1) *kolmannen maan yrityksellä*

a. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella; tai

b. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla on kotipaikka EU-jäsenvaltioiden alueella, mutta jossa luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, tai yrityksellä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella on suoraan tai välillisesti vähintään yksi kymmenesosa yhteenlasketusta äänimäärästä tai muu vastaava tosiasiallinen vaikutusvalta;

2) *TEN-T-verkolla* unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2024/1679 (*TEN-T-asetus*) tarkoitettua liikenneverkkoa;

3) *infrastruktuurihankkeella* TEN-T-asetuksen 29 artiklassa tarkoitetun infrastruktuurin rakentamiseen ja parantamiseen liittyvää hanketta.

Tienpitäjän ja elinvoimakeskuksen on yhteistyössä seurattava niiden vastuulla oleviin TEN-T-verkon infrastruktuurihankkeisiin osallistuvia yrityksiä, laadittava riskiarvio turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvista riskeistä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta TEN-T-verkon infrastruktuurihankkeisiin, sekä toteutettava tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi ja hallitsemiseksi. Riskiarviossa on otettava huomioon TEN-T-asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa mainitut seikat. Riskienhallintatoimenpiteiden toteuttaminen on varmistettava tarpeellisilta osin infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien yritysten kanssa tehtävissä sopimuksissa.

Tämän pykälän mukainen riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet voidaan kuvata erillisessä asiakirjassa tai sisällyttää muuhun asiakirjaan tai suunnitelmaan, joka laaditaan vastaavan kaltaista tarkoitusta varten.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että tätä pykälää ja sen nojalla annettuja säännöksiä noudatetaan.

101 §

Hallinnolliset pakkokeinot

Jos liikennettä välittömästi uhkaavan vaaran poistamiseksi on tarpeen kiireellinen toimenpide taikka jos on kysymys tiealueeseen kohdistuvan luvattoman toimenpiteen oikaisemisesta, elinvoimakeskuksella on oikeus toimenpiteeseen tai luvattoman toimenpiteen oikaisemiseen. Toimenpiteestä tai luvattoman toimenpiteen oikaisusta aiheutuvat kustannukset voidaan periä siihen velvolliselta, jos elinvoimakeskukselle on aiheutunut vähäistä enemmän kustannuksia.

101 a §

Oikeus saada ja luovuttaa tietoja

Tienpitäjällä ja elinvoimakeskuksella on oikeus salassapitosäännösten estämättä pyydettyä luovuttaa tiealuetta koskevia tietoja viestintä-, energia-, liikenne- tai vesihuoltoverkkojen suunnittelusta tai rakentamisesta vastaaville taikka niiden toimeksiannosta toimiville, jos tiedot ovat välttämättömiä rakenteiden, rakennelmien, laitteiden ja kaapeleiden sijoittamiseksi tiealueelle tai mainittuihin verkkoihin liittyvien muiden suunnittelu- ja rakentamistehtävien hoitamiseksi.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 _____.

3.

Laki

raideliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan raideliikennelain (1302/2018) 3 §:n 1 momentti sellaisena kuin se on laissa
1254/2020, sekä
lisätään lakiin uusi 171 a § seuraavasti:

3 §

Soveltamisalan rajaukset

Muut yksityisraiteen haltijat kuin merisatamaraitteiden haltijat, VR-Yhtymä Oy, hankeyhtiöt rataverkon haltijana, sellaiset yksityisraiteen haltijat, joiden raiteilla harjoitetaan säännöllistä henkilöliikennettä ja yksityisraiteiden haltijat, joiden raiteita käytetään myös muuhun kuin yksityisraiteen haltijan omaan junaliikenteenä tapahtuvaan tavaraliikenteeseen, voivat noudattaa 5 luvussa säädettyä ilmoitusmenettelyä lain 4 luvun mukaisen turvallisuusluvan hakemisen ja sen edellytyksenä olevan 10 §:ssä tarkoitetun turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja 11 §:ssä edellytettyjen turvallisuusjohtamisjärjestelmän hätätilamenettelyjen sijasta ja 14 luvussa säädettyjä menettelyjä lain 9 luvun, 58–67 §:n ja 12 luvun sijasta.

171 a §

Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet

Tässä pykälässä tarkoitetaan

1) *kolmannen maan yrityksellä*

a. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella; tai

b. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla on kotipaikka EU-jäsenvaltioiden alueella, mutta jossa luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, tai yrityksellä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella on suoraan tai välillisesti vähintään yksi kymmenesosa yhteenlasketusta äänimäärästä tai muu vastaava tosiasiallinen vaikutusvalta;

2) *TEN-T-verkolla* unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2024/1679 (*TEN-T-asetus*) tarkoitettua liikenneverkkoa;

3) *infrastruktuurihankkeella* TEN-T-asetuksen 14 ja 37 artiklassa tarkoitetun infrastruktuurin rakentamiseen ja parantamiseen liittyvää hanketta.

Rataverkon haltijan ja liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön on seurattava sen vastuulla oleviin TEN-T-verkon infrastruktuurihankkeisiin osallistuvia yrityksiä, laadittava riskiarvio turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvista riskeistä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta TEN-T-verkon infrastruktuurihankkeisiin, sekä toteutettava tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi ja hallitsemiseksi. Riskiarviossa on otettava huomioon TEN-T-asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa mainitut seikat. Riskienhallintatoimenpiteiden toteuttaminen on varmistettava tarpeellisilta osin infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien yritysten kanssa tehtävissä sopimuksissa.

Tämän pykälän mukainen riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet voidaan kuvata erillisessä asiakirjassa tai sisällyttää muuhun asiakirjaan tai suunnitelmaan, joka laaditaan vastaavan kaltaista tarkoitusta varten.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että tätä pykälää ja sen nojalla annettuja säännöksiä noudatetaan

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 ____.

4.

Laki

alusliikennepalvelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään alusliikennepalvelulakiin (623/2005) uusi 19 b § seuraavasti:

19 b §

Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet

Tässä pykälässä tarkoitetaan

1) *kolmannen maan yrityksellä*

a. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella; tai

b. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla on kotipaikka EU-jäsenvaltioiden alueella, mutta jossa luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, tai yrityksellä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella on suoraan tai välillisesti vähintään yksi kymmenesosa yhteenlasketusta äänimäärästä tai muu vastaava tosiasiallinen vaikutusvalta;

2) *TEN-T-verkolla* unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2024/1679 (*TEN-T-asetus*) tarkoitettua liikenneverkkoa;

3) *infrastruktuurihankkeella* TEN-T-asetuksen 21 ja 25 artiklassa tarkoitettua infrastruktuurin rakentamiseen ja parantamiseen liittyvää hanketta.

VTS-palveluntarjoajan on seurattava sen vastuulla oleviin TEN-T-verkon infrastruktuurihankkeisiin osallistuvia yrityksiä, laadittava riskiarvio turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvista riskeistä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta TEN-T-verkon infrastruktuurihankkeisiin, sekä toteutettava tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi ja hallitsemiseksi. Riskiarviossa on otettava huomioon TEN-T-asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa mainitut seikat. Riskienhallintatoimenpiteiden toteuttaminen on varmistettava tarpeellisilta osin infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien yritysten kanssa tehtävissä sopimuksissa.

Tämän pykälän mukainen riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet voidaan kuvata erillisessä asiakirjassa tai sisällyttää muuhun asiakirjaan tai suunnitelmaan, joka laaditaan vastaavan kaltaista tarkoitusta varten.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että tätä pykälää ja sen nojalla annettuja säännöksiä noudatetaan

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 ____.

5.

Laki

eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annettuun lakiin (485/2004) uusi 12 a § seuraavasti:

12 a §

Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet

Tässä pykälässä tarkoitetaan

1) *kolmannen maan yrityksellä*

a. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella; tai

b. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla on kotipaikka EU-jäsenvaltioiden alueella, mutta jossa luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, tai yrityksellä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella on suoraan tai välillisesti vähintään yksi kymmenesosa yhteenlasketusta äänimäärästä tai muu vastaava tosiasiallinen vaikutusvalta;

2) *TEN-T-verkolla* unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2024/1679 (*TEN-T-asetus*) tarkoitettua liikenneverkkoa;

3) *infrastruktuurihankkeella* TEN-T-asetuksen 21, 25 ja 37 artiklassa tarkoitettua infrastruktuurin rakentamiseen ja parantamiseen liittyvää hanketta.

TEN-T-verkolle kuuluvan sataman satamanpitäjän on seurattava sen vastuulla oleviin infrastruktuurihankkeisiin osallistuvia yrityksiä, laadittava riskiarvio turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvista riskeistä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta infrastruktuurihankkeisiin, sekä toteutettava tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi ja hallitsemiseksi. Riskiarviossa on otettava huomioon TEN-T-asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa mainitut seikat. Riskienhallintatoimenpiteiden toteuttaminen on varmistettava tarpeellisilta osin infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien yritysten kanssa tehtävissä sopimuksissa.

Tämän pykälän mukainen riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet voidaan kuvata erillisessä asiakirjassa tai sisällyttää muuhun asiakirjaan tai suunnitelmaan, joka laaditaan vastaavan kaltaista tarkoitusta varten.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että tätä pykälää ja sen nojalla annettuja säännöksiä noudatetaan.

Mitä 2 momentissa säädetään TEN-T-verkolle kuuluvan sataman satamanpitäjistä, sovelletaan myös yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta annetun lain (310/2025) nojalla kriittiseksi toimijaksi määritettyyn muun sataman satamanpitäjään sekä mainitun lain nojalla kriittiseksi toimijaksi määritettyyn satama-alueella toimivaan logistiikka- ja satamaoperaattoriin TEN-T-verkolle kuuluvaan satamaan liittyvien infrastruktuurihankkeiden osalta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 .

6.

Laki

ilmailulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään ilmailulakiin (864/2014) uusi 160 a § seuraavasti:

160 a §

Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet

Tässä pykälässä tarkoitetaan

1) *kolmannen maan yrityksellä*

a. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella; tai

b. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla on kotipaikka EU-jäsenvaltioiden alueella, mutta jossa luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, tai yrityksellä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella on suoraan tai välillisesti vähintään yksi kymmenesosa yhteenlasketusta äänimäärästä tai muu vastaava tosiasiallinen vaikutusvalta;

2) *TEN-T-verkolla* unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2024/1679 (*TEN-T-asetus*) tarkoitettua liikenneverkkoa;

3) *infrastruktuurihankkeella* TEN-T-asetuksen 33 ja 37 artiklassa tarkoitettua infrastruktuurin rakentamiseen ja parantamiseen liittyvää hanketta.

Edellä 82 §:ssä tarkoitettua lentoaseman hyväksyntätodistuksen haltijan ja valtioneuvoston 108 §:n nojalla nimeämän ilmailiikennepalvelun tarjoajan on seurattava sen vastuulla oleviin TEN-T-verkon infrastruktuurihankkeisiin osallistuvia yrityksiä, laadittava riskiarvio turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvista riskeistä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta TEN-T-verkon infrastruktuurihankkeisiin, sekä toteutettava tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi ja hallitsemiseksi. Riskiarviossa on otettava huomioon TEN-T-asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa mainitut seikat. Riskienhallintatoimenpiteiden toteuttaminen on varmistettava tarpeellisilta osin infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien yritysten kanssa tehtävissä sopimuksissa.

Tämän pykälän mukainen riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet voidaan kuvata erillisessä asiakirjassa tai sisällyttää muuhun asiakirjaan tai suunnitelmaan, joka laaditaan vastaavan kaltaista tarkoitusta varten.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että tätä pykälää ja sen nojalla annettuja säännöksiä noudatetaan

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 ____.

7.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017) uusi 139 a § seuraavasti:

139 a §

Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet

Tässä pykälässä tarkoitetaan

1) *kolmannen maan yrityksellä*

a. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella; tai

b. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla on kotipaikka EU-jäsenvaltioiden alueella, mutta jossa luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, tai yrityksellä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella on suoraan tai välillisesti vähintään yksi kymmenesosa yhteenlasketusta äänimäärästä tai muu vastaava tosiasiallinen vaikutusvalta;

2) *TEN-T-verkolla* unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2024/1679 (*TEN-T-asetus*) tarkoitettua liikenneverkkoa;

3) *infrastruktuurihankkeella* TEN-T-asetuksen 29 artiklassa tarkoitetun infrastruktuurin rakentamiseen ja parantamiseen liittyvää hanketta.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on seurattava sen vastuulla oleviin TEN-T-verkon infrastruktuurihankkeisiin osallistuvia yrityksiä, laadittava riskiarvio turvallisuuden tai yleiseen järjestykseen kohdistuvista riskeistä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta TEN-T-verkon infrastruktuurihankkeisiin, sekä toteutettava tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi ja hallitsemiseksi. Riskiarviossa on otettava huomioon TEN-T-asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa mainitut seikat. Riskienhallintatoimenpiteiden toteuttaminen on varmistettava tarpeellisilta osin infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien yritysten kanssa tehtävissä sopimuksissa.

Tämän pykälän mukainen riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet voidaan kuvata erillisessä asiakirjassa tai sisällyttää muuhun asiakirjaan tai suunnitelmaan, joka laaditaan vastaavan kaltaista tarkoitusta varten.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että tätä pykälää ja sen nojalla annettuja säännöksiä noudatetaan

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 ____.

8.

Laki

vesiliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään vesiliikennelakiin (782/2019) uusi 132 a § seuraavasti:

132 a §

Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet

Tässä pykälässä tarkoitetaan

1) *kolmannen maan yrityksellä*

a. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella; tai

b. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla on kotipaikka EU-jäsenvaltioiden alueella, mutta jossa luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, tai yrityksellä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella on suoraan tai välillisesti vähintään yksi kymmenesosa yhteenlasketusta äänimäärästä tai muu vastaava tosiasiallinen vaikutusvalta;

2) *TEN-T-verkolla* unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2024/1679 (*TEN-T-asetus*) tarkoitettua liikenneverkkoa;

3) *infrastruktuurihankkeella* TEN-T-asetuksen 21 ja 25 artiklassa tarkoitettua infrastruktuurin rakentamiseen ja parantamiseen liittyvää hanketta.

Väyläviraston on seurattava sen vastuulla oleviin TEN-T-verkon vesiväylien infrastruktuurihankkeisiin osallistuvia yrityksiä, laadittava riskiarvio turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvista riskeistä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta TEN-T-verkon infrastruktuurihankkeisiin, sekä toteutettava tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi ja hallitsemiseksi. Riskiarviossa on otettava huomioon TEN-T-asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa mainitut seikat. Riskienhallintatoimenpiteiden toteuttaminen on varmistettava tarpeellisilta osin infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien yritysten kanssa tehtävissä sopimuksissa.

Tämän pykälän mukainen riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet voidaan kuvata erillisessä asiakirjassa tai sisällyttää muuhun asiakirjaan tai suunnitelmaan, joka laaditaan vastaavan kaltaista tarkoitusta varten.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että tätä pykälää ja sen nojalla annettuja säännöksiä noudatetaan

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 ____.

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Petteri Orpo

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

1.

Laki

ratalain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ratalain (110/2007) 26 §:n 3 momentti sellaisena kuin se on laissa 998/2018,
muutetaan 2 §:n 3 momentti, 3 §:n 1 momentin 14 kohta, 5 §:n 1 ja 2 momentti, 7 §:n 1 ja 4 momentti, 8 a ja 9 §, 14 §:n 2 momentti, 15 §:n 1 momentti, 18 §:n 3 ja 4 momentti, 19 §, 22 §:n 3 momentti, 25 a, 25 b, 27 ja 28 a §, 28 b §:n 3 momentti, 28 c, 28 d ja 31–33 §, 37 §:n 2 momentti, 38 §:n 2 ja 3 momentti, 40 §, 41 §:n 2 momentti, 42 §, 43 §:n 1 momentti, 60 §:n 1 momentti, 63 ja 88 a §, 89 §:n 6 momentti ja 89 a §,
sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 3 momentti, 3 §:n 1 momentin 14 kohta, 5 §:n 1 ja 2 momentti, 7 §:n 1 ja 4 momentti, 8 a ja 9 §, 15 §:n 1 momentti, 18 §:n 3 ja 4 momentti, 27 ja 28 a §, 28 b §:n 3 momentti, 28 c, 28 d, 31–33 §, 37 §:n 2 momentti, 38 §:n 2 ja 3 momentti, 40 §, 41 §:n 2 momentti, 42 §, 43 §:n 1 momentti, 60 §:n 1 momentti, 63 ja 88 a §, 89 §:n 6 momentti laissa 998/2018, 19 ja 25 b § laissa 567/2016, 22 §:n 3 momentti laissa 1502/2019 ja 25 a ja 89 a § laissa 707/2025, sekä
lisätään lakiin uusi 9 a ja 9 b §, 14 §:ään uusi 3 momentti, 21 §:ään uusi 3 momentti, uusi 21 a ja 21 b §, 37 §:ään uusi 3 momentti, 38 §:ään uusi 4 momentti, 60 §:ään uusi 4 momentti ja lakiin uusi 85 b §, 87 a §, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Soveltamisala

Soveltamisala

Yksityisraiteisiin ei sovelleta 8 a §:ää, 18 §:n 4 momenttia, 27 §:ää, 31–33 §:ää, 43 §:n 4 momenttia eikä 2 a ja 4 lukua. Tätä lakia ei sovelleta yksityisraiteen lakkauttamiseen.

Muihin kuin säännölliseen henkilöliikenteeseen käytettäviin ja suunniteltaviin yksityisraiteisiin ei sovelleta 8 a §:ää, 18 §:n 4 momenttia, 27 §:ää, 32 §:ää, 33 §:ää, 43 §:n 4 momenttia eikä 2 a ja 4 lukua, ellei jäljempänä toisin säädetä. Tätä lakia ei sovelleta yksityisraiteen lakkauttamiseen.

3 §

3 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

14) *rataverkon haltijalla* Väylävirastoa tai yksityisraiteen haltijaa, kun raide kuuluu tämän lain soveltamisalaan.

14) *rataverkon haltijalla* Väylävirastoa tai yksityisraiteen haltijaa, kun raide kuuluu tämän lain soveltamisalaan *sekä ratahankkeen suunnittelusta ja rakentamisesta vastaavaa tahoa.*

5 §

Radanpitoa koskevat yleiset vaatimukset

Rataverkkoa on kehitettävä ja kunnossapidettävä ja siihen investoitava siten, että edistetään:

- 1) valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita;
- 2) valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista ja alueiden kehittämistä sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista ja alue- ja yhdyskuntarakenteen taloudellisuutta;
- 3) liikenteen päästöjen vähentämistä; *sekä*
- 4) tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksia, liikenteen automaatiota ja liikenteen palveluiden kehittämisen edellytyksiä.

Rautatiet on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa rautatien liikenteellinen merkitys huomioiden siten, että:

- 1) rataverkko tarjoaa yhteydet turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen maan eri alueiden välillä ottaen huomioon esteettömät yhteydet, eri väestöryhmien liikkumistarpeet sekä eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet;
- 2) rataverkko luo edellytyksiä monitoimijaympäristön kehittämiseksi niin, että rautatieliikenteen harjoittajilla on yhtäläiset edellytykset tarjota palveluita rataverkolla;
- 3) rataverkon ja rautatieliikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi ja luonnonvaroja käytetään säästeliäästi;
- 4) radanpito ei tuota kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii;
- 5) rautatiet ovat liikenteellisesti ja teknisesti mahdollisimman toimivia, rautatieliikenteen ja muun liikenteen kannalta mahdollisimman turvallisia, ja niiden tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti;
- 6) huomioidaan alueen nykyinen ja suunniteltu maankäyttö;
- 7) rautateitä ja niiden kunnossapitoa koskevat tiedot ovat ajantasaiset ja käytettävissä; *sekä*
- 8) rautatiet ja niihin liittyvä digitaalinen infrastruktuuri on yhteentoimiva muun

5 §

Radanpitoa koskevat yleiset vaatimukset

Rataverkkoa on kehitettävä ja kunnossapidettävä ja siihen investoitava siten, että edistetään:

- 1) valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita;
- 2) valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista ja alueiden kehittämistä sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista ja alue- ja yhdyskuntarakenteen taloudellisuutta;
- 3) liikenteen päästöjen vähentämistä;
- 4) tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksia, liikenteen automaatiota ja liikenteen palveluiden kehittämisen edellytyksiä; *sekä*
- 5) kansallista turvallisuutta.

Rautatiet on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa rautatien liikenteellinen merkitys huomioiden siten, että:

- 1) rataverkko tarjoaa yhteydet turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen maan eri alueiden välillä ottaen huomioon esteettömät yhteydet, eri väestöryhmien liikkumistarpeet, sekä eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet;
- 2) rataverkko luo edellytyksiä monitoimijaympäristön kehittämiseksi niin, että rautatieliikenteen harjoittajilla on yhtäläiset edellytykset tarjota palveluita rataverkolla;
- 3) rataverkon ja rautatieliikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi ja luonnonvaroja käytetään säästeliäästi;
- 4) radanpito ei tuota kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii;
- 5) rautatiet ovat liikenteellisesti ja teknisesti mahdollisimman toimivia, rautatieliikenteen ja muun liikenteen kannalta mahdollisimman turvallisia, ja niiden tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti;
- 6) huomioidaan alueen nykyinen ja suunniteltu maankäyttö;
- 7) rautateitä ja niiden kunnossapitoa koskevat tiedot ovat ajantasaiset ja käytettävissä;
- 8) rautatiet ja niihin liittyvä digitaalinen infrastruktuuri on yhteentoimiva muun

Voimassa oleva laki

liikenneverkon sekä siihen liittyvän digitaalisen infrastruktuurin kanssa.

7 §

Rataverkon haltija ja radanpidon kustannukset

Väylävirasto toimii hallinnassaan olevan valtion omistaman rataverkon haltijana ja radanpitäjänä. Valtio vastaa valtion rataverkon radanpidon kustannuksista. 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.

Liikennejärjestelmän toimivuuden turvaamiseksi ja lain tavoitteiden toteuttamiseksi rataverkon haltija voi erityisestä syystä ja sopimuksen mukaisesti osallistua rataverkon haltijan tehtäviin liittyvän muun toimenpiteen kuin rautatien rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksiin.

8 a §

Hankearviointi

Väyläviraston on laadittava merkittävää ratahanketta koskevasta yleissuunnitelmasta ja ratasuunnitelmasta hankearviointi. Väyläviraston on laadittava hankearviointi myös merkittävää ratahanketta koskevasta ratasuunnitelman vaiheittain toteutettavista ratkaisuksista.

Hankearvioinnissa on esitettävä hankkeen lähtökohtien ja vaikutusten kuvaus, vaikuttavuuden arviointi, kannattavuuslaskelma sekä toteutettavuuden arviointi ja päätelmät. Lisäksi hankearvioinnin osana on esitettävä

Ehdotus

liikenneverkon sekä siihen liittyvän digitaalisen infrastruktuurin kanssa; *sekä 9) huomioidaan maanpuolustuksen ja huoltovarmuuden tarpeet.*

7 §

Rataverkon haltija ja radanpidon kustannukset

Väylävirasto toimii hallinnassaan olevan valtion omistaman rataverkon haltijana ja radanpitäjänä. Valtio vastaa valtion rataverkon radanpidon kustannuksista. Muu taho voi osallistua *valtion* rataverkon radanpidon kustannuksiin *tai ottaa huolehtiakseen kustannuksellaan jostakin radanpitoon liittyvästä toimenpiteestä* 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.

Liikennejärjestelmän toimivuuden turvaamiseksi ja lain tavoitteiden toteuttamiseksi *valtion* rataverkon haltija voi erityisestä syystä ja sopimuksen mukaisesti osallistua rataverkon haltijan tehtäviin liittyvän muun toimenpiteen kuin rautatien rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksiin.

8 a §

Hankearviointi

Rataverkon haltijan on laadittava merkittävää ratahanketta koskevasta yleissuunnitelmasta ja ratasuunnitelmasta hankearviointi. *Rataverkon haltijan* on laadittava hankearviointi myös merkittävää ratahanketta koskevasta ratasuunnitelman vaiheittain toteutettavista ratkaisuksista.

Hankearvioinnissa on esitettävä hankkeen lähtökohtien, *tavoitteiden* ja vaikutusten kuvaus, sekä *päätöksenteon kannalta merkittävien vaikutusten* arviointi, *yhteiskuntataloudellinen* kannattavuuslaskelma ja *hankearvioinnin* päätelmät. Lisäksi hankearvioinnin osana on

Voimassa oleva laki

Ehdotus

suunnitelma hankkeen seurannan ja jälkiarvioinnin toteutuksesta ja sisällöstä.

tarpeen mukaan esitettävä vaikuttavuuden arviointi, vaikutusten täydentävät arvioinnit, toteutettavuuden arviointi sekä suositukset hankkeen seurantaan ja jälkiarviointiin.

(muutetaan)

9 §

Suunnitelman laatimisen aloittaminen ja lopettaminen

Yleis- ja ratasuunnitelman laatimisen aloittamisesta on ilmoitettava kunnalle sekä julkisella kuulutuksella.

Jos yleis- tai ratasuunnitelman laatiminen lopetetaan ennen suunnitelman hyväksymistä, on tästä ilmoitettava 1 momentissa säädetyllä tavalla.

9 §

Tutkimusoikeus

Kun rataverkon haltija on päättänyt aloittaa yleis- tai ratasuunnitelman laatimisen, sillä on oikeus tehdä tutkimustöitä suunnittelualueeseen kuuluvalla kiinteistöllä. Tässä tarkoituksessa saadaan tässä pykälässä tarkoitetulla kiinteistöllä suorittaa mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus tai maaperän tutkimus taikka muu valmistava toimenpide. Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Suunnitelman laatimisesta sekä siihen liittyvien tutkimusten aloittamisesta on ilmoitettava kunnalle sekä kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla 22 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille ja näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiasta.

(lisätään)

9 a §

Yleis- ja ratasuunnitelmia koskeva tutkimusoikeus

Kun Väylävirasto on ilmoittanut yleis- tai ratasuunnitelman laatimisen aloittamisesta 9 §:n mukaisesti, sillä on oikeus tehdä tutkimustöitä suunnittelualueeseen kuuluvalla kiinteistöllä. Tässä tarkoituksessa saadaan tässä pykälässä tarkoitetulla kiinteistöllä tehdä mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus tai maaperän tutkimus taikka muu vastaava toimenpide.

Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Tutkimuksesta on vähintään seitsemän päivää ennen sen aloittamista annettava tavallisena tiedoksi antona tieto 22 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille, joiden osoite tiedetään, ja muille yleistiedoksi antona. Näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiasta.

9 b §

Yleis- ja ratasuunnitelmia koskeva tutkimuslupa

Jos asiasta ei sovita, Maanmittauslaitos voi antaa luvan 9 a §:n 1 momentissa

tarkoitettujen tutkimustöiden tekemiseen myös muulle rataverkon haltijalle kuin Väylävirastolle. Lupa- ja lupa-asian käsittelyyn sovelletaan, mitä kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain (603/1977), jäljempänä **lunastuslaki**, 84 ja 85 §:ssä säädetään. Tutkimustyön suorittamiseen ja tutkimuksesta ilmoittamiseen sovelletaan, mitä 9 a §:n 2 ja 3 momentissa säädetään.

14 §

Ratasuunnitelma

Jos rautatien rakentamista koskeva hanke on vaikutuksiltaan vähäinen, ratasuunnitelmaa ei ole tarpeen laatia, jos hanketta varten ei oteta lisäaluetta taikka jos kiinteistön omistaja tai omistajaan verrattava haltija on antanut kirjallisen suostumuksen lisäalueen ottamiseen.

14 §

Ratasuunnitelma

Jos rautatien rakentamista koskeva hanke on vaikutuksiltaan vähäinen, ratasuunnitelmaa ei ole tarpeen laatia, jos hanketta varten ei oteta lisäaluetta taikka jos kiinteistön omistaja tai omistajaan verrattava haltija on antanut kirjallisen suostumuksen lisäalueen ottamiseen. *Ratasuunnitelman laatiminen ei myöskään ole tarpeen, jos hanke sijoittuu asemakaava-alueelle ja rautatien sijainti ja sen vaikutukset on jo riittävässä määrin ratkaistu asemakaavassa.*

Ratasuunnitelman laatiminen voidaan erityisestä syystä aloittaa ennen yleissuunnitelman hyväksymistä, kuitenkin aikaisintaan sen jälkeen, kun yleissuunnitelman 22 §:n mukainen nähtävillä oloaika on päättynyt.

15 §

Ratasuunnitelman sisältö

Rautatien rakentamista koskevassa ratasuunnitelmassa on osoitettava rautatie ja sen sijainti, käyttö eri tarkoituksiin, korkeusasema, poikkileikkaus ja kuivatus niin, että vaikutukset voidaan riittävästi arvioida ja rautatie voidaan merkitä maastoon. Ratasuunnitelmassa osoitetaan suunnitellut eritasoristeykset, taseristeykset ja kulkuyhteydet. Suunnitelmaan on liitettävä arvio rautatien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen radan rakentamisen tai rautatieliikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi.

15 §

Ratasuunnitelman sisältö

Rautatien rakentamista koskevassa ratasuunnitelmassa on osoitettava rautatie ja sen sijainti, käyttö eri tarkoituksiin, korkeusasema, poikkileikkaus ja kuivatus niin, että vaikutukset voidaan riittävästi arvioida ja rautatie voidaan merkitä maastoon. Ratasuunnitelmassa osoitetaan suunnitellut eritasoristeykset, taseristeykset ja kulkuyhteydet. Suunnitelmaan on liitettävä arvio rautatien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen radan rakentamisen tai rautatieliikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. *Toimenpiteitä haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi voidaan osoittaa suunnitelman mukaisen*

rautatiealueen ulkopuolelle alueen omistajan suostumuksella. Suunnitelmaan on liitettävä arvio rautatien rakentamisen kustannuksista.

18 §

Tasoristeysten poistaminen

Rataverkon haltija poistaa asemakaavan vastaisen tasoristeuksen, kun hyväksytty korvaava kulkuyhteys on rakennettu ja kadunpitopäätös tehty. Jos kyseistä tasoristeystä käytetään yleisesti liikenteeseen, tulee rataverkon haltijan ilmoittaa tasoristeuksen poistamisesta etukäteen kuuluttamalla.

Jos yksityisen tien tasoristeuksen käytöstä aiheutuu välitöntä vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle, Väylävirasto voi päätöksellään määrätä tienpitäjän tekemään tasoristeukseen tai sille johtavalle tienosalle vaaran välttämiseksi tarpeelliset muutokset taikka määrätä tasoristeus suljettavaksi, poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä rajoituksia tasoristeuksen ajoneuvoliikenteelle. Väyläviraston tulee ilmoittaa tässä momentissa tarkoitettua muutoksesta hyvissä ajoin etukäteen tienpitäjälle. Jos tämä laiminlyö päätöksessä määrätyt velvoitteensa, Väylävirasto voi suorittaa tai teettää tarvittavat toimenpiteet tienpitäjän kustannuksella sekä tieliikennelain (267/1981) 51 §:n 2 momentissa säädetyn estämättä asettaa tielle tasoristeuksen liikennettä rajoittavan liikenteen ohjauslaitteen. Tasoristeuksen muutoksesta, siirtämisestä tai poistamisesta johtuvat tarpeelliset korvaavat kulkuyhteydet järjestetään ja niitä koskevat korvausasiat käsitellään yksityistietoimituksessa, jota Väyläviraston on haettava päätöksen annettuaan.

19 §

18 §

Tasoristeysten poistaminen

Rataverkon haltija poistaa asemakaavan vastaisen tasoristeuksen, kun hyväksytty korvaava kulkuyhteys on rakennettu ja kadunpitopäätös tehty. Jos kyseistä tasoristeystä käytetään yleisesti liikenteeseen, tulee tasoristeuksen poistamisesta etukäteen ilmoittaa kuuluttamalla. *Valtion rataverkkoa koskevan ilmoituksen kuuluttamisesta vastaa Väylävirasto. Yksityisraidetta koskevan ilmoituksen kuuluttamisesta vastaa Liikenne- ja viestintävirasto.*

Jos yksityisen tien tasoristeuksen käytöstä aiheutuu välitöntä vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle, *tienpitäjä voidaan määrätä tekemään tasoristeukseen tai sille johtavalle tienosalle vaaran välttämiseksi tarpeelliset muutokset taikka määrätä tasoristeus suljettavaksi, poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä rajoituksia tasoristeuksen ajoneuvoliikenteelle. Valtion rataverkolla määräystä koskevan päätöksen tekee Väylävirasto ja yksityisraiteella Liikenne- ja viestintävirasto rataverkon haltijan hakemuksesta. Päätöksessä on asetettava tienpitäjälle kohtuullinen määräaika muutosten toteuttamiselle. Jos tienpitäjä laiminlyö päätöksessä määrätyt velvoitteensa, rataverkon haltija voi suorittaa tai teettää tarvittavat toimenpiteet tienpitäjän kustannuksella sekä tieliikennelain (729/2018) 71 §:n 1 momentin 3 kohdassa säädetyn estämättä asettaa tielle tasoristeuksen liikennettä rajoittavan liikenteen ohjauslaitteen. Tasoristeuksen muutoksesta, siirtämisestä tai poistamisesta johtuvat tarpeelliset korvaavat kulkuyhteydet järjestetään ja niitä koskevat korvausasiat käsitellään yksityistietoimituksessa, jota rataverkon haltijan on haettava, kun tässä momentissa tarkoitettu päätös on annettu.*

19 §

Laskuojat ratasuunnitelmassa

Laskuojat ratasuunnitelmassa

Jos rautatiealueen kuivattamiseksi on tarpeen perustaa oikeus laskuojan pitämiseen toisen maalla tai oikeus johtaa kuivatusvettä toisen ojaan tai puroon, on tästä mainittava ratasuunnitelmassa, jossa on osoitettava laskuojaksi tarvittava alue. Laskuojaan sovelletaan muutoin, mitä vesilaissa (587/2011) säädetään ojituksesta.

Jos rautatie- tai liitännäisalueen kuivattamiseksi on tarpeen perustaa oikeus laskuojan pitämiseen toisen maalla tai oikeus johtaa kuivatusvettä toisen ojaan tai puroon, on tästä määrättävä ratasuunnitelmassa, jossa on osoitettava laskuojaksi tarvittava alue. Laskuojaan sovelletaan muutoin, mitä vesilaissa (587/2011) säädetään ojituksesta.

21 §

21 §

Ratasuunnitelman oikeusvaikutukset

Ratasuunnitelman oikeusvaikutukset

(lisätään uusi 3 momentti)

Jos ratasuunnitelmassa on varattu aluetta rautatien myöhempää leventämistä varten, on rakentamisesta tällaiselle alueelle voimassa, mitä 13 §:n 1 momentissa säädetään. Tällaista aluetta koskeva rakentamisrajoitus raukeaa, jollei leventämistä tarkoittavan ratasuunnitelman laatimista ole aloitettu kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona aluevarauksen käsittävä ratasuunnitelma on hyväksytty.

(lisätään)

21 a §

Ratahankkeen toteuttamista koskeva tutkimusoikeus

Väylävirastolla on oikeus suorittaa kiinteistöllä tutkimustöitä, jotka ovat tarpeen hyväksytyyn ratasuunnitelman mukaisen ratahankkeen toteuttamista varten. Kiinteistöllä saadaan suorittaa mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus, maaperän tutkimus ja muu vastaava toimenpide. Tutkimuksia saadaan tehdä ennen haltuunottoa pysyvästi tai radan rakentamisen ajaksi haltuunotettavalla alueella sekä muullakin kiinteistöllä niiden läheisyydessä, jos se on ratasuunnitelman mukaisen hankkeen toteuttamiseksi välttämätöntä.

Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Tutkimuksesta on vähintään seitsemän päivää ennen sen aloittamista annettava

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tavallisena tiedoksiantona tieto tutkimusten kohteena olevan alueen kiinteistönomistajille ja -haltijoille. Näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiasta.

(lisätään)

21 b §

Ratahankkeen toteuttamista koskeva tutkimuslupa

Jos asiasta ei sovita, Maanmittauslaitos voi antaa luvan 21 a §:n 1 momentissa tarkoitettujen tutkimustöiden tekemiseen myös muulle rataverkon haltijalle kuin Väylävirastolle sekä sellaista rautatien parantamista varten, josta ratasuunnitelman laatiminen 14 §:n 2 momentin mukaan ei ole tarpeen, jos se on hankkeen toteuttamiseksi välttämätöntä. Lupa- ja lupa-asian käsittelyyn sovelletaan, mitä lunastuslain 84 ja 85 §:ssä säädetään. Tutkimustyön suorittamiseen ja tutkimuksesta ilmoittamiseen sovelletaan, mitä 21 a §:n 2 ja 3 momentissa säädetään.

22 §

Suunnitelmien nähtäville asettaminen ja muistutusten tekeminen

Tieto kuulutuksesta on julkaistava viipymättä niissä kunnissa, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu. Kunnan ilmoituksista säädetään kuntalain (410/2015) 108 §:ssä. Nähtäväksi asettamisesta vastaavan on lisäksi ilmoitettava suunnitelman nähtäväksi asettamisesta tavallisella tiedoksiannolla niille kiinteistön omistajille ja haltijoille, joiden kiinteistöltä suunnitelman mukaan lunastetaan aluetta, joiden kiinteistön alueelle muodostuu suoja- tai näkemäalue, joiden kiinteistön alueeseen perustetaan muu oikeus tai joiden kiinteistö rajoittuu rautatiealueeseen. Tavallisesta tiedoksiannosta säädetään hallintolaissa.

22 §

Suunnitelmien nähtäville asettaminen ja muistutusten tekeminen

Tieto kuulutuksesta on julkaistava viipymättä niissä kunnissa, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu. Kunnan ilmoituksista säädetään kuntalain (410/2015) 108 §:ssä. Nähtäväksi asettamisesta vastaavan on lisäksi ilmoitettava suunnitelman nähtäväksi asettamisesta tavallisella tiedoksiannolla niille kiinteistön omistajille ja haltijoille, joiden kiinteistöltä suunnitelman mukaan lunastetaan aluetta, joiden kiinteistön alueelle muodostuu suoja- tai näkemäalue, joiden kiinteistön alueeseen perustetaan muu oikeus tai joiden kiinteistö rajoittuu rautatiealueeseen. Tavallisesta tiedoksiannosta säädetään hallintolaissa. *Kun kiinteistön omistaja tai haltija on kiinteistöjen yhteisen alueen tai yhteisen erityisen etuuden järjestäytymätön osakaskunta tai muu taho, jonka osoite ei ole tiedossa tai ilman kohtuutonta vaikeutta selvitettävissä, voidaan suunnitelman nähtäväksi asettamisesta*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

ilmoittaa 2 momentin mukaisesti julkaistavalla julkisella kuulutuksella.

25 a §

Tasoristeyksiä koskevat ratasuunnitelmat

Väyläviraston lisäksi elinvoimakeskus voi laatia 20 §:n 2 momentissa tarkoitetun tasoristeyksiä koskevan ratasuunnitelman ja siihen sovelletaan tällöin, mitä tässä laissa säädetään rataverkon haltijasta.

25 a §

Tasoristeyksiä koskevat ratasuunnitelmat

Rataverkon haltijan lisäksi elinvoimakeskus voi laatia 20 §:n 2 momentissa tarkoitetun tasoristeyksiä koskevan ratasuunnitelman valtion rataverkolla ja siihen sovelletaan tällöin, mitä tässä laissa säädetään rataverkon haltijasta. Elinvoimakeskus vastaa tällöin myös suunnitelman hyväksymistä koskevan päätöksen 90 §:n mukaisesta nähtäväksi asettamisesta ja kuuluttamisesta Väyläviraston sijaan.

25 b §

Maantiet rautatien suunnittelussa

Rautatien rakentamisesta aiheutuvat muutokset maantiehen voidaan osoittaa rautatien rakentamista koskevassa suunnitelmassa.

25 b §

Maantiet rautatien suunnittelussa

Rautatien rakentamisesta aiheutuvat muutokset maantiehen voidaan osoittaa rautatien rakentamista koskevassa suunnitelmassa. *Rataverkon haltijan on tehtävä muutosten suunnittelussa yhteistyötä elinvoimakeskuksen ja tarvittaessa Väyläviraston kanssa.*

26 §

Suunnitelmien voimassaoloaika

Ratasuunnitelma on hyväksyttävä neljän vuoden kuluessa sen laatimisen aloittamisesta.

(kumotaan 26 § 3 momentti)

27 §

Seuranta ja jälkiarviointi

Väyläviraston on järjestelmällisesti seurattava, miten ratahankkeen arvioidut ja muut vaikutukset toteutuvat ja käytettävä hyväksi seurannan tuloksia tulevien hankkeiden vaikutusarvioinnissa ja suunnitteluratkaisujen valinnassa.

27 §

Seuranta ja jälkiarviointi

Rataverkon haltijan on järjestelmällisesti seurattava, miten ratahankkeen arvioidut ja muut vaikutukset toteutuvat ja käytettävä hyväksi seurannan tuloksia tulevien

Väylävirasto voi erityisestä syystä päättää, että 8 a §:n 1 momentissa tarkoitetuista ratahankkeista, joista on tehty hankearviointi, on tehtävä myös jälkiarviointi. Jälkiarvioinnin laatimisesta vastaa Väylävirasto. Jälkiarvioinnissa on esitettävä selvitys ratahankkeen toteutuksen aikana ratasuunnitelmasta tehdyistä teknistaloudellisista poikkeuksista, liikenteen kehittymisestä sekä ratahankkeen kannattavuuden ja vaikuttavuuden kannalta merkittävien vaikutusten toteutumisesta.

hankkeiden vaikutusarvioinnissa ja suunnitteluratkaisujen valinnassa.

Rataverkon haltija voi erityisestä syystä päättää, että 8 a §:n 1 momentissa tarkoitetuista ratahankkeista, joista on tehty hankearviointi, on tehtävä myös jälkiarviointi. Jälkiarvioinnin laatimisesta vastaa *rataverkon haltija*. Jälkiarvioinnissa on esitettävä selvitys ratahankkeen toteutuksen aikana ratasuunnitelmasta tehdyistä teknistaloudellisista poikkeuksista, liikenteen kehittymisestä sekä ratahankkeen kannattavuuden ja vaikuttavuuden kannalta merkittävien vaikutusten toteutumisesta.

28 a §

Lupa tasoristeyksen rakentamiseen ja siirtämiseen

Uuden tasoristeyksen saa rakentaa vain runkoverkon ja TEN-verkon ulkopuoliselle rataverkolla. Erityisistä syistä saa uuden tasoristeyksen rakentaa runkoverkon ja TEN-verkon sellaiselle rataosalle, jolla radan suurin sallittu nopeus on pysyvästi enintään 50 kilometriä tunnissa. Runkoverkolla ja TEN-verkolla olevan tasoristeyksen paikkaa voidaan siirtää, jos siirrolla voidaan merkittävästi parantaa tasoristeyksen turvallisuutta taikka muusta erityisestä syystä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua tasoristeyksen rakentamiseen tai siirtämiseen valtion rataverkolla on oltava Väyläviraston lupa. Tarvittaessa lupa voi olla määräaikainen. Väylävirasto voi antaa teknisiä määräyksiä lupahakemuksen sisällöstä. Lupa voidaan myöntää tienpitäjälle, jos se on tarpeen välttämätöntä kulkuyhteyttä varten ja tasoristeyksen turvallisuus varmistetaan turvalaitteilla tai muilla järjestelyillä. Lupaa ei tarvita, jos tasoristeys sisältyy liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaiseen hyväksytyyn tiesuunnitelmaan.

Jos tasoristeyksen käyttö lisääntyy merkittävästi tai sen käyttötarkoitus muuttuu, tienpitäjän on haettava lisääntyvään tai muuttuvaan käyttöön oikeuttava Väyläviraston lupa.

Työn aikaista tarvetta varten tai muusta erityisestä syystä Väylävirasto voi myöntää

28 a §

Lupa tasoristeyksen rakentamiseen ja siirtämiseen

Uuden tasoristeyksen rakentamiseen, tasoristeyksen siirtämiseen sekä tasoristeyksen käytön merkittävään lisääntymiseen tai käyttötarkoituksen muuttumiseen on oltava lupa (tasoristeyslupa). Tasoristeyslupaa ei tarvita, jos tasoristeys sisältyy liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaiseen hyväksytyyn tiesuunnitelmaan.

Lupa uuden tasoristeyksen rakentamiseen taikka tasoristeyksen käytön merkittävään lisääntymiseen tai käyttötarkoituksen muuttamiseen voidaan myöntää tienpitäjälle, jos se on tarpeen välttämätöntä kulkuyhteyttä varten ja tasoristeyksen turvallisuus varmistetaan turvalaitteilla tai muilla järjestelyillä. Lupa tasoristeyksen siirtämiseen voidaan myöntää, jos siirrolla voidaan parantaa tasoristeyksen turvallisuutta tai siirto on tarpeen kulkuyhteyksien tarkoituksenmukaiseksi järjestämiseksi.

Lupa uuden tasoristeyksen rakentamiseen runkoverkolla tai TEN-verkolla voidaan kuitenkin antaa vain erityisestä syystä sellaiselle rataosalle, jolla radan suurin sallittu nopeus on pysyvästi enintään 50 kilometriä tunnissa. Runkoverkolla ja TEN-verkolla olevan tasoristeyksen paikkaa voidaan siirtää vain, jos siirrolla voidaan merkittävästi parantaa tasoristeyksen turvallisuutta taikka muusta erityisestä syystä.

luvan tilapäisen tasoristeyksen rakentamiseen, jos siitä ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tilapäiseen tasoristeykseen sovelletaan, mitä jäljempänä 28 b ja 28 d §:ssä säädetään.

Väylävirasto voi liittää lupapäätökseen tasoristeyksen rakentamista, uudenlaista käyttöä, kunnossapitoa ja poistamista sekä tasoristeykseen liittyvää tietä koskevia ehtoja.

Ennen tasoristeysluvan myöntämistä Väyläviraston on kuultava niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät kyseisellä rataosuudella.

28 b §

Tasoristeyksen ja sinne johtavan tien rakentaminen, muuttaminen ja kunnossapito

Jos tienpitäjä laiminlyö 1 ja 2 momentin mukaiset velvollisuutensa, Väylävirasto voi suorittaa tai teettää tarvittavat toimenpiteet tienpitäjän kustannuksella taikka keskeyttää rakennustyön siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

Ennen tasoristeysluvan myöntämistä Väyläviraston on kuultava niitä

Työnaikaista tarvetta varten tai muusta erityisestä syystä voidaan myöntää lupa tilapäisen tasoristeyksen rakentamiseen, jos siitä ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Lupa tilapäisen tasoristeyksen rakentamiseen voidaan myöntää myös runkoverkolle tai TEN-verkolle. Tilapäiseen tasoristeykseen sovelletaan, mitä jäljempänä 28 b ja 28 d §:ssä säädetään.

Tasoristeysluvasta päättää valtion rataverkolla Väylävirasto ja yksityisraiteella Liikenne- ja viestintävirasto. Ennen tasoristeysluvan myöntämistä lupaviranomaisen on kuultava niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät kyseisellä rataosuudella. Liikenne- ja viestintäviraston on lisäksi kuultava yksityisraiteen rataverkon haltijaa ja yhteistyössä tämän kanssa selvitettävä tässä pykälässä tarkoitettujen toimenpiteiden turvallisuus. Lupapäätökseen voidaan liittää tasoristeyksen rakentamista, uudenlaista käyttöä, kunnossapitoa ja poistamista sekä tasoristeykseen liittyvää tietä koskevia ehtoja.

28 b §

Tasoristeyksen ja sinne johtavan tien rakentaminen, muuttaminen ja kunnossapito

Jos tienpitäjä laiminlyö 1 ja 2 momentin mukaiset velvollisuutensa, valtion rataverkolla Väylävirasto ja yksityisraiteella rataverkon haltijan hakemuksesta Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä tienpitäjää täyttämään velvollisuutensa tai keskeyttämään rakennustyö uhalla, että rataverkon haltija tekee tai teettää tarvittavat toimenpiteet tienpitäjän kustannuksella tai keskeyttää rakennustyöt. Jos tienpitäjä ei ole ryhtynyt tarpeellisiin toimenpiteisiin keskeyttämisuhan tai teettämishuhan asettamis päätöksessä asetettuun määräaikaan mennessä, yksityisraiteen rataverkon haltijan on ilmoitettava tästä Liikenne- ja viestintävirastolle, joka voi määrätä uhan täytäntönpantavaksi oikeuttamalla rataverkon haltija tekemään tai teettämään päätöksessä määrätyt toimenpiteet tai keskeyttämään rakennustyöt tienpitäjän kustannuksella. Teettämisen- ja keskeyttämisuhkaan sovelletaan muutoin uhkasakkolakia (1113/1990).

rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät kyseisellä rataosuudella.

28 c §

Lupa rautatien ylittämiseen

Väylävirasto voi myöntää luvan ylittää rautatie tasoristeyksessä moottorikelkalla tai muulla maastoajoneuvolla vain runkoverkon ja TEN-verkon ulkopuoliselle rataosalle. Erityisistä syistä voidaan ylityslupa myöntää runkoverkon ja TEN-verkolla olevan tasoristeyksen yhteyteen.

Ylityslupa voidaan myöntää vain, jos lupaehdoin varmistetaan, että maastoajoneuvon käyttö ei vahingoita rataa tai rautatiealueen rakenteiden toimivuutta, haittaa radanpitoa eikä vaaranna liikenneturvallisuutta. Tarvittaessa ylityslupa voidaan myöntää määräaikaisena.

Väylävirasto myöntää poliisille, Tullille ja Rajavartiolaitokselle maastossa tapahtuvien valvontatehtävien vuoksi määräajaksi luvan ylittää rautatie tasoristeyksessä moottorikelkalla tai muulla maastoajoneuvolla *myös muulla kuin 1 momentissa tarkoitettulla rataosalla* luvassa tarkemmin määritellyin ehdoin.

Tässä pykälässä tarkoitettuun tasoristeykseen ja ylityslupaun sovelletaan, mitä 18 §:n 4 momentissa, 28 a §:n 3, 5 ja 6 momentissa sekä 28 b §:ssä säädetään

28 d §

28 c §

Lupa rautatien ylittämiseen

Rautatien ylittämiseen rautatien tasoristeyksessä moottorikelkalla tai muulla maastoajoneuvolla sekä ylityspaikan käytön merkittävään lisääntymiseen tai käyttötarkoituksen muuttumiseen on oltava lupa (ylityslupa).

Ylityslupa voidaan myöntää vain, jos lupaehdoin varmistetaan, että maastoajoneuvon käyttö ei vahingoita rataa tai rautatiealueen rakenteiden toimivuutta, haittaa radanpitoa eikä vaaranna liikenneturvallisuutta. Tarvittaessa ylityslupa voidaan myöntää määräaikaisena. *Ylityslupa voidaan myöntää vain erityisistä syistä runkoverkon ja TEN-verkolla olevan tasoristeyksen yhteyteen.*

Poliisille, Tullille ja Rajavartiolaitokselle voidaan maastossa tapahtuvien valvontatehtävien vuoksi myöntää määräajaksi lupa ylittää rautatie tasoristeyksessä moottorikelkalla tai muulla maastoajoneuvolla luvassa tarkemmin määritellyin ehdoin.

Ylitysluvasta päättää valtion rataverkolla Väylävirasto ja yksityisraiteella Liikenne- ja viestintävirasto. Lupaviranomaisen on ennen luvan myöntämistä kuultava niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät kyseisellä rataosuudella. Liikenne- ja viestintäviraston on lisäksi kuultava yksityisraiteen rataverkon haltijaan ja yhteistyössä tämän kanssa selvitettävä 2 momentin edellytysten täyttyminen. Lupapäätökseen voidaan liittää ylityspaikan rakentamista, uudenlaista käyttöä, kunnossapitoa ja poistamista sekä tasoristeykseen liittyvää tietä koskevia ehtoja.

Tässä pykälässä tarkoitettuun tasoristeykseen ja ylityslupaun sovelletaan, mitä 18 §:n 4 momentissa sekä 28 b §:ssä säädetään.

28 d §

*Tasoristeysluvan ja ylitysluvan
peruuttaminen*

*Tasoristeysluvan ja ylitysluvan
peruuttaminen*

Väylävirasto voi päätöksellään peruuttaa myöntämänsä luvan, jos:

Lupaviranomainen voi päätöksellään omasta aloitteestaan tai rataverkon haltijan hakemuksesta peruuttaa myöntämänsä luvan, jos:

1) tasoristeystä tai sille johtavaa tienosaa ei rakenneta tai pidetä kunnossa 28 b §:ssä säädettyllä tavalla eikä puutetta tai laiminlyöntiä korjata Väyläviraston asettamassa määräajassa; tai

1) tasoristeystä tai sille johtavaa tienosaa ei rakenneta tai pidetä kunnossa 28 b §:ssä säädettyllä tavalla eikä puutetta tai laiminlyöntiä korjata *asetetussa* määräajassa; tai

2) tienpitäjä laiminlyö 28 a §:n 3 momentin mukaisen velvollisuutensa hakea tasoristeuksen lisääntyvään tai muuttuvaan käyttöön oikeuttavaa *Väyläviraston* lupaa *viraston kehotuksesta huolimatta*.

2) tienpitäjä laiminlyö 28 a §:n 1 momentin mukaisen velvollisuutensa hakea tasoristeuksen lisääntyvään tai muuttuvaan käyttöön oikeuttavaa lupaa.

31 §

31 §

Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen

Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen

Väylävirasto voi määräajaksi kieltää liikenteen radalla tai sen osalla taikka rajoittaa sitä, jos rata on sellaisessa kunnossa, ettei radalla voida turvallisesti liikennöidä tai jos rautatieliikenne saattaa vaurioittaa rataa, joka roudan sulamisen tai sateen vuoksi taikka muusta syystä on rakenteeltaan heikentynyt.

Rataverkon haltija voi määräajaksi kieltää liikenteen radalla tai sen osalla taikka rajoittaa sitä, jos:

1) rata on sellaisessa kunnossa tai *epätavallisten sääolosuhteiden vuoksi todennäköisesti heikentyy sellaiseen kuntoon*, ettei radalla voida turvallisesti liikennöidä; tai

2) rautatieliikenne saattaa vaurioittaa rataa, joka roudan sulamisen tai sateen vuoksi taikka muusta syystä on rakenteeltaan heikentynyt tai *todennäköisessä vaarassa heikentyä*.

32 §

32 §

Tilapäinen kulkutie

Tilapäinen kulkutie

Jos radan sortumisen vuoksi tai muusta yllättävästä syystä taikka poikkeuksellisten luonnonolosuhteiden johdosta liikenne radalla estyy, Väylävirastolla on oikeus järjestää toisen maalle tilapäinen kulkutie esteen poistamisen ajaksi. Ennen kulkutien järjestämistä on asianomaiselle kiinteistön omistajalle tai haltijalle varattava tilaisuus tulla kuulluksi, jos se on mahdollista.

Jos radan sortumisen vuoksi, poikkeuksellisten luonnonolosuhteiden johdosta tai muusta yllättävästä syystä, josta aiheutuu vaaraa tai vahinkoa liikenteelle, ympäristölle, yleiselle turvallisuudelle, rautatielle tai muulle omaisuudelle, liikenne radalla estyy, *rataverkon haltijalla* on oikeus järjestää toisen maalle tilapäinen kulkutie esteen poistamisen ajaksi. Ennen kulkutien järjestämistä on asianomaiselle kiinteistön omistajalle tai haltijalle varattava tilaisuus tulla kuulluksi, jos se on mahdollista.

33 §

Kiireellinen ratatyö

Jos radan sortumisen vuoksi *tai muusta yllättävästä syystä taikka* poikkeuksellisten luonnonolosuhteiden johdosta rautatie on vaarassa vaurioitua ja tämän vuoksi liikenne radalla estyisi, Väylävirastolla on oikeus rakentaa toisen maalle tilapäinen rakennelma, laite, oja, rumpu tai pengker. Ennen rakentamista on asianomaiselle kiinteistön omistajalle tai haltijalle varattava tilaisuus tulla kuulluksi, jos se on mahdollista.

Jos 1 momentissa mainittu rakennelma, laite tai pengker jää pysyvästi toisen maalle, Väyläviraston on käynnistettävä viivytyksettä ratasuunnitelman laatiminen, jollei se ole 14 §:n 2 momentin perusteella tarpeetonta.

37 §

Rautatien suoja-alue

Väylävirastolla on tie- tai rautatieliikenteen turvallisuuden sitä vaatiessa oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta tai rajoittaa kasvillisuuden korkeutta. Suoja-alueella ei saa pitää sellaista rakennusta, varastoa, aitaa taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käytöstä voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle.

38 §

Rautatien näkemäalue

Väylävirastolla on oikeus poistaa näkemäalueelta näkemäalaa rajoittava kasvillisuus ja luonnonesteet. Näkemäalueella

33 §

Kiireellinen ratatyö

Jos radan sortumisen vuoksi, poikkeuksellisten luonnonolosuhteiden johdosta *tai muusta yllättävästä syystä, josta aiheutuu vaaraa tai vahinkoa liikenteelle, ympäristölle, yleiselle turvallisuudelle, rautatielle tai muulle omaisuudelle,* rautatie on vaarassa vaurioitua ja tämän vuoksi liikenne radalla estyisi, *rataverkon haltijalla* on oikeus rakentaa toisen maalle tilapäinen rakennelma, laite, oja, rumpu tai pengker. Ennen rakentamista on asianomaiselle kiinteistön omistajalle tai haltijalle varattava tilaisuus tulla kuulluksi, jos se on mahdollista.

Jos 1 momentissa mainittu rakennelma, laite tai pengker jää pysyvästi toisen maalle, *rataverkon haltijan* on käynnistettävä viivytyksettä ratasuunnitelman laatiminen, jollei se ole 14 §:n 2 momentin perusteella tarpeetonta.

37 §

Rautatien suoja-alue

Rataverkon haltijalla on tie- tai rautatieliikenteen turvallisuuden sitä vaatiessa oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta tai rajoittaa kasvillisuuden korkeutta. Suoja-alueella ei saa pitää sellaista rakennusta, varastoa, aitaa taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käytöstä voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle.

Jos se on liikenneturvallisuuden vuoksi tärkeää, ratasuunnitelmassa voidaan osoittaa suoja-alue sellaiselle yksityisraiteelle, johon 4 lukua ei 2 §:n 3 momentin mukaan muutoin sovelleta. Tällöin yksityisraiteen suoja-alueeseen ja rataverkon haltijaan sovelletaan, mitä tässä luvussa säädetään.

38 §

Rautatien näkemäalue

Rataverkon haltijalla on oikeus poistaa näkemäalueelta näkemäalaa rajoittava kasvillisuus ja luonnonesteet. Näkemäalueella

Voimassa oleva laki

ei saa pitää sellaista rakennusta, varastoa, aitaa taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, joka näkemäalaa rajoittamalla voi aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä rautatien näkemäalueiden määrittelystä. Maantien ja rautatien tasoristeyksen näkemäalueesta säädetään liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 45 §:ssä.

40 §

Poikkeamisvalta

Väylävirasto myöntää poikkeuksen 37–39 §:ssä säädettyistä kielloista ja rajoituksista, jos tie- tai rautatieliikenteen turvallisuus ei vaarannu eikä radanpidolle aiheudu haittaa. Poikkeamispäätökseen voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

41 §

Poikkeukset rajoituksista

Jos 1 momentissa tarkoitettu kasvillisuus taikka rakennus, rakennelma tai laite aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa radanpidolle, Väylävirasto voi määrätä sen poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtäväksi tarvittavan muutoksen. Jollei omistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrättyssä kohtuullisessa ajassa, Väylävirastolla on oikeus suorittaa se kustannuksellaan.

Ehdotus

ei saa pitää sellaista rakennusta, varastoa, aitaa taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, joka näkemäalaa rajoittamalla voi aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle.

Tarkemmat säännökset rautatien näkemäalueiden määrittelystä annetaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Maantien ja rautatien tasoristeyksen näkemäalueesta säädetään liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 45 §:ssä.

Jos se on liikenneturvallisuuden vuoksi tärkeää, ratasuunnitelmassa voidaan osoittaa näkemäalue sellaiselle yksityisraiteelle, johon 4 lukua ei 2 §:n 3 momentin mukaan muutoin sovelleta. Tällöin yksityisraiteen suoja-alueeseen ja rataverkon haltijaan sovelletaan, mitä tässä luvussa säädetään.

40 §

Poikkeamisvalta

Valtion rataverkolla Väylävirasto ja yksityisraiteella Liikenne- ja viestintävirasto myöntää poikkeuksen 37–39 §:ssä säädettyistä kielloista ja rajoituksista, jos tie- tai rautatieliikenteen turvallisuus ei vaarannu eikä radanpidolle aiheudu haittaa. Poikkeamispäätökseen voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

41 §

Poikkeukset rajoituksista

Jos 1 momentissa tarkoitettu kasvillisuus taikka rakennus, rakennelma tai laite aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa radanpidolle, *eikä sen poistamisesta, siirtämisestä tai muuttamisesta päästä sopimuksen, valtion rataverkolla* Väylävirasto ja yksityisraiteella Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä sen poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtäväksi tarvittavan muutoksen. Jollei omistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrättyssä kohtuullisessa ajassa, *rataverkon haltijalla* on oikeus suorittaa se kustannuksellaan.

42 §

Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamista koskeva menettely

Ennen kuin Väylävirasto ryhtyy poistamaan 37 §:n 2 momentissa ja 38 §:n 2 momentissa tarkoitettua kasvillisuutta tai jälkimmäisessä lainkohdassa tarkoitettuja luonnonesteitä, siitä tulee ilmoittaa asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle taikka kuuluttaa siitä hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä. Kiinteistön omistaja tai haltija voi halutessaan itse huolehtia toimenpiteistä Väyläviraston osoituksen mukaan.

43 §

Ratatoimitus

Radanpidon tarpeisiin tarvittavat alueet ja oikeudet lunastetaan sekä tasoristeyksiin liittyvät oikeudet muutetaan ratatoimituksessa. Lunastamisessa ja tasoristeyksiin liittyvien oikeuksien muuttamisessa noudatetaan, mitä kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetussa laissa (603/1977), jäljempänä lunastuslaki, säädetään, jollei tästä laista muuta johdu. Ratatoimituksessa havaitun virheen korjaamisesta, virheen oikaisemisesta ja toimituksen tai päätöksen purkamista koskevasta esityksestä on soveltuvin osin voimassa, mitä kiinteistönmuodostamislaisissa (554/1995) säädetään kiinteistötoimituksesta.

60 §

Korvaussopimukset

Asianosaiset voivat sopia lunastuskorvauksista. Sopimusta ei alisteta lunastustoimikunnan vahvistettavaksi lunastuslain 40 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla. Korvauksia koskeva sopimus sitoo myös sitä, jolle asianosaisen oikeus kiinteistöön siirtyy.

42 §

Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamista koskeva menettely

Ennen kuin *rataverkon haltija* ryhtyy poistamaan 37 §:n 2 momentissa ja 38 §:n 2 momentissa tarkoitettua kasvillisuutta tai jälkimmäisessä lainkohdassa tarkoitettuja luonnonesteitä, siitä tulee ilmoittaa asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle taikka kuuluttaa siitä hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä. Kiinteistön omistaja tai haltija voi halutessaan itse huolehtia toimenpiteistä *rataverkon haltijan* osoituksen mukaan

43 §

Ratatoimitus

Radanpidon tarpeisiin tarvittavat alueet ja oikeudet lunastetaan sekä tasoristeyksiin liittyvät oikeudet muutetaan ratatoimituksessa. Lunastamisessa ja tasoristeyksiin liittyvien oikeuksien muuttamisessa noudatetaan, mitä *lunastuslaissa* säädetään, jollei tästä laista muuta johdu. Ratatoimituksessa havaitun virheen korjaamisesta, virheen oikaisemisesta ja toimituksen tai päätöksen purkamista koskevasta esityksestä on soveltuvin osin voimassa, mitä kiinteistönmuodostamislaisissa (554/1995) säädetään kiinteistötoimituksesta.

60 §

Korvaussopimukset

Asianosaiset voivat sopia lunastuskorvauksista. Sopimusta ei alisteta lunastustoimikunnan vahvistettavaksi lunastuslain 40 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla. Korvauksia koskeva sopimus sitoo myös sitä, jolle asianosaisen oikeus kiinteistöön siirtyy, ja *rataverkon haltijan vaihtuessa myös uutta rataverkon haltijaa.*

Mitä 1 momentissa säädetään korvauksia koskevasta sopimuksesta, koskee myös

Voimassa oleva laki

Ehdotus

sopimusta kiinteistöllä toteutettavista haitan tai vahingon poistamiseen tai vähentämiseen tarkoitetuista toimenpiteistä.

63 §

63 §

Korvaus tutkimustyöstä ja eräistä muista toimenpiteistä

Korvaus tutkimustyöstä ja eräistä muista toimenpiteistä

Jos 9 §:n 1 momentin nojalla suoritetusta toimenpiteestä, 32 §:n mukaisen tilapäisen kulkutien järjestämisestä tai sellaisen käyttämisestä taikka 33 §:n mukaisesta kiireellisestä ratatyöstä aiheutuu kiinteistölle vahinkoa tai haittaa, kiinteistön omistajalla on oikeus saada siitä korvaus rataverkon haltijalta.

Jos 9 a §:n 1 momentin, 9 b §:n, 21 a §:n 1 momentin tai 21 b §:n nojalla suoritetusta toimenpiteestä, 32 §:n mukaisen tilapäisen kulkutien järjestämisestä tai sellaisen käyttämisestä taikka 33 §:n mukaisesta kiireellisestä ratatyöstä aiheutuu kiinteistölle vahinkoa tai haittaa, kiinteistön omistajalla on oikeus saada siitä korvaus rataverkon haltijalta.

7 luku

7 luku

Erinäiset säännökset

Erinäiset säännökset

(lisätään)

85 b §

Muutokset valtion rataverkossa

Kun valtion rataverkossa tapahtuu muutoksia johtuen rataverkon haltijan vaihtumisesta, Väyläviraston on ilmoitettava muutoksista ennen niiden voimaantuloa julkisella kuulutuksella.

Kun rautatie siirtyy yksityisen rataverkon haltijan hallinnasta Väyläviraston hallintaan, Väyläviraston on ilmoitettava 37 ja 38 §:n mukaisten maankäyttörajoitusten voimaantulosta tavallisella tiedoksiannolla niille kiinteistön omistajille ja haltijoille, joiden kiinteistön alueelle muodostuu uusi suoja- tai näkemäalue.

Kun rautatie, jota ei käytetä tai suunnitella säännölliseen henkilöliikenteen, siirtyy Väyläviraston hallinnasta yksityisen rataverkon haltijan hallintaan, 37 ja 38 §:n mukaiset käyttörajoitukset ja oikeudet lakkaavat.

(lisätään)

87 a §

Oikeus luovuttaa tietoja

Väylävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä pyydettäessä

luovuttaa rautatietä koskevia tietoja viestintä-, energia-, liikenne- tai vesihuoltoverkkojen suunnittelusta tai rakentamisesta vastaaville taikka niiden toimeksiannosta toimiville sekä niiden kiinteistöjen haltijoille, joiden kiinteistöille on sijoitettu Väyläviraston hallinnassa olevia rautatiehen liittyviä rakenteita, rakennelmia, laitteita ja kaapeleita, , jos tiedot ovat välttämättömiä rakenteiden, rakennelmien, laitteiden ja kaapeleiden sijoittamiseksi rautatiealueelle tai mainittuihin verkkoihin ja kiinteistöihin liittyvien muiden suunnittelu- ja rakentamistehtävien hoitamiseksi.

88 a §

88 a §

Maksut

Maksut

Väyläviraston tämän lain nojalla myöntämästä luvasta peritään valtion maksuperustelaisissa (150/1992) tarkoitettu maksu. Maksusta säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Väyläviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston tämän lain nojalla myöntämästä luvasta peritään valtion maksuperustelaisissa (150/1992) tarkoitettu maksu. Maksusta säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

89 §

89 §

Tasoristeyksen ja siltojen kunnossapito

Tasoristeyksen ja siltojen kunnossapito

Edellä 2–4 momentissa tarkoitettujen liikenteen ohjauslaitteiden asettamiseen ei tarvita tieliikennelain 51 §:n 2 momentin mukaista kunnan suostumusta.

Edellä 2–4 momentissa tarkoitettujen liikenteen ohjauslaitteiden asettamiseen ei tarvita tieliikennelain 71 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaista kunnan suostumusta.

89 a §

89 a §

Eräät vahingonkorvausasiat

Eräät vahingonkorvausasiat

Rataverkolla rautatieliikenteen palvelualueilla tapahtuneisiin esine- ja varallisuusvahinkoihin liittyvät korvausvaatimukset käsittelee ja ratkaisee elinvoimakeskus.

Valtion rataverkolla rautatieliikenteen palvelualueilla tapahtuneisiin esine- ja varallisuusvahinkoihin liittyvät korvausvaatimukset käsittelee ja ratkaisee elinvoimakeskus.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen tämän lain voimaantuloa aloitetun ratasuunnitelman hyväksymistä koskevaan

Voimassa oleva laki

Ehdotus

määräaikaan sovelletaan tämän lain säännöksiä.

Jos ennen tämän lain voimaantuloa hyväksytyssä säännölliseen henkilöliikenteeseen suunniteltavaa tai käytettävää yksityisraidetta koskevassa ratasuunnitelmassa suoja-alue on erityisestä syystä laajennettu 30 metristä radan raiteen tai uloimman raiteen keskilinjasta, on rataverkon haltijan haettava Liikenne- ja viestintävirastolta suunnitelman täydentävää käsittelyä suoja-alueita koskevien suunnitelman osien hyväksymiseksi. Ilman täydentävää käsittelyä suoja-alue on 30 metriä raiteen tai, jos raiteita on useampia, uloimman raiteen keskilinjasta, tai tätä suppeampi, jos ratasuunnitelmassa on niin esitetty.

2.

Laki

liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 5 §:n 1 momentin 1 kohta, 6 §:n 1 ja 2 momentti, 8 §:n 1 momentti, 13 §:n 1 ja 2 momentti, 15 g §:n 2 momentti, 16 §, 21 §, 22 §:n 1 ja 3 momentti, 27 § 3 momentti, 32 a § 1 momentti, 53 §:n 1 momentti, 73 §:n 1 momentti, 101 §:n 2 momentti ja 101 a §:n otsikko ja 2 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 5 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 328/2013, 6 §:n 1 momentti laissa 158/2022, 6 §:n 2 momentti, 8 §:n 1 momentti, 16 §, 27 §:n 3 momentti, 101 §:n 2 momentti, 101 a §:n otsikko ja 2 momentti laissa 701/2025, 13 §:n 1 ja 2 momentti laissa 980/2018, 15 g §:n 2 momentti, 22 §:n 1 ja 3 momentti, 32 a §:n 1 momentti laissa 572/2018 ja 53 §:n 1 momentti laissa 1242/2009, sekä
lisätään lakiin uusi 16 a §, 20 §:ään uusi 3 momentti, uusi 26 a ja 26 b §, 52 §:ään uusi 5 momentti, 70 §:ään uusi 4 momentti ja lailla 998/2021 kumotun 100 c §:n tilalle uusi 100 c §, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

5 §

5 §

Maantiehen kuuluvat alueet, rakenteet, rakennelmat ja laitteet sekä tiealue

Maantiehen kuuluvat alueet, rakenteet, rakennelmat ja laitteet sekä tiealue

Maantiehen kuuluvat:

1) ajorata pientareineen ja muut liikenteen käyttöön tarkoitetut alueet, kuten jalkakäytävä ja pyörätie, erikoiskuljetustie, pysäköintipaikka ja -alue, joukkoliikennettä ja sen käyttöä palveleva alue sekä levähdys-, varasto- ja kuormausalue;

Maantiehen kuuluvat:

1) ajorata pientareineen ja muut liikenteen käyttöön tarkoitetut alueet, kuten jalkakäytävä ja pyörätie, erikoiskuljetustie, pysäköintipaikka ja -alue, joukkoliikennettä ja sen käyttöä palveleva alue, liikenteen valvontaa varten tarpeellinen alue sekä levähdys-, varasto- ja kuormausalue;

6 §

6 §

Maantielautat

Maantielautat

Maantiehen kuuluvat myös lautta väylineen ja laituri. Lautta voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaama lautta (lossi) taikka vapaasti ohjailtava lautta (lautta-alue). Lautta-alueeseen sovelletaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:ssä tarkoitetuista ro-ro-matkustaja-aluksista säädetään ja määrätään. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia määräyksiä lossin ohjausköyden ja sitä

Maantiehen kuuluvat myös lautta väylineen ja laituri. Lautta voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston avulla ohjattu lautta (lossi) taikka vapaasti ohjailtava lautta (lautta-alue). Lautta-alueeseen sovelletaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:ssä tarkoitetuista ro-ro-matkustaja-aluksista säädetään ja määrätään. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia määräyksiä lossin ohjausköyden ja sitä

korvaavan muun laitteiston teknisistä vaatimuksista sekä menettelyistä korvaavan laitteiston hyväksymiseksi.

Lautoista on voimassa, mitä niistä erikseen säädetään ja määrätään. Lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on 18 vuotta täyttänyt ja tehtävään kykenevä. Lisäksi lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on perehtynyt lossin koneistoon, rakenteeseen ja käyttöön sekä kansainvälisistä säännöistä yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyssä yleissopimuksessa (SopS 30/1977) annettuihin sääntöihin ja vesiliikennelain (782/2019) 2 luvun säännöksiin lukuun ottamatta kanavia ja avattavia siltoja koskevia säännöksiä ja tuntee tämän pykälän 4 momentin nojalla annettujen säännösten sisällön. Lossin kuljettajalla on oltava riittävä terveys lossin kuljettamiseksi. Hänellä on myös oltava riittävä kielitaito, jotta hän voi antaa hätätilanneohjeet matkustajille. *Lossi on miehitettävä siten, ettei lossia, sen henkilökuntaa, matkustajia, lastia, muuta omaisuutta tai ympäristöä saateta vaaralle alttiiksi. Elinvoimakeskus päättää tarvittaessa lossin miehityksestä. Lossi on peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena. Lossille on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä tarvittaessa uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus. Muilta osin lossin katsastuksessa noudatetaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 6 luvussa säädetään. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lossien katsastuksesta.*

korvaavan muun laitteiston teknisistä vaatimuksista sekä menettelyistä korvaavan laitteiston hyväksymiseksi.

Lautoista on voimassa, mitä niistä erikseen säädetään ja määrätään. Lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on 18 vuotta täyttänyt ja tehtävään kykenevä. Lisäksi lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on perehtynyt lossin koneistoon, rakenteeseen ja käyttöön sekä kansainvälisistä säännöistä yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyssä yleissopimuksessa (SopS 30/1977) annettuihin sääntöihin ja vesiliikennelain (782/2019) säännöksiin. Lossin kuljettajalla on oltava riittävä terveys lossin kuljettamiseksi. Hänellä on myös oltava riittävä kielitaito, jotta hän voi antaa hätätilanneohjeet matkustajille. Lossia, sen henkilökuntaa, matkustajia, lastia, muuta omaisuutta tai ympäristöä *ei tule saattaa vaaralle alttiiksi. Elinvoimakeskus päättää tarvittaessa lossin miehityksestä. Lossi on peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena. Lossille on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä tarvittaessa uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus. Muilta osin lossin katsastuksessa noudatetaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 6 luvussa säädetään. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lossien katsastuksesta ja lossin kuljettajalta vaadittavasta teknisestä perehtyneisyydestä, lossin kuljettamiseen vaadittavasta osaamisesta sekä vaatimusten täyttämisen osoittamisesta.*

8 §

Maantiehen kuuluvat palvelualueet

Edellä 5 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettulle pysäköintialueelle saadaan sijoittaa laitteita, rakennelmia ja rakennuksia kioskimyymälää varten *sekä levähdysalueille myös kahvilaa, ravintolaa, polttoaineenjakehua, moottoriajoneuvojen huoltoa ja muuta tienkäyttäjien palvelua varten. Sen lisäksi, mitä rakentamislaisissa (751/2023) säädetään, laitteiden,*

8 §

*Maantiehen kuuluvat **pysäköinti-, levähdys- ja** palvelualueet*

Edellä 5 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettulle pysäköintialueelle *ja levähdysalueelle* saadaan sijoittaa laitteita, rakennuskohteita ja muita rakennelmia kioskimyymälää, kahvilaa, ravintolaa, liikenteen käyttövoimien jakelua, moottoriajoneuvojen huoltoa ja muuta tienkäyttäjien palvelua varten. Sen lisäksi, mitä rakentamislaisissa (751/2023) säädetään,

rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseen vaaditaan elinvoimakeskuksen suostumus.

laitteiden, rakennuskohteiden ja muiden rakennelmien sijoittamiseen vaaditaan elinvoimakeskuksen suostumus.

13 §

Tienpitoa koskevat yleiset vaatimukset

Maantieverkkoa on kehitettävä ja kunnossapidettävä ja siihen investoitava siten, että edistetään:

- 1) valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita;
- 2) valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista, alueiden kehittämistä, maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista sekä alue- ja yhdyskuntarakenteen taloudellisuutta;
- 3) liikenteen päästöjen vähentämistä; *sekä*
- 4) tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksia, liikenteen automaatiota ja liikenteen palveluiden kehittämisen edellytyksiä.

Maantiet on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa niiden liikenteellinen merkitys huomioon ottaen siten, että:

- 1) maantiet tarjoavat mahdollisuuden turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa kohtuullisin kustannuksin ottamalla huomioon erilaiset kulkutavat, eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet;
- 2) maantieverkon ja liikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi ja luonnonvaroja käytetään säästeliäästi;
- 3) tienpito ei tuota kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii;
- 4) maantiet ovat liikenteellisesti ja teknisesti mahdollisimman toimivia ja turvallisia, ja niiden tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti;
- 5) maanteitä ja tienpitoa koskevat tiedot ovat ajantasaiset ja käytettävissä; *sekä*
- 6) maantiet ja niihin liittyvä digitaalinen infrastruktuuri ovat yhteentoimivia muun liikenneverkon sekä siihen liittyvän digitaalisen infrastruktuurin kanssa.

13 §

Tienpitoa koskevat yleiset vaatimukset

Maantieverkkoa on kehitettävä ja kunnossapidettävä ja siihen investoitava siten, että edistetään:

- 1) valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita;
- 2) valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista, alueiden kehittämistä, maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista sekä alue- ja yhdyskuntarakenteen taloudellisuutta;
- 3) liikenteen päästöjen vähentämistä;
- 4) tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksia, liikenteen automaatiota ja liikenteen palveluiden kehittämisen edellytyksiä; *sekä*
- 5) kansallista turvallisuutta.

Maantiet on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa niiden liikenteellinen merkitys huomioon ottaen siten, että:

- 1) maantiet tarjoavat mahdollisuuden turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa kohtuullisin kustannuksin ottamalla huomioon erilaiset kulkutavat, eri väestöryhmien liikkumistarpeet, ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet;
- 2) maantieverkon ja liikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi ja luonnonvaroja käytetään säästeliäästi;
- 3) tienpito ei tuota kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii;
- 4) maantiet ovat liikenteellisesti ja teknisesti mahdollisimman toimivia ja turvallisia, ja niiden tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti;
- 5) maanteitä ja tienpitoa koskevat tiedot ovat ajantasaiset ja käytettävissä;
- 6) maantiet ja niihin liittyvä digitaalinen infrastruktuuri ovat yhteentoimivia muun liikenneverkon sekä siihen liittyvän digitaalisen infrastruktuurin kanssa; *sekä*
- 7) huomioidaan maanpuolustuksen ja huoltovarmuuden tarpeet.

15 g §

Hankearviointi

Hankearvioinnissa on esitettävä hankkeen lähtökohtien, tavoitteiden ja vaikutusten kuvaus, vaikuttavuuden arviointi, kannattavuuslaskelma sekä toteutettavuuden arviointi ja päätelmät. Lisäksi hankearvioinnin osana on esitettävä suunnitelma hankkeen seurannan ja jälkiarvioinnin toteutuksesta ja sisällöstä.

(muutetaan)

16 §

Tutkimusoikeus

Kun elinvoimakeskus on päättänyt aloittaa yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen, on kiinteistöllä sallittava tutkimustöiden suorittaminen. Tässä tarkoituksessa saadaan kiinteistöllä suorittaa mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus, maaperän tutkimus ja muu valmistava toimenpide. Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Elinvoimakeskuksen on ilmoitettava yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman

15 g §

Hankearviointi

Hankearvioinnissa on esitettävä hankkeen lähtökohtien, tavoitteiden ja vaikutusten kuvaus sekä päätöksenteon kannalta merkittävien vaikutusten arviointi, yhteiskuntataloudellinen kannattavuuslaskelma ja hankearvioinnin päätelmät. Lisäksi hankearvioinnin osana on tarpeen mukaan esitettävä vaikuttavuuden arviointi, vaikutusten täydentävät arvioinnit, toteutettavuuden arviointi sekä suositukset hankkeen seurantaan ja jälkiarviointiin.

16 §

Suunnittelun aloittaminen ja lopettaminen

Elinvoimakeskuksen on ilmoitettava yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen aloittamisesta kunnalle ja tienpitäjälle sekä julkisella kuulutuksella.

Jos yleis- tai tiesuunnitelman laatiminen lopetetaan ennen suunnitelman hyväksymistä, elinvoimakeskuksen on ilmoitettava asiasta 1 momentissa säädetyllä tavalla.

16 a §

Yleis- ja tiesuunnitelmia koskeva tutkimusoikeus

Kun elinvoimakeskus on päättänyt aloittaa yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen, sillä on oikeus tehdä tutkimustöitä suunnittelualueeseen kuuluvalla kiinteistöllä. Tässä tarkoituksessa saadaan kiinteistöllä tehdä mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus, maaperän tutkimus ja muu vastaava toimenpide.

Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Tutkimuksesta on vähintään seitsemän päivää ennen sen aloittamista annettava tavallisena tiedoksiantona tieto 27 §:n 1

laatimisen sekä näihin liittyvien tutkimusten aloittamisesta kunnalle ja tienpitäjälle sekä kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla 27 §:n 1 momentissa tarkoitetuille henkilöille, ja näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiassa.

momentissa mainituille henkilöille, joiden osoite tiedetään, ja muille yleistiedoksiantona. Näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiasta.

21 §

Tiesuunnitelma

Ennen maantien rakentamista on laadittava ja hyväksyttävä tiesuunnitelma. Kun on kysymys sellaisesta maantien parantamisesta, jonka vaikutukset ovat vähäiset, tiesuunnitelman laatiminen ei kuitenkaan ole tarpeen, jos hanketta varten ei oteta lisäaluetta taikka jos kiinteistön omistaja tai omistajaan verrattava haltija on antanut kirjallisen suostumuksen lisäalueen ottamiseen.

21 §

Tiesuunnitelma

Ennen maantien rakentamista on laadittava ja hyväksyttävä tiesuunnitelma. Kun on kysymys sellaisesta maantien parantamisesta, jonka vaikutukset ovat vähäiset, tiesuunnitelman laatiminen ei kuitenkaan ole tarpeen, jos hanketta varten ei oteta lisäaluetta taikka jos kiinteistön omistaja tai omistajaan verrattava haltija on antanut kirjallisen suostumuksen lisäalueen ottamiseen. *Tiesuunnitelman laatiminen ei myöskään ole tarpeen, jos hanke sijoittuu asemakaava-alueelle ja maantien sijainti ja sen vaikutukset on jo riittävässä määrin ratkaistu asemakaavassa.*

Tiesuunnitelman laatiminen voidaan erityisestä syystä aloittaa ennen yleissuunnitelman hyväksymistä, kuitenkin aikaisintaan sen jälkeen, kun yleissuunnitelman 27 §:n mukainen nähtävillä oloaika on päättynyt.

22 §

Tiesuunnitelman sisältö

Maantien rakentamista koskevassa tiesuunnitelmassa on osoitettava tien sijainti ja korkeusasema sekä poikkileikkaus niin, että tiealue voidaan merkitä maastoon. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien vaikutuksista ja suunnitelmassa on esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien rakentamisen tai liikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Suunnitelmassa on otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon maanomistusolot. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi tien 44 §:n 1 momentissa tarkoitettujen suoja-alueiden ja 45 §:n 1 momentissa tarkoitettujen näkemäalueiden sekä se, varataanko aluetta tien myöhempää leventämistä varten. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien rakentamisen kustannuksista.

22 §

Tiesuunnitelman sisältö

Maantien rakentamista koskevassa tiesuunnitelmassa on osoitettava tien sijainti ja korkeusasema sekä poikkileikkaus niin, että tiealue voidaan merkitä maastoon. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien vaikutuksista ja suunnitelmassa on esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien rakentamisen tai liikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. *Toimenpiteitä haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi voidaan osoittaa suunnitelman mukaisen tiealueen ulkopuolelle alueen omistajan suostumuksella.* Suunnitelmassa on otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon maanomistusolot. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi tien 44 §:n 1 momentissa tarkoitettujen suoja-alueiden ja 45 §:n 1 momentissa

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tarkoitettut näkemäalueet sekä se, varataanko aluetta tien myöhempää leventämistä varten. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien rakentamisen kustannuksista.

Tiesuunnitelmassa voidaan 45 §:n 1 momentissa tarkoitettu näkemäalue osoittaa tiealueeksi, jos liikenneturvallisuuden katsotaan sitä merkittävästi vaativan.

Tiesuunnitelmassa voidaan 45 §:n 1 momentissa tarkoitettu näkemäalue osoittaa tiealueeksi, jos liikenneturvallisuuden katsotaan sitä merkittävästi vaativan. Tiesuunnitelmassa voidaan osoittaa tienpitäjälle oikeus yksityisen tien tekemiseen tai käyttämiseen, mikäli se on tarpeen maantiehen kuuluvien rakenteiden, rakennelmien tai laitteiden taikka maantien laskuojien kunnossapitoa varten.

(lisätään)

26 a §

Maantiehankkeen toteuttamista koskeva tutkimusoikeus

Elinvoimakeskuksella ja tienpitäjällä on oikeus tehdä kiinteistöllä tutkimustöitä, jotka ovat tarpeen hyväksytyin tiesuunnitelman mukaisen maantiehankkeen toteuttamista varten. Kiinteistöllä saadaan tehdä mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus, maaperän tutkimus ja muu vastaava toimenpide. Tutkimuksia saadaan tehdä ennen haltuunottoa suunnitelmassa pysyvästi tai maantien rakentamisen ajaksi haltuunotettavaksi osoitetulla alueella sekä muullakin kiinteistöllä niiden välittömässä läheisyydessä, jos se on tiesuunnitelman mukaisen hankkeen toteuttamiseksi välttämätöntä.

Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Tutkimuksesta on vähintään seitsemän päivää ennen sen aloittamista annettava tieto tavallisena tiedoksiantona tutkimusten kohteena olevan alueen kiinteistönomistajille ja -haltijoille. Näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiasta.

(lisätään)

26 b §

Maantiehankkeen toteuttamista koskeva tutkimuslupa

Jos asiasta ei sovita, Maanmittauslaitos voi antaa luvan 26 a §:n 1 momentissa tarkoitettujen tutkimustöiden tekemiseen sellaista maantien parantamista varten, josta tiesuunnitelman laatiminen 21 §:n mukaan ei ole tarpeen, jos se on hankkeen toteuttamiseksi välttämätöntä. Lupa- ja lupa-asian käsittelyyn sovelletaan, mitä kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain (603/1977), jäljempänä lunastuslaki, 84 ja 85 §:ssä säädetään. Tutkimustyön suorittamiseen ja tutkimuksesta ilmoittamiseen sovelletaan, mitä 26 a §:n 2 ja 3 momentissa säädetään.

27 §

Suunnitelmien nähtäville asettaminen ja muistutusten tekeminen

27 §

Suunnitelmien nähtäville asettaminen ja muistutusten tekeminen

Tieto kuulutuksesta on julkaistava viipymättä niissä kunnissa, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu. Kunnan ilmoituksista säädetään kuntalain 108 §:ssä. Elinvoimakeskuksen on lisäksi ilmoitettava suunnitelman nähtäväksi asettamisesta tavallisella tiedoksiannolla niille kiinteistön omistajille ja haltijoille, joiden kiinteistöltä suunnitelman mukaan lunastetaan aluetta, joiden kiinteistön alueelle muodostuu suoja- tai näkemäalue, joiden kiinteistön alueeseen perustetaan muu oikeus tai joiden kiinteistö rajoittuu tiealueeseen. Tavallisesta tiedoksiannosta säädetään hallintolaissa.

Tieto kuulutuksesta on julkaistava viipymättä niissä kunnissa, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu. Kunnan ilmoituksista säädetään kuntalain 108 §:ssä. Elinvoimakeskuksen on lisäksi ilmoitettava suunnitelman nähtäväksi asettamisesta tavallisella tiedoksiannolla niille kiinteistön omistajille ja haltijoille, joiden kiinteistöltä suunnitelman mukaan lunastetaan aluetta, joiden kiinteistön alueelle muodostuu suoja- tai näkemäalue, joiden kiinteistön alueeseen perustetaan muu oikeus tai joiden kiinteistö rajoittuu tiealueeseen. Tavallisesta tiedoksiannosta säädetään hallintolaissa. *Kun kiinteistön omistaja tai haltija on kiinteistöjen yhteisen alueen tai yhteisen erityisen etuuden järjestäytymätön osakaskunta tai muu taho, jonka osoite ei ole tiedossa tai ilman kohtuutonta vaikeutta selvitettävissä, voidaan suunnitelman nähtäväksi asettamisesta ilmoittaa 2 momentin mukaisesti julkaistavalla julkisella kuulutuksella.*

32 a §

Radat tien suunnittelussa

32 a §

Radat tien suunnittelussa

Maantien rakentamisesta aiheutuvat muutokset rautatiehen voidaan osoittaa maantien rakentamista koskevassa suunnitelmassa.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(lisätään 52 § 5 momentti)

Maantien rakentamisesta aiheutuvat muutokset rautatiehen voidaan osoittaa maantien rakentamista koskevassa suunnitelmassa. Elinvoimakeskuksen on tehtävä muutosten suunnittelussa yhteistyötä rataverkon haltijan kanssa.

52 §

Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu

53 §

Maantietoimitus

Tietä varten tarvittavat alueet ja oikeudet lunastetaan maantietoimituksessa ja lunastamisessa noudatetaan, mitä kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetussa laissa (603/1977), jäljempänä lunastuslaki, säädetään, jollei tästä laista muuta johdu. Maantietoimituksessa havaitun virheen korjaamisesta, virheen oikaisemisesta ja toimituksen tai päätöksen purkamista koskevasta esityksestä on soveltuvin osin voimassa, mitä kiinteistönmuodostamislaisissa (554/1995) kiinteistötoimituksesta säädetään. (22.12.2009/1242)

Jos mainoksen tai ilmoituksen asettaminen edellyttää rakentamislain mukaista lupaa, ei 2 momentin mukaista ilmoitusta tarvitse tehdä. Kunnan on tällöin pyydettävä elinvoimakeskukselta lausuntoa lupahakemuksesta.

53 §

Maantietoimitus

Tietä varten tarvittavat alueet ja oikeudet lunastetaan maantietoimituksessa ja lunastamisessa noudatetaan, mitä lunastuslaissa säädetään, jollei tästä laista muuta johdu. Maantietoimituksessa havaitun virheen korjaamisesta, virheen oikaisemisesta ja toimituksen tai päätöksen purkamista koskevasta esityksestä on soveltuvin osin voimassa, mitä kiinteistönmuodostamislaisissa (554/1995) kiinteistötoimituksesta säädetään.

(lisätään 70 § 4 momentti)

70 §

Korvaussopimukset

73 §

Korvaus tutkimustyöstä ja eräistä muista toimenpiteistä

Mitä 1 momentissa säädetään korvauksia koskevasta sopimuksesta, koskee myös sopimusta kiinteistöllä toteutettavista haitan tai vahingon poistamiseen tai vähentämiseen tarkoitetuista toimenpiteistä.

73 §

Voimassa oleva laki

Jos 16 §:n 1 momentin nojalla suoritetusta toimenpiteestä, 36 §:n mukaisen tilapäisen kulkutien järjestämisestä tai sellaisen käyttämisestä, 50 §:n mukaisesta vähäisten laitteiden ja rakenteiden sijoittamisesta taikka 51 §:ssä tarkoitetun lumiaidan pitämisestä tai lumen sijoittamisesta aiheutuu kiinteistölle vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä.

(lisätään)

Ehdotus

Korvaus tutkimustyöstä ja eräistä muista toimenpiteistä

Jos 16 *a* §:n 1 momentin, 26 *a* §:n 1 momentin tai 26 *b* §:n nojalla suoritetusta toimenpiteestä, 36 §:n mukaisen tilapäisen kulkutien järjestämisestä tai sellaisen käyttämisestä, 50 §:n mukaisesta vähäisten laitteiden ja rakenteiden sijoittamisesta taikka 51 §:ssä tarkoitetun lumiaidan pitämisestä tai lumen sijoittamisesta aiheutuu kiinteistölle vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä.

100 c §

**Kolmansien maiden yritysten
hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja
riskienhallintatoimenpiteet**

Tässä pykälässä tarkoitetaan

1) **kolmannen maan yrityksellä**

a. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella; tai

b. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla on kotipaikka EU-jäsenvaltioiden alueella, mutta jossa luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, tai yrityksellä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella on suoraan tai välillisesti vähintään yksi kymmenesosa yhteenlasketusta äänimäärästä tai muu vastaava tosiasiallinen vaikutusvalta;

2) **TEN-T-verkolla** unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2024/1679 (TEN-T-asetus) tarkoitettua liikenneverkkoa;

3) **infrastruktuurihankkeella** TEN-T-asetuksen 29 artiklassa tarkoitetun infrastruktuurin rakentamiseen ja parantamiseen liittyvää hanketta.

Tienpitäjän ja elinvoimakeskuksen on yhteistyössä seurattava niiden vastuulla oleviin TEN-T-verkon infrastruktuurihankkeisiin osallistuvia yrityksiä, laadittava riskiarvio turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvista

101 §

Hallinnolliset pakkokeinot

Jos liikennettä välittömästi uhkaavan vaaran poistamiseksi on tarpeen kiireellinen toimenpide taikka jos on kysymys tiealueeseen kohdistuvan luvattoman toimenpiteen oikaisemisesta, elinvoimakeskuksella on oikeus toimenpiteeseen tai luvattoman toimenpiteen oikaisemiseen siihen velvollisen kustannuksella.

101 a §

Oikeus saada tietoja

Tienpitäjällä ja elinvoimakeskuksella on oikeus luovuttaa salassa pidettäviä tietoja toimijalle, joka hoitaa sen puolesta sopimuksella määriteltyä tehtävää, jos tiedon saaminen on välttämätöntä tehtävän hoitamiseksi.

riskeistä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta TEN-T-verkon infrastruktuurihankkeisiin, sekä toteutettava tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi ja hallitsemiseksi. Riskiarviossa on otettava huomioon TEN-T-asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa mainitut seikat. Riskienhallintatoimenpiteiden toteuttaminen on varmistettava tarpeellisilta osin infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien yritysten kanssa tehtävissä sopimuksissa.

Tämän pykälän mukainen riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet voidaan kuvata erillisessä asiakirjassa tai sisällyttää muuhun asiakirjaan tai suunnitelmaan, joka laaditaan vastaavan kaltaista tarkoitusta varten.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että tätä pykälää ja sen nojalla annettuja säännöksiä noudatetaan.

101 §

Hallinnolliset pakkokeinot

Jos liikennettä välittömästi uhkaavan vaaran poistamiseksi on tarpeen kiireellinen toimenpide taikka jos on kysymys tiealueeseen kohdistuvan luvattoman toimenpiteen oikaisemisesta, elinvoimakeskuksella on oikeus toimenpiteeseen tai luvattoman toimenpiteen oikaisemiseen. Toimenpiteestä tai luvattoman toimenpiteen oikaisusta aiheutuvat kustannukset voidaan periä siihen velvolliselta, jos elinvoimakeskukselle on aiheutunut vähäistä enemmän kustannuksia.

101 a §

Oikeus saada ja luovuttaa tietoja

Tienpitäjällä ja elinvoimakeskuksella on oikeus salassapitosäännösten estämättä pyydettyä luovuttaa tiealuetta koskevia tietoja viestintä-, energia-, liikenne- tai vesihuoltoverkkojen suunnittelusta tai

Voimassa oleva laki

Ehdotus

rakentamisesta vastaaville taikka niiden toimeksiannosta toimiville, jos tiedot ovat välttämättömiä rakenteiden, rakennelmien, laitteiden ja kaapeleiden sijoittamiseksi tiealueelle tai mainittuihin verkkoihin liittyvien muiden suunnittelu- ja rakentamistehtävien hoitamiseksi.

*Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta
20 _____ .*

3.

Laki

raide liikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan raide liikennelain (1302/2018) 3 §:n 1 momentti sellaisena kuin se on laissa
1254/2020, sekä
lisätään lakiin uusi 171 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

3 §

Soveltamisalan rajaukset

Soveltamisalan rajaukset

Muut yksityisraiteen haltijat kuin merisatamaraitteiden haltijat ja VR-Yhtymä Oy voivat noudattaa 5 luvussa säädettyä ilmoitusmenettelyä 4 luvun mukaisen turvallisuusluvan hakemisen ja sen edellytyksenä olevan 10 §:ssä tarkoitetun turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja 11 §:ssä edellytettyjen turvallisuusjohtamisjärjestelmän hätätilamenettelyjen sijasta ja 14 luvussa säädettyjä menettelyjä lain 9 luvun sijasta.

Muut yksityisraiteen haltijat kuin merisatamaraitteiden haltijat, VR-Yhtymä Oy, hankeyhtiöt rataverkon haltijana, sellaiset yksityisraiteen haltijat, joiden raiteilla harjoitetaan säännöllistä henkilöliikennettä ja yksityisraiteiden haltijat, joiden raiteita käytetään myös muuhun kuin yksityisraiteen haltijan omaan junaliikenteen tapahtuvaan tavaraliikenteeseen, voivat noudattaa 5 luvussa säädettyä ilmoitusmenettelyä lain 4 luvun mukaisen turvallisuusluvan hakemisen ja sen edellytyksenä olevan 10 §:ssä tarkoitetun turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja 11 §:ssä edellytettyjen turvallisuusjohtamisjärjestelmän hätätilamenettelyjen sijasta ja 14 luvussa säädettyjä menettelyjä lain 9 luvun, 58–67 §:n ja 12 luvun sijasta.

(lisätään)

171 a §

Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet

Tässä pykälässä tarkoitetaan

1) kolmannen maan yrityksellä

a. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella; tai

b. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla on kotipaikka EU-jäsenvaltioiden alueella, mutta jossa luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, tai yrityksellä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden

alueella on suoraan tai välillisesti vähintään yksi kymmenesosa yhteenlasketusta äänimäärästä tai muu vastaava tosiasiallinen vaikutusvalta;

2) **TEN-T-verkolla** unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2024/1679 (TEN-T-asetus) tarkoitettua liikenneverkkoa;

3) **infrastruktuurihankkeella** TEN-T-asetuksen 14 ja 37 artiklassa tarkoitettua infrastruktuurin rakentamiseen ja parantamiseen liittyvää hanketta.

Rataverkon haltijan ja liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön on seurattava sen vastuulla oleviin TEN-T-verkon infrastruktuurihankkeisiin osallistuvia yrityksiä, laadittava riskiarvio turvallisuuden tai yleiseen järjestykseen kohdistuvista riskeistä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta TEN-T-verkon infrastruktuurihankkeisiin, sekä toteutettava tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi ja hallitsemiseksi. Riskiarviossa on otettava huomioon TEN-T-asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa mainitut seikat. Riskienhallintatoimenpiteiden toteuttaminen on varmistettava tarpeellisilta osin infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien yritysten kanssa tehtävissä sopimuksissa.

Tämän pykälän mukainen riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet voidaan kuvata erillisessä asiakirjassa tai sisällyttää muuhun asiakirjaan tai suunnitelmaan, joka laaditaan vastaavan kaltaista tarkoitusta varten.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että tätä pykälää ja sen nojalla annettuja säännöksiä noudatetaan

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4.

Laki

alusliikennepalvelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään alusliikennepalvelulakiin (623/2005) uusi 19 b § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(lisätään)

19 b §

Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet

Tässä pykälässä tarkoitetaan

1) kolmannen maan yrityksellä

a. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella; tai

b. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla on kotipaikka EU-jäsenvaltioiden alueella, mutta jossa luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, tai yrityksellä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella on suoraan tai välillisesti vähintään yksi kymmenesosa yhteenlasketusta äänimäärästä tai muu vastaava tosiasiallinen vaikutusvalta;

*2) **TEN-T-verkolla** unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2024/1679 (TEN-T-asetus) tarkoitettua liikenneverkkoa;*

*3) **infrastruktuurihankkeella** TEN-T-asetuksen 21 ja 25 artiklassa tarkoitettun infrastruktuurin rakentamiseen ja parantamiseen liittyvää hanketta.*

VTS-palveluntarjoajan on seurattava sen vastuulla oleviin TEN-T-verkon infrastruktuurihankkeisiin osallistuvia yrityksiä, laadittava riskiarvio turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvista riskeistä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta TEN-T-verkon infrastruktuurihankkeisiin, sekä toteutettava tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi ja hallitsemiseksi. Riskiarviossa on otettava huomioon TEN-T-

asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa mainitut seikat. Riskienhallintatoimenpiteiden toteuttaminen on varmistettava tarpeellisilta osin infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien yritysten kanssa tehtävissä sopimuksissa.

Tämän pykälän mukainen riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet voidaan kuvata erillisessä asiakirjassa tai sisällyttää muuhun asiakirjaan tai suunnitelmaan, joka laaditaan vastaavan kaltaista tarkoitusta varten.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että tätä pykälää ja sen nojalla annettuja säännöksiä noudatetaan

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

5.

Laki

eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annettuun lakiin (485/2004) uusi 12 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(lisätään)

12 a §

Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet

Tässä pykälässä tarkoitetaan

1) kolmannen maan yrityksellä

a. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella; tai

b. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla on kotipaikka EU-jäsenvaltioiden alueella, mutta jossa luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, tai yrityksellä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella on suoraan tai välillisesti vähintään yksi kymmenesosa yhteenlasketusta äänimäärästä tai muu vastaava tosiasiallinen vaikutusvalta;

2) TEN-T-verkolla unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2024/1679 (TEN-T-asetus) tarkoitettua liikenneverkkoa;

3) infrastruktuurihankkeella TEN-T-asetuksen 21, 25 ja 37 artiklassa tarkoitettua infrastruktuurin rakentamiseen ja parantamiseen liittyvää hanketta.

TEN-T-verkolle kuuluvan sataman satamanpitäjän on seurattava sen vastuulla oleviin infrastruktuurihankkeisiin osallistuvia yrityksiä, laadittava riskiarvio turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvista riskeistä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta infrastruktuurihankkeisiin, sekä toteutettava tarvittavat toimenpiteet riskien

vähentämiseksi ja hallitsemiseksi. Riskiarviossa on otettava huomioon TEN-T-asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa mainitut seikat.

Riskienhallintatoimenpiteiden toteuttaminen on varmistettava tarpeellisilta osin infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien yritysten kanssa tehtävissä sopimuksissa.

Tämän pykälän mukainen riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet voidaan kuvata erillisessä asiakirjassa tai sisällyttää muuhun asiakirjaan tai suunnitelmaan, joka laaditaan vastaavan kaltaista tarkoitusta varten.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että tätä pykälää ja sen nojalla annettuja säännöksiä noudatetaan.

Mitä 2 momentissa säädetään TEN-T-verkolle kuuluvan sataman satamanpitäjästä, sovelletaan myös yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokykyyn parantamisesta annetun lain (310/2025) nojalla kriittiseksi toimijaksi määritettyyn muun sataman satamanpitäjään sekä mainitun lain nojalla kriittiseksi toimijaksi määritettyyn satama-alueella toimivaan logistiikka- ja satamaoperaattoriin TEN-T-verkolle kuuluvaan satamaan liittyvien infrastruktuurihankkeiden osalta.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20____.

6.

Laki

ilmailulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään ilmailulakiin (864/2014) uusi 160 a § seuraavasti:

**Kolmansien maiden yritysten
hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja
riskienhallintatoimenpiteet**

Tässä pykälässä tarkoitetaan

1) kolmannen maan yrityksellä

a. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella; tai

b. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla on kotipaikka EU-jäsenvaltioiden alueella, mutta jossa luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, tai yrityksellä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella on suoraan tai välillisesti vähintään yksi kymmenesosa yhteenlasketusta äänimäärästä tai muu vastaava tosiasiallinen vaikutusvalta;

2) **TEN-T-verkolla** unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2024/1679 (TEN-T-asetus) tarkoitettua liikenneverkkoa;

3) **infrastruktuurihankkeella** TEN-T-asetuksen 33 ja 37 artiklassa tarkoitettua infrastruktuurin rakentamiseen ja parantamiseen liittyvää hanketta.

Edellä 82 §:ssä tarkoitettua lentoaseman hyväksyntätodistuksen haltijan ja valtioneuvoston 108 §:n nojalla nimeämän ilmaliikennepalvelun tarjoajan on seurattava sen vastuulla oleviin TEN-T-verkon infrastruktuurihankkeisiin osallistuvia yrityksiä, laadittava riskiarvio turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvista riskeistä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta TEN-T-verkon infrastruktuurihankkeisiin, sekä toteutettava tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi ja hallitsemiseksi. Riskiarviossa on otettava huomioon TEN-T-asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa mainitut seikat. Riskienhallintatoimenpiteiden toteuttaminen on varmistettava tarpeellisilta osin infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien yritysten kanssa tehtävissä sopimuksissa.

Tämän pykälän mukainen riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet voidaan kuvata erillisessä asiakirjassa tai sisällyttää muuhun

Voimassa oleva laki

Ehdotus

asiakirjaan tai suunnitelmaan, joka laaditaan vastaavan kaltaista tarkoitusta varten.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että tätä pykälää ja sen nojalla annettuja säännöksiä noudatetaan

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____ .

7.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

lisätään liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017) uusi 139 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(lisätään)

139 a §

Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet

Tässä pykälässä tarkoitetaan

1) kolmannen maan yrityksellä

a. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella; tai

b. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla on kotipaikka EU-jäsenvaltioiden alueella, mutta jossa luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, tai yrityksellä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella on suoraan tai välillisesti vähintään yksi kymmenesosa yhteenlasketusta äänimäärästä tai muu vastaava tosiasiallinen vaikutusvalta;

*2) **TEN-T-verkolla** unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2024/1679 (TEN-T-asetus) tarkoitettua liikenneverkkoa;*

*3) **infrastruktuurihankkeella** TEN-T-asetuksen 29 artiklassa tarkoitettun infrastruktuurin rakentamiseen ja parantamiseen liittyvää hanketta.*

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on seurattava sen vastuulla oleviin TEN-T-verkon infrastruktuurihankkeisiin osallistuvia yrityksiä, laadittava riskiarvio turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvista riskeistä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta TEN-T-verkon infrastruktuurihankkeisiin, sekä toteutettava tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi ja hallitsemiseksi.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Riskiarviossa on otettava huomioon TEN-T-asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa mainitut seikat. Riskienhallintatoimenpiteiden toteuttaminen on varmistettava tarpeellisilta osin infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien yritysten kanssa tehtävissä sopimuksissa.

Tämän pykälän mukainen riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet voidaan kuvata erillisessä asiakirjassa tai sisällyttää muuhun asiakirjaan tai suunnitelmaan, joka laaditaan vastaavan kaltaista tarkoitusta varten.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että tätä pykälää ja sen nojalla annettuja säännöksiä noudatetaan

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____.

8.

Laki

vesiliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään vesiliikennelakiin (782/2019) uusi 132 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(lisätään)

132 a §

Kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet

Tässä pykälässä tarkoitetaan

1) kolmannen maan yrityksellä

a. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella; tai

b. yritystä, liiketoimintayksikköä tai muuta yhteisöä, jolla on kotipaikka EU-jäsenvaltioiden alueella, mutta jossa luonnollisella henkilöllä, jolla ei ole EU-jäsenvaltion kansalaisuutta, tai yrityksellä, jolla ei ole kotipaikkaa EU-jäsenvaltioiden alueella on suoraan tai välillisesti vähintään yksi kymmenesosa yhteenlasketusta äänimäärästä tai muu vastaava tosiasiallinen vaikutusvalta;

*2) **TEN-T-verkolla** unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2024/1679 (TEN-T-asetus) tarkoitettua liikenneverkkoa;*

*3) **infrastruktuurihankkeella** TEN-T-asetuksen 21 ja 25 artiklassa tarkoitettun infrastruktuurin rakentamiseen ja parantamiseen liittyvää hanketta.*

Väyläviraston on seurattava sen vastuulla oleviin TEN-T-verkon vesiväylien infrastruktuurihankkeisiin osallistuvia yrityksiä, laadittava riskiarvio turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvista riskeistä, joita voi aiheutua kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta TEN-T-verkon infrastruktuurihankkeisiin, sekä toteutettava tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi ja hallitsemiseksi. Riskiarviossa on otettava huomioon TEN-T-

asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa mainitut seikat. Riskienhallintatoimenpiteiden toteuttaminen on varmistettava tarpeellisilta osin infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien yritysten kanssa tehtävissä sopimuksissa.

Tämän pykälän mukainen riskiarvio ja riskienhallintatoimenpiteet voidaan kuvata erillisessä asiakirjassa tai sisällyttää muuhun asiakirjaan tai suunnitelmaan, joka laaditaan vastaavan kaltaista tarkoitusta varten.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat riskiarvioinnin ja riskienhallintatoimenpiteiden tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että tätä pykälää ja sen nojalla annettuja säännöksiä noudatetaan

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .
